

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Beschlussauszug

Sitzung des Stadtbezirksrates im Stadtbezirk 130 vom 02.09.2025

Anlass:	Sitzung
Zeit:	19:00 - 21:34
Raum, Ort:	Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig

Ö 7	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	25-26205
-----	---	----------

Beschlussart: ungeändert beschlossen

Gemeinsame Beratung von TOP 7 und 8

Frau Bezirksbürgermeisterin Plinke begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Stadtbaurat Leuer und Frau Schäfer (Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation).

Herr Leuer und Frau Schäfer führen durch die Präsentation.

Herr Leuer beschreibt die geplante Entwicklung nördlich des Hauptbahnhofs, Richtung Innenstadt. Das ca. 18 ha große Plangebiet befindet sich zum Großteil im Eigentum der Stadt und teilweise im Eigentum der Deutschen Bahn und einer Investmentgesellschaft. Geplant sind verschiedene Baukörper, darunter zwei Fahrradparkhäuser für insgesamt etwa 4.000 Fahrräder im Untergeschoß sowie ein Fernbusterminal westlich der Bahnhofshalle. Zudem sind max. 600 Wohneinheiten ergänzt um gemischte Nutzungen wie Büro-, soziale und kulturelle und auch Einzelhandelsnutzungen. Ein Anteil von 30 Prozent für sozialen Wohnungsbau werde vorgesehen. Herr Leuer hebt hervor, dass es sich um ein urbanes Quartier handelt, das die Braunschweiger Innenstadt stärken soll und insbesondere im Hinblick auf die geplanten Einzelhandelsnutzungen nicht mit den Angeboten in der Innenstadt konkurriert. Vielmehr dienen die Einzelhandelsflächen der Versorgung der Anwohner im Gebiet. Dies wurde gutachterlich untersucht. Die Verkehrsflächen werden zurückgebaut, um Platz für Baukörper und Grünflächen zu schaffen. Der Wilhelminische Ring bleibt funktional mit zwei Spuren pro Fahrrichtung zuzüglich Abbiegespuren auch zukünftig erhalten. Geplant sind insgesamt etwa 20.000 Quadratmeter öffentliches Grün, einschließlich der Erweiterung des Viewegs Garten und Pocket Parks, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und das Mikroklima zu fördern. Herr Leuer betont, dass die Planung die Ziele einer klimaangepassten Stadtplanung berücksichtigt, das bedeutet u.a. Dach- und Fassadenbegrünung. Die Ziele des Bebauungsplans umfassen den Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen und Standards für klimafreundliches, energieeffizientes Bauen.

Frau Glogowski-Merten fragt nach einer möglichen Erweiterung des Flächennutzungsplans in

Richtung der Gedenkstätte Schillstraße, um dort geplante Verwaltungs- und Seminargebäude zu ermöglichen. Herr Leuer erklärt, dass der Flächennutzungsplan großflächig angelegt sei und eine Erweiterung der Gedenkstätte nicht behindere. Er bietet an, bei konkreteren Planungen weitere Gespräche zu führen.

Herr Hunker spricht mehrere Punkte an: die Notwendigkeit von Fahrradparkhäusern, die Herausforderung der Umsetzung von Gewerbegebäuden angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Lage und die hohen Kosten für klimafreundliches und energieeffizientes Bauen, die seiner Meinung nach nicht unter 21 €/m² liegen. Er äußert Bedenken, dass die geplanten Gewerbegebäuden möglicherweise nicht rentabel sind, da bereits vor Jahren Probleme im Einzelhandel erkennbar waren, die durch die Corona-Pandemie verstärkt wurden. Zudem fragt er nach der finanziellen Größenordnung des Projekts und ob die Stadt die Gebäude kaufen oder im Bestand behalten will.

Herr Leuer antwortet, dass der Standort des Hauptbahnhofs Braunschweig großes Potenzial hat und derzeit unterrepräsentiert ist. Er sieht die Möglichkeit, verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe, soziale und kulturelle Themen in einem urbanen Quartier zu vereinen, was die Vermarktungschancen erhöht. Der Stadt gehören ein Großteil der Flächen im Plangebiet, allerdings baut die Stadt selbst nicht. Es ist daher geplant die städtischen Flächen über Konzeptvergaben an Investoren zu veräußern, damit die Angebotsplanung entsprechend umgesetzt werden kann. Eine sukzessive Umsetzung der Planung in drei Bauabschnitten eröffnet finanzielle Spielräume. Für die Realisierung des ersten Bauabschnitts, also der Flächen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs, erscheint eine kostenneutrale Umsetzung vorstellbar. Frau Schneider äußert sich positiv über viele Aspekte des Bebauungsplans, wie die Reduzierung des Straßenraums, die verdichtete Wohnbebauung, den sozialen Wohnungsbau, die Verkehrsanbindung sowie das Regenwassermanagement und die lokale Wärmeerzeugung. Sie hat jedoch Fragen zur Lage des Fahrradparkhauses auf der Ostseite des Hauptbahnhofs, das ihr relativ weit vom Bahnhof entfernt erscheint, und zur Akzeptanz durch die Radfahrenden. Zudem äußert sie Skepsis gegenüber der Bebauung an den beiden Ecken von Viewegs Garten. Sie bemerkt, dass die Gebäudehöhe von ursprünglich sechs auf acht Geschosse erhöht wurde und fragt nach der Zweckbestimmung der Planstraße E. Herr Leuer antwortet, dass der Eingriff in die Grünflächen minimal ist und die Gesamtgrünfläche im Quartier durch das Projekt deutlich größer wird. Er betont die positiven klimatischen Auswirkungen des Projekts auch im Hinblick auf die zukünftig verbesserte Verkehrsinfrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende, die es den Nutzerinnen ermöglicht auf klimaneutrale Fortbewegung umzusteigen. Die Planstraße E ist für Zufußgehende und Radfahrende vorgesehen. Bezüglich des Fahrradparkhauses erklärt Herr Leuer, dass die geplante Kapazität von 4000 Fahrrädern ausreichend ist und das Parkhaus so konzipiert wird, dass Radfahrende direkt vom Ring aus Zugang haben, ohne Umwege zum Bahnhofsgebäude machen zu müssen. Der Zugang soll komfortabel gestaltet werden, möglicherweise mit einer Rampe, und das Parkhaus wird in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgebäude liegen.

Herr Dr. Plinke fragt, ob ein Betriebskonzept für Fahrradparkhäuser in der ersten Projektphase berücksichtigt wird. Zudem will er wissen, ob es eine Fahrbeziehung vom Kennedyplatz zum Bahnhofshauptgebäude geben wird. Weiterhin interessiert ihn, ob die Dimensionierung der Verkehrsflächen für Stadtbahn und Bus zukunftsorientiert ist. Schließlich fragt er, ob baulich Flächen für die Regio Stadtbahn vorgesehen sind, obwohl sie wahrscheinlich nicht gebaut wird. Herr Leuer antwortet, dass ein Betriebskonzept für Fahrradparkhäuser noch erarbeitet wird, kurze Wege für Fahrradfahrer vorgesehen sind und bei Bedarf weitere Flächen ergänzt werden können. Die Straße vom Kennedyplatz zum Bahnhof ist als Anliegerstraße geplant und stark vom ÖPNV geprägt. Stadtbahn und Regio Stadtbahn sind in der Planung berücksichtigt. Die Dimensionierung der Verkehrsflächen ist zukunftsorientiert und gutachterlich untersucht.

Herr Möller stellt Fragen zur Verkehrsplanung, insbesondere zur Quartiersgarage, ob neben der großen Garage weitere kleinere Garagen vorgesehen sind oder ob die Wohnbebauung eigene Stellplätze haben wird. Er fragt auch nach Kiss-and-Ride-Zonen und deren Integration sowie nach der geplanten Nutzung der Eckbebauung, ob diese für Wohn- oder Bürogebäude vorgesehen ist. Herr Leuer antwortet, dass die Quartiersgarage westlich des Bahnhofsgebäudes viele Stellplätze aufnehmen soll, einschließlich derer für die umliegenden Gebäude und Stellplätze der DBIm Bereich der Wertgrund ist eine Tiefgarage geplant, die weitere Stellplätze aufnehmen wird. Kiss-and-Ride-Zonen sind vorgesehen. Bezuglich der Eckbebauung ist die Nutzung noch nicht festgelegt, aber öffentliche Nutzungen wie eine Kitanutzung im Bereich der Bebauung an der Nordspitze sind denkbar. Die endgültige Nutzung hängt von den zukünftigen Planungsüberlegungen ab.

Herr Flake hebt die Zusammenarbeit der drei Grundstückseigentümer als entscheidenden Erfolgsfaktor hervor. Er spricht die modulare oder abschnittsweise Umsetzung des Projekts an, um eine großflächige Lahmlegung zu vermeiden, und betont die Bedeutung von Fahrradabstellplätzen und Verkehrsflächen. Er zeigt sich optimistisch, dass das Projekt eine positive Entwicklung für die Stadt und ihre Einwohner darstellt. Er betont, dass es sich beim vorliegenden Bebauungsplan um eine Angebotsplanung handelt und sieht mit der Umsetzung der Planung die Möglichkeit einer deutlichen Aufwertung des Bereichs.

Herr Hunker äußert Bedenken hinsichtlich der praktischen Umsetzung des Projekts, insbesondere angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Lage mit hoher Inflation und steigenden Baukosten. Er zweifelt daran, dass das Projekt finanziell tragbar ist, sei es für Investoren oder Mieter. Er kritisiert die geplante Reduzierung des Wilhelminischen Rings auf zwei Spuren, was seiner Meinung nach zu Verkehrsproblemen führen könnte, insbesondere an einem Verkehrsknotenpunkt wie dem Hauptbahnhof. Zudem äußert er Bedenken über die Kosten für das Parken in der Quartiersgarage und die Auswirkungen auf den Viewegsgarten, der seiner Meinung nach durch die geplante Bebauung beeinträchtigt wird. Herr Leuer antwortet, dass der Wilhelminische Ring weiterhin zwei Spuren pro Richtung haben wird, plus Abbiegespuren und breite Radwege, sodass die Leistungsfähigkeit des Rings erhalten bleibt. Er betont, dass das Projekt als Angebotsplanung konzipiert ist und abschnittsweise umgesetzt werden soll, um die Investitionslast über mehrere Jahre zu verteilen. Die geplante Bebauung ist nicht achtgeschossig, sondern variiert überwiegend zwischen vier und sechs Geschossen, von städtebaulichen Hochpunkten, die eine höhere Geschossigkeit aufweisen, einmal abgesehen. Herr Leuer erklärt, dass die Quartiersgarage eine kostengünstigere Lösung im Vergleich zu individuellen Tiefgaragen ist und dass Parken am Hauptbahnhof nicht kostenlos sein wird, was den Nutzern bewusst ist. Er geht davon aus, dass die angesprochenen Themen lösbar sind und das Projekt nicht gefährden.

Herr Dr. Plinke stellt mehrere Fragen zum Projekt. Zunächst erkundigt er sich, ob die Regelung, 30% bezahlbaren Wohnraum in neuen Wohngebieten anzubieten, auch für dieses Quartier gilt, was bestätigt wird. Er möchte wissen, ob das Energiekonzept auch abschnittsweise umsetzbar ist. Schließlich fragt er nach der Zukunft der historischen Dampflok, deren jetziger Standort durch die Planung entfällt. Herr Leuer bestätigt, dass die 30%-Regelung für sozialen Wohnungsbau vorgesehen ist. Das im Energiekonzept angedachte Nahwärmennetz ist voraussichtlich auch abschnittsweise umsetzbar. Die historische Dampflok, die zwar nicht denkmalgeschützt ist, aber von vielen Menschen als wichtig angesehen wird, ist ein Standort in unmittelbarer Nachbarschaft des jetzigen Standorts vorgesehen. Diese Lösung wird bereits mit der Deutschen Bahn abgestimmt.

Frau Plinke äußert sich positiv über die aktuellen Entwicklungen und hat eine kurze Nachfrage bezüglich des Fahrradparkhauses. Sie schlägt vor die bestehende Rampe, die direkt von den Bahnsteigen herunterführt, für die Erschließung des Fahrradparkhauses für Radfahrende zur

Verfügung zu stellen. Dies würde eine höhere Akzeptanz und bessere Nutzbarkeit des Fahrradparkhauses auf der Westseite des Bahnhofs ermöglichen.

Herr Stühmeier stellt vier Fragen zum Projekt. Erstens fragt er nach der finanziellen Neutralität der Bauabschnitte, insbesondere für den zweiten und dritten Abschnitt. Zweitens erkundigt er sich nach dem Zeitstrahl für die Randbebauung am Viewegsgarten, die im dritten Bauabschnitt liegt. Drittens schlägt er vor, eine zusätzliche Kiss-and-Ride-Bucht südwestlich des Nahverkehrsterminals vorzusehen, da die heute bereits bestehende Bucht stark genutzt wird. Viertens fragt er, ob der geplante Fernbusterminal kleiner wird und regt an, einen Mitfahrglegenheits-Spot zu integrieren. Herr Leuer antwortet, dass der erste Bauabschnitt voraussichtlich kostenneutral umgesetzt werden kann. Der zweite Abschnitt, bei dem die Wertgrund als Investor beteiligt ist, umfasst normale Baumaßnahmen, während der dritte Abschnitt, der im Eigentum der Stadt ist, größere Herausforderungen durch die Veränderungen am Wilhelminischen Ring mit sich bringt. Ein Zeitstrahl ist derzeit nicht möglich, da die Stadt nicht selbst baut, sondern mit Investoren zusammenarbeitet. Die Planung ist als Angebotsplanung konzipiert, und der Markt wird einbezogen. Bezuglich der Kiss-and-Ride-Buchten erklärt Herr Leuer, dass der Straßenausbauplan im Detail betrachtet wird und Anpassungen möglich sind. Der zukünftige Fernbusterminal ist größer dimensioniert als der jetzige Standort. Die Integration eines Mitfahrglegenheits-Spots muss in nachgeschalteten Planverfahren geprüft werden, da dies über den aktuellen Detaillierungsgrad des Bebauungsplans hinausgeht.

Frau Glogowski-Merten betont, dass viele Braunschweigerinnen und Braunschweiger erfreut sind, dass das Projekt angegangen wird, und verweist auf frühere Partizipationsprozesse. Sie spricht das Thema Zeitplan an. Sie erwähnt, dass die Bahn den Bahnhofsvorplatz schon seit längerem begrünen möchte und fragt nach einem Zeitstrahl für diese Maßnahme. Sie hält es für sinnvoll, die Dampflok aus emotionalen und historischen Gründen zum alten Bahnhof zu verlegen. Herr Leuer antwortet, dass er keine konkreten Aussagen zum Zeitplan machen kann, aber in regelmäßigm Kontakt mit der Bahn steht und ggf. nachfragt.

Herr Flake spricht die finanziellen Aspekte des Projekts an und erklärt, dass der heutige Beschluss nicht bedeutet, dass sofort gebaut wird. Er betont, dass die (städtischen) Grundstücke durch die Festsetzung des Bebauungsplans eine Aufwertung erfährt, da die Grundstücke als Bauland mehr wert sind als vorher. Er hebt hervor, dass die Anbindung an bestehende Verkehrsstrukturen, insbesondere zur Stadthalle und Ottmerstraße, gut gelungen ist. Abschließend spricht er die Dampflok an, die seit Jahrzehnten identitätsstiftend für den Hauptbahnhof ist, und unterstützt die Entscheidung, sie im Bereich des Bahnhofs zu erhalten, da dies eine gute Lösung darstellt.

Herr Schultz äußert sich kritisch gegenüber dem Konzept. Die Kaltluftschneise vom Bürgerpark und den Okerauen aus Südwesten, die durch das Projekt beeinträchtigt werden könnte. Zweitens kritisiert er die geplante Reduzierung des Viewegs Garten. Drittens bemängelt er die geplante Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, der seiner Meinung nach zu klein und überhitzt sein wird. Zuletzt kritisiert er die zukünftige Versiegelung der derzeitig mit Bäumen bestandenen Verkehrsinseln, die sich vom Bürgerpark bis zur Stadthalle erstrecken und viele alte Bäume beherbergen. Abschließend zitiert er eine Baumschützerin, um die Bedeutung von Einzelbäumen zu unterstreichen.

Frau Bezirksbürgermeisterin Plinke lässt über die Vorlagen abstimmen.

Beschluss (Anhörung gem. § 94 Abs. 1 NKomVG):

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.

Abstimmungsergebnis:

11 dafür 2 dagegen 2 Enthaltungen