

*Betreff:***155. Änderung des Flächennutzungsplanes "Umfeld Hauptbahnhof"
Stadtgebiet zwischen Kurt-Schumacher-Straße, Ottmerstraße, Willy-
Brandt-Platz und Berliner Platz
Beschluss über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2)
BauGB***Organisationseinheit:*

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

19.08.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

02.09.2025

03.09.2025

09.09.2025

Status

Ö

Ö

N

Beschluss:

1. Dem Entwurf der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umfeld Hauptbahnhof“ sowie der Begründung mit Umweltbericht wird zugestimmt.

2. Zu den Entwürfen ist die Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) zu beteiligen.

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB von Bauleitplänen um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Das weitestgehend in den 1960er Jahren entstandene Umfeld des Hauptbahnhofs entspricht heute mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Maßnahmen zur Aufwertung dieses innenstadtnahen Bereichs rund um den Hauptbahnhof wurden daher bereits in dem vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert.

Mit der Zielsetzung, den nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs der Stadt Braunschweig durch eine städtebauliche Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege umzugestalten, wurde im April 2019 ein zweiphasiger städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt. Neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potentialen sollten Ideen für die Neuordnung der Verkehre, die Vernetzung mit dem Park „Viewegs Garten“ und den angrenzenden Quartieren sowie attraktive und eindeutige Stadträume

entwickelt werden. In dem Siegerentwurf des Büros WELP von KLITZING ist es in hohem Maße gelungen, den Hauptbahnhof in die Stadt zu integrieren, einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz auszubilden und den Park „Viewegs Garten“ mit seiner baulichen Umgebung zu vernetzen. Die Entwurfsidee sieht die bauliche Nachverdichtung im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgebäudes vor. Dieses wird unter Wahrung seiner denkmalrechtlich bedingten Bedeutung und stadträumlichen Wirkung um ein Fernbusterminal im Südwesten baulich erweitert. Eine dichte urban gemischte Bebauung ist sowohl neben dem Bahnhofsgebäude als auch gegenüber, im Bereich der heutigen Verkehrsgrünflächen auf dem Wilhelminischen Ring, beabsichtigt. Der Wilhelminische Ring als Hauptverkehrsstraße bleibt erhalten bzw. wird fortgesetzt.

Es sind gewerbliche Nutzungen – vorwiegend Büros / Dienstleistungen – vorgesehen, um die Attraktivität des direkten Bahnhofsumfelds zu erhöhen und regional gut erreichbare Arbeitsstätten anzusiedeln. Die Nähe zum Bahnhof wird als Standortvorteil für die gewerblichen Nutzungen gesehen und soll das Wegeaufkommen der neu ausgewiesenen Bauflächen minimieren. Die geplante sensiblere Wohnnutzung wird in Obergeschossen und tendenziell Richtung Grün orientiert.

Zur städtebaulichen Neuordnung dieses wichtigen Stadtteils wird der Bebauungsplans AW 118 Umfeld Hauptbahnhof aufgestellt. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren mit der vorliegenden 155. Änderung „Umfeld Hauptbahnhof“ entsprechend der geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans geändert.

Geplante Darstellungen im Flächennutzungsplan

Die Verkehrsflächen des Wilhelminischen Rings werden im 17 ha großen Änderungsbereich künftig deutlich verkleinert. Im FNP wird die geplante neue Führung der örtlichen Hauptverkehrsstraße übernommen und die Funktion des Wilhelminischen Rings bleibt erhalten. Die verbleibenden Flächen zwischen Straße und Eisenbahnstrecke werden im Bereich des Bahnhofsvorplatzes künftig als Flächen für Bahnanlagen nachrichtlich übernommen. Dies entspricht der bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung des Grundstücksteils. Der Bahnhofsvorplatz wird nach den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans AW 118 künftig von zwei Baugebieten flankiert. Für sie wird eine gemischte Baufläche und eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Diese Bauflächen sind bislang noch gewidmete Anlagen der Eisenbahn, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird angestrebt.

Entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans wird die gemischte Baufläche entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Rings nach Süden bis zum neuen Verlauf der örtlichen Hauptverkehrsstraße erweitert.

Der Querschnitt der Kurt-Schumacher-Straße wird verringert und zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewandelt. Hierdurch wird der Bahnhof besser an die Innenstadt angebunden. Damit entfällt die regionale Funktion, weshalb die Darstellung als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan künftig entfällt.

Um von dem im RROP festgelegten raumordnerischen Ziel „Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung“ abweichen zu können, liegt eine positive Stellungnahme des Regionalverbands Großraum Braunschweig vor.

Mit den geplanten Darstellungen der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes wird auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die Möglichkeit eröffnet, auf den betroffenen Flächen die planerische Vorbereitung für die Verlagerung und den Rückbau der überdimensionierten Verkehrsflächen zu Gunsten eines urbanen Stadtquartiers zu schaffen. Darüber hinaus kann durch Rückbau von Verkehrsflächen die öffentliche Grünfläche erweitert werden. Der Wilhelminische Ring bleibt in seiner Zweistreifigkeit pro Richtung plus erforderlicher Abbiegespuren und ausreichender Radverkehrsanlagen durchgängig erhalten.

Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 3 (1) BauGB mit Bekanntmachung vom 07.01.2020 im Zeitraum vom 17.01.2020 bis zum 14.02.2020 frühzeitig an der Planung beteiligt. Die Anregungen aus der Öffentlichkeit, jeweils versehen mit einer Stellungnahme der Verwaltung, sind in einer Niederschrift zusammengefasst und Bestandteil dieser Beschlussvorlage.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 04.11.2024 von der 155. Änderung des Flächennutzungsplans unterrichtet und mit Terminsetzung zum 04.12.2024 zur Äußerung aufgefordert. Stellungnahmen, die zu einer wesentlichen Planänderung geführt hätten, wurden nicht vorgebracht. Die Anregungen aus den Stellungnahmen werden jeweils mit einer Stellungnahme der Verwaltung und einem Beschlussvorschlag versehen und der Vorlage zum Planbeschluss beigelegt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB zur 155. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umfeld Hauptbahnhof“.

Leuer

Anlage/n:

- Anlage 1: FNP-Änderungsplan
- Anlage 2: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 3: Niederschrift der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB

155. Änderung des Flächennutzungsplanes

Umfeld Hauptbahnhof

Rechts-
grundlagen siehe Anlage

Anlagen Begründung

1 : 15 000

0 200 400 600 800 1000 m

- ☐ Verfahrensexemplar
- ☐ Original
- ☐ Kopie

S

i.A.

Fachbereich
Stadtplanung und Geoinformation
Abt. Verwaltung

- ☐ Die Übereinstimmung mit dem Original wird beglaubigt



Stadtgebiet im Bereich Kurt-Schumacher-Straße, Viewegstraße, Ottmerstraße, Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz

Planzeichenerklärung

- | | | | |
|-------|-----------------------------|--|--|
| ■ ■ ■ | Grenze des Geltungsbereichs | | Trasse für überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen |
| | Gemischte Bauflächen | | Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr mit Haltepunkten (Stadtbahn) |
| | Gewerbliche Bauflächen | | Trasse für den Schienennahverkehr mit Haltepunkten (RegioStadtbahn) |
| | Flächen für Bahnalagen | | Hauptleitung Elektrizität |
| | Grünflächen | | |
| | Parkanlagen | | |

155. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig
Umfeld Hauptbahnhof

Begründung und Umweltbericht

Planungsstand Verfahrensschritt § 3 (2) BauGB

Inhaltsverzeichnis

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 16.05.2025 -	2
2	Städtebauliche Grundlagen	3
3	Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung	5
4	Umweltbericht	8
5	Begründung der Darstellungen, Fazit	24
6	Verfahrensablauf	25

1 Rechtsgrundlagen - Stand: 15.08.2025 -

- 1.1 Baugesetzbuch (BauGB)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
- 1.2 Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)
- 1.3 Planzeichenverordnung (PlanZV)
in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
- 1.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
- 1.5 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)
in der Fassung vom 12. Dezember 2019 (BGBl. S. 2513), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235)
- 1.6 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- 1.7 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- 1.8 Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)
in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 5)
- 1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)
in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3)
- 1.10 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz (NROG)
in der Fassung vom 6. Dezember 2017 (Nds. GVBl. S. 456), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. April 2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 31)
- 1.11 Regionales Raumordnungsprogramm 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP)
in der Fassung der 1. Änderung „Weiterentwicklung Windenergienutzung“ vom 11.01.2024 mit öffentlicher Bekanntmachung vom 08.05.2024 rückwirkend gem.
§ 11 Abs. 6 ROG zum 02.05.2020 in Kraft getreten
- 1.12 Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)
in der Fassung der Neubekanntmachung vom 16. Juni 2023 (Nds. GVBl. S. 103)
- 1.13 Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSIG)
in der Fassung vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)
- 1.14 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG)
in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

2 Städtebauliche Grundlagen

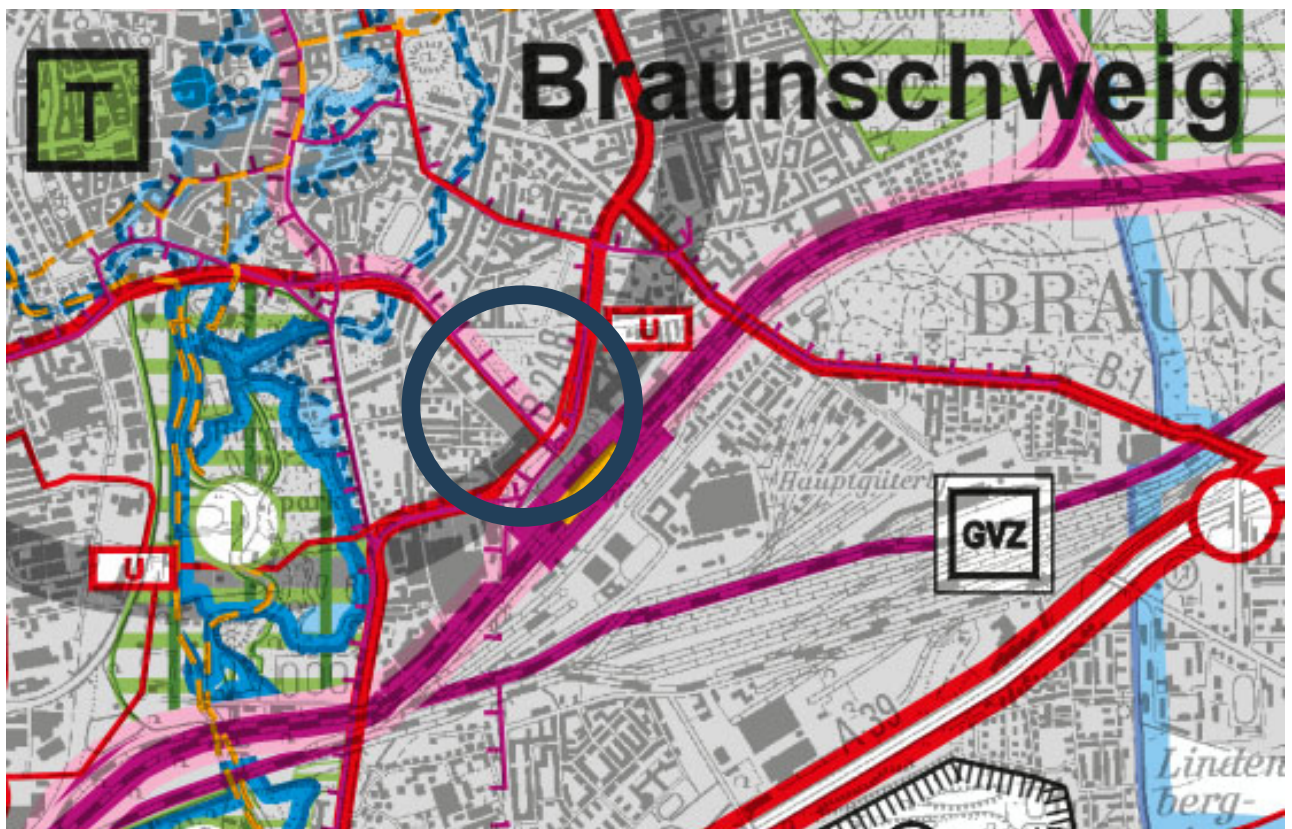
Raumordnung

Die Stadt Braunschweig zählt zurzeit ca. 255.000 Einwohner und ist damit die zweitgrößte Stadt Niedersachsens. Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 (LROP) und im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig von 2008 (RROP) ist die Stadt Braunschweig im oberzentralen Verbund mit den Nachbarstädten Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum in Südost-Niedersachsen mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten verbindlich festgelegt.

Sie ist, entsprechend dem LROP, in der raumordnerischen Betrachtung Bestandteil der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen. Innerhalb der Metropolregion sollen Innovation und internationale Wettbewerbsfähigkeit, internationale Verkehrs- und Kommunikationspunkte, Arbeitsmarktschwerpunkte sowie Zentren der Wissenschaft, Bildung und Kultur gestärkt werden (LROP C1.2.05).

Das LROP legt aufgrund der zentralörtlichen Gliederung die Ober- und Mittelzentren fest. Gemeinsam mit den Grundzentren bilden sie die zentralen Orte, die im Sinne eines dauerhaften Erhalts ausgewogener Siedlungs- und Versorgungsstrukturen zu sichern und zu entwickeln sind. In der Funktion eines Oberzentrums hat die Stadt Braunschweig im RROP zentralörtliche Einrichtungen und Angebote für den spezialisierten höheren Bedarf vorzuhalten (RROP 2.2.03). Mit den Oberzentren Salzgitter und Wolfsburg bildet die Stadt Braunschweig einen oberzentralen Verbund mit den Schwerpunktaufgaben Wohnen und Arbeiten sowie Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten.

Gemäß den Festlegungen in der zeichnerischen Darstellung des RROP ist das Plangebiet als Siedlungsfläche ausgewiesen. Die Siedlungsentwicklung ist vorrangig auf das zentralörtliche System auszurichten. Dies gilt gleichermaßen für die Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten (Abschn. II/1.1.1, Ziff. 3).



Für Teile des Geltungsbereichs der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes Umfeld Hauptbahnhof werden folgende Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Raumordnung mit Textziffer zugewiesen:

- Vorranggebiet (VR) "RegioStadtBahn" (Z IV 1.3 (2)/(3), G IV 1.3 (4)) für die Straßenzüge Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz
- Vorranggebiet "Stadtbahn" (Z IV 1.3 (2), G IV 1.3 (4)) für die Straßenzüge Kurt-Schumacher-Straße – Berliner-Platz – Willy-Brandt-Platz – Heinrich-Büssing-Ring – Salzdahlumer Straße
- Vorranggebiet "Hauptverkehrsstraße" (Z IV 1.4 (2), G IV 1.4 (3)) für den Straßenzug Willy-Brandt-Platz – Berliner Platz – Heinrich-Büssing-Ring (Wilhelminischer Ring)
- Vorranggebiet "Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung" (Z IV 1.4 (2)) für die Kurt-Schumacher-Straße

Im RROP 2008 wird die Kurt-Schumacher-Straße als "Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung" festgelegt. Durch die vorgesehene Planung soll der Querschnitt der Kurt-Schumacher-Straße verringert werden. Die Verkehrslast soll zukünftig über die Wolfenbütteler Straße bzw. über die Ottmerstraße abgeleitet werden. Innerhalb des vorliegenden Verkehrsgutachtens konnte die Leistungsfähigkeit der beiden Varianten nachgewiesen werden.

Mit der geplanten Verlagerung der Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig wird die übergeordnete Verkehrsverbindung und damit die Funktion der Festlegung weiter gewährleistet. Die kleinräumige Verlagerung der Hauptverkehrsstraße (von der Kurt-Schumacher-Straße auf die Ottmerstraße) bei Erhalt der essenziellen Verkehrsfunktion und Verkehrsaufgabe wird vom Regionalverband Großraum Braunschweig (mit Schreiben vom 14.07.2025) als räumlich zielkongruent beurteilt.

Die bestehende Festlegung Vorranggebiet "Hauptverkehrsstraße" sichert im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße die Nutzung Hauptverkehrsstraße gegenüber entgegenstehenden Raumanprüchen bzw. Nutzungen. Die Festlegung ist also eine „Freihalteplanung“ für eben diese Nutzung. Das Änderungsverfahren hat zwar (unter anderem) die Verlegung der Hauptverkehrsverbindung zum Gegenstand – der Straßenverlauf mit der raumordnerischen Verkehrsfunktion der Kurt-Schumacher-Straße, auf dem die derzeitige Festlegung "Hauptverkehrsstraße" liegt, bleibt aber grundsätzlich erhalten. Diese Zielfestlegung des bestehenden Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ bliebe somit, auch nach möglicher Rechtskraft der 155. FNP-Änderung, möglich und als „Freihalteplanung“ raumordnerisch wirksam.

Eine Ausschlussplanung ist mit der raumordnerischen Festlegung von „Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung“ nicht verbunden.

Direkt an den Änderungsbereich angrenzend werden folgende Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Raumordnung mit Textziffer zugewiesen:

- Vorranggebiet "Haupteisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr)" (Z IV 1.3 (2))
- Vorranggebiet "Bahnhof mit Fernverkehrsfunktion" (Z IV 1.3 (2), G IV 1.3 (4))

Nahverkehrsplan

Gemäß dem Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig soll das Fahrgastaufkommen im Schienenpersonennahverkehr deutlich gesteigert werden, Umsteigezahlen (SPNV/ÖPNV) sollen auf bis zu 200 % erhöht werden. Die Flächen des Nahverkehrsterminals sind zu erweitern und Aufstellflächen am sowie Zuwegungen zum Terminal zu vergrößern.

Lage und kurze Beschreibung des Gebiets

Der Geltungsbereich der 155. Änderung des Flächennutzungsplans umfasst das nordwestliche Umfeld des Hauptbahnhofes in Richtung Innenstadt und hat eine Größe von insgesamt ca. 17 ha. Der

Änderungsbereich liegt zwischen der Ottmerstraße im Norden und grenzt im Süden an die Gleisanlagen der Deutschen Bahn. Wesentliche Bestandteile der Planung sind die Kurt-Schumacher-Straße, der Bahnhofsvorplatz mit den angrenzenden Plätzen Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz sowie der Einmündungsbereich der Salzdahlumer Straße in den Heinrich-Büssing-Ring. Die Parkanlage Viewegs Garten ist, mit Ausnahme der an die öffentlichen Straßen angrenzenden Randbereiche, nicht Teil des Änderungsbereichs.

3 Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung

Das weitestgehend in den 1960er Jahren entstandene Umfeld des Hauptbahnhofs entspricht heute mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Maßnahmen zur Aufwertung dieses innenstadtnahen Bereichs rund um den Hauptbahnhof wurden daher bereits in dem vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert.

Mit der Zielsetzung, den nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs der Stadt Braunschweig durch eine städtebauliche Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege umzugestalten, wurde im April 2019 ein zweiphasiger städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt. Neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potentialen sollten Ideen für die Neuordnung der Verkehre, die Vernetzung mit dem Park Viewegs Garten und den angrenzenden Quartieren sowie attraktive und eindeutige Stadträume entwickelt werden. Da neben städtischen Flächen insbesondere Areale der Deutschen Bahn sowie im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße das Atrium Bummel Center betroffen sind, wurde der Wettbewerb einvernehmlich und in enger Kooperation mit den jeweiligen Grundstückseigentümern ausgelobt.

Am 6. September 2019 wurde der Entwurf der Büros Welp von Klitzing in Zusammenarbeit mit BM Consult als Verkehrsplaner und GTL als Landschaftsplaner von der Jury als Siegerentwurf prämiert. Diesem Büro ist es in hohem Maße gelungen, den Hauptbahnhof in die Stadt zu integrieren, einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz auszubilden und den Park Viewegs Garten mit seiner baulichen Umgebung zu vernetzen. Ein weiterer Grund für die Prämierung war, dass durch die Entkoppelung von Straßenverkehr und Stadtbahn die Führung der Stadtbahngleise bis auf die Wendeschleife erhalten bleibt. Auch wurde positiv hervorgehoben, dass der Bahnhof unter Wahrung seiner städtebaulichen Wirkung und denkmalschutzrechtlichen Bedeutung baulich erweitert wird. Die Entwurfsidee sieht die bauliche Nachverdichtung im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgebäudes vor. Dieses wird unter Wahrung seiner denkmalschutzrechtlichen Bedeutung und stadträumlichen Wirkung um ein Fernbusterminal im Südwesten baulich erweitert.

Eine dichte urbane Bebauung ist sowohl neben dem Bahnhofsgebäude als auch gegenüber, im Bereich der heutigen Verkehrsgrünflächen auf dem Wilhelminischen Ring, beabsichtigt. Der Wilhelminische Ring als Hauptverkehrsstraße bleibt erhalten bzw. wird fortgesetzt. Die Verkehrsführung des Rings im Bereich des Berliner Platzes ist zukünftig unmittelbar vor dem Nahverkehrsterminal geplant und greift die vorhandene konkave Dachform auf. Es werden fünf- bis siebengeschossige, gemischt genutzte Gebäude und ein zwölfgeschossiges Hochhaus am südlichsten Punkt des Plangebiets, zwischen Salzdahlumer Straße und Bahndamm vorgesehen.

In seiner unmittelbaren Nähe werden gewerbliche Nutzungen, vorwiegend Büros / Dienstleistungen vorgesehen, um die Attraktivität des direkten Bahnhofsumfelds zu erhöhen und regional gut erreichbare Arbeitsstätten anzusiedeln. Die Nähe zum Bahnhof wird als Standortvorteil für die gewerblichen Nutzungen gesehen und soll das Wegeaufkommen der neu ausgewiesenen Bauflächen minimieren. Demgegenüber soll die geplante sensible Wohnnutzung in Richtung Grün orientiert werden.

Zur städtebaulichen Neuordnung dieses wichtigen Stadtteils ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat am 5. November 2019 den Beschluss zur 155. Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung des Bebauungsplans AW 118 gefasst. Grundlage des Bebauungsplans bildet die in dem Wettbewerb prämierte

städtebauliche Idee, die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans überprüft und stellenweise angepasst wurde. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren entsprechend der geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans geändert.

Einzelhandel

Einzelhandelsbetriebe sind im Plangebiet vorhanden, vornehmlich ein Fahrradhandel in einem ehemaligen Einkaufszentrum sowie mehrere kleinflächige Geschäfte des Reisendenbedarfs im Hauptbahnhof (Drogerie, Tabak, Zeitschriften, Bäckerei). Die nächstgelegenen Nahversorger befinden sich im Ringcenter am Berliner Platz, direkt an das Plangebiet angrenzend, sowie im Einkaufszentrum BrawoPark, ebenfalls nahe dem Plangebiet. Beide Nahversorger decken das Plangebiet weitgehend ab, womit es durch die bestehende Nahversorgungsinfrastruktur fußläufig versorgt ist. Jedoch bestehen nördlich angrenzend zwischen Wallring und Viewegsgarten Nahversorgungsdefizite, die durch einen fußläufigen neuen Nahversorger im nordwestlichen Bereich des Plangebiets behoben werden sollen. Dieser soll entsprechend einem bereits durchgeführten Verträglichkeitsgutachten von 2024 unter Beachtung des Zentrenkonzepts der Stadt Braunschweig 1.420 m² Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Darüber hinaus sind zwei kleinflächige (max. 800 m² Verkaufsfläche) Einzelhandelsagglomerationen mit zentrenrelevanten Sortimenten geplant, die entsprechend den Vorgaben des LROP 2.3 02 Satz 3 zur Agglomerationsregelung sowie des Verträglichkeitsgutachtens ausgestaltet werden. Die drei Teilbereiche werden so angelegt, dass eine gemeinsame Agglomeration ausgeschlossen ist.

Derzeitige Darstellung im Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für den Bereich zwischen Viewegstraße, Kurt-Schumacher-Straße und Berliner Platz gemischte Bauflächen dar (rd. 5,4 ha). Der Bereich zwischen der Eisenbahnstrecke und dem Straßenzug Berliner Platz - Einmündung Salzdahlumer Straße (Bahnhofsvorplatz) wird als Sonderbaufläche (rd. 5,7 ha) dargestellt, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Fläche tatsächlich größtenteils Teil der Verkehrsfläche Berliner Platz ist. Ihre vollständige Darstellung als Baufläche ist dem Umstand geschuldet, dass im FNP Straßen in symbolischer Breite und nicht in Ihrer tatsächlichen Breite dargestellt werden.

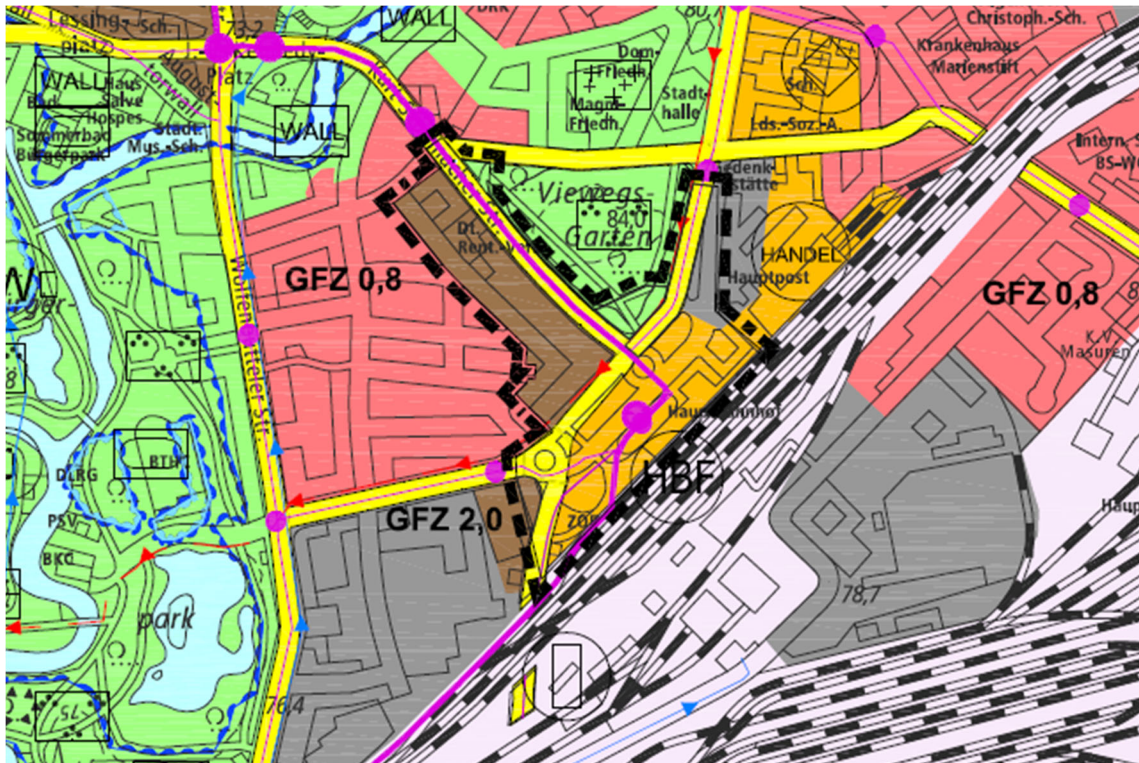
Im nordwestlichen Abschnitt des Änderungsbereichs liegen Teilflächen des BraWo-Parks, die als gewerbliche Bauflächen dargestellt sind (rd. 0,9 ha). Die gewerbliche Baufläche östlich des Willy-Brand-Platzes und die gemischte Baufläche westlich des Berliner Platzes/südlich des Heinrich-Büssing-Rings sind nicht Teil der FNP-Änderung. Sie werden aktuell und künftig als Verkehrsflächen genutzt. Auch hier ist die Darstellung als Bauflächen der Darstellungssystematik des FNP geschuldet.

Zwei kleine, im Eckbereich Kurt-Schumacher-Straße/Ottmerstraße bzw. Kurt-Schumacher-Straße/Willy-Brandt-Ring liegende Teilflächen der Parkanlagen Viewegs Garten werden als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt (rd. 0,5 ha).

Die Kurt-Schumacher-Straße, der Berliner Platz und der Willy-Brandt-Platz werden als Trassen für überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (rd. 4,5 ha) dargestellt bzw. nachrichtlich übernommen. Die Stadtbahntrassen im Straßenzug Kurt-Schumacher-Straße – Berliner-Platz – Willy-Brandt-Platz – Heinrich-Büssing-Ring und Salzdahlumer Straße werden als "Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr (Stadtbahn)" dargestellt. Die Stadtbahntrasse im Verlauf des Straßenzugs Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz wird als "Trasse für den Schienennahverkehr (RegioStadtBahn)" dargestellt. Trotz der Funktionslosigkeit ist das Vorranggebiet (VR) im aktuell geltenden RROP immer noch zeichnerisch festgelegt. Ein offizielles Verfahren, in dem das VR rechtswirksam aus dem RROP herausgenommen wurde, gab es nicht. Demensprechend wird das VR im Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen.

Der Hauptbahnhof wird als Fläche für Bahnanlagen mit der Zweckbestimmung Hauptbahnhof (HBF) nachrichtlich übernommen.

Entlang des Wilhelminischen Rings verläuft eine unterirdische Hauptleitung für Elektrizität. Die beabsichtigten Festsetzungen im Bebauungsplan lassen sich nicht aus diesen Darstellungen entwickeln. Der Flächennutzungsplan wird daher geändert.



Geplante Darstellungen im Flächennutzungsplan

Die Verkehrsflächen des Wilhelminischen Rings werden im 17 ha großen Änderungsbereich künftig deutlich verkleinert (rd. 3 ha). Im FNP wird die geplante neue Führung der örtlichen Hauptverkehrsstraße übernommen. Die Funktion des Wilhelminischen Rings als Hauptverkehrsstraße bleibt erhalten. Die verbleibenden Flächen zwischen Straße und Eisenbahnstrecke werden im Bereich des Bahnhofsvorplatzes künftig als Flächen für Bahnanlagen nachrichtlich übernommen (rd. 2,6 ha). Dies entspricht der bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung des Grundstücksteils. Der Bahnhofsvorplatz wird nach den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans AW 118 künftig von zwei Baugebieten flankiert. Für sie werden im FNP eine gemischte Baufläche (Nordosten, rd. 10 ha) bzw. – aufgrund der zentralen verkehrsgünstigen Lage, den Synergieeffekten zum Bahnhof und der hohen Lärmbelastung – eine gewerbliche Baufläche (Südwesten, rd. 0,9 ha) dargestellt. Diese Bauflächen sind bislang noch gewidmete Anlagen der Eisenbahn, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird angestrebt.

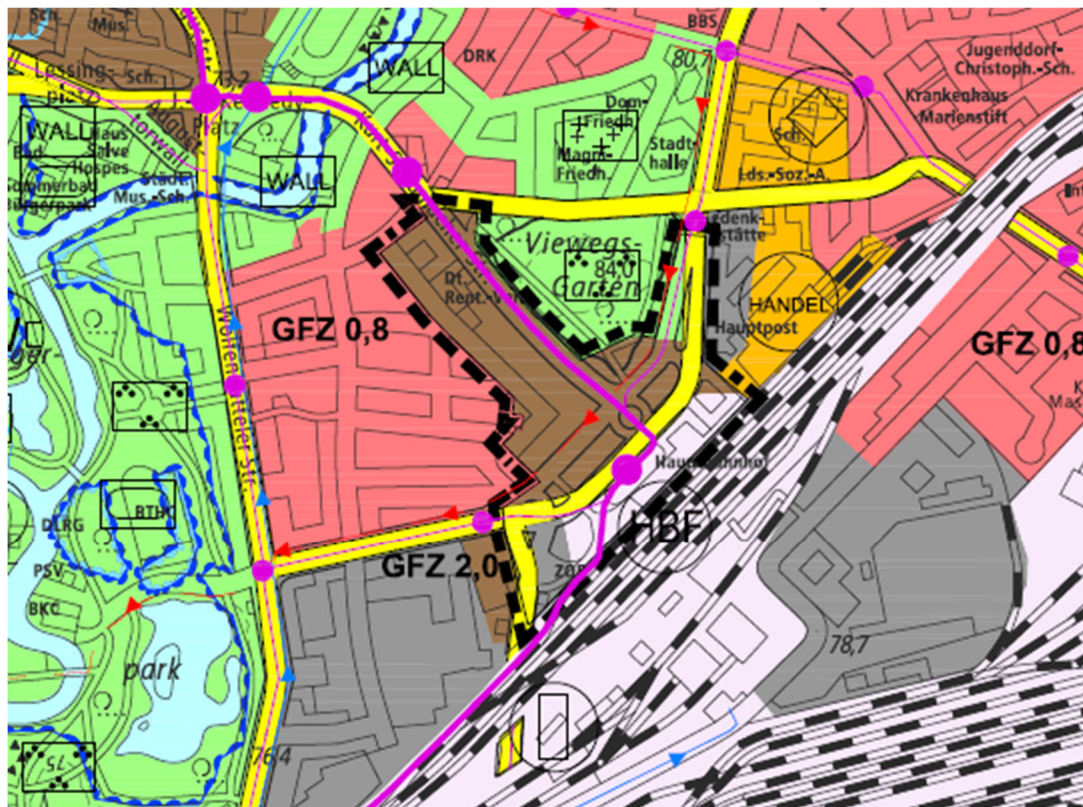
Entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans wird die gemischte Baufläche entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Rings nach Süden bis zum neuen Verlauf der örtlichen Hauptverkehrsstraße erweitert. Dies betrifft auch eine kleine Teilfläche nordöstlich der Kurt-Schumacher-Straße, die derzeit als öffentliche Grünfläche dargestellt wird. Somit werden mit der 155. FNP-Änderung Sonderbauflächen in Größe von 5,7 ha zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Da aus Sonderbauflächen auch sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 3 BauNVO für großflächige Einzelhandelsbetriebe entwickelt werden können, dient die Ausweisung von gemischten Bauflächen auch dem Schutz der angrenzenden Zentren. Jedoch sind in gemischten Bauflächen Einzelhandelsflächen ohne Gebietsversorgungsbezug zulässig, was bei Agglomerationen wiederum die angrenzenden Zentren gefährden kann. Eine weitergehende Steuerung von Einzelhandelsflächen ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung kaum möglich. Im parallelen Bebauungsplan wird das Thema konsequent abgearbeitet. Zum Schutz der Zentrenstruktur, insbesondere der In-

nenstadt, werden innerhalb des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens AW 118 Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss und innerhalb der mit EH gekennzeichneten Flächen zugelassen.

Zum Ausgleich der erweiterten Bauflächendarstellung wird die Darstellung der öffentlichen Grünfläche im Osten zu Lasten von Verkehrsflächen erweitert, bleibt jedoch aufgrund der symbolischen Darstellung im FNP genauso groß (rd. 0,5 ha).

Der Querschnitt der Kurt-Schumacher-Straße wird verringert und für mehr Aufenthaltsqualität zu einer Flaniermeile zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewandelt. Hierdurch wird der Bahnhof besser an die Innenstadt angebunden. Damit entfällt die regionale Funktion, weshalb die Darstellung als Hauptverkehrsstraße künftig nicht mehr erforderlich ist.

Mit den geplanten Änderungen kann der Bebauungsplan AW 118, einschließlich der vorgesehenen Festsetzungen für urbane Gebiete, Gewerbegebiete und der Umstrukturierung der öffentlichen Verkehrsflächen, gemäß § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.



(Atrium Bummel Center), Viewegstraße 2 (Trafo), Berliner Platz 3 (Achat Hotel Braunschweig) als auch auf bisherigen Straßenverkehrsflächen (westliche Seite Kurt-Schumacher-Straße, nördlich und südlich des Rings)

- Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten nach Westen auf bisherigen Verkehrsflächen

4.2 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen

Die konkreten Auswirkungen der im folgenden genannten Grundlagen auf die Planung und deren Berücksichtigung im Rahmen der Planung werden, soweit erforderlich, bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltsituation in Kap. 4.4 wiedergegeben.

Übergeordnete Vorgaben

Im Rahmen einer FNP-Änderung sind die grundsätzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung, die sich aus dem Baugesetzbuch und den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen ergeben, zu beachten. In diesen Fachgesetzen und Fachplänen schlagen sich die auf Ebene der Europäischen Union und auf Bundes- Landes- oder kommunaler Ebene festgelegten Umweltschutzziele nieder. Dabei sind die konkret für den Planungsraum formulierten Vorgaben und Entwicklungsziele der genannten Grundlagen auszuwerten und bei der Planaufstellung zu berücksichtigen. Soweit erforderlich, erfolgt eine konkrete Nennung der berücksichtigten übergeordneten planerischen und gesetzlichen Vorgaben in Kap. 4.4.

Stadtweite Fachplanungen und Gutachten:

Für das Stadtgebiet von Braunschweig liegen Fachplanungen und Gutachten vor, die umweltbezogene Informationen und Ziele enthalten und sich in unterschiedlicher Tiefe mit dem Plangebiet auseinandersetzen. Es handelt sich um folgende Unterlagen:

- Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 (LRÖP)
- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Landschaftsrahmenplan Braunschweig, 1999, Aktualisierung 2014
- Stadtklimaanalyse Braunschweig, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2
- Lärminderungsplan Braunschweig, 2020
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2.0 Braunschweig, 2022
- Starkregenanalyse Braunschweig, 2022
- Zentrenkonzept Einzelhandel für die Stadt Braunschweig 2022, nach Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig vom 5. Juli 2022
- Lärmaktionsplan Braunschweig, 2024

Plangebietsbezogene Fachplanungen und Gutachten

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weitergehende, auf die konkrete Planung bzw. konkrete Situation bezogene Fachplanungen und Gutachten erstellt.

- Biotoptypenkartierung Bestand, Stadt Braunschweig, 27.04.2023
- Faunistische Bestandserfassung & artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsgruppe Ökologie und Landschaft GbR, Braunschweig 14.12.2020
- Gutachten schützens- und erhaltenswerte Bäume Teil 1 und 2, Stadt Braunschweig, Grünordnungs- und Freiraumentwicklungsplanung, Braunschweig 11.01.2021
- Orientierende Baugrund- und Altlastenuntersuchung, Ingenieurbüro BGA Beratende Geologen und Ingenieure, Braunschweig 07.06.2021
- Ergänzende Baugrunduntersuchung, Historische Nachrecherche, GEO-LOG Ingenieurgesellschaft mbH, Braunschweig 19.11.2020
- Ergänzende Baugrunduntersuchung / Untersuchung Versickerbarkeit, BGA Beratende Geologen und Ingenieure, Braunschweig 27.9.2024
- Klimaökologisches Gutachten zum Bebauungsplan Umfeld Hauptbahnhof, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover, 12.09.2024

- Energiekonzept, Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „Starke Bauherren – Gute Gebäude“, siz energieplus, Braunschweig 14.06.2023
- Starkregen-Konzept Bahnhofsquartier, Stufe 1: Auswirkungsbewertung, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Braunschweig 27.03.2025
- RW- und SW-Entwässerungskonzept und koordinierte Leitungsplanung, Ingenieurbüro Dr.-Ing. Olaf Schulz, Braunschweig 21.05.2025
- Eingriffsbilanzierung, Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH, Berlin 02.10.2024
- Verkehrsgutachten Umfeld Hauptbahnhof, Mobilitäts- und Parkraumkonzept, ARGUSstudio, Hamburg 13.06.2025
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren AW 118 „Umfeld Hauptbahnhof“ in Braunschweig - Teil I: Verkehrslärm auf Plangebiet, Verkehrslärmänderung in der Nachbarschaft, Neubau von Straßen, Lärmkontor GmbH, Hamburg 5.09.2024
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren AW 118 „Umfeld Hauptbahnhof“ in Braunschweig - Teil II: wesentliche Änderung von Verkehrswegen, Lärmkontor GmbH, Hamburg 22.8.2024

Sonstige Quellen

- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz: Hochwassergefahrenkarte HQ_{extrem}; 31.12.2019

4.3 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Gegenstand der Umweltprüfung sind nach Maßgabe des Baugesetzbuches die für den Betrachtungsraum und das Planvorhaben planungs- und abwägungserheblichen Umweltbelange.

Der räumliche Umfang der Umweltprüfung bezieht sich im Wesentlichen auf das Plangebiet. Soweit erforderlich, werden auch die Auswirkungen auf die nähere Umgebung betrachtet.

Der inhaltliche Umfang der Umweltprüfung (Untersuchungstiefe) orientiert sich gemäß § 2 (4) Satz 3 BauGB an den Darstellungen des Änderungsbereichs. Geprüft wird, welche erheblichen Auswirkungen durch die Umsetzung des Bebauungsplans auf die Umweltbelange entstehen können und welche Einwirkungen auf die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich aus der Umgebung erheblich einwirken können. Hierzu werden vernünftigerweise regelmäßig anzunehmende Einwirkungen geprüft, nicht jedoch offensichtlich unerhebliche, außergewöhnliche und nicht vorhersehbare Ereignisse. Es wurden die direkten und etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen geprüft. Da die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung mit ihren Darstellungen keine Baurechte festsetzt, sind die möglichen Auswirkungen während der Bauphase und während der Betriebsphase nicht abschätzbar. Diese werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert.

Die Umweltprüfung wurde nach folgender Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter 4.2 genannten planerischen Vorgaben und Quellen. Die bei der Erstellung insbesondere von Fachgutachten jeweils angewandten technischen und sonstigen Untersuchungsmethoden sind diesen Quellen zu entnehmen bzw. soweit erforderlich in Kap. 4.4 beschrieben.
- Ortsbegehungen.
- Auswertung der unter den Verfahrensschritten der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB ermittelten Informationen.
- Die Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auf Basis der konkreten Planung.

Die Untersuchungstiefe der Umweltprüfung orientiert sich gemäß § 2 (4) Satz 3 BauGB an den Darstellungen dieser FNP-Änderung. Geprüft wird, welche erheblichen Auswirkungen auf die Umweltbelange bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplans erkennbar sind. Eine vertiefte Prüfung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplans auf Basis einer konkreteren Planung.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen sowie Kenntnislücken bestanden bislang nicht.

4.4 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.4.1 Mensch und menschliche Gesundheit, Lärm, sonstige Emissionen/Immissionen

4.4.1.1 Betroffenheit Mensch

Der Mensch und die menschliche Gesundheit können durch Emissionen/Immissionen verschiedenster Arten oder auch durch andere Auswirkungen der Planung bzw. deren Umsetzung direkt oder indirekt betroffen sein. Diese Auswirkungen können sowohl einzelne Menschen als auch die Bevölkerung betreffen.

Soweit die Auswirkungen den Schutzgütern (z.B. Boden, Wasser, Klima, Luft) direkt zugeordnet werden können, werden sie in den entsprechenden Kapiteln des Umweltberichtes aufgeführt. Soweit eine solche Zuordnung nicht möglich ist, werden die Auswirkungen im Folgenden aufgeführt. Es handelt sich dabei um die Aspekte Lärm, Erschütterungen und Licht. Weitere sonstige Immissionen, wie Geruch, Staub, Wärme, elektromagnetische oder radioaktive Strahlung sind nach den vorliegenden Erkenntnissen nicht planungsrelevant.

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

4.4.1.2 Lärm

Im gegenwärtigen Zustand ist das Plangebiet maßgeblich durch den Verkehrslärm von den Straßenzügen des Wilhelminischen Rings (Heinrich-Büssing-Ring – Berliner Platz – Willy-Brandt-Platz (L 295)) sowie den quer zum Ring verlaufenden Straßen Kurt-Schumacher-Straße und Salzdahlumer Straße – Berliner Platz (K 10) betroffen.

Die genannten Straßen (mit Ausnahme der K 10) verfügen neben den Fahrspuren für den Straßenverkehr auch über Stadtbahntrassen, die überwiegend auf eigenen Gleiskörpern in der Straßenmitte geführt werden. Im Hinblick auf den Verkehrslärm besteht des Weiteren eine Vorbelastung durch den Schienenverkehr auf den DB-Gleisen im Hauptbahnhof, die den Verkehrslärmpegel aber nur im Nahbereich der Gleisanlagen maßgeblich beeinflussen.

Unter den zuvor genannten Voraussetzungen zeigt sich im Bestand, dass die höchsten Belastungen durch Verkehrslärm mit bis zu 70 dB(A) am Tag und bis zu 64 dB(A) in der Nachtzeit am Berliner Platz 3 (Achat Hotel) und an der Kreuzung Berliner Platz/Kurt-Schumacher-Straße vorliegen. Entsprechend werden nach der Rechtsprechung des BVerwG die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung (sog. Gesundheitswerte, 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) tags erreicht und nachts überschritten. Entlang der Kurt-Schumacher-Straße ist aufgrund der geringeren Verkehrsmengen und des größeren Abstandes der schutzbedürftigen Nutzungen von der Straße die Belastung wesentlich geringer. Dem gegenüber nimmt die Belastung im weiteren Straßenverlauf des Ringes nach Westen bzw. Nordosten nur geringfügig ab. Daher ist auch die Wohnbebauung entlang des Heinrich-Büssing-Rings, das Ring-Center und der BrawoPark nachts teils von Überschreitungen der Gesundheitswerte betroffen. In der Parkanlage Viewegs Garten ist aufgrund des Lärmeinflusses durch die den Park einrahmenden Straßen ein erholsamer Aufenthalt nur eingeschränkt möglich.

Die verkehrsbedingten Emissionen sind in das Schallgutachten des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens eingeflossen.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Lärm

Nach dem Verkehrsmodell Braunschweig, Prognose 2030 werden die Verkehrsmengen im Plangebiet (gegenüber 2016) um rund 10% zunehmen. Damit erhöhen sich die Beurteilungspegel für den Verkehrslärm um ca. 0,5 dB(A).

Durch den Neubau der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße <> Heidberg im Rahmen des Stadtbahnausbaukonzepts Stadt.Bahn.Plus könnte sich der Schienenverkehrslärm erhöhen.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Lärm

Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrslärmimmissionen wurden in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan die neuen Verläufe der bestehenden Durchgangsstraßen und der geplanten neuen Straßen aus dem Nutzungsbeispiel übernommen. Die geplante Stadtbahnneubaustrecke Salzdahlumer Straße <> Heidberg wurde ergänzt.

Die künftigen Kfz-Verkehrsmengen wurden aus der Prognose 2030 der Verkehrsuntersuchung übernommen. Sie berücksichtigen die aus der Umsetzung des Bebauungsplans resultierenden Zusatzverkehre und die Verkehrsverlagerung in Folge der geplanten Maßnahme zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Kurt-Schumacher-Straße für den MIV. Die Prognosedaten für die Stadtbahn und die Eisenbahn wurden von der unteren Immissionsschutzbehörde bereitgestellt.

Daraus wurden für die geplanten Quartiere die Gesamt-Verkehrslärmpegel (Straßenverkehr, Schienenverkehr (Straßenbahn und Eisenbahn)) bei freier Schallausbreitung ermittelt.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung bestätigten die weiterhin hohen Lärmbelastungen für alle Baufelder. In einigen Bereichen wird weiterhin die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (sog. Gesundheitswerte) von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten, weshalb hier der Trennungsgrundsatz des Bundesimmissionsschutzgesetzes beachtet wurde. Gewerbliche Nutzungen wurden – nicht nur aufgrund der Synergieeffekte – in der Nähe des Bahnhofs angeordnet.

Hohe Lärmbelastungen in innerstädtischen Bereichen – insbesondere entlang von übergeordneten Trassen – ist keine ungewöhnliche Situation und lässt sich im Allgemeinen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung, durch aktive, planerische und passive Schallschutzmaßnahmen lösen. Der anstehende Lärmkonflikt erfordert die Erarbeitung und Abwägung eines Schallschutzkonzepts im Rahmen des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens. Es bestehen derzeit keine Hinweise, dass die Konflikte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht lösbar wären.

4.4.1.3 Sonstige Emissionen/Immissionen

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Erschütterungen

Erschütterungen können insbesondere durch den Schienenverkehr hervorgerufen werden. Wegen der relativ großen Abstände zwischen den Trassen und der schutzwürdigen Bebauung sind im Bestand keine Beeinträchtigungen durch Erschütterungen anzunehmen.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Erschütterungen

Es ist keine Änderung des aktuellen Zustands zu erwarten.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Erschütterungen

Im vorliegenden Entwurf rücken die geplanten Gebäude teilweise bis auf wenige Meter an die Trassen der Stadtbahn heran. Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind daher nicht auszuschließen und müssen ggf. durch geeignete technische Maßnahmen kompensiert werden.

4.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Schutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile

Im Änderungsbereich bestehen keine gesetzlich geschützten Natur-/Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile, Europäische Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete. Im Bereich Viewegs Garten befinden sich am östlichen Rand drei Flügelnüsse (*Pterocarya fraxinifolia*), die auf Basis der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Braunschweig vom 19. Oktober 2020 als Naturdenkmale ausgewiesen wurden. Es ist gemäß § 6 der Verordnung ordnungswidrig, sie zu zerstören, beschädigen und zu verändern.

Biotoptypen

Im Rahmen des parallelen Bebauungsplanverfahrens wurde im Jahr 2023 eine Biotoptypenkartierung erstellt. Im Änderungsbereich dominieren mit einem Anteil von rd. 74% bebaute, vegetationslose Flächen (Codes OFZ, OI, OV). Wertgebend sind mit einem Anteil von rd. 7% die im Geltungsbereich liegenden Teilflächen Parkanlage Viewegs Garten (Codes PZA, PZR) und der Bestand an Einzelbäumen (s. u.). Alle anderen kartierten Biotoptypen sind entweder von geringem naturschutzfachlichem Wert und/oder treten nur sehr kleinräumig auf.

Baumbestand

Nach dem Baumkataster der Stadt Braunschweig und einem ergänzenden Feldvergleich im Rahmen des nachgeordneten Bebauungsplanverfahrens befinden sich im Änderungsbereich knapp 300 Bäume. Die Standorte sind sich in erster Linie innerhalb der Parkanlage Viewegs Garten und auf dem begrünten Mittelstreifen des Rings. Weitere Bäume wurden am nordwestlichen Rand des Berliner Platzes, beidseitig der Kurt-Schumacher-Straße, im Bereich des Fernbusterminals sowie auf dem Stellplatz der Deutschen Bahn gepflanzt. Der Bahndamm, der entlang der südöstlichen Grenze des Geltungsbereichs verläuft, ist dicht mit überwiegend einheimischen Gehölzarten des Siedlungsbereichs bewachsen. Auf den Baugrundstücken findet sich nahezu kein Baumbestand.

Tiere

Die Artengruppen Vögel und Fledermäuse wurden im Rahmen einer artenschutzfachlichen Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren (Planungsgruppe Ökologie und Landschaft, 14.12.2020) systematisch erfasst.

Da es sich im Untersuchungsgebiet überwiegend um intensiv genutzte Grünflächen sowie Straßenbegleitgrün und bebaute Flächen handelt, wurde auf eine Erfassung weiterer Artengruppen verzichtet.

Vögel

Die Vogelgemeinschaft ist durch weit verbreitete, an die Nähe menschlicher Siedlungen angepasste Arten geprägt. An besondere Lebensräume angepasste Arten kommen nicht vor. Im Änderungsbereich wurden im Rahmen der Brutvogelkartierung insgesamt 23 Vogelarten als Brutvögel nachgewiesen. Nahrungsgäste kamen mit 5 Arten vor. Als streng geschützte Art wurde der Turmfalke als Nahrungsgast im Plangebiet nachgewiesen. Er brütet vermutlich außerhalb des Geltungsbereichs am Hochhaus Berliner Platz 2B. Der als Brutvogel nachgewiesene Star ist nach den Roten Listen (RL) Niedersachsens und Deutschlands gefährdet.

Für das Untersuchungsgebiet ergibt sich insgesamt eine geringe Bedeutung als Lebensraum für Brutvögel.

Fledermäuse

Neben der im Plangebiet am häufigsten vorkommenden Zwergfledermaus, wurden als weitere Arten die Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler sowie eine Langohr-Fledermausart im Plangebiet registriert. Für diese Arten gab es jedoch nur wenige oder weit entfernte Kontakte. Alle heimischen Fledermausarten sind nach § 7 (2) Nr. 14 BNatSchG streng geschützt.

Teile des Änderungsbereichs dienen als Jagdgebiet oder Verbindungsstrukturen und Flugkorridore. Das betrifft besonders die Zwergfledermaus, die an vielen Stellen des Untersuchungsgebiets regelmäßig im Transferflug angetroffen wurde und an einigen Stellen auch jagte. Hinweise auf Baumquartiere oder auf Gebäudequartiere innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es nicht. Insgesamt ist das Plangebiet, aufgrund des Vorkommens einer jagenden Breitflügelfledermaus, als Jagdgebiet von mittlerer Bedeutung. Als Quartierstandort ist es von geringer Bedeutung.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Eine Änderung des aktuellen Zustandes ist nicht absehbar. Eindeutige Faktoren, die das Schutzgut künftig voraussichtlich beeinflussen werden, sind nicht erkennbar.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Biotoptypen

Die begrünten Verkehrsflächen und die künftig innerhalb der gemischten Baufläche liegenden Teilflächen der Parkanlage Viewegs Garten werden bei Umsetzung der Planung überbaut. Im Gegenzug wird die Parkanlage entlang der Kurt-Schumacher-Straße erweitert und drei neue kleine Parkanlagen angelegt.

Grundstücksfreiflächen sind auf Grundlage eines im parallelen Bebauungsplanverfahren erstellten qualifizierten Freiflächenplans gärtnerisch als Vegetationsfläche anzulegen. Weiterhin werden im nachgeordneten Bebauungsplanverfahren zur Kompensation umfangreiche Regelungen zur Gebäudebegrünung (Dach-, Fassadenbegrünungen sowie Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen) getroffen.

Baumbestand

Bei Umsetzung der Planung ist mit der Fällung von rd. 200 Bäumen zu rechnen. Im Gegenzug wird im parallelen Bebauungsplanverfahren geregelt, dass insgesamt rd. 250 Bäume neu gepflanzt werden müssen.

Tiere

Mit der oben beschriebenen Beseitigung von Vegetationsstrukturen werden auch die Lebensstätten der dort siedelnden Tiere entfallen. Ein Ausweichen von betroffenen Individuen und Arten in angrenzende Bereiche erscheint jedoch teilweise möglich. Ansonsten werden im Zuge der Neubebauung auch neue Habitate für Tiere entstehen. Die geplante Pflanzung von Bäumen und die Herstellung von Gebäudebegrünungen unterstützen dies. Zudem werden durch die Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten neue Lebensräume schaffen.

4.4.3 Fläche

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Der Änderungsbereich umfasst bereits bestehende, vollständig versiegelte Verkehrsflächen (Bahnanlagen, Straßen) und Siedlungsflächen (Baugebiete, Grünflächen).

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Neue, bisher nicht für Verkehrs- oder Siedlungszwecke in Anspruch genommene Flächen, werden durch die Planung nicht beansprucht. Die Umnutzung von landwirtschaftlichen Flächen, Wald oder Wasserflächen ist nicht geplant.

4.4.4 Boden

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Bodenaufbau und Versiegelung

Die Flächen im Änderungsbereich sind durch Gebäude und Verkehrsflächen weitgehend versiegelt und stark anthropogen überprägt. Der Natürlichkeitsgrad der Böden ist insofern als gering zu bewerten. Besonders schutzwürdige Böden sind nicht vorhanden.

Unter dem Oberboden bzw. den Flächenversiegelungen liegen nach den Ergebnissen der Baugrunduntersuchung flächenhaft Aufschüttungen unterschiedlicher Stärke vor. Zur Tiefe folgen eiszeitliche Sande, örtlich Kiese, mit lokalen Schluff-Einlagerungen. Der tiefere Untergrund wird von Ton der Kreide-Formation aufgebaut. Im Bereich Viewegs Garten steht der Kreide-Ton dicht unter der Geländeoberfläche an, nach Osten und Nordosten „taucht“ die Tonoberfläche ab und liegt hier erst in Tiefen von mehr als 10 m vor.

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich drei Altlastenverdachtsflächen (ALVF):

- SO 182: Viewegstraße 1, ehemalige Tankstelle und Trafostation
- CH 163: Kurt-Schumacher-Straße 9, chemische Reinigung
- SW 188: ehemalige Lutterstraße, Vorfeld Hauptbahnhof: ehemalige Malzfabrik mit Werkstatt und Maschinen- und Kesselhaus

Bei orientierenden Altlastenuntersuchungen konnte der Altlastenverdacht für die ALVF SO 182 und SW 188 nicht bestätigt werden. Bei der ALVF CH 163 wurden hingegen in der Bodenluft geringe Konzentrationen an BTEX-Aromaten nachgewiesen. Der Altlastenverdacht hat sich daher für diesen Altstandort erhärtet. Hier ist im Zuge der weiteren Planungen oder im Rahmen von Bauantragsverfahren nach Abbruch der vorhandenen Bebauung eine Detailuntersuchung durchzuführen.

Im östlichen Bereich des Änderungsbereichs (Willy-Brandt-Platz) ist das Grundwasser mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW) verunreinigt. Die vorgesehene bauliche Nutzung ist nicht gefährdet. Bei Baumaßnahmen, die Grundwasserhaltungen erfordern, ist jedoch im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens mit besonderen Anforderungen/Nebenbestimmungen zu rechnen.

Im Geltungsbereich ist mit Kampfmitteln aus dem 2. Weltkrieg zu rechnen.

Abfälle

Durch die Nutzung entstehen in erster Linie allgemeine Siedlungsabfälle. Untypische Abfallarten und -mengen fallen nicht an. Eine sach- und fachgerechte Entsorgung aller anfallenden Abfälle wird über die bestehenden Abfallsammelsysteme gewährleistet.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind bezogen auf den aktuellen Zustand keine Änderungen zu erwarten.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Die vorliegenden Planungen führen zu einer Nachverdichtung bei annähernd gleichbleibendem Versiegelungsgrad. Die natürlichen Bodenfunktionen bleiben bereichsweise erhalten oder werden an anderer Stelle neu entwickelt. Eingriffe in den Boden können hierdurch an anderer Stelle vermieden werden.

Dem erhärteten Altlastenverdacht bei der ALVF CH 163 soll bei einer Neubebauung des Geländes – ggf. im Rahmen einer Detailuntersuchung – nachgegangen werden. Aufgrund der nur lokalen Bedeutung der Fläche wird auf eine Kennzeichnung im Flächennutzungsplan verzichtet. Die Altlastenverdachtsfläche wird im parallelen Bebauungsplan gekennzeichnet.

Aus Sicherheitsgründen sind vor Baumaßnahmen Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

Abfälle

Auf Ebene des Flächennutzungsplans sind abfallrechtliche Belange von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen.

4.4.5 Wasser

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Im Änderungsbereich liegen keine Oberflächengewässer.

Die Schichten aus Sand und Kies sind Teil eines ausgedehnten Poren-Grundwasserleiters. Dieser wird nach unten durch den Kreide-Ton begrenzt. Grundwasser wurde im Rahmen der orientierenden Baugrund- und Altlastenuntersuchung nur an einigen Stellen und dort in vergleichsweise großer Tiefe von rd. 2,8 m bis 5,7 m festgestellt. Die gemessenen Grundwasserstände wurden jedoch durch eine laufende Grundwasserabsenkung beeinflusst. Die mittleren Grundwasserstände liegen nach Archivunterlagen rd. 4 bis 5 m unter der Geländeoberfläche, die höchsten Grundwasserstände können sich nach dem Ergebnis langfristiger Messungen rd. 0,5 bis 1,0 m über diesem Niveau einstellen. Die Verschmutzungsempfindlichkeit ist grundsätzlich als hoch einzuschätzen.

Regenwasser kann nach den Ergebnissen eines entsprechenden Gutachtens im überwiegenden Teil des Änderungsbereiches planmäßig (i. S. d. DWA - Arbeitsblattes A 138) versickert werden. Im westlichen Teil des Plangebietes muss aufgrund der geringen Stärke des Sandes und dem darunter anstehenden sehr schwach wasserdurchlässigen Ton der Kreide mit Stauwasserbildungen gerechnet werden. Örtlich steht der Kreideton weniger als 1 m tief unter der Geländeoberfläche an. Dort ist eine planmäßige technische Versickerung nicht möglich.

Der Änderungsbereich ist nicht Teil eines Wasserschutzgebiets oder eines festgesetzten Überschwemmungsgebiets. Die Hochwasserrisikokarten des niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz zeigen auch bei einem extremen Hochwasser keine Überschwemmungsgefahr.

Die Starkregengefahrenkarten der Stadt Braunschweig zeigen nördlich des Berliner Platzes eine Gefährdung für Überflutungen bei Starkregen durch einen Überstau der Entwässerungsanlagen an.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind bezogen auf den aktuellen Zustand keine Änderungen zu erwarten.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Wegen der weiterhin hohen Flächenversiegelung wird auch bei Umsetzung der Planung der Wasserhaushalt erheblich beeinträchtigt bleiben. Es ist jedoch geplant, dass auf den Verkehrsflächen und Grünflächen als auch das in den Bauflächen anfallende Regenwasser vollständig lokal zurückzuhalten, zu verdunsten und zu versickern. Damit kann der Wasserhaushalt natürlichen Verhältnissen angenähert und die Grundwasserneubildung verbessert werden.

In Bezug auf Starkregen wurde im Rahmen eines Starkregenkonzepts die Gefahr von Überflutungen bei Starkregen untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass die an den Änderungsbereich angrenzenden Gebiete bei Umsetzung der Planung nicht stärker von Überflutungen betroffen sind (z. B. durch abgelenkte oder rückgestaute Starkregenabflussbahnen). Auch für die perspektivisch zum Erhalt vorgesehen Bestandsgebäude im Geltungsbereich ist keine verstärkte Betroffenheit durch Starkregen zu erwarten. Die Simulationen zeigen weiterhin, dass der überwiegende Anteil der neuen Bau-

flächen eine hohe, teilweise eine sehr hohe Starkregengefährdung aufweist. Betroffen sind insbesondere die um den Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Platz/Ring dargestellten Bauflächen. Deutlich wurde, dass ohne weitere Anpassungsmaßnahmen zum Schutz vor Starkregen Sach- und Personenschäden im Bereich der geplanten Neubauten nicht ausgeschlossen werden können. Im Rahmen des parallelen Bebauungsplanverfahrens sind Vermeidungs- und Anpassungsmaßnahmen vertieft zu prüfen.

4.4.6 Klima

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Stadtklima

Das Plangebiet gliedert sich in bebaute Bereiche und Verkehrsflächen mit Straßenbegleitgrün. Teilbereiche grenzen an oder schneiden die Parkanlage Viewegs Garten. Die Verkehrsflächen und Siedlungsflächen besitzen keine wesentliche bioklimatische Bedeutung. Tags- und nachtsüber sind diese Flächen bioklimatisch belastet. Die südlichen Bereiche mit Straßenbegleitgrün weisen für die unmittelbare Umgebung eine gewisse bioklimatische Bedeutung auf.

Die Parkanlage Viewegs Garten wird in der Stadtklimaanalyse Braunschweig 2017 als Freifläche mit sehr hoher klimatischer Ausgleichsfunktion ausgewiesen. Die Ergebnisse der Stadtklimaanalyse zeigen, dass die Kaltluftproduktion der Grünfläche in warmen Sommernächten mit austauscharmer Wetterlage zu nächtlichen Ausgleichsströmungen führt, die sich radial in Richtung der umliegenden Siedlungsbereiche verteilen. Der Wirkungsbereich ist jedoch auf den Park selbst und auf die angrenzenden Verkehrsflächen und Baugebiete begrenzt. Abgesehen von diesen kleinräumigen Ausgleichsströmungen aus dem Viewegs Garten liegen keine Kaltluftströmungen im Plangebiet vor. Insbesondere liegen nach der Stadtklimaanalyse 2017 keine Kaltluftleitbahnen (übergeordnete räumliche Bedeutung) vor.

Klimaschutz

Das Plangebiet enthält sowohl dauerhaft genutzte größere Gebäude als auch stark frequentierte Verkehrsflächen. Es ist somit mit einem vergleichsweise hohen Strom- und Wärmebedarf sowie verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG) gekennzeichnet.

Die hohen Treibhausgasemissionen, insbesondere der vergangenen Jahrzehnte, haben dazu geführt, dass die weltweiten negativen Folgen des dadurch bedingten Klimawandels spürbar geworden sind und ohne Gegenmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen des menschlichen Lebens sowie des Naturhaushaltes auf der Erde führen werden. Deshalb ist die Bundesrepublik Deutschland weltweit, europaweit und deutschlandweit Verpflichtungen zur Reduzierung der THG-Emissionen eingegangen (u. a. Pariser Vertrag, Klimaschutzgesetz). Die Umsetzung dieser Verpflichtungen und Ziele betrifft in starkem Maße die lokale Ebene. Die Stadt Braunschweig hat hierzu im Jahr 2022 ein Integriertes Klimaschutzkonzept 2.0, mit dem Ziel der THG-Neutralität bis möglichst 2030 beschlossen.

Luftschadstoffe

Da das Plangebiet stark verkehrsgeprägt ist, ist von einer deutlichen Luftschadstoffbelastung im Plangebiet auszugehen. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) sind nach den Ergebnissen der Luftreinhalteplanung der Stadt Braunschweig jedoch nicht zu erwarten.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Stadtklima

Die bioklimatische Situation ist durch die direkte Nähe zu Viewegs Garten besser als in den an das Plangebiet angrenzenden Siedlungsbereichen. Zukünftig wird sich die Belastung aufgrund der allgemeinen Temperaturerhöhung in Folge des Klimawandels weiter verstärken.

Klimaschutz

Ohne Durchführung der Planung ist kurz- bis mittelfristig mit keiner signifikanten Veränderung der CO₂-Emissionen zu rechnen. Vorausgesetzt es findet keine erhebliche Nutzungsänderung des Bestandes statt. Übergeordnete Prozesse (Veränderung des Modal-Splits, Dekarbonisierung der Fernwärme, energetische Sanierung der Bestandsgebäude u. a.) können einen positiven Einfluss auf die gesamtstädtische CO₂-Bilanz besitzen. Die Wirkung dieser Prozesse lassen sich nur bedingt auf die Quartiersebene runterbrechen.

Luftschadstoffe

Durch Verbesserung bei der Fahrzeugtechnik und die Erhöhung des Anteils elektrisch betriebener Kfz ist tendenziell von einem Rückgang der Luftschadstoffbelastung auszugehen.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Stadtklima

Stadtklimatische Modellierungen ergaben, dass sich deutliche Veränderungen der klimaökologischen Bedingungen (nächtliche Lufttemperatur und Kaltluftströmungen, Wärmebelastung am Tag) im Plangebiet ergeben, die sich teilweise positiv und teilweise negativ auswirken.

Da die Planung eine räumliche Ausweitung der Gebäudestrukturen über bestehenden Verkehrsflächen und auch Grünflächen vorsieht, ist zu beobachten, dass sich sowohl in der Nacht- als auch in der Tagsituation ein Anstieg der Temperaturen, bzw. Wärmebelastung insbesondere im Bereich des Berliner Platzes, sowie an der Südspitze und Westspitze der Parkanlage Viewegs Garten durch den Verlust der Grünstrukturen bemerkbar macht. In diesen Bereichen ist durch weitläufig hohe Versiegelungsgrade und geringe Verschattung stellenweise mit extremen Wärmebelastungen an heißen Tagen zu rechnen. Dem gegenüber steht ein Gewinn an Grünstrukturen im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße, die deutliche Temperaturreduzierungen durch stärkere Auskühlung in der Nacht und zusätzliche Verschattung am Tag bewirken.

Die bodennahen nächtlichen Windströmungen werden durch die geplanten, teilweise zusätzlichen Baustrukturen verändert. Durch Kanalisierungseffekte in den entstehenden Gebäudezwischenräumen können lokal insbesondere im Bereich des Berliner Platzes die nächtliche Durchlüftung erhöhen. Allerdings ist durch die auch künftig hohe Versiegelung weiterhin eine erhöhte Nachttemperatur zu erwarten. Im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren werden die Kaltluftströme im Rahmen der Festsetzung der jeweiligen Baugebiete und der überbaubaren Grundstücksflächen beachtet.

Die umgebenden Siedlungsgebiete außerhalb des Plangebietes weisen keine signifikante Erhöhung der nächtlichen Lufttemperaturen oder der Wärmebelastung am Tag als Folge der Planungsentwürfe des Bahnhofsquartiers auf. Nächtliche Kaltluftströmungen in die angrenzenden Gebiete werden zwar verändert, diese Änderungen sind aber auf Grund des relativ geringen Volumens der im Bestand vorhandenen Kaltluftströmungen als nicht wesentlich einzustufen.

Klimaschutz

Die geplante Erhöhung des Anteils bebauter Fläche stellt aus Klimaschutzsicht durch den damit verbundenen Ressourcen- und Energieverbrauch bei der Erstellung und im Betrieb eine Verschlechterung des Zustands dar, da zusätzliche Treibhausgase verursacht werden. Wie gravierend diese Verschlechterung ist, hängt von der Kompaktheit der neuen Bebauung, den verwendeten Baumaterialien, dem Energieeffizienzstandard und den eingesetzten erneuerbaren Energien ab.

Der parallele Bebauungsplan leistet einen Beitrag zur Minimierung der CO₂-Emissionen, indem er eine verdichtete kompakte Bauweise ermöglicht und die Herstellung von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen festsetzt. Das Energiekonzept sieht ein von der Fernwärme hydraulisch entkoppeltes Subnetz vor, gespeist durch einen hohen Anteil erneuerbarer Energie.

Weiterhin tragen die zentrale Lage und sehr gute Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV und den Regionalverkehr dazu bei, Verkehre zu vermeiden bzw. auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern.

Für das Bahnhofsquartier wurde eine DGNB-Zertifizierung (Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen) für Quartiere durchgeführt. Ein Vorzertifikat in Gold liegt für das Plangebiet vor.

Luftschadstoffe

Die Änderungen an den Straßen des Rings und die Verkehrsreduzierung in der Kurt-Schumacher-Straße werden zu Veränderungen bei den Verkehrsströmen führen. Zusammen mit der als Strömungshindernis für den Luftaustausch wirkenden geplanten Bebauung kann daher kleinräumig eine Erhöhung der Luftschadstoffbelastung nicht ausgeschlossen werden. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV ist jedoch angesichts der insgesamt begrenzten Veränderungen, der weiterhin guten Durchlüftungsverhältnisse und der unproblematischen Ausgangslage weiterhin nicht zu erwarten.

4.4.7 Orts- und Landschaftsbild, Erholung

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Orts- und Landschaftsbild

Der überwiegende Teil des Änderungsbereichs ist durch bebaute Flächen und Verkehrsflächen geprägt. Dem gegenüber steht der Park Viewegs Garten, dessen von üppigem Gehölzbewuchs geprägte Randbereiche im Änderungsbereich liegen. Innerhalb der Verkehrsflächen sind z. T. größere Bereiche mit Straßenbegleitgrün vorhanden. Dabei wirken insbesondere die großkronigen solitären Einzelbäume am Berliner Platz, im Bereich des Bahnhofs-Parkplatzes sowie am Willy-Brandt-Platz als städtebaulich prägende Freiraumelemente, die einen wichtigen Beitrag zur Verschönerung des Ortsbildes leisten.

Der durch weitläufige Verkehrsflächen akzentuierte, markante Bahnhof und die drei Hochhäuser besitzen in visueller Hinsicht deutlich raumprägenden Charakter. Der von Straßen und Kfz dominierte Raum entspricht nicht mehr den aktuellen Vorstellungen an ein zeitgemäßes, den Menschen zum Maßstab nehmendes Ortsbild.

Freiraumbezogene Erholung

Die rd. 6 ha große Parkanlage Viewegs Garten sichert die Versorgung der Nachbarschaft mit Grünflächen. 0,5 ha der Anlage liegen im Änderungsbereich. Auch wenn durch die Belastung mit Verkehrslärm und die aufgrund der steilen Hanglage an den Rändern erschwerte Zugänglichkeit gewisse Beeinträchtigungen hinsichtlich der Nutzbarkeit bestehen, ist die Versorgungslage insgesamt als gut zu bewerten.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Orts- und Landschaftsbild

Keine Änderung des aktuellen Ortsbilds.

Freiraumbezogene Erholung

Keine Änderung der aktuellen Versorgungslage.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Orts- und Landschaftsbild

Bei Durchführung der Planung wird die Verkehrsfläche inkl. Straßenbegleitgrün reduziert, der bebaute Bereich nimmt dagegen zu, was eine Veränderung des Stadtbildes mit sich bringt. Grundsätzlich geht mit der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses eine Verbesserung des Ortsbildes einher. Positiv wirken sich die Vergrößerung des Parks Viewegs Garten, die Neuanlage von drei öffentlichen Grünflächen, die Neuanpflanzung von Bäumen im Straßenraum sowie die teilweise Begrünung der Dächer und Fassaden von Neubauten auf das Stadtbild aus.

Freiraumbezogene Erholung

Nominell wird die im FNP generalisierte Darstellung einer öffentlichen Grünfläche zwar verkleinert. Auf Ebene der parallelen Bauleitplanung werden die Flächenverluste durch die Rücknahme der Verkehrsflächen jedoch ausgeglichen, weshalb bei Umsetzung der Planung die Parkanlage Viewegs Garten auf eine Größe von rd. 7 ha erweitert wird.

4.4.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Als Kulturgüter stehen das Empfangsgebäude, ein Büroflügel und die Gaststätte des Hauptbahnhofs sowie ein Meilenstein auf dem Berliner Platz unter Denkmalschutz. Außerdem haben sich auf dem ehemaligen Viewegschen Grundstück Grabstätten der Familie Campe und Vieweg befunden. Möglicherweise sind Reste auf dem Grundstück verblieben. Nach jetzigem Kenntnisstand muss angenommen werden, dass sich im Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße Kulturdenkmale befinden, so dass bei möglichen Erdarbeiten § 13 NDSchG zu beachten ist.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Keine Änderung des Bestands an Kulturgütern und sonstigen Sachgütern.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Das Gebäude des Hauptbahnhofs wird durch die Planung nicht tangiert. Insofern sind die Belange des Denkmalschutzes hier gewahrt. Auch der Meilenstein kann nach gegenwärtigem Planungsstand an seinem aktuellen Platz verbleiben.

4.4.9 Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Durch das komplexe Beziehungsgeflecht bestehen regelmäßig Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern und Umweltmedien. Die nachweisbaren und/oder messbaren Veränderungen von Aus- und Einwirkungen sind zu den einzelnen Schutzgütern beschrieben. Die einzelnen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen aber nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken und somit über das bei der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter dargestellte Maß hinausgehende Umwelteinwirkungen bewirken.

Eine genauere Bilanzierung von Wechselwirkungen und Wirkungsgefügen der Schutzgüter untereinander würde eine wissenschaftliche Herangehensweise erfordern, die auf der Ebene der Bauleitplanung nicht leistbar ist.

4.4.10 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebiet

In der relevanten Nachbarschaft zum Änderungsbereich bestehen derzeit keine Planungen, von denen erhebliche Auswirkungen auf die Umweltgüter zu erwarten wären. Kumulierende Auswirkungen sind daher nicht zu erwarten.

4.5 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

4.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch Planung von Baugebieten auf bestehenden Verkehrs- und Siedlungsflächen im Sinne der Innenentwicklung und Nachverdichtung
- Begrenzung der zusätzlichen Bodenversiegelung durch Nutzung von bereits stark versiegelten und anthropogen überprägten Böden.
- Örtliche Sammlung, Verdunstung und Versickerung des in den Baugebieten, Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen anfallenden Regenwassers.
- Schutz vor Überflutungen durch Überstau der Kanalisation bei Starkregen durch bauliche Schutzmaßnahmen an Gebäudeeingängen, Kellern und Tiefgaragen vor eindringendem Niederschlags- und Oberflächenwasser.

4.5.2 Maßnahmen zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, Anwendung der Eingriffsregelung (§ 1a (3) BauGB i. V. m. dem BNatSchG)

Das geplante Vorhaben stellt gemäß § 14 BNatSchG einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dar. Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind nach § 15 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Als kompensiert gilt eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise hergestellt sind. Das Landschaftsbild kann durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgeglichen werden.

Gemäß § 18 (1) BNatSchG i. v. m. § 1a (3) BauGB ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches im Rahmen der Abwägung zu entscheiden. Gemäß § 200a BauGB sind Ersatzmaßnahmen dem Ausgleich gleichgestellt.

In Kap. 4.5.1 werden vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen beschrieben. Im Folgenden werden die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, die im parallelen Bebauungsplan festgesetzt werden, beschrieben.

- Pflanzung von rd. 250 Bäumen
- Nominell bleibt die im FNP generalisierte Darstellung einer öffentlichen Grünfläche zwar unverändert. Auf Ebene der parallelen Bauleitplanung werden die Flächenverluste durch die Rücknahme der Verkehrsflächen jedoch ausgeglichen und in der Summe von 1,0 ha erweitert. Öffentliche Parkanlagen sind mit Gehölzflächen, Einzelbäumen sowie offenen Rasen- und Wiesenflächen strukturreich zu gestalten und überwiegend extensiv zu pflegen. Für Gehölzanpflanzungen sind standortheimische und klimaangepasste Laubgehölze oder Obstbäume zu verwenden.
- Gärtnerische Anlage und Unterhaltung der nicht überbauten Grundstücksflächen in den Baugebieten als Vegetationsfläche
- Fassadenbegrünung
- Dachbegrünung sowie Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen

4.5.3 Maßnahmen zum Schallschutz

Zur Gewährleistung der zu berücksichtigenden Ansprüche von schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet und seinem von der Planung betroffenen Umfeld werden im parallelen Bebauungsverfahren Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzes geprüft und im erforderlichen Umfang festgesetzt. Neben dem Trennungsgrundsatz im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes werden verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten können. Dazu zählen passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. die Schalldämmung der Außenbauteile nach DIN 4109, die Festsetzung von schallabsorbierenden Fassaden, Regelungen zur fensterunabhängigen Lüftung der Aufenthaltsräume, der Realisierung besonderer Fensterkonstruktionen und Regelungen zur Zulässigkeit von schallgeschützten Außenwohnbereichen (wie z. B. schallgeschützte Balkone und Loggien).

4.6 Berücksichtigungsgebot für Folgen bzw. Risiken des fortschreitenden Klimawandels

Gemäß Klimaanpassungsgesetz des Bundes (KAnG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKli-maG) sind negative Auswirkungen des Klimawandels und drohende Schäden für Stadtinfrastrukturen, Leben und Gesundheit zu vermeiden, weshalb Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen zur integrierten Berücksichtigung der Klimafolgenanpassung angehalten werden. Dieses Berücksichtigungsgebot umfasst sowohl die bereits eingetretenen als auch die zukünftig zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels.

Grundsätzlich handelt es sich bei dem Plangebiet um eine bereits fast vollständig versiegelte Fläche im innerstädtischen Bereich, die entsprechend ihrer Lage untergenutzt ist. Die Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung dieser Fläche entspricht dem planerischen Leitbild der Innenentwicklung. Die Konzentration von Nutzungen aufgrund höherer Dichten stellt selbst eine klimaschützende Maßnahme dar, da durch die zentrale Lage des Plangebiets mit Nähe zu den erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kindertagesstätten, Schulen etc.) und dem angestrebten Nutzungsmix im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ eine erhebliche Anzahl von Wegen vermieden und das Bahnhofsumfeld aufgewertet werden kann. Aus Sicht des Umweltschutzes stellt die Planung durch den bereits schon jetzt hohen Versiegelungsgrad zwar keine wesentliche Verschlechterung dar, jedoch führt die bauliche Entwicklung in Innenstadtbereichen auch zwangsläufig dazu, dass zukünftig noch mehr Menschen in klimatisch belasteten Innenstadtbereichen wohnen werden. Zum Ausgleich werden im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren Maßnahmen, wie Begrünung der Dachflächen und teilweise Sicherung von offenen Gebäudekubaturen, um den Zufluss von kühlen Luftströmungen aus der Parkanlage Viewegs Garten auf die stark versiegelten Flächen des Bahnhofsvorplatzes zu verbessern, festgesetzt. Ferner wurde für das Quartier ein Energiekonzept zur Vermeidung weiterer CO₂-Emissionen entwickelt, welches ebenfalls auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung geschieht.

4.7 Erhebliche nachteilige Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind

Da die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung mit ihren Darstellungen keine Baurechte festsetzt, sind die möglichen Auswirkungen in Bezug auf schwere Unfälle und Katastrophen nicht abschätzbar. Diese werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert.

4.8 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Da die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung mit ihren Darstellungen keine Baurechte festsetzt, sind die erforderlichen Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen nicht abschätzbar. Diese werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert.

4.9 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Ziel der Planung ist die Aufwertung und Neustrukturierung des innenstadtnahen Bereichs rund um den Hauptbahnhof. Maßnahmen zur Aufwertung des innenstadtnahen Bereichs rund um den Hauptbahnhof wurden bereits in dem vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert und im November 2018 mit dem Teilprojekt Urbanes Quartier am Hauptbahnhof beschlossen. Aus diesem Grund scheiden grundsätzliche Standortalternativen der Planung aus, da es sich hierbei um eine den konkreten Ort betreffende Planung handelt.

Insgesamt stellt die Nutzung bereits versiegelter, voll erschlossener Flächen als Bauland einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz dar und entspricht den planerischen Vorgaben der Innenentwicklung. Die Realisierung von Bauflächen zur Schaffung von Wohnraum und Büroflächen auf der grünen Wiese ist demnach ökologisch deutlich schlechter zu beurteilen. Hier muss neben der Versiegelung durch die Neubauten noch zusätzliche Versiegelung für Erschließung, mehr Fahrverkehre, zusätzliche Infrastruktur etc. veranschlagt werden.

Auf Grundlage des ISEK wurde im April 2019 ein zweiphasiger städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt. Neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potenzialen sollten Ideen für die Neuordnung der Verkehre, die Vernetzung des Parks Viewegs Garten mit den angrenzenden Quartieren sowie attraktive Stadträume und ein klarer Zugang der Ankommenden in die Stadt entwickelt werden. Weil neben städtischen Flächen insbesondere Areale der Deutschen Bahn sowie das Atrium Bummel Center betroffen sind, wurde der Wettbewerb einvernehmlich und in enger Kooperation mit den beiden großen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern ausgelobt.

Als Sieger wurde am 6. September 2019 der Entwurf des Büros Welp von Klitzing in Zusammenarbeit mit BM Consult als Verkehrsplaner und GTL als Landschaftsplaner von der Jury gekürt. Dem Entwurf gelingt es nach Auffassung der Jury in hohem Maße, den Hauptbahnhof in die Stadt zu integrieren, einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz auszubilden und die Parkanlage Viewegs Garten mit seiner baulichen Umgebung zu vernetzen. Darüber hinaus ist der Entwurf sehr gut in Abschnitten umsetzbar. Auf der Grundlage des Siegerentwurfes hat der Verwaltungsausschuss der Stadt am 5. November 2019 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit ÖBV sowie die Einleitung der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen, weshalb die anderweitigen Planungsalternativen bereits im vorgelagerten Wettbewerbsverfahren abgewogen wurden.

4.10 Zusammenfassung

Die vorliegende Planung sieht Entwicklung von Wohn- und gewerblichen Nutzungen nördlich des Hauptbahnhofs in Richtung Innenstadt vor. Im Kapitel 4.4 wurden die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf den Naturhaushalt mit seinen Schutzgütern und auf das Landschaftsbild eingeschätzt. Unter Berücksichtigung der in Kapitel 4.5 genannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die mit der Änderung des Flächennutzungsplans zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild wie folgt einzuschätzen:

Mensch und Gesundheit

Das Plangebiet ist durch Verkehrslärm (bestehend aus Straßen- und Schienenverkehrslärm) vorbelastet. Durch den Verkehrslärm, insbesondere aus dem Straßenverkehr, werden fast überall im Plangebiet deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte festgestellt. Diese sind durch die Festsetzung der passiven und aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan zu lösen. Durch die Ausweisung der Gewerbeflächen sind immissionsschutzrechtliche Konflikte mit der Wohnnutzung zu befürchten. Diese sind durch die Festsetzung von Emissionsbegrenzungen zu lösen.

Tiere, Pflanzen

Durch die Umsetzung der Planung gehen Lebensräume für Tiere und Pflanzen verloren. Von naturschutzfachlichem Belang sind vor allem die Fällungen von Straßenbäumen. Diese negativen Auswirkungen können durch die Neupflanzung von Bäumen und die Neuanlage und Entwicklung von weiteren Biotopstrukturen (u. a. Dach- und Fassadenbegrünung) im Plangebiet selbst kompensiert werden.

Fläche

Der Geltungsbereich wurde schon vor Aufstellung des Bebauungsplans als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt. Auswirkungen auf das Schutzgut bestehen daher nicht.

Boden

Das Plangebiet ist bereits im Bestand stark versiegelt, die Versiegelung wird sich nur wenig erhöhen. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Eingriffe in das Schutzgut Boden durch die Verbesserung der natürlichen Bodenfunktionen als ausgeglichen angesehen werden können.

Wasser

Da der Versiegelungsgrad bei Umsetzung des Bebauungsplans nur leicht zunehmen wird, werden auch die Eingriffe in das Schutzgut Wasser gering sein. Mit den im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur lokalen Bewirtschaftung des Regenwassers und zum Schutz vor Starkregen können die Eingriffsfolgen auf ein hinnehmbares Maß reduziert werden.

Klima

Durch das Planvorhaben wird sich die klimaökologische Situation innerhalb des Plangebietes und in den angrenzenden Siedlungsflächen ändern. Einerseits wird durch die Errichtung neuer Gebäude der Luftaustausch behindert, andererseits tragen neue Vegetations- und Grünflächen (Erweiterung von Viewegs Garten, Dach- und Fassadenbegrünung) bei Hitze zur Abkühlung bei. Insgesamt sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Klima zu erwarten.

Landschaftsbild

Mit Umsetzung der Planung wird sich das Landschaftsbild verbessern. Viewegs Garten wird erweitert und überdimensionierte Straßenräume werden zurückgebaut. Beeinträchtigungen können durch die Umsetzung von Begrünungen auf den privaten Baugrundstücken ausgeglichen werden.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

5 Begründung der Darstellungen, Fazit

Gemischte Baufläche

gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO

Ziel der Planung ist die planungsrechtliche Entwicklung eines neuen Stadtquartiers. Direkt am größten Mobilitätsknoten der Stadt, nördlich des Braunschweiger Hauptbahnhofs, soll ein urbanes und zukunftsfähiges Quartier entstehen. Durch den Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen soll ein Quartier mit kurzen Wegen, öffentlichen Orten und Einrichtungen wie Parks, grünen Straßenräumen und Plätzen sowie kulturellen und sozialen Angeboten entstehen. Das aus dem Siegerentwurf des Wettbewerbs entwickelte Nutzungsbeispiel sieht eine Umstrukturierung des gesamten Bereichs vor, wobei die derzeit überdimensionierten Verkehrsflächen zukünftig teilweise als Bauflächen genutzt werden.

Mit der geplanten Darstellung kann ein urban gemischtes Quartier mit verschiedenen Nutzungen, wie Wohnen, mischgebietsverträglichem, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel, nicht wesentlich störendem Gewerbe sowie kulturellen und sozialen Möglichkeiten, in unmittelbarer räumlicher Nähe realisiert werden.

Gewerbliche Baufläche

gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO

Entsprechend des städtebaulichen Entwurfs und der durch Verkehrslärm vorbelasteten Situation, sollen die südwestlich gelegenen Baugebiete des Plangebietes als gewerbliche Bauflächen dargestellt werden. Die direkt an den Hauptbahnhof grenzenden Flächen eignen sich insbesondere für die Unterbringung von Gewerbebetrieben, Büro- und Verwaltungsgebäuden, öffentlichen Betrieben sowie Anlagen für sportliche Zwecke.

Zudem werden hier entsprechend der Lagegunst in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof weitere Mobilitätsangebote konzentriert.

Grünflächen

gem. § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB

Im nördlichen sowie im südlichen Bereich wird ein geringfügiger Anteil der im FNP dargestellten und durch Verkehrsflächen stark überprägten Grünflächen als gemischte Baufläche dargestellt. Dagegen ermöglicht die Verkleinerung der Verkehrsflächen eine Erweiterung der Darstellung der Grünfläche im Osten des Änderungsbereichs. Hierdurch kann nicht nur ein Beitrag für die Erholung der Bevölkerung erreicht werden kann, sondern auch den Belangen des Umweltschutzes Rechnung getragen wird. Nominell bleibt die im FNP generalisierte Darstellung einer öffentlichen Grünfläche zwar gleich. Auf Ebene der nachgelagerten Bebauungsplanung werden die Flächenverluste durch die Rücknahme der Verkehrsflächen jedoch ausgeglichen.

Fazit:

Mit den geplanten Darstellungen der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes wird auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die Möglichkeit eröffnet, auf den betroffenen Flächen die planerische Vorbereitung für die Verlagerung und den Rückbau der überdimensionierten Verkehrstrassen zu Gunsten eines urbanen Stadtquartiers zu schaffen. Darüber hinaus kann durch Rückbau von Verkehrsflächen die öffentliche Grünfläche erweitert werden. Der Wilhelminische Ring bleibt in seiner Zweistreifigkeit pro Richtung plus erforderlicher Abbiegespuren und ausreichender Radverkehrsanlagen durchgängig erhalten.

Aus den genannten Gründen ist als Fazit die vorgesehene Planung mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, den sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen vereinbar und gewährleistet eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung. Insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Eigentumsbildung, die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung, die Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Belange des Umweltschutzes werden im Rahmen der Planung miteinander gerecht abgewogen.

6 Verfahrensablauf

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat am 5. November 2019 die Einleitung der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig beschlossen.

Im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB wird der Bebauungsplan AW 118 aufgestellt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 20.01.2020 frühzeitig von der 155. Änderung des Flächennutzungsplans unterrichtet und mit Terminsetzung zum 20.02.2020 zur Äußerung aufgefordert.

Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 3 (1) BauGB mit Bekanntmachung vom 07.01.2020 im Zeitraum vom 17.01.2020 bis zum 14.02.2020 frühzeitig an der Planung beteiligt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 04.11.2024 von der 155. Änderung des Flächennutzungsplans unterrichtet und mit Terminsetzung zum 04.12.2024 zur Äußerung aufgefordert.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Umfeld Hauptbahnhof, AW 118 und 155. Änderung des Flächennutzungsplans

Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

Am 15.01.2020 und 28.01.2020 wurde die Öffentlichkeit über die Planungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren AW 118 „Umfeld Hauptbahnhof“ informiert. Darüber hinaus wurde am 07.01.2020 die Veröffentlichung der Unterlagen im Internet und in der Braunschweiger Zeitung bekannt gegeben. Die Unterlagen standen als Aushang des Fachbereichs Stadtplanung und Umweltschutz, Langer Hof 8, in der Zeit vom 17.01.2020 bis 14.02.2020 zur Verfügung und wurden darüber hinaus im Internet veröffentlicht.

Das Protokoll der beiden Bürgerworkshops ist dieser textlichen Zusammenfassung beigelegt. Insgesamt sind 110 Stellungnahmen per Mail und 6 Stellungnahmen postalisch eingegangen. Davon waren rund 50 Stellungnahmen inhaltlich (nahezu) identisch. Die Stellungnahmen beziehen sich z.T. auch auf das parallel durchgeführte Verfahren zur 155. Änderung des Flächennutzungsplans. Dies wurde nicht separat gekennzeichnet. Die wesentlichen Inhalte dieser Schreiben sind im Folgenden zu Themenfeldern zusammengefasst und als Fließtext sinngemäß wiedergegeben und mit einer Antwort der Verwaltung versehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass weiterführende Internet-Links in den eingereichten Stellungnahmen wegen zu großer Unbestimmtheit nicht überprüft werden. Die Verwaltung beschränkt sich bei der Abwägung auf den vorhandenen Text. Auch werden die Inhalte aus den aufgeführten Links in der Niederschrift nicht aufgeführt und bleiben in der Argumentation der Verwaltung unberücksichtigt.

Grundsätzliches

Anregungen

Es wird angeregt, den 1. Preisträger des städtebaulichen Ideenwettbewerbs nicht als Grundlage für das Projekt „Umfeld Hauptbahnhof“ zu verwenden und einen neuen Wettbewerb auszuloben. Eine erneute Ausschreibung soll beispielsweise einen verbesserten Umgang mit Viewegs Garten in den Fokus rücken und eine Gesamtbetrachtung der Bahnhofsnordseite und –südseite zugrunde legen, da beide Bereiche inhaltlich zusammenhängen.

Sollte der 1. Preisträger Verwendung finden, dann wird gefordert, dass die Sichtachse vom Bahnhofsvorplatz zu den Kirchturmspitzen der Innenstadt beibehalten wird. Insgesamt ist eine stärkere Flächenentsiegelung gewünscht. Neben baulichen Aspekten wird angeregt, dass das Modell „Essbare Stadt“ und eine starke Nutzungsmischung im Plangebiet als ressourcenschonender Umgang im Hinblick auf Infrastruktur, Wege und Verkehr berücksichtigt wird. Das Thema Klimaschutz soll im Bebauungsplan aufgenommen werden. Außerdem soll der tatsächliche Bedarf von Wohn- und Büroraum auf der Grundlage einer Bilanzierung der gesamten Leerstände im Stadtgebiet erfolgen. Flächen im städtischen Eigentum sollen nicht an private Investoren veräußert und ein ausreichendes Kontingent an bezahlbaren Wohnungen (mehr als 30%) gesichert werden. Durch das Projekt erforderliche Ausgleichsmaßnahmen sollen im Plangebiet oder in unmittelbarer Nähe erfolgen.

Die vorhandene denkmalgeschützte Bausubstanz soll im Rahmen des Projekts instandgesetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadt Braunschweig hat gemeinsam mit weiteren Beteiligten (DB Station & Service AG und Wertgrund Asset Management GmbH für Hansainvest) zu einem zweiphasigen städtebaulichen Ideenwettbewerb eingeladen. Grundlage für die Auslobung ist die „Richtlinie für Planungswettbewerb RPW 2013“. In der Auslobung wurden unter Punkt A 11 verschiedene Beurteilungskriterien benannt, die dem Preisgericht als Grundlage für die Bewertung der vollständig eingereichten und ordnungsgemäß abgegebenen Arbeiten dient. Insgesamt wurden die folgenden 8 Kriterien genannt:

- Idee und städtebauliches Konzept
- Verkehrskonzept und Erschließungsqualität aller Verkehrsarten
- Freiräumliche Qualitäten
- Funktionale Qualitäten
- Umsetzbarkeit/ Bauabschnitte und Wirtschaftlichkeit
- Qualität der Baumassengliederung
- Qualität des Bahnhofsvorplatzes
- Einbindung in die Umgebung und Vernetzung in das Bahnhofsquartier sowie Viewegs Garten

Das Preisgericht, dessen Zusammensetzung als Fachgremium strengen Auflagen unterliegt (vgl. § 6 RPW 2013), hat die Anforderungen im Rahmen einer nicht öffentlichen Preisgerichtssitzung geprüft. Die Ergebnisse dieser Preisgerichtssitzung und die dazugehörige Beurteilung wurden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht (vgl. § 8 RPW 2013). Die Jury hat nach eingehender Prüfung aller Wettbewerbsbeiträge die Arbeit von WELPvonKLITZING/ BM Consult/GTL Landschaftsarchitekten als beste Lösung der Wettbewerbsaufgabe ausgewählt. Im Preisgerichtsprotokoll ist die Arbeitsgemeinschaft WELPvonKLITZING/ BM Consult/ GTL Landschaftsarchitekten als 1. Preisträger ausgezeichnet worden. Das Preisgericht hat gegenüber den Entwurfsverfassern verschiedene Auflagen formuliert, die für eine Bearbeitung berücksichtigt werden sollen. Die Politik ist mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan der Empfehlung der Jury gefolgt. Der 1. Preisträger war daher auch die Grundlage für den 1. Bürgerworkshop am 15. und 28. Januar 2020.

Insgesamt umfasst der Geltungsbereich des Plangebietes lediglich die Randbereiche von Viewegs Garten. Daher bleiben die im Wettbewerbsverfahren getroffenen Vorschläge zur Neugestaltung von Viewegs Garten unberücksichtigt.

Neben den Hinweisen der Jury werden weitere fachliche Aspekte im Rahmen der Beteiligung gemäß § 3(1) Baugesetzbuch (BauGB) und § 4(1) BauGB gesammelt und ausgewertet. Welche Anregungen dabei berücksichtigt werden, wird sorgfältig gegeneinander abgewogen. Eine gleichzeitige Auslobung eines Wettbewerbs auf der Bahnhofsnordseite und -südseite ist nicht erforderlich. Es ist in jedem Fall beabsichtigt, dass die für die Bahnhofssüdseite planungsrelevanten Vorgaben in die planerischen Überlegungen einfließen.

Verlässt man die Bahnhofshalle und betritt auf der westlichen Seite den Bahnhofsvorplatz, kann man in mehr als 2 Kilometern (Luftlinie) die Kirchturmspitze der St. Andreaskirche sehen. Aufgrund der großen Entfernung sind näher liegende Bauten bzw. die Neubauten stadtbildprägend für das Plangebiet. Daher ist dieser Hinweis vernachlässigbar.

Eine Nutzungsmischung im Plangebiet ist angedacht. Ein ressourcenschonender Umgang ist aufgrund der Rahmenbedingungen bereits gegeben. Es werden keine unvorbelasteten Böden überplant. Die zur Verfügung gestellten Flächen sind bereits voll erschlossen. Über eine Anpassung der Verkehrsflächen an die tatsächlichen Bedarfe werden größtenteils ohnehin versiegelte Bereiche als Bauflächen generiert. Die Möglichkeiten, das Thema Klimaschutz im Bebauungsplan festzuschreiben, sind rechtlich eingeschränkt. Die Stadt Braunschweig hat den Handlungsspielraum diesbezüglich in der „Leitlinie klimagerechte Bauleitplanung“ systematisch aufgearbeitet und bezieht diese im Rahmen der Bauleitverfahren ein. Mit dem Bebauungsplan selbst,

lässt sich jedoch nur - eher indirekt - Einfluss nehmen auf Kompaktheit, Ausrichtung und Verschattung der Gebäude, Dachform, Bebauungsdichte, Flächen für die Erzeugung erneuerbarer Energien etc. Im Sinne des Klimaschutzes wünschenswerte Vorgaben zum energetischen Standard der Gebäude (vgl. Anregungen zum Thema Bebauung), zum Zubau von Solarenergie und zu der Art der Energieversorgung können dagegen nicht im Bebauungsplan festgeschrieben werden. Entsprechende Vereinbarungen können nur im Rahmen vertraglicher Regelungen (privatrechtliche bzw. städtebauliche Verträge) getroffen werden. Ein im Sinne des Klimaschutzes zielführendes Vorgehen wird geprüft.

Aspekte zum Thema „Essbare Stadt“, also die verstärkte Verwendung von Nutz- statt Zierpflanzen wird im weiteren Verfahren geprüft.

Eine Wohnbedarfsermittlung erfolgt über ein unabhängiges Institut für die Stadt Braunschweig. Um Menschen einen Umzug zu ermöglichen, bedarf es eine Leerstandsquote von 2.3 %, Derzeit gibt es für Braunschweig lediglich eine Quote von 1%. Daraus resultiert eine Wohnbedarfsprognose, die bis zum Jahr 2025 rund 6000 Wohneinheiten ermittelt hat. Davon werden 2/3 im Geschosswohnungsbau und 1/3 im Einfamilienhausbau benötigt. Die Politik hat beschlossen, dass bei Wohnbauprojekten, für die ein Bebauungsplan-Verfahren durchgeführt werden muss, jeder Investor im Mehrfamilienhaussegment grundsätzlich verpflichtet ist, mindestens 20 % der Wohnungen als sozialen Wohnungsbau zu erstellen.

Ähnlich kritisch wie beim Bedarf an Wohnraum verhält es sich mit den Leerständen für Büroimmobilien. Hier kann der Büroimmobilienbericht die prekäre Situation verdeutlichen. Aufgrund des dramatisch niedrigen Leerstands (auch hier nur 1% statt der erforderlichen 2-3%) und der dadurch bestehenden hohen Nachfrage sind steigende Mieten zu verzeichnen.

Das Projekt „Umfeld Hauptbahnhof“ ist sowohl für die Erfüllung der ermittelten Planzahlen aufgrund der hervorragenden Lage ein Schlüsselprojekt. Allerdings wird die Bebauung auf städtische Flächen nicht von der Stadt übernommen. Vielmehr finden hier voraussichtlich Konzeptvergaben für die Grundstücke an private Investoren statt. Diese Form der Vergabe gibt bestimmte städtische Anforderungen an die Grundstücke vor und ist ein weiteres Steuerungselement für eine sozial verträgliche und qualitätvolle Bebauung über die Festsetzungen des Bebauungsplans hinaus.

Zuständige Behörde für Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist die Abteilung Umweltschutz der Stadt Braunschweig. Ihre Aufgaben werden vor allem durch das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bestimmt.

Der § 18 BNatSchG regelt, dass die vollständige Prüfung und Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auf der Ebene der Bauleitplanung stattfindet: „Sind auf Grund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen oder von Satzungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 des Baugesetzbuches Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.“ Gem. § 1a Absatz 3 BauGB ist die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 zu berücksichtigen. (Hinweis: die Eingriffsregelung nach Bauplanungsrecht enthält einen einheitlichen Begriff des Ausgleichs, der nach § 200a 1 BauGB sowohl Ausgleichsmaßnahmen als auch Ersatzmaßnahmen im Sinne der Naturschutzgesetze der Länder umfasst).

Das BauGB integriert die Umweltprüfung mit dem Umweltbericht in das Bauleitplanverfahren. Danach ist zu prüfen, ob aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die

Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Das naturschutzrechtliche Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebot wird im BauGB durch den Appell im § 1 Absatz 5 Satz 3 BauGB der Innenentwicklung Vorrang einzuräumen sowie im § 1a Absatz 2 BauGB mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen, Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen und den Flächenverbrauch auf das Notwendige zu beschränken, Bedeutung beigemessen.

Der Ausgleich erfolgt durch geeignete Darstellungen und Festsetzungen als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich. Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen.

Die Kompensationspflicht ist folglich gesetzlich geregelt. In einem umfassenden Prüfverfahren werden die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermittelt. Die räumliche Bindung ist ebenfalls vorgegeben und wird daher nach Möglichkeit auch für dieses Plangebiet angewandt.

Bebauung

Anregungen

Es wird angeregt, die Bestandsbebauung im westlich angrenzenden Bahnhofsviertel zu verbessern. Bezüglich des Entwurfs vom 1. Preisträger wird eine Reduzierung der Bebauungsdichte und insbesondere im Bereich des Bahnhofsvorplatzes die Massivität und der hohe Anteil an versiegelter Fläche kritisiert. Die vom Entwurfsverfasser vorgeschlagene bauliche Dichte entspricht laut Auffassung mancher Bürgerinnen und Bürger nicht dem Stadtgrundriss, da sich im Bahnhofsumfeld keine „City“ befindet.

Die beiden Baukörper an der Südost- und der Nordwestecke von Viewegs Garten werden in einzelnen Stellungnahmen als entbehrlich bewertet oder zumindest der Wunsch geäußert, diese Baublöcke so zu öffnen, dass eine Blickbeziehung auf die Grünfläche ermöglicht werden kann. Des Weiteren wird angeregt, auf der Ostseite der gesamten Kurt-Schumacher-Straße auf Bebauung zu verzichten. Es wird vorgeschlagen, die Baufelder auf den Verkehrsinseln kleiner zu fassen und dadurch den Erhalt einzelner Bäume zu ermöglichen. Ebenso wird vorgebracht die Bebauungstiefe auf dem Bahnhofsvorplatz zu reduzieren, um auch hier (zweireihige) Baumpflanzungen vornehmen zu können. Angeregt wird auch, Neubauten nur im Bereich BraWo-Park zu errichten. Die angedachte Parkhausnutzung nördlich des Bahnhofs wird kritisiert. Es werden eine höhere Anzahl an Wohnungen (1500-2000) und Büroarbeitsplätzen gefordert. Ebenso wird angeregt, ein Museum im Park zu errichten, um Viewegs Garten stärker in das städtische Gefüge zu integrieren.

Gleichzeitig gibt es vereinzelt Stimmen, die den Bebauungsvorschlag und die angedachte Dichte positiv bewerten und eine weitere Erhöhung der baulichen Dichte und weitere bauliche Hochpunkte (Hochhäuser mit Stockwerken 20+) anregen.

Die Neubauten betreffend werden grundlegende Vorgaben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgetragen: Es wird eine hochwertige Architektur für die einzelnen Baukörper gefordert, die mit einer entsprechenden Fassadengestaltung einhergeht. Auf eine Tiefgaragenunterbauung der Neubauten soll nach Auffassung mancher Bürger verzichtet werden, um eine Grundwasserabsenkung und damit eine Beeinträchtigung der Vegetation zu verhindern. Die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien, Dach- und Fassadenbegrünung, Photovoltaik sowie Regenwassernutzung für alle Neubauten wird angeregt. Es wird ein Plusenergie-Gebäudestandard gefordert, der sozialverträglich umgesetzt werden soll.

Stellungnahme der Verwaltung

Bei der Bestandsbebauung im Bahnhofsviertel handelt es sich um private Gebäude, die außerhalb des Plangebietes liegen. Das Bahnhofsviertel befindet sich derzeit in einer Insellage, da das Atriumbummelcenter und die davor liegende großzügig dimensionierte Kurt-Schumacher-Straße das Viertel vom bestehenden Stadtgrundriss regelrecht abriegelt. Der 1. Preisträger entwickelt entlang der Kurt-Schumacher-Straße Blockstrukturen, die über Erschließungsstraßen eine Anbindung des Bahnhofsviertels ermöglichen. Die vorgeschlagene Dichte für diese Baublöcke muss im weiteren Verfahren geprüft werden. Stadträumlich bildet das Bahnhofsumfeld die autogerechte Stadt ab. Genau das soll über die Neuordnung und Nachverdichtung geändert werden und dadurch der Bahnhof und das Umfeld einen ersten städtischen, also baulich nachverdichteten Bereich abbilden.

Der Entwurf des 1. Preisträgers ermöglicht über eine Reduzierung der Straßenverkehrsflächen und des Straßenbegleitgrüns entlang des Rings Baufelder zu generieren und damit die angemessene städtische Dichte für diesen Ort zu schaffen. Die Bebauung ist durch die Blockstrukturen so konzipiert, dass zwischen neuen Blockstrukturen und Bestandsbauten Wegebeziehungen ermöglicht werden. Inwieweit hier eine weitere bzw. geringere Verdichtung oder die Integration von zusätzlichen Baumpflanzungen vorgenommen werden kann, muss im weiteren Verfahren geprüft werden.

Die vom 1. Preisträger geplante Bebauung an den Ecken von Viewegs Garten ist hilfreich, um den Straßenverkehrslärm aus den besonders „lauten“ Kreuzungsbereichen abzuschirmen und damit die Aufenthaltsqualität im Park zu verbessern.

Eine hohe architektonische Qualität für die Neubauten kann durch entsprechende Festsetzungen in einer Örtlichen Bauvorschrift zum Bebauungsplan getroffen werden. Ergänzend wird im weiteren Verfahren geprüft, ob noch nachgeschaltete hochbauliche Wettbewerbsverfahren oder Konzeptverfahren für die städtischen Grundstücke angemessen und zielführend sind. Dadurch können ggf. noch weiterführende Vorgaben für die Neubauten über die Festsetzungen des Bebauungsplanes hinaus getroffen werden.

Verzicht auf Tiefgaragen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs bedeutet, dass die Stellplätze oberirdisch untergebracht werden und zieht damit einen höheren Versiegelungsgrad nach sich. Die gewünschte hochbauliche Nachverdichtung wird dadurch verhindert.

Hinsichtlich des energetischen Standards der Gebäude und der Energieversorgung ist vorgesehen, ein innovatives Energiekonzept unter Einbeziehung der Photovoltaik erarbeiten zu lassen. Auch eine Zertifizierung des Quartiers unter Nachhaltigkeitskriterien wird in Erwägung gezogen.

Verkehr

Anregungen

Es wird angeregt, im gesamten Plangebiet Tempo 30 einzurichten. Die versiegelten Oberflächen (auch Verkehrsräume) sollen laut Vorstellung der Bürgerinnen und Bürger in hellen Materialien ausgeführt werden. Eine geänderte Straßenführung statt auf der Südseite des Rings auf der Nordseite wird vorgeschlagen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Innerorts-Geschwindigkeit beträgt gemäß Straßenverkehrsordnung 50 km/h. Davon abweichende Regelungen (z.B. Tempo-30-Zonen für Wohnquartiere oder Tempo 30 Streckenbezogen) werden für die jeweiligen Straßen geprüft und soweit gesetzlich möglich oder erforderlich, umgesetzt.

Helle Belagsmaterialien werden bei Gehwegen bereits standardmäßig in Braunschweig verwendet, ansonsten kann dies bei den Platzflächen, wenn es gestalterisch integrierbar ist, auch bei den Platzflächen erfolgen. Fahrbahnen werden üblicherweise asphaltiert.

Fußgänger

Anregungen

Es wird die Herstellung großzügig dimensionierter Fußwege, auch für Blinde (auch innerhalb des Bahnhofsgebäudes) mit entsprechender Kennzeichnung, angeregt. Eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer zum Rangierbahnhof und die dort geplante Nachnutzung wird als Anregung eingereicht. Insgesamt sollten laut Vorstellung eines Einwenders die Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern priorisiert werden. Es wird ein LSA-gesteuerter Überweg über die Ottmerstraße/ Kurt-Schumacher-Straße gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Der 1. Preisträger sieht bereits ein umfassendes Radverkehrsnetz und großzügig dimensionierte Fußwegeverbindungen vor. Die einschlägigen Richtlinien für mobilitätseingeschränkte Personen (nicht nur Blinde, sondern auch motorisch eingeschränkt) für den öffentlichen Raum finden bei der Planung Berücksichtigung. Der Behindertenbeirat wird bei den Planungen immer mit eingebunden. An den Knotenpunkten werden üblicherweise signalisierte Fußgängerquerungen vorgesehen, weitere Querungsmöglichkeiten werden bedarfsgerecht in den Wegebeziehungen – signalisiert oder unsignalisiert – vorgesehen.

Radverkehr

Anregungen

Es wird angeregt, den Fahrradverkehr im gesamten Plangebiet zu stärken und zu priorisieren. Dazu werden ausreichend breit dimensionierte, niveaugleiche attraktive ggf. farblich markierte und durch Bäume beschattete Radwege gefordert. Es sollen laut Vorstellung der Bürgerinnen und Bürger keine Fahrradkapazitäten entlang der Kurt-Schumacher-Straße entfallen und der gegenwärtige Entwurf wird bezüglich fehlender Fahrradwege am Berliner Platz kritisiert (Unfallgefahr). Ebenso wird der Neubau an der Nordwest-Ecke von Viewegs Garten bemängelt, der die Querungsmöglichkeiten erschwert. Eine Anbindung des Radwegenetzes an vorhandene Fahrradwege und Radschnellweg sowie an die vorhandenen Tunnelanlagen nordöstlich und südwestlich des Bahnhofgebäudes und damit deren Öffnung wird angeregt.

Gewünscht werden mindestens 10.000 gebührenfreie Fahrradstellplätze in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und kostenlose Leihfahrräder, um vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu fahren. Des Weiteren werden Lademöglichkeiten und ebenerdige Fahrradabstellanlagen im Neubaubereich und Fahrradparkhäuser (beispielsweise zusätzlich hinter dem Bahnhof) gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Der 1. Preisträger sieht bereits ein umfassendes Radverkehrsnetz vor. Im weiteren Planungsprozess wird dieses Netz noch verfeinert. Hierbei werden sowohl das Plangebiet als auch die Schnittstellen zu den übergeordneten Wegebezügen berücksichtigt. Die Ausgestaltung der Fahrradwege erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien und wird sich am zukünftigen Bedarf orientieren.

Die fehlenden Radwege am Berliner Platz sind lediglich ein Darstellungsproblem des Entwurfs, sie sind berücksichtigt. Die Bebauung wird eine Radverkehrsführung nicht behindern, da zuerst die für alle Verkehrsteilnehmer erforderlichen Verkehrsanlagen dimensioniert werden und darauf aufbauend die Bebauung geplant wird.

Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen wird berücksichtigt und im Rahmen einer Dimensionierungsprüfung ermittelt. Der 1. Preisträger hat bereits nordöstlich des Bahnhofsgebäudes ein Fahrradparkhaus angeordnet sowie Flächen für oberirdische Abstellanlagen berücksichtigt. Flächen für Leihfahrräder und Lademöglichkeiten werden berücksichtigt.

MIV

Anregungen

Die vorgeschlagene Straßenführung entlang des Rings wird positiv beurteilt. Insgesamt wird angeregt den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch verschiedene Maßnahmen im Plangebiet zu reduzieren. So wird vorgeschlagen, die Kurt-Schumacher-Straße von diesen Verkehrsteilnehmern freizuhalten. Weiterhin wird der Verzicht auf weitere neue Straßen gefordert. Verbindungsstraßen für den MIV zwischen Viewegstraße und Kurt-Schumacher-Straße wird negativ bewertet. Hier wird insbesondere die Anbindung der Georg-Wolters-Straße kritisiert bzw. die Ausweisung einer Spielstraße gewünscht. Ebenso wird für die Ottmerstraße die Schaffung einer Tempo-30-Zone gewünscht. Es wird vorgeschlagen, die Flächen für den MIV zugunsten von Rad- und Fußwegen zu reduzieren. Die Schaffung autofreier Bereiche wird angeregt.

Der Geltungsbereich zur Änderung des Flächennutzungsplans wird als unzureichend angesehen. Der Abschnitt der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Ottmerstraße und Willi-Brandt-Platz sollte ergänzt werden, um dessen Kennzeichnung als Hauptverkehrsstraße (gelbe Einfärbung) zu entfernen. Es wird jedoch auch befürchtet, dass es durch den Wegfall von Fahrspuren im Bereich Berliner Platz zur Staubildung kommen könnte.

Bezüglich des ruhenden Verkehrs wird ein Konzept gefordert. Laut den gemachten Anregungen sollen die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert werden. Auf die notwendigen Stellplätze für die Neubauten soll gänzlich verzichtet werden oder diese sollen auf max. 0,3 Stellplätze je Wohneinheit bzw. unter 0,3 Stellplätze je Wohneinheit begrenzt werden.

Demgegenüber steht der Wunsch die vorhandenen straßenbegleitenden Parkplätze auch zukünftig zu erhalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Die teils widersprüchlichen Anregungen verdeutlichen, dass eine umfassende gutachterliche Untersuchung der zukünftigen Verkehrsmengen, eine daraus resultierende optimale Verkehrsführung und eine sinnvolle Nutzung der frei werdenden Straßenverkehrsflächen für bauliche Maßnahmen die Grundlage für die weitere Betrachtung darstellen. Selbstverständlich muss die verkehrliche Untersuchung auch die Verkehre berücksichtigen, die durch die Neubebauung erzeugt wird. Negative Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude (z.B. Georg-Wolters-Straße) und deren Bewohner sind durch geeignete Maßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplan-Änderung wird um den Bereich der Kurt-Schumacher-Straße erweitert.

ÖPNV

Anregungen

Insgesamt wird eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV angeregt. Dazu werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Die Bevorrechtigung des ÖPNV setzt laut Vorstellung eines Einwenders getrennte Fahrspuren voraus. Zusätzlich könnten priorisierte Lichtsignalanlagen für den ÖPNV im Bereich Ring, Kurt-Schumacher-Straße, Salzdahlumer-Straße und Ottmerstraße der Umsetzung dieses Vorschlags dienen. Weiterhin wird angeregt, den Fernbusbahnhof attraktiver zu gestalten, windgeschützte Haltestellen einzurichten und im Zuge der Neubebauung die Einrichtung eines größeren Kundenzentrums der BSVG mit verlängerten Öffnungszeiten vorzunehmen. Ein anderer Einwender schlägt einen kostenlosen ÖPNV zwischen Bahnhof und Innenstadt vor. Um für alle Nutzer bestmögliche Bedingungen zu schaffen, werden behinderten-

gerechte Zugänge zu den Bahngleisen gefordert. Angeregt wird auch eventuell eine gemeinsame Trasse von Busverkehr und Stadtbahn auf der Kurt-Schumacher-Straße anzubieten. Ein Bürger meint, dass eventuell an Bushaltestellen auf eine Busbucht verzichtet werden kann.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Priorisierung des ÖPNV am wichtigsten Umsteige- und Verknüpfungspunkt im Nah- und Fernverkehr der Stadt wird im weiteren Planungsprozess Berücksichtigung finden. Die o.g. Beispiele werden dabei sicherlich Anwendung finden.

Es ist geplant, den Fernbusbahnhof im Zuge der Umfeldumgestaltung neu zu bauen. Demgegenüber sind ein kostenloser ÖPNV (Verantwortung: Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH), ebenso wie die Betriebszeiten des Kundenzentrums (BSVG) oder bauliche Maßnahmen innerhalb des Bahnhofes (DB Station und Service GmbH) nicht Inhalte eines Bebauungsplanes.

Klima

Anregungen

Der 1. Preisträger wird von manchen Bürgern abgelehnt, da er laut deren Auffassung die zunehmende Klimaveränderung nicht berücksichtigt. Weniger radikal aber ähnlich motiviert sind die Forderungen verschiedener Einwender, die ein Fachgutachten zu Windströmen fordern bzw. davon ausgehen, dass der 1. Preisträger „Wärmeinselprobleme und Kaltluftströmungen“ ignoriert oder zumindest die bereits vorhandene Wärmebelastung weiter verschärft. Es werden Bedenken geäußert, dass die im Entwurf vorgesehenen Flächenversiegelungen negative Auswirkungen auf das Stadtklima haben.

Aufgrund der geäußerten Bedenken werden zusätzliche Maßnahmen zur Begrünung, Verschattung und Entsiegelung unter Klimaschutzaspekten gefordert. In diesem Zusammenhang steht der Wunsch, dass keine Unterbrechung der Kaltluftbahnen durch Neubauten entsteht bzw. auf die Bebauung an den Eckpunkten von Viewegs Garten in Gänze verzichtet wird oder diese zumindest in der Höhe begrenzt werden. Es wird ein Plädoyer für den Erhalt breiter Straßenzüge als hilfreiche nützliche Raumstrukturen im Hinblick auf das Stadtklima ausgesprochen.

Insgesamt wird die Berücksichtigung der Stadtklimaanalyse der Stadt Braunschweig für die Planung gefordert. Weitergehend wird vorgeschlagen, dass der Entwurf modellhaft für die „Klimastadt Braunschweig“ steht. Entsprechende Festsetzungen zum Klimaschutz werden von den Einwendern gefordert. Eine umfassende CO₂-Bilanz und Monitoring sowie deren Veröffentlichung auch während der Planungs-/Bauphase wird angeregt. Neben diesen übergeordneten Themenstellungen zum Klimaschutz wird ein Vertikalwindrad auf dem Gebäude der BBR vorgeschlagen.

Grundsätzlich wird hinterfragt, ob nicht die Natur als planerische Prämisse anstelle der baulichen und verkehrlichen Dichte dem Projekt zugrunde gelegt werden könnte. Viewegs Garten wird von einigen als grünes Tor in die Stadt interpretiert. Außerdem wird der Wunsch geäußert, dass korrekte Mülltrennung im Plangebiet ermöglicht wird.

Stellungnahme der Verwaltung

Im weiteren Planverfahren (Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB und § 4(2) BauGB) wird die Abteilung Umweltschutz sowie verschiedene Institutionen, die sich mit Klima- und Umweltschutz fachlich beschäftigen (z.B. BUND), beteiligt. Grundlage für die Betrachtung der Planung ist unter anderem die Stadtklimaanalyse Braunschweig Steinicke & Streifeneder, Richter & Röckle, 2012, Kapitel 5 und 6 sowie Stadtklimaanalyse Braunschweig, GEO-

NET, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2 und das Integrierte Klimaschutzkonzept für die Stadt Braunschweig, GEO-NET, 2010.

Laut Einschätzung der Abteilung Umweltschutz stellt die geplante Erhöhung des Anteils bebauter Fläche durch die damit verbundenen Ressourcen- der Energieverbrauch bei der Erstellung und im Betrieb- eine Verschlechterung des Zustands dar. Allerdings kann durch geeignete Maßnahmen (Art der Gebäude, Kompaktheit der Bebauung, die verwendeten Materialien, den Energieeffizienzstandard und den eingesetzten erneuerbaren Energien) diese Verschlechterung minimiert werden.

Insgesamt stellt die Nutzung bereits versiegelter voll erschlossener Flächen als Bauland, das zukünftig durch eine große Nutzungsvielfalt gekennzeichnet sein wird, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz dar. Die Realisierung der Fehlbedarfe von Wohnraum und Büroflächen auf der grünen Wiese ist ökologisch deutlich schlechter zu beurteilen. Hier muss neben der Versiegelung durch die Neubauten noch zusätzliche Versiegelung für Erschließung etc. veranschlagt werden.

Im Plangebiet liegen keine Kaltluftleitbahnen. Die angrenzenden Verkehrsflächen besitzen keinerlei Wohlfahrtsfunktion in Bezug auf das Stadtklima. Die Ergebnisse der aktuellen Stadtklimanalyse zeigen, dass die Kaltluftproduktion der Grünflächen von Viewegs Garten bei austausch- armen Wetterlagen zu nächtlichen Ausgleichsströmungen führt, die sich radial, in Richtung der umliegenden Siedlungsbereiche verteilen. Allerdings ist der Wirkungsbereich auf die angrenzenden Verkehrsflächen begrenzt und somit nur ein lokaler Effekt, der im Bereich der Grünflächen spürbar ist. Durch die Vergrößerung der zusammenhängenden Grünfläche von Viewegs Garten und den Rückbau von Verkehrsflächen wird sich die bioklimatische Situation zumindest nicht verschlechtern. Im Sinne der doppelten Innenentwicklung werden auch im Bereich der Baukörper, Begrünungen erfolgen. Beispielhaft sind hier Dachbegrünungen, Fassadenbegrünung, straßenbegleitendes und platzbegleitendes Grün zu nennen.

Unter diesen Gesichtspunkten zertifiziert die Deutsche Gesellschaft Nachhaltiges Bauen (DGNB) weltweit nicht nur Gebäude, sondern u.a. auch Quartiere hinsichtlich messbarer Nachhaltigkeitskriterien. Folglich wird ein großes Augenmerk auf die ökologische Qualität (z.B. Flächeninanspruchnahme, Stadtklima) gerichtet. Eine solche Zertifizierung für das Quartier und/ oder die zukünftige Bebauung wird geprüft.

Außerdem finden für alle städtischen Projekte die Leitlinie Klimagerechte Bauleitplanung (2019) Anwendung. Hierfür wurde ein entsprechender Prüfbogen erarbeitet, der die Planung hinsichtlich dem Themenfeld Klimaschutz prüft.

Sofern § 9 BauGB entsprechende Festsetzungen hinsichtlich des Klimaschutzes zulässt, werden diese in den Festsetzungskatalog aufgenommen.

Grün/ Freiflächen

Anregungen

Die vorgebrachten Anregungen beinhalten konkrete Vorschläge für die Grün-/ Freiflächen Viewegs Garten, den Bahnhofsvorplatz und verschiedene Einzelmaßnahmen im Plangebiet und weiteren Umfeld. Zusätzlich werden grundsätzliche Anregungen für das Plangebiet vorgebracht.

In Bezug auf Viewegs Garten wird kritisiert, dass die gewünschte Verbesserung einer Zugänglichkeit des Parks, wie sie in der Auslobung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs formuliert wurde, vom 1. Preisträger nicht berücksichtigt wird. Es wird angeregt, entweder Viewegs Garten gänzlich unangetastet zu lassen und bauleitplanerisch als historischen Park zu sichern oder dass zumindest die vorgeschlagene Bebauung an der südöstlichen und nordwestlichen Park- ecke entfallen soll. Letzteres entspringt dem Wunsch, dass auch zukünftig eine Blickbeziehung

vom Bahnhofsvorplatz auf Viewegs Garten als Stadtpark erhalten bleiben soll. In diesem Zusammenhang wird eine attraktive Gestaltung der Eingangssituation, eventuell mit einer Aussichtsplattform auf dem Hochpunkt an der südöstlichen Parkecke angeregt. Die begrünten Straßenbahngleise sollten nicht als Parkflächen berechnet werden. Die Vergrößerung von Viewegs Garten in den Randbereichen von Willy-Brandt-Platz und Kurt-Schumacher-Straße sowie an der südöstlichen und nordwestlichen Parkecke -durch Entfall der geplanten Bebauung und gleichzeitig Entsiegelung der Abbiegespur- wird gefordert. Ein Einwender regt an, dass die Baumin-seln am Ring erhalten bleiben und mit Viewegs Garten verbunden werden. Es wird vorgeschla-gen, die Reduzierung der Straßenverkehrsflächen an der Kurt-Schumacher-Straße zur Abfla-chung der Böschungskanten zu nutzen. Insgesamt wird eine ökologische Aufwertung von Vie-wegs Garten angeregt. Es wird vorgeschlagen, keine Straßen durch Viewegs Garten zu führen, das Wegenetz nicht zu erweitern und keine Parkplätze auf Kosten von Viewegs Garten zu er-stellen. Das Totholz im Park sollte erhalten bleiben. Die bereits vom 1. Preisträger angedachte Ausweitung von Viewegs Garten wird positiv beurteilt. Als Einzelmaßnahmen werden vorge-bracht, zwei Gingkobäume auf der Verkehrsinsel Ottmerstraße zu erhalten, diese zweige-schlechtlichen Bäume sind laut Auffassung des Einwenders die letzten zweigeschlechtlichen Exemplare in Braunschweig. Des Weiteren wird eine bessere Zugänglichkeit der drei Bäume gewünscht, die im Zuge der Wiedervereinigung gepflanzt worden sind. Es wird angeregt, das Denkmal durch die Anlage eines Springbrunnens aufzuwerten. Es wird vorgeschlagen, Viewegs Garten zukünftig nicht isoliert zu betrachten. Es wird ein Rückbau der Ringstraße und damit eine fußläufige Verbindung zwischen Viewegs Garten und dem Bahnhofsvorplatz angeregt. Ebenso wird die Herstellung eines Biotopverbundes gefordert, der neben Viewegs Garten auch andere benachbarte Grünflächen (Magnikirchhof, Löwenwall, Bürgerpark, Hauptfriedhof und Bahnstadt) enthalten soll. Es wird weitergehend eine Biotop-Brücke zwischen dem Magnikirch-hof und Viewegs Garten über die Ottmerstraße hinweg gewünscht.

In Bezug auf den Bahnhofsvorplatz wird vorgeschlagen, dass ausreichend Sitzgelegenheiten und Grünanteile angeboten werden. Es wird angeregt, die großzügigen Freiflächen vor dem Bahnhof zu erhalten.

Es werden verschiedene Einzelmaßnahmen/ Hinweise vorgebracht. So wird angeregt, dass keine Bäume entfernt werden, die seinerzeit als Ausgleichsmaßnahmen für die Baumaßnahme Schloss Arkaden im Bahnhofsumfeld gepflanzt worden sind. Das überplante Wäldchen auf der Südseite des Hauptbahnhofs soll wiederhergestellt werden. Eine Begrünung der Innenhöfe von den geplanten Baublöcke wird angeregt.

Verschiedene grundsätzliche Maßnahmen werden vorgebracht. Es wird gefordert, Grünflächen, Bäumen und Sträuchern weitestgehend zu erhalten. Insekten- und Artenschutz sollte im Plan-gebiet berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang ist die Anlage von Blühstreifen ge-wünscht, gerne auch anstelle von Rasenflächen. Es wird vorgeschlagen, heimische und vielfäl-tige Pflanzensorten zu verwenden. Eine attraktive Freiflächengestaltung mit Bäumen und Blu-men sowie Wasserflächen, die Aufenthaltsqualität erzeugt, wird angeregt. Zusätzliche Grün- und Freiflächen sollen einen Temperaturanstieg und Gesundheitsgefahren im Plangebiet be-grenzen. Die Umpflanzung kleinerer Bäume bei einer Überplanung vorhandener Baumstandorte wird gewünscht. Während der Bauphase sollten Bäume gemäß DIN 18920 ausreichend ge-schützt werden. Falls Bäume gefällt werden müssen, wird angeregt diese im Verhältnis 1:5 zu ersetzen. Es wird vorgebracht, dass unterirdische Wasseradern/-bewegungen nicht unterbro-chen werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Park Viewegs Garten ist nur in den Randbereichen im Geltungsbereich des Bebauungspla-nes erhalten. Folglich werden die vielfältigen Anregungen zur Parkgestaltung nur für diese Be-reiche beurteilt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind entsprechende Fachdienstste-len sowohl verwaltungsintern als auch extern eingebunden. Entsprechend der fachlichen Exper-

tise erfolgt eine Bewertung der gegenwärtigen Situation, also der jetzige Ist-Zustand. Dieser Zustand wird dann mit der durch die Planung veränderte Situation abgeglichen. Die einzelnen Fachbelange müssen untereinander abgewogen werden. Auf dieser Grundlage erfolgt dann eine Überarbeitung des 1. Preisträgers. Erklärtes Ziel ist es, eine möglichst ausgeglichene Grünflächenbilanz für das Plangebiet vorzulegen und möglichst alle Ersatzpflanzungen für die wegfallenden Bäume durch Neupflanzungen im Plangebiet zu kompensieren. In welchem Verhältnis diese Kompensation (Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen) erfolgt, ist Bestandteil des zu beauftragenden Grünordnerischen Fachbeitrags, der von den entsprechenden Fachdienststellen geprüft wird. Alle Maßnahmen werden nach den erforderlichen und vom Gesetzgeber vorgegebenen Regelwerk ausgeführt.

Zusätzlich wird die Verwendung weiterer Instrumente wie beispielsweise DGNB-Zertifizierung oder Konzeptvergabe mit entsprechenden Kriterien geprüft, um eine hohe ökologische Qualität zu berücksichtigen.

Der Entwurf des 1. Preisträgers fasst die Verkehrsräume der Kurt-Schumacher-Straße kleiner und ersetzt das vorhandene Atriumbummelcenter durch blockartige Strukturen, die um die erhaltenen Hochhäuser errichtet werden. Zwischen den Blockstrukturen werden Straßenzüge vorgesehen, die einen Bezug zu Viewegs Garten ermöglichen. Der Park wird durch den Wegfall der Straßenverkehrsflächen und die dort derzeit vorhandenen Parkplätze erweitert. Lediglich an der südwestlichen und der nordwestlichen Parkecke werden Baufelder vorgesehen. Inwieweit diese ggf. nochmals modifiziert werden, wie beispielsweise durch eine Öffnung des Baublocks im Südwesten, um den Blick auf den Park zu erhalten, muss geprüft werden. Dabei sind die vorgeschlagenen Maßnahmen auch im Hinblick auf andere fachliche Inhalte (z.B. Schallschutz) gegeneinander abzuwägen.

Konkrete Maßnahmen wie die Einbindung von Viewegs Garten in einen Ökotopverbund ist grundsätzlich Gegenstand übergeordneter städtischer Planungen. Allerdings muss bei Einzelmaßnahmen jeweils die Sinnhaftigkeit geprüft werden. Hier fließen neben ökologischen Aspekten auch ökonomische und stadtgestalterische Themen mit ein.

Eine detaillierte Planung der vom Preisträger angedachten Freiflächen erfolgt in der Überarbeitung der städtebaulichen Idee. Die Betrachtung hierzu muss in einem anderen Maßstab vorgenommen werden. Die vorgebrachten Anregungen werden in diesem Zusammenhang fachlich geprüft.

Die Ausführungen werden insgesamt zur Kenntnis genommen und wie dargelegt im weiteren Planverfahren geprüft.