

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118
Stadtgebiet im Bereich Kurt-Schumacher-Straße, Viewegstraße, Ottmerstraße,
Willy- Brandt- Platz und Berliner Platz
Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

14.04.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Sitzungstermin

29.04.2026
05.05.2026
12.05.2026

Status

Ö
N
Ö

Beschluss:

1. Die während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB und § 4 a (3) BauGB, der Gemeinden gemäß § 2 (2) BauGB) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und gemäß § 4 a (3) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen 6a, 7a, 8 und 9a zu behandeln.
2. Der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118, wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
3. Die zugehörige Begründung mit Umweltbericht wird beschlossen.

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Zuständigkeit des Rates für den Satzungsbeschluss ergibt sich aus § 58 (2) Nr. 2 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG).

Hintergrund

Das 2018 vom Rat beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030) enthält das Leitziel „Die Stadt kompakt weiterbauen“ und das Rahmenprojekt „Die neue Bahnstadt und das Urbane Entrée am Hauptbahnhof“. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird am Haupt-Mobilitätsknoten der Stadt die Möglichkeit eröffnet, diese Zielsetzungen des ISEK umzusetzen. Auf dem rund 18 ha großen Areal entsteht Raum für Wohnen, Büro, Gastronomie, zentrenverträglichen Einzelhandel und gewerbliche Nutzungen. Die an die tatsächlichen Verkehre angepassten und reduzierten Verkehrsflächen werden außerdem für eine Parkerweiterung von Viewegs Garten genutzt.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 05.11.2019 den Aufstellungsbeschluss für die 155. Änderung des Flächennutzungsplans „Umfeld Hauptbahnhof“ sowie den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118 gefasst. Am 09.09.2025 hat der Verwaltungsausschuss die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB und die erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a (3) BauGB beschlossen.

Das Plangebiet erstreckt sich nordwestlich des Hauptbahnhofs in Richtung Innenstadt. Die geplanten zukünftigen Nutzungen entstehen weitestgehend auf den versiegelten Flächen der autogerechten Stadtplanung der 60er Jahre und befinden sich damit im Eigentum der Stadt. Teilflächen des Plangebiets befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) und einer Investmentgesellschaft. Mit beiden Projektpartnern steht die Stadt Braunschweig seit der gemeinsamen Wettbewerbsauslobung in engem Austausch. Daher ist es ein gemeinsames Ziel, ein urbanes und zukunftsfähiges Bahnhofsumfeld zu schaffen. Der Hauptbahnhof selbst erhält durch die umfangreichen Umgestaltungsmaßnahmen einen angemessenen städtebaulichen Kontext und wird deutlich aufgewertet. Bahnreisende erwartet zukünftig mit dem innovativen Bahnhofsquartier ein adäquates urbanes Entrée.

Die geplanten Baufelder werden zum Großteil als sogenannte „Urbane Gebiete“ festgesetzt. Der damit angestrebte Nutzungsmix aus Wohnen, Büros und sonstiger gewerblicher Nutzung, aber auch Anlagen für Verwaltungen, kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke trägt der verkehrsreduzierten, da nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege Rechnung. Es werden zukünftig maximal 600 Wohneinheiten an dieser zentralen Stelle entstehen.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB, und sonstiger Stellen

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 04.11.2024 bis 04.12.2024 durchgeführt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 6a aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Eingegangen sind wie bei der Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB entsprechende Hinweise und Anregungen bzgl. leitungsgebundener Ver- und Entsorgung bzw. zu vorhandenen Leitungen, zur Energieversorgung, zu Stadtbahnanlagen, zum Umgang mit Niederschlagswasser sowie zu ökologischen und grünordnerischen Fragestellungen und insbesondere zu den im Eigentum der DB befindlichen Flächen.

Die vorliegenden Gutachten konnten die fachlichen Hinweise und Anregungen zum überwiegenden Teil inhaltlich bewerten und die Ergebnisse sind in die Überarbeitung eingeflossen. Einige Fragestellungen beziehen sich auf nachfolgende Planungsschritte der Objektplanung bzw. Genehmigungsplanung.

Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4a (3) BauGB)

Nach der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB wurden folgende wesentliche Änderungen / Ergänzungen vorgenommen: die Parkerweiterung entlang des Willy-Brandt-Platzes wurde in Teilen zurückgenommen. Von den dort befindlichen 20 Platanen, die als Ausgleichsmaßnahme für die Aufhebungssatzung „Ritterbrunnen-West“, IN 225, gepflanzt wurden, müssen 10 Bäume ersetzt werden. Hierfür wurde eine Maßnahmenfläche für entsprechende Ersatzpflanzungen im Bebauungsplan festgesetzt. Außerdem wurde die Planstraße E, hinter Baublock IX, in eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (F+R), geändert.

Diese Beteiligung erfolgte nur für den betroffenen Teilnehmerkreis und wurde in der Zeit vom 22.09.2025 bis 06.10.2025 durchgeführt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 8 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Am 09.09.2025 wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 25.09.2025 bis 27.10.2025 durchgeführt. Am 09.10.2025 fand für die interessierte Öffentlichkeit zusätzlich eine Informationsveranstaltung zur Erläuterung der Planung statt. Die Niederschrift dieser

Veranstaltung ist unter Anlage 10 zu finden.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 7a aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Eingegangen sind Hinweise und Anregungen bzgl. der Baumbilanz, Rückfragen zu klimatischen Aspekten, Lärmbelastungen, Nutzungsarten/-mischung (insbesondere zum Einzelhandel, Wohnen und Büroflächen), Stellplätzen und Kosten, die dem städtischen Haushalt zugrunde zu legen sind.

Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4a (3) BauGB

Im Nachgang zum erneuten Beteiligungsverfahren der Behörden wurde mitgeteilt, dass die in den zeichnerischen Festsetzungen nachrichtlich übernommenen gewidmeten Bahnflächen in Teilen bereits freigestellt sind. Somit mussten diese Flächenzuschnitte genauso wie die Flächenzuschnitte, die zukünftig von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden sollen, entsprechend angepasst werden. Die Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die genannten Flächenzuschnitte, die in den zeichnerischen Festsetzungen geändert wurden und auf Anpassungen in der Begründung. Das planerische Ziel der Herstellung bzw. Sicherung einer Verkehrsfläche vor dem Hauptbahnhof ist dadurch nicht berührt. Eine dadurch ausgelöste erstmalige oder stärkere Berührung von Belangen ist damit nicht verbunden. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt und somit eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nicht erforderlich. Die betroffenen Behörden wurden erneut angehört.

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 19.01.2026 bis 02.02.2026 durchgeführt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 9 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen 6a, 7a, 8a und 9 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118, als Satzung sowie die Begründung mit Umweltbericht zu beschließen.

Leppa

Anlage/n:

- 1 - AW 118 Anlage 1 Übersichtskarte (öffentlich)
- 2 - AW 118 Anlage 2a Nutzungsbeispiel (öffentlich)
- 3 - AW 118 Anlage 2b Legende Nutzungsbeispiel (öffentlich)
- 4 - AW 118 Anlage 3a Zeichnerische Festsetzungen (öffentlich)
- 5 - AW 118 Anlage 3b Planzeichenerklärung (öffentlich)
- 6 - AW 118 Anlage 4a Textliche Festsetzungen (öffentlich)
- 7 - AW 118 Anlage 4b Beiblatt (öffentlich)
- 8 - AW 118 Anlage 5 Begründung (öffentlich)
- 9 - AW 118 Anlage 6a Behandlung der Stellungnahmen gem. § 4(2) BauGB (öffentlich)
- 10 - AW 118 Anlage 6b Anhänge Stellungnahmen gem. § 4(2) BauGB (öffentlich)

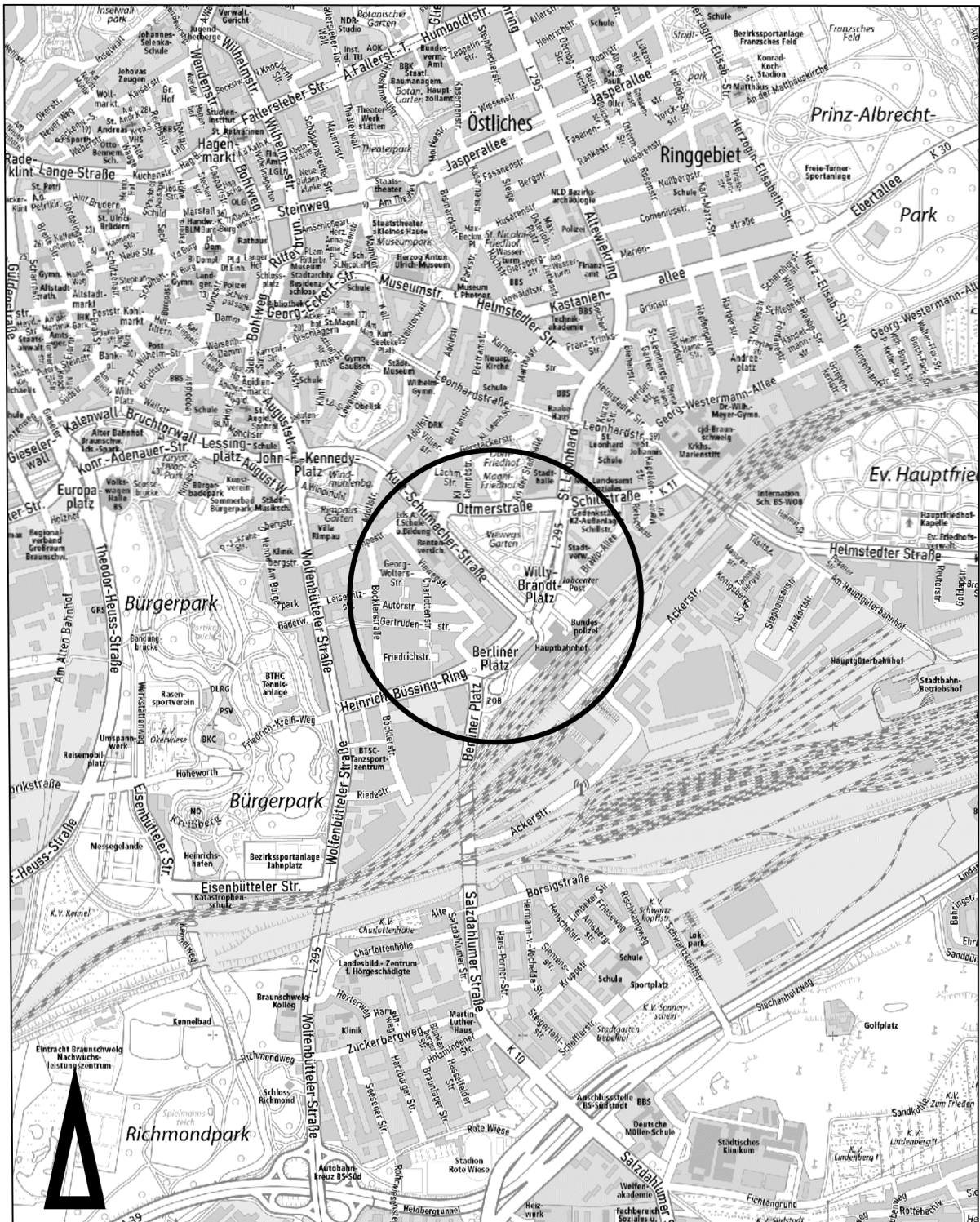
- 11 - AW 118 Anlage 7a Behandlung der Stellungnahmen gem. § 3(2) BauGB (öffentlich)
- 12 - AW 118 Anlage 7b Anhänge Stellungnahmen gem. § 3(2) BauGB (öffentlich)
- 13 - AW 118 Anlage 8 Behandlung der Stellungnahmen gem. § 4a(3) BauGB (öffentlich)
- 14 - AW 118 Anlage 9a Behandlung der Stellungnahmen gem. § 4a(3) BauGB (öffentlich)
- 15 - AW 118 Anlage 9b Anhänge Stellungnahmen gem. § 4a(3) BauGB (öffentlich)
- 16 - AW 118 Anlage 10 Ergebnisprotokoll Erörterungsveranstaltung gem. § 3(2) BauGB (öffentlich)

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Übersichtskarte



Maßstab 1:20000

Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Umfeld Hauptbahnhof
Nutzungsbeispiel
Verfahrensstand: § 10 Abs. 1 BauGB

AW 118

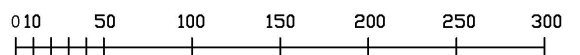


Maßstab 1:3000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

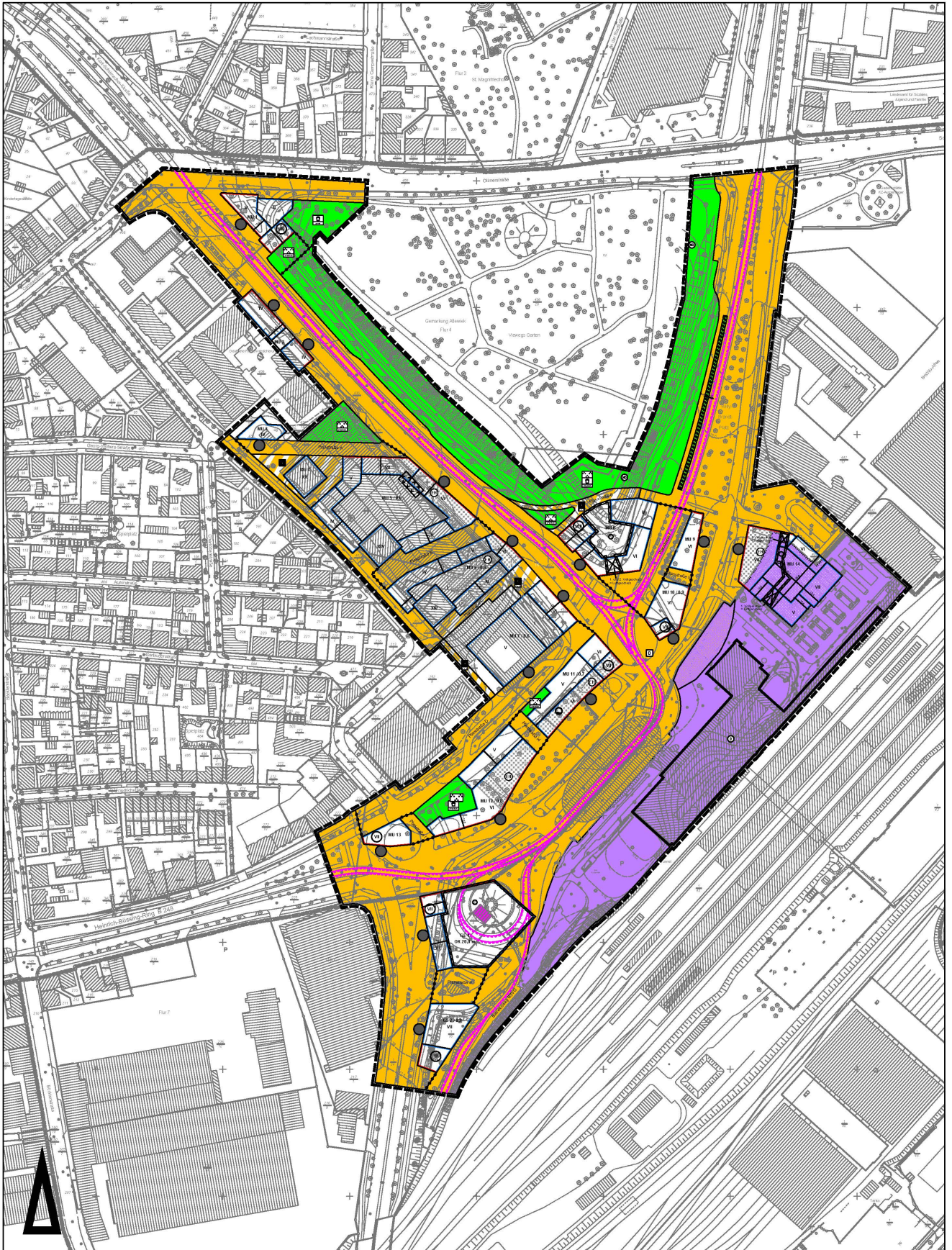
²⁾ © LGLN Landesamt für GeoInformation und Landentwicklung Braunschweig



Grünflächen			
	Versickerungsflächen/anlagen (voraussichtlich)		Bäume Bestand
	Verkehrsgrün		Bäume Neupflanzung
	Öffentliche Grünfläche / Park		
	Private Grünflächen		
	Dachflächenbegrünung		
Flächen, sonstige		Sonstige Kennzeichnungen	
	Kinder- und Jugendspiel		Grenze des Geltungsbereichs (GB)
	Klima		heutige Parkgrenze
			Planfestgestellte Stadtbahnanlage
			Vorhaltetrasse Stadtbahn
			Vorhaltetrasse RegioStadtBahn
Verkehrsflächen		Gebäude	
	Fussgängerbereiche		Bestand, innerhalb GB
	Radwege		
	Fahrbahn		
	Haltestelle		
Maß der baulichen Nutzung		Bestandsangaben	
IV	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß		Wohngebäude
	Zahl der Vollgeschosse zwingend, keine Gebäudevor- und Rücksprünge		Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude
			Gebäude nicht im amtlichen Liegenschaftskataster enthalten
			Flurstücksgrenze
		II	vorh. Geschoszahl
		$303 \frac{117}{18}$	Flurstücksnummern
		$\frac{74,0}{-73,5}$	Höhenangaben über NN
			Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Umfeld Hauptbahnhof
Zeichnerische Festsetzungen
Verfahrensstand: § 10 Abs. 1 BauGB

AW 118

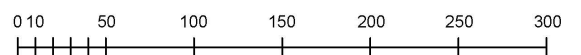


Maßstab 1:3000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für GeoInformation und Landesentwicklung Niedersachsen, Imago- und Geo-Informationssystem Braunschweig WebGIS



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift


Umfeld Hauptbahnhof

AW 118




Planzeichenerklärungen (Zahlenangaben sind Beispiele)

Verfahrensstand: § 10 Abs. 1 BauGB


Art der baulichen Nutzung

- MU** Urbanes Gebiet
- GE** Gewerbegebiet
-  Fläche Einzelhandel


Grünflächen

-  Parkanlage (öffentlich)
-  Spielplatz (öffentlich)
-  Spielplatz (privat)






Maß der baulichen Nutzung, Höhen baulicher Anlagen in Metern über dem Bezugspunkt entsprechend textlicher Festsetzung

- 0,4** Grundflächenzahl (GRZ)
- III** Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
-  Zahl der Vollgeschosse zwingend
- OK 10,0** Oberkante baulicher Anlagen als Höchstmaß



Maßnahmen für Natur und Landschaft

-  Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entsprechend textlicher Festsetzung





Sonstige Festsetzungen

-  Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung
-  Grenze des Geltungsbereiches
-  Nutzungsabgrenzung
-  Luftgeschoss
-  Baublock







Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

-  Baulinie
-  Baugrenze

Verkehrsflächen

-  Straßenverkehrsflächen
-  Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
-  Fußgängerbereich
-  Geh- und Radweg


Nachrichtliche Übernahmen

-  Anlagen der Eisenbahn
-  Anlagen der Eisenbahn, Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG angestrebt
-  Anlagen der Straßenbahn
-  Denkmalgeschützte Gesamtanlage
-  Denkmalgeschützte Einzelanlage
-  Naturdenkmal

Flächen und Anlagen der Ver- und Entsorgung

-  Wasser

Kennzeichnung

-  Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift






Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Planzeichenerklärungen (Zahlenangaben sind Beispiele)

Stand: 06.01.2026, Verfahrensstand: § 10 Abs. 1 BauGB

Bestandsangaben

-  Wohngebäude
-  Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude
-  Gebäude nicht im amtlichen Liegenschaftskataster enthalten
-  Flurstücksgrenze
- II vorh. Geschosszahl
- 303 $\frac{117}{18}$ Flurstücksnummern
- 74,0
-73,5- Höhenangaben über NN
-  Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Textliche Festsetzungen, Hinweise und Kennzeichnungen

A Städtebau

gemäß § 9 Abs. 1, 2 BauGB

I Art der baulichen Nutzung	
<p><u>1. Urbane Gebiete</u></p>	<p>- Vergnügungsstätten außer Spielhallen und Wettbüros.</p>
<p>1.1 In den Urbanen Gebieten sind gemäß § 6a BauNVO folgende Nutzungen allgemein zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohngebäude, - Geschäfts- und Bürogebäude, - Schank- und Speisewirtschaften, - Betriebe des Beherbergungsgewerbes, - sonstige Gewerbebetriebe, - Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. 	<p>2.3 In den Gewerbegebieten sind folgende Nutzungen unzulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einzelhandelsbetriebe, - Lagerhäuser und Lagerplätze, - Spielhallen und Wettbüros, - Tankstellen, - Bordelle und bordellartige Nutzungen sowie Wohnungsprostitution.
<p>1.2 In den Urbanen Gebieten sind Einzelhandelsbetriebe wie folgt zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einzelhandelsbetriebe sind nur in den mit „EH“ gekennzeichneten Flächen und nur im ersten Vollgeschoss (Erdgeschoss) allgemein zulässig. - Im zweiten Vollgeschoss können in den mit „EH“ gekennzeichneten Flächen Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise zugelassen werden. 	<p><u>II Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen</u></p>
<p>1.3 In den Urbanen Gebieten sind folgende Nutzungen unzulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vergnügungsstätten, - Tankstellen, - Bordelle und bordellartige Nutzungen sowie Wohnungsprostitution, - Anlagen der Fremdwerbung. 	<p>1. In den Urbanen Gebieten MU 1 bis MU 4, MU 8, MU 9, MU 13 und MU 14 sowie dem Gewerbegebiet GE 1 wird als zulässige Grundfläche die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.</p>
<p><u>2. Gewerbegebiete</u></p>	<p>2. Flächen von Tiefgaragen sind nicht in die Ermittlung der maximal zulässigen Grundfläche einzurechnen, soweit die nicht überbauten Flächen auf den Tiefgaragen mit einer durchwurzelbaren Substratüberdeckung von mindestens 0,6 m, mit Ausnahme von notwendigen Zu- und Ausfahrten sowie Terrassen und Wegen, versehen werden.</p>
<p>2.1 In den Gewerbegebieten sind gemäß § 8 BauNVO folgende Nutzungen allgemein zulässig, soweit sie das Wohnen nicht wesentlich stören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gewerbebetriebe aller Art, - öffentliche Betriebe, - Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, - Anlagen für sportliche Zwecke. 	<p>3. In den Urbanen Gebieten muss bei einer Wohn- oder Büronutzung die Höhe der Oberkante des fertigen Fußbodens des ersten Vollgeschosses (OKFF EG) mindestens 1,0 m über dem Bezugspunkt liegen. Bezugspunkt für die Höhenangaben ist die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, der der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.</p>
<p>2.2 In den Gewerbegebieten sind folgende Nutzungen ausnahmsweise zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke, 	<p>4. In den Baugebieten sind oberhalb der Oberkante der jeweiligen baulichen Anlagen technische Anlagen (z. B. Lüftungsanlagen, Abgasschornsteine, Antennen, Solaranlagen und Photovoltaikanlagen sowie Erschließungsanlagen (Treppehäuser/-aufgänge und Aufzüge) nur zulässig, wenn die Oberkante um nicht mehr als 3,0 m überschritten wird und die technischen Anlagen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Fassadenkante zurückspringen.</p>
	<p><u>III Überbaubare Grundstücksflächen</u></p>
	<p>1. Im Urbanen Gebiet MU 5 können die festgesetzten Baugrenzen auf den straßenabgewandten</p>

Seiten ausnahmsweise um bis zu 12,0 m überschritten werden, soweit die jeweilige Überschreitung eine Breite von 16,0 m nicht überschreitet.

2. In den Urbanen Gebieten sind in Gebäuden oberhalb des 1. Vollgeschosses oder oberhalb des 1. und 2. Vollgeschosses (Sockelzone) ein oder mehrere straßenseitige Gebäudevorsprünge herzustellen. Die Gebäudevorsprünge müssen 1,5 m vor die zeichnerisch festgesetzte Baugrenze bzw. Baulinie vortreten. Im Bereich des jeweiligen Fassadenabschnitts entsprechend ÖBV B.III.1 müssen die Gebäudevorsprünge mindestens 30 % und dürfen höchstens 70 % der oberhalb der Sockelzone liegenden Außenwandflächen einnehmen.
3. In den Urbanen Gebieten ist in Gebäuden straßenseitig das jeweilige oberste Vollgeschoss mit einem Gebäuderücksprung zu versehen. Hierzu ist von den zeichnerisch festgesetzten Baugrenzen bzw. -linien in einer Tiefe von mindestens 0,5 m und maximal 1,5 m zurückzuspringen.
4. Ausgenommen von den Regeln in den textlichen Festsetzungen A.III.2 und A.III.3 sind die Bereiche, in denen die Zahl der Vollgeschosse als zwingend festgesetzt ist. Weiterhin sind das MU 4, der II-geschossige Gebäudeteil innerhalb des MU 1 und die Grundstücksteile in den MU 5 und MU 6, auf denen XIV Vollgeschosse zulässig sind, ausgenommen.
5. In den Urbanen Gebieten MU 11 und MU 12 ist die Bebauung im Bereich des Straßenbogens mindestens annähernd gerundet auszuführen. Annähernd gerundet bedeutet, dass ein Zurücktreten hinter die Baulinie um max. 0,25 m zulässig ist.
6. In den Urbanen Gebieten und Gewerbegebieten ist für Pflanzbeete von bodengebundenen straßenzugewandten Fassadenbegrünungen entsprechend der textlichen Festsetzung A.VI.5.1 bzw. 5.2 von den Baugrenzen bzw. -linien bis zu einer Tiefe von 0,5 m zurückzutreten.

IV Zahl der Wohneinheiten

1. In den Urbanen Gebieten ist in Wohngebäuden höchstens die folgende Anzahl von Wohnungen zulässig:
 - MU 3, MU 5 bis MU 8, MU 11 und MU 12: eine Wohnung je 45 m² Grundstücksfläche, wobei die Grundstücksteile, auf denen XIV Vollgeschosse zulässig sind, außen vor bleiben.
 - MU 1 und MU 14: eine Wohnung je 90 m² Grundstücksfläche.
 - MU 2, MU 9, MU 10 und MU 13: eine Wohnung je 140 m² Grundstücksfläche.
2. Von der textlichen Festsetzung A.IV.1 darf ausnahmsweise abgewichen werden, sofern sichergestellt ist (z. B. durch Grunddienstbarkeit), dass eine größere Zahl von Wohnungen auf einem Baugrundstück durch eine in gleichem Umfang

niedrigere Zahl von Wohnungen auf anderen Baugrundstücken kompensiert wird.

V Stellplätze und Garagen

1. Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz)

Oberirdische Stellplätze für Kfz und Garagen für Kfz sind nur im Gewerbegebiet GE 1 zulässig.

VI Grünordnung

1. Allgemeine Festsetzungen zur Begrünung

1.1 Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:

auf öffentlichen Flächen:

- Laubbäume: Hochstamm mit Stammumfang 18-20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe
- Obstbäume: Hochstamm mit Stammumfang 10-12 cm, gemessen in 1,0 m Höhe

auf privaten Flächen:

- Laubbäume: Hochstamm mit Stammumfang 16-18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe
- Obstbäume: Hochstamm mit Stammumfang 10-12 cm, gemessen in 1,0 m Höhe

auf öffentlichen und privaten Flächen:

- Großsträucher: 100-125 cm, Wurzelware, mindestens 3 x verpflanzt;
- Heister: 150-200 cm, mindestens 3 x verpflanzt;
- sonstige Strauchpflanzungen: 60-100 cm, Wurzelware, mindestens 2 x verpflanzt;
- Rank-/Kletterpflanzen: 40-60 cm, 3 Triebe, mindestens 2 x verpflanzt.

1.2 Für die anzupflanzenden Bäume ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² Größe (netto), mindestens 2,0 m Breite (netto) sowie mindestens 18 m³ Pflanzsubstrat vorzusehen. Für Baumstandorte in Reihen sind mindestens 2,5 m breite (netto) durchgängige Vegetationsflächen auszubilden. Ausgenommen sind Übergänge und Fahrradabstellanlagen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen. Ausnahmsweise kann im Bereich von notwendigen Erschließungsanlagen die Überdeckung der Vegetationsfläche mit einer Wurzelbrücke oder Gitterrosten auf überbaubarem Substrat zugelassen werden. Anpflanzungen auf öffentlichen Verkehrsflächen sind spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Verkehrsflächen durchzuführen und abzuschließen.

1.3 Die festgesetzten Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen.

1.4 Die Anpflanzungen und sonstigen Begrünungen auf öffentlichen Flächen sind mit einer dreijährigen Entwicklungspflege im Anschluss an die Fertigstellungspflege herzustellen.

1.5 Für Gehölzanzpflanzungen sind standortheimische oder klimaangepasste Laubgehölze oder Obstbäume zu verwenden.

2. Öffentliche Flächen

2.1 In den öffentlichen Verkehrsflächen sind mindestens mittel- bis großkronige Laubbäume als Hochstämme zu pflanzen. Ausnahmsweise können in beengten Verhältnissen auch schmalkronige Bäume verwendet werden. Die Pflanzung kann einzeln, aber auch in Gruppen erfolgen. In den öffentlichen Verkehrsflächen sind in der Summe mindestens folgende Stückzahlen zu pflanzen:

- Planstraße A: 4 Stück
- Planstraße B: 4 Stück
- Planstraße D, H und I insgesamt: 24 Stück
- Planstraße E, F und G insgesamt: 16 Stück
- Planstraße J insgesamt: 4 Stück
- Sonstige öffentliche Verkehrsflächen: 155 Stück

2.2 Von den unter A.VI 2.1 genannten Stückzahlen kann abgewichen werden, wenn durch die bestehenden Bäume, die unter A.VI 2.1 genannte Anzahl mit den unter A.VI 1.1. genannten Qualitäten erfüllt werden.

2.3 Die öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ sind mit Gehölzflächen, Einzelbäumen, Stauden sowie offenen Rasen- und Wiesenflächen strukturreich zu gestalten. Die Anpflanzungen auf den öffentlichen Grünflächen sind spätestens in der nächstfolgenden Pflanzperiode nach Fertigstellung der Verkehrsflächen durchzuführen und fertigzustellen. Eine Ausnahme hiervon ist zulässig, wenn angrenzende laufende Hochbaumaßnahmen die Herstellung oder den Erhalt der hergestellten öffentlichen Grünfläche erheblich beeinträchtigen würden.

2.4 In den öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Öffentlicher Spielplatz“, sind eine oder mehrere Jugendspielflächen mit einer Gesamtgröße von insgesamt mind. 2.400 m² und Kinderspielflächen von insgesamt mind. 2.400 m² zu integrieren.

3. Private Flächen

3.1 In den Urbanen Gebieten sind mindestens folgende Anzahlen von Laubbäumen zu pflanzen, zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen:

- MU 3: 1 Stück
- MU 5: 8 Stück
- MU 6: 1 Stück
- MU 8: 6 Stück
- MU 11: 7 Stück
- MU 12: 6 Stück
- MU 14: 5 Stück

Vorhandene Bäume, die erhalten werden, sind auf diese Anzahl anzurechnen.

3.2 Die nicht überbauten Flächen in den Urbanen Gebieten MU 3, MU 5 bis 8, MU 10 bis 12 und MU 14 sowie dem Gewerbegebiet GE 2 sind zu

mindestens 40 % als dauerhafte Vegetationsflächen mit standortgerechten Stauden oder Gehölzen zu begrünen.

4. Dachbegrünung

4.1 In den Urbanen Gebieten und den Gewerbegebieten sind die Dachflächen zu mindestens 70 % extensiv zu begrünen, zum Beispiel mit einer Gräser-/ Kräutermischung oder mit Stauden und Sedumsprossen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen.

4.2 In den Urbanen Gebieten sind in Gebäuden die dem jeweiligen Gebäuderücksprung (entsprechend der textlichen Festsetzung A.III.3) vorgelagerten Flächen zu mindestens 20 % intensiv zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 30 cm betragen.

4.3 In den Urbanen Gebieten und den Gewerbegebieten sind die nicht überbauten Dachflächen von Tiefgaragen intensiv zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 60 cm betragen. Bei Baumstandorten auf Tiefgaragen ist eine durchwurzelbare Substrathöhe von mindestens 1,2 m auf einer Fläche von mindestens 12,0 m² vorzusehen.

5. Fassadenbegrünung

5.1 Bei Gebäuden in den Urbanen Gebieten und den Gewerbegebieten sind mindestens 10 % der straßenzugewandten Fassadenflächen und mindestens 20 % der straßenabgewandten Fassadenflächen mit selbstklimmenden, rankenden oder schlingenden Pflanzen in boden- oder wandgebundener Weise zu begrünen. Ausnahmsweise kann je 20 m² nicht herstellbare Fassadenbegrünung auf der straßenzugewandten Fassadenflächen, als Ausgleich im jeweiligen Innenhof des Baukörpers 1 mind. kleinkroniger Laubbaum oder 10 m² Sträucher mit mind. 5 Pflanzen gepflanzt oder der Anteil der Fassadenbegrünung auf der straßenabgewandten Seite entsprechend erhöht werden. Bei Pflanzungen von Gehölzen sind die Mindestpflanzqualitäten gemäß der textlichen Festsetzung A.VI.1.1 einzuhalten.

5.2 Bei bodengebundener Begrünung sind vor den zu begrünenden Fassadenabschnitten 0,5 m breite Vegetationsstreifen herzustellen. Die Pflanzbeete müssen mindestens 0,25 m² groß und mindestens 0,5 m tief sein.

5.3 Sichtbare Sockelwände von Tiefgaragenabdeckungen sind durch eine geschlossene Wandbegrünung mit Kletterpflanzen einzugrünen.

6. Zuordnung

Die in dem Geltungsbereich festgesetzten öffentlichen Grünflächen dienen im Sinne des § 1a BauGB dem Ausgleich von Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft, die aufgrund dieses Bebauungsplanes ermöglicht werden. Sie werden im Sinne von § 9 Abs. 1 a und § 135 a BauGB wie folgt zugeordnet:

Straßenverkehrsflächen	96,52 %
MU 2	0,54 %
MU 4	0,28 %
MU 9	0,31 %
MU 13	0,27 %
GE 1	2,08 %

VII Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

1. Auf der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind 20 Ahornblättrige Platanen (*Platanus acerifolia*) zu pflanzen. Es gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:
 - Hochstamm mit Stammumfang 20-25 cm, gemessen in 1,0 m Höhe
2. Gebäudebrüter
Für gebäudebrütende Vogelarten (Hausrotschwanz, Haussperling, Star) und Fledermausarten (Graues Langohr, Braunes Langohr, Großes Abendsegler, Zwerg-, Mücken-, Rauhaut-, Breitflügelfledermaus) sind Nist- und Ruhestätten im Bereich der Gebäude durch geeignete Bauweise in die Konstruktion zu integrieren oder als künstliche Nisthilfen anzubringen.
Innerhalb der Urbanen Gebiete und der Gewerbegebiete sind pro Grundstück mindestens 5 Nist- und Ruhestätten anzubringen, die für mindestens eine der in Satz 1 genannten Arten aus jeder Tiergruppe (Vögel und Fledermäuse) geeignet sind. Die Einrichtungen sind im Rahmen des Baugenehmigungs- oder Anzeigeverfahrens nachzuweisen.

VIII Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

1. In den Baugebieten sind bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden an den Fassaden von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (i. S. von DIN 4109) passive Schallschutzmaßnahmen nach den Bestimmungen für die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ durchzuführen.
2. Schutzbedürftige Räume, die zum Schlafen vorgesehen sind (Kinder-, Gäste- und Schlafzimmer), sind mit einer fensterunabhängigen Belüftung auszustatten.

Alternativ können besondere Fensterkonstruktionen, die auch im teilgeöffneten Zustand einen Innenraumpegel von maximal 30 dB(A) gewährleisten, Anwendung finden, wenn nicht durch andere bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung (z. B. durch Laubengänge, vorgesetzte Fensterläden oder Gebäudevorsprünge) ausreichender Schallschutz gewährleistet wird.
3. An den Fassaden der Gebäude in den Urbanen Gebieten MU 1, MU 7, MU 8, MU 9, MU 10, MU 11, MU 12, MU 13 und MU 14 sind Außenwohnbereiche, wie z. B. Terrassen, Loggien und Balkone nicht zulässig, sofern nicht ein weiterer,

der Wohneinheit zugehöriger Außenwohnbereich an einer der Lärmquelle (Planstraßen, Kurt-Schumacher-Straße, Berliner Platz, Willy-Brandt-Platz, Schienentrasse) abgewandten Fassade, im direkten Schallschatten des Gebäudes, angeordnet ist.

Alternativ sind Außenwohnbereiche an den der Lärmquelle zugewandten Fassaden zulässig, wenn sie durch bauliche Schallschutzmaßnahmen, z. B. durch (teil)geschlossene Brüstungen oder Verglasungen, abgeschirmt werden. Die Abschirmung muss die Einhaltung des für die Tagzeit maßgeblichen, jeweils um 3 dB(A) modifizierten Orientierungswertes der DIN 18005 von 63 dB(A) für Urbane Gebiete, in der Mitte des Außenwohnbereichs in 2 m Höhe sicherstellen.

4. Im Urbanen Gebiet MU 1 sind entlang der Otterstraße die Fassaden bis zu einer Höhe von 5 m über Gelände reflexionsmindernd im Sinne der RLS-19 auszuführen. Alternativ sind in der Wirkung vergleichbare Maßnahmen herzustellen.
5. Von den textlichen Festsetzungen unter A.VIII.1 bis A.VIII.4 kann ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn im jeweiligen Einzelfall schalltechnisch nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Art und Weise gewährleistet ist.

IX Erneuerbare Energien

1. Bei der Errichtung von Gebäuden, die mindestens eine Dachfläche von 50 m² aufweisen, sind mindestens 60 % der Dachfläche mit Photovoltaikanlagen auszustatten.
2. Die Pflicht nach der textlichen Festsetzung A.IX.1 entfällt, wenn ihre Erfüllung im Einzelfall
 - anderen öffentlich-rechtlichen Pflichten widerspricht,
 - technisch unmöglich ist oder
 - wirtschaftlich nicht vertretbar ist.
3. Auf Dachflächen, die gemäß der textlichen Festsetzung A.VI.4.1 zu begrünen sind, sind Anlagen zur Photovoltaik so auszuführen, dass sie mit der Dachbegrünung vereinbar sind (z. B. aufgeständerte Bauweise).

X Sonstige Festsetzungen

1. Innerhalb der mit ① gekennzeichneten Flächen wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
2. Innerhalb der mit ② gekennzeichneten Fläche wird ein Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Trägers des ÖPNVs festgesetzt.
3. In den Baugebieten ist das anfallende Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken zu sammeln, zu verdunsten, zu versickern. Ist eine vollständige Bewirtschaftung des Regenwassers auf dem Grundstück nicht zu erreichen, ist ein Abfluss nur in Höhe einer maximalen Abflusspende von 2 l/s pro Hektar Grundstücksfläche zulässig.

4. Für einen Teil der derzeit dem Fachplanungsrecht unterliegenden Flächen (siehe Nachrichtliche Übernahme „Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG angestrebt“ in der Planzeichnung) treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes gemäß § 9 Abs. 2 BauGB sowie die örtlichen Bauvorschriften gemäß § 84 NBauO i. V. m. § 9 Abs. 4 BauGB in Kraft, sobald eine Freistellung gemäß § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) erfolgt ist.

B Örtliche Bauvorschrift

gemäß § 84 NBauO i. V. m. § 9 Abs. 4 BauGB, § 80 NBauO

I Geltungsbereich

Die Örtliche Bauvorschrift gilt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Umfeld Hauptbahnhof", AW 118 soweit nicht nachfolgend räumliche Einschränkungen benannt werden.

II Dächer der Hauptbaukörper (§ 84 Abs. 3 Nr. 1 NBauO)

1. Für bauliche Anlagen sind nur Flachdächer mit einer Dachneigung von maximal 6° zulässig.
2. Dachränder sind als Teil der Fassade auszubilden. Hierbei sind insbesondere folgende gestalterische Mittel zu verwenden:
 - Geringe Dachüberstände bis zu einer Tiefe von max. 20 cm
 - Hohe Attiken mit einer Mindesthöhe von 60 cm und einer Maximalhöhe von 100 cm
 - Betonung der oberen Abschlüsse mithilfe von Simsen und Versprüngen bis max. 20 cm

III Fassaden der Hauptbaukörper (§ 84 Abs. 3 Nr. 1 NBauO)

1. Fassadengliederung

In den urbanen Gebieten sind die den öffentlichen Verkehrsflächen zugewandten Fassaden mindestens alle 24 laufende Meter z. B. durch Material- und/oder Farbwechsel, unterschiedliche Gebäudehöhen oder Eingänge zu gliedern.

2. Materialität, Farbigkeit, Fenster-/Türenformate

- 2.1 Das Grundmaterial der Fassaden zu öffentlichen Verkehrsflächen ist Ziegelstein als Vormauerziegel bzw. Klinker. Riemchen sind nicht zulässig. Das Farbspektrum für den Ziegelstein ist aus dem Bereich der Grundfarbtöne rot, ocker, grau und braun zu wählen. Für andere Materialien ist auch weiß zulässig.
- 2.2 Neben Ziegelstein sind ergänzend als Fassadenmaterial auch andere Materialien (z. B. Putz, Naturstein) bis zu einem Flächenanteil von 40 % zulässig.

2.3 Auf den von den öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Fassaden sind neben Ziegelstein auch reine Putzfassaden zulässig.

2.4 Öffnungselemente (Fenster, Türen, Tore etc.), sind als stehende Formate auszurichten. Dies kann auch durch die Teilung eines horizontalen Formats erzeugt werden.

2.5 Ausgenommen von den Regeln in den örtlichen Bauvorschriften B.III.2.1 bis 2.4 sind die urbanen Gebiete MU 1 und MU 8.

3. Loggien und Balkone

3.1 Zu den öffentlichen Verkehrsflächen sind Loggien nur innerhalb der gem. textlicher Festsetzung A.III.2 festgesetzten Gebäudevorsprünge zulässig.

3.2 Zu den Planstraßen A und B sowie zur Viewegstraße können auch Loggien und Balkone als Gebäudevorsprünge hergestellt werden.

3.3 Loggien im Sinne der Festsetzung 3.1 sind Freisitze, die mind. einseitig geöffnet sind.

4. Brüstungen

Brüstungen bzw. Absturzsicherungen vor Loggien und Balkonen sind in massiver Bauweise auszuführen.

5. Höhe des ersten Vollgeschosses

In den Urbanen Gebieten wird für die Unterkante Decke des ersten Vollgeschosses eine Höhe von 3,0 m als Mindestmaß festgesetzt (lichte Höhe). Bezugspunkt für die Höhenangabe ist die Oberkante Fertigfußboden des ersten Vollgeschosses (OKFF EG).

6. Ausbildung des obersten Geschosses

In den Baugebieten ist das jeweilige oberste Geschoss von Gebäuden als Vollgeschoss auszubilden.

7. Eingänge und Zufahrten

Die Haupteingänge von Gebäuden sind von der öffentlichen Straßen- oder Platzfläche aus anzuordnen. Zufahrten sind mit einer Durchgangsbreite von max. 4,0 m zulässig.

IV Werbeanlagen (§ 84 Abs. 3 Nr. 2 NBauO)

1. Werbeanlagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und an den Fassaden zulässig. Werbetürme und sonstige freistehende Werbeanlagen (z. B. Fahnen) sind unzulässig. Ausnahmen bilden Stadtinformationsanlagen und Litfaßsäulen auf öffentlichen Verkehrsflächen.
2. Werbeanlagen sind nur innerhalb der Werbezzone zulässig. Als Werbezzone werden Fassadenflächen von der Unterkante des 1. Vollgeschosses (Erdgeschoss) bis zur Oberkante Brüstung der Fenster des zweiten Vollgeschosses definiert, die zu öffentlichen Verkehrsflächen hin ausgerichtet sind. Für Fassadenflächen ohne

Fenster gilt das nächstgelegene, angrenzende Fenster als Bezugspunkt.

3. Werbeanlagen müssen entweder horizontal oder als Ausleger vertikal zur jeweiligen Fassade bzw. Gebäudefront angebracht werden.
4. Die maximal zulässige Fläche von Auslegern beträgt 1,50 m² und kann doppelseitig genutzt werden. Ausleger dürfen maximal 1,0 m auskragen und eine maximale Tiefe von 0,25 m haben. Das Format ist frei wählbar.
5. Werbebeklebungen sind zulässig in einer Maximalgröße von 30 % der Fensterfläche der Nutzungseinheit innerhalb der Werbezone.
6. Sofern und solange für Nutzungseinheiten in den Obergeschossen keine Werbemöglichkeit innerhalb der Werbezone besteht, ist ausnahmsweise Werbung oberhalb der Werbezone zulässig. In diesen Fällen ist Werbung von der Fensterinnenseite der Nutzungseinheit aus mit bis zu max. 30 % der Fensterfläche zulässig.
7. Dynamische Werbeanlagen sind außerhalb von Schaufensterflächen unzulässig. Dynamische Werbeanlagen sind Werbeanlagen mit wechselnden Bildern und oder mit wechselndem, sich bewegendem Licht. Sie beinhalten alle Formen digitaler Werbung, interaktive Multimedia-Wände, LED-Boards, Videowände, Bildschirme, Rollwände, Wandprojektionen, Lichtlaufanlagen, senkrechte Kletterschriften, Blink-, Wechsel- und Reflexbeleuchtung oder Himmelsstrahler.

V Mülltonnenstandplätze
(§ 84 Abs. 3 Nr. 5 NBauO)

Mülltonnenstandplätze sind nur innerhalb von Gebäuden oder als Unterfluranlagen zulässig.

VI Einfriedungen (§ 84 Abs. 3 Nr. 3 NBauO)

In den Baugebieten sind Einfriedungen zu öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen bis zu einer Höhe von 1,5 m über Gelände als offene (blickdurchlässige) Einfriedungen (z. B. Stabgitterzäune) zulässig. Pflanzliche Einfriedungen sind bis zu einer Höhe von 2,0 m über Gelände als Hecken- oder Strauchpflanzungen zulässig.

VII Fahrradabstellanlagen
(§ 84 Abs. 1 Nr. 3 NBauO)

1. Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze

Sofern keine gesetzlich strengeren Regelungen bestehen, bemisst sich die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze (Abstellplatzbedarf) an den folgenden Richtwerten. Bei Nutzungen, die im Folgenden nicht verzeichnet sind, ist die Anzahl sinngemäß zu ermitteln. Die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellanlagen ist zu erhöhen, wenn nach der besonderen Situation des Einzelfalls das Ergebnis im Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht.

Fahrradabstellanlagen für Benutzende

- Wohnen: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 30 m² Wohnfläche
- Büro-, Verwaltungs-, Praxisräume: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 75 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Fahrradstellplatz je Nutzungseinheit
- Gewerbe: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 100 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Fahrradstellplatz je Gewerbeeinheit
- Einzelhandel: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 90 m² Verkaufsfläche, mindestens jedoch 1 Fahrradstellplatz je Laden

Fahrradabstellanlagen für Besuchende

- Wohnen: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 2000 m² Wohnfläche,
- Büro-, Verwaltungs-, Praxisräume: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 700 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 2 Fahrradstellplätze je Nutzungseinheit
- Gewerbe: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 25 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 2 Fahrradstellplätze je Gewerbeeinheit
- Einzelhandel: mindestens 1 Fahrradstellplatz je 18 m² Verkaufsfläche, mindestens jedoch 2 Fahrradstellplätze je Laden.

2. Ausbildung und Ort der Fahrradabstellanlagen

2.1 Fahrradabstellanlagen für Bewohnende und Beschäftigte sind max. 100 m fußläufig vom Eingang zum Wohn-/Arbeitsgebäude entfernt nachzuweisen.

Fahrradabstellanlagen für Besuchende sind eingangsnah nachzuweisen.

2.2 Mindestens jeder zehnte Fahrradstellplatz ist so auszubilden, dass er auch durch ein Lastenrad oder ein Fahrrad mit Anhänger genutzt werden kann.

2.3 Mindestens 1/3 der Fahrradstellplätze sind ebenerdig im Gebäude auf dem Baugrundstück oder abschließbar und witterungsgeschützt auf dem Baugrundstück herzustellen.

2.4 Maximal 1/3 der Fahrradstellplätze sind im Untergeschoss vorzusehen. Dieser Wert kann überschritten werden, wenn diese Fahrradstellplätze über eine fahrradgerechte Rampe (maximale Neigung 10 %) oder entsprechende Aufzüge erreichbar sind.

VIII Abweichungen (§ 66 NBauO)

Von der Örtlichen Bauvorschrift können Abweichungen zugelassen werden, wenn vom Antragsteller nachgewiesen werden kann, dass die Ziele der Satzung nicht gefährdet und sonstige öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden. Abweichungen sind auch dann zulässig, wenn bauliche und gestalterische Gegebenheiten oder denkmalpflegerische Vorgaben dagegensprechen, die Satzung umzusetzen.

IX Ordnungswidrigkeiten (§ 80 Abs. 3 NBauO)

Ordnungswidrig handelt gemäß § 80 Abs. 3 NBauO, wer eine Baumaßnahme durchführt oder durchführen lässt, die der örtlichen Bauvorschrift widerspricht.

C Hinweise

1. Kampfmittel

Im Plangebiet ist mit Kampfmitteln zu rechnen. In Abhängigkeit von geplanten Baumaßnahmen ist die Beseitigung der möglichen Gefährdungen durch Kampfmittel erforderlich. Der Untergrund der gesamten Baufläche ist vor der Erstellung von Gebäuden durch eine Kampfmittelerkundungsfirma untersuchen zu lassen. Der Bauherr hat den Nachweis zu erbringen, dass der Baugrund frei von Kampfmitteln ist.

2. Entwässerung

In den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen ist das anfallende Niederschlagswasser jeweils zu sammeln, zu verdunsten, zu versickern und wo eine Versickerung nicht möglich ist, abzuleiten.

3. Starkregen

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Flächen, die bei einem außergewöhnlichen Starkregenereignis (SRI 7) ein mäßiges (Wassertiefe 10 – 30 cm), ein hohes (Wassertiefe 30 – 50 cm) bzw. eine sehr hohe (Wassertiefe > 50 cm) Gefahrenpotential besitzen. Weiterhin gibt es für Starkregenereignisse relevante Fließwege, die auch die Starkregengefahren der angrenzenden Flächen beeinflussen.

Die öffentlichen Entwässerungsanlagen sind entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik und dem gültigen Regelwerk dimensioniert. Im Falle seltener Regenereignisse (seltener als 30jährige Wiederkehrwahrscheinlichkeit) können Überlastungen der Entwässerungsanlagen mit einem verbundenen Überstau nicht ausgeschlossen werden. Grundstückseigentümer haben ihre Gebäude gegen eindringendes Niederschlags- und Oberflächenwasser zu schützen. Insbesondere Gebäudeeingänge, Keller und Tiefgaragen sind baulich gegen eindringendes Niederschlags- und Oberflächenwasser bei größeren Regenereignissen zu schützen. Auf § 5 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wird hingewiesen.

4. Baumpflanzungen

Die Baumstandorte sind frei von Leitungen zu halten. Die Bäume sind mit einer ihrem natürlichen Habitus entsprechenden Krone zu entwickeln.

5. Bestandsbäume

Der Kronentraufbereich zuzüglich 1,5 m ist auf Dauer von Überbauung, Versiegelung und Verdichtung freizuhalten. Während der Durchführung von Erd- und Baumaßnahmen sind diese Bäume einschließlich ihres Wurzelraums gem. DIN 18920 zu sichern. In Bereichen, in denen die Bauarbeiten bis unmittelbar an den Wurzel- und/oder Kronenbereich der Bäume her-

anreichen, sind vor Beginn der Bauarbeiten einzel-fallbezogene Baumschutzmaßnahmen in Abstimmung mit einer Fachperson festzulegen.

6. Freiflächenplan

Für die Urbanen Gebiete MU 3, MU 5 bis MU 8, MU 10 bis MU 12 und MU 14 sowie für das Gewerbegebiet GE 2 ist im Rahmen des Bauantrages ein qualifizierter Freiflächenplan vorzulegen.

7. Ausschluss von Schottergärten

Die Anlage geschotterter Gartenflächen und von Kunstrasenflächen ist grundsätzlich nicht zulässig.

8. Denkmalschutz

Im gesamten Geltungsbereich muss mit archäologisch bedeutsamen Bodenfunden gerechnet werden, die nach § 14 NDSchG unverzüglich und vor Entfernung den zuständigen Stellen anzuzeigen sind. Wer Erdarbeiten an einer Stelle vornehmen will, von der er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Kulturdenkmale befinden, bedarf nach § 13 NDSchG einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde.

9. Grundwassermessstellen

Im Geltungsbereich existieren zahlreiche Grundwassermessstellen. Diese dienen der Überprüfung der Grundwasserqualität und der -stände. Sie sind jederzeit zugänglich zu halten. Die Verlegung einer Messstelle ist auf Kosten des Antragstellers möglich.

10. Trinkwassernotbrunnen

Im Geltungsbereich befindet sich ein Trinkwassernotbrunnen. Dieser dient der Notfall-Wasserversorgung. Die Verlegung des Notbrunnens ist auf Kosten des Antragstellers möglich.

11. Informationen zu Schallschutzmaßnahmen

Zur Umsetzung der „Festsetzungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes“ sind folgende Grundlagen maßgeblich:

- DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 2023
- DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 2018
- „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“(RLS-19), Bundesminister für Verkehr, Ausgabe 2019 (VkBf. 2019, Heft 20 lfd. Nr. 139, S. 698)
- „Berechnung des Beurteilungspegels von Schienenwegen“ (Schall 03), 2014 (BGBl. I S. 2271-2313)
- „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm), 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, 2017 (BAnz AT 08.05.2017 B5)
- DIN ISO 9613-2:1999-10 „Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien – Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren“ (ISO 9613-2:1996), Beuth-Verlag, Berlin, 1999

- 18. Bundes-Immissionsschutzverordnung (18. BImSchV): „Sportanlagenlärmschutzverordnung“, 2017 (BGBl. I S. 1468).

Diese Unterlagen können in der „Beratungsstelle Planen - Bauen - Umwelt“ der Stadt Braunschweig eingesehen werden.

12. Nachweise im Einzelfall

Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren sind auf die konkreten Baumaßnahmen bezogene schalltechnische Berechnungen vorzulegen.

Allgemein:

Für die Fassaden ist ein Reflexionsverlust in Höhe von 0,5 dB(A) zu Grunde zu legen.

Straßenverkehrslärm:

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte in Bezug auf den Straßenverkehrslärm ist gemäß § 3 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV, 2014) „Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen“ auf Grundlage der schalltechnischen Rechenvorschrift RLS-19 „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (2014) unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen. § 3a der 16. BImSchV „Festlegung der Straßendeckschichtkorrektur“ ist zu beachten.

Schienenverkehrslärm:

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte in Bezug auf den Schienenverkehrslärm ist gemäß § 4 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV, 2014) „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“ nach Anlage 2 der 16. BImSchV, entsprechend auf Grundlage der schalltechnischen Rechenvorschrift Schall 03 (2014), unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen. § 5 der 16. BImSchV „Festlegung akustischer Kennwerte für abweichende Bahntechnik und schalltechnische Innovation“ ist zu beachten.

Anlagen-/Gewerbelärm:

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte in Bezug auf den Gewerbelärm (Anlagenlärm) ist auf Grundlage der TA Lärm „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (2017) unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

Schallausbreitungsberechnungen sind entsprechend nach der DIN ISO 9613-2 (1999) für die jeweiligen relevanten Immissionspunkthöhen anzufertigen. Die meteorologische Korrektur ist dabei konservativ zu berücksichtigen.

Lärm Jugendspielflächen:

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte in Bezug auf den Jugendspielplatz ist auf Grundlage der 18. BImSchV "Sportanlagenlärmschutzverordnung" unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

D Kennzeichnung

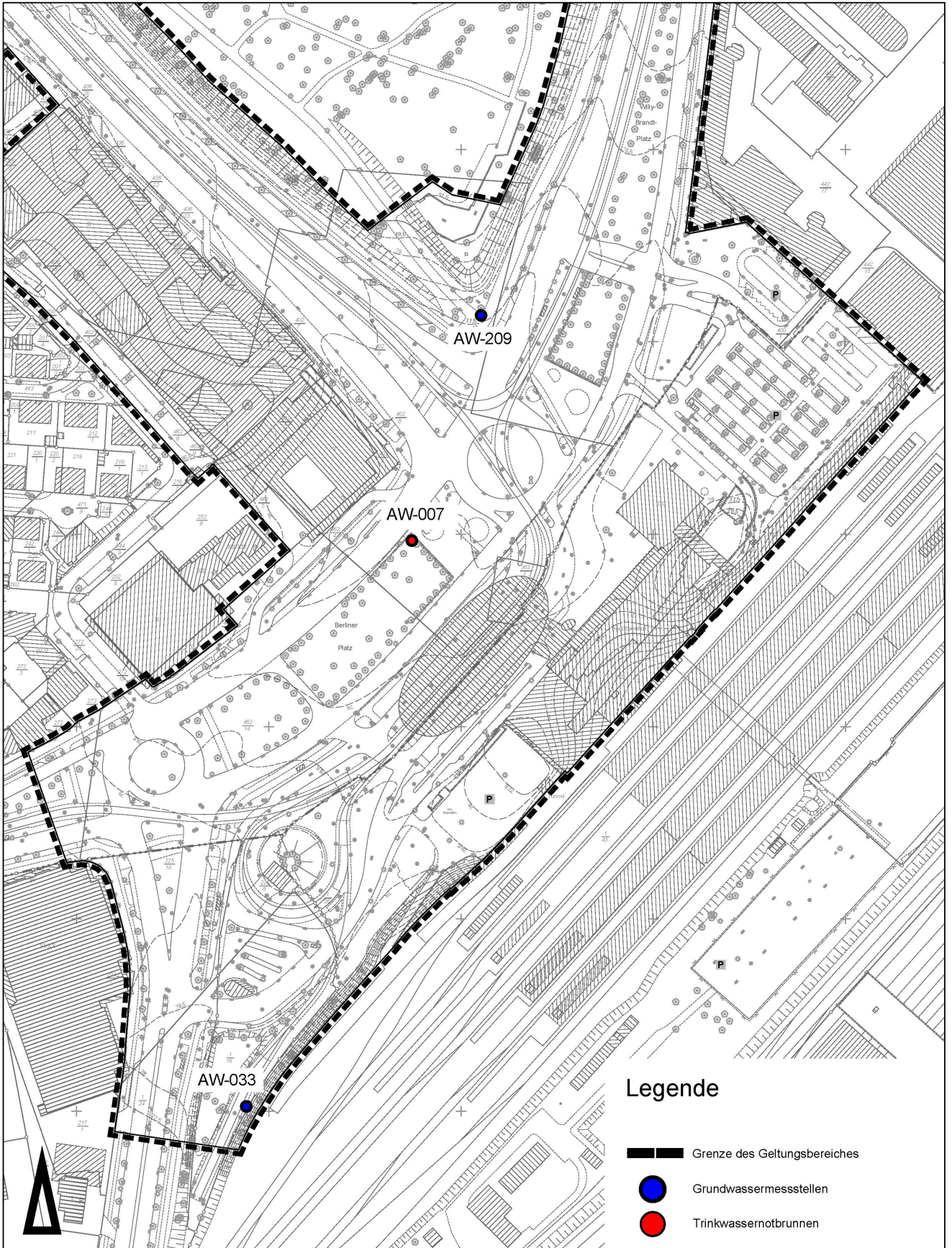
Die in der Planzeichnung gekennzeichnete Altlastenverdachtsfläche CH 163 einer ehemaligen chemischen Reinigung ist vor einer Bebauung weiter zu untersuchen. Die Untergrunduntersuchung wurde nur orientierend durchgeführt, d. h. es kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass noch weitere Verunreinigungen vorliegen.

Entsprechend ist Bodenaushub im gesamten Planungsgebiet gemäß den abfallrechtlichen Vorgaben zu behandeln.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Beiblatt zu textlichen Festsetzungen Grundwassermessstellen und Trinkwassernotbrunnen
Verfahrensstand: § 10 Abs. 1 BauGB

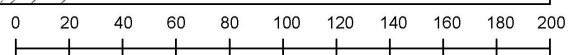


Maßstab 1:2000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Verberg



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Begründung und Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 23.01.2026 -	5
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	7
2.1	Regional- und Landesplanung.....	7
2.2	Integriertes Stadtentwicklungskonzept und Flächennutzungsplan	7
2.3	Bebauungspläne	8
2.4	Eisenbahnflächen.....	9
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes.	10
3.1	Bisheriges Verfahren	10
3.2	Städtebauliche Idee und Wettbewerbsergebnis.....	11
4	Umweltbericht	13
4.1	Beschreibung der Planung	13
4.2	Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen	14
4.3	Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen.....	16
4.4	Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen.....	17
4.4.1	Mensch und menschliche Gesundheit, Lärm, sonstige Emissionen/Immissionen	17
4.4.2	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	28
4.4.3	Fläche	31
4.4.4	Boden	32
4.4.5	Wasser	34
4.4.6	Klima	37
4.4.7	Orts- und Landschaftsbild, Erholung	40
4.4.8	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	41
4.4.9	Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes	41
4.4.10	Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten	42
4.5	Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	42
4.5.1	Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen	42
4.5.2	Maßnahmen zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, Anwendung der Eingriffsregelung (§ 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. dem BNatSchG)	43
4.5.3	Maßnahmen zum Schallschutz	45
4.5.4	Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung	45
4.6	Erhebliche nachteilige Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind.....	46
4.7	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)	46
4.8	Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	46
4.9	Zusammenfassung.....	47

5	Begründung der Festsetzungen	49
5.1	Art der baulichen Nutzung	49
5.1.1	Urbane Gebiete	50
5.1.2	Gewerbegebiete	53
5.2	Maß der baulichen Nutzung.....	55
5.2.1	Grundflächenzahl, zulässige Grundflächen	56
5.2.2	Zahl der Vollgeschosse	57
5.2.3	Geschossflächenzahl, Geschossfläche	57
5.2.4	Überschreitung der Orientierungswerte gemäß § 17 BauNVO	58
5.2.5	Oberkanten baulicher Anlagen	59
5.2.6	Zulässigkeit von technischen Anlagen auf den Dachflächen	59
5.2.7	Höhenlage der Erdgeschosse	59
5.3	Überbaubare Grundstücksflächen, Abstandsflächen, Anzahl der Wohneinheiten... 59	
5.3.1	Überbaubare Grundstücksflächen	59
5.3.2	Abstandsflächen	63
5.4	Zahl der Wohnungen	64
5.5	Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen	65
5.5.1	Nebenanlagen	65
5.5.2	Stellplätze und Garagen	66
5.6	Öffentliche Verkehrsflächen, Geh- Fahr- und Leitungsrechte	66
5.6.1	Verkehrskonzept	66
5.6.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	69
5.6.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	69
5.6.4	Fuß- und Radverkehr	70
5.7	Grünordnung	71
5.7.1	Grünflächen	71
5.7.2	Begrünung der Baugebiete und des Straßenraums	72
5.7.3	Zuordnung	73
5.8	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	74
5.8.1	Anpflanzung von Platanen	74
5.8.2	Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartieren für Fledermäuse	74
5.9	Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.....	74
5.9.1	Belastungssituation	74
5.9.2	Abwägung und Erläuterung der Maßnahmen zum Lärmschutz	75
5.10	Soziale Infrastruktur.....	80
5.11	Technische Infrastruktur	81
5.11.1	Trinkwasser, Schmutzwasser, Elektrizität, Fernwärme und leitungsgebundener Telekommunikation	81

5.11.2	Niederschlagswasser	82
5.11.3	Energiekonzept und Solarpflicht	82
5.11.4	Abfallentsorgung	83
5.12	Aufschiebende Bedingung für die bauliche und sonstige Nutzung von Bahnanlagen	83
5.13	Örtliche Bauvorschriften (ÖBV)	84
5.13.1	Geltungsbereich	84
5.13.2	Dächer der Hauptbaukörper	85
5.13.3	Fassaden der Hauptbaukörper	85
5.13.4	Werbeanlagen	87
5.13.5	Mülltonnenstandplätze	88
5.13.6	Einfriedungen	88
5.13.7	Fahrradabstellanlagen	88
5.14	Nachrichtliche Übernahmen	89
5.14.1	Eisenbahnanlagen	89
5.14.2	Straßenbahnanlagen	89
5.14.3	Denkmalschutz	90
5.14.4	Naturdenkmäler	90
6	Gesamtabwägung	91
6.1	Gebietsentwicklung; Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile	91
6.2	Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bevölkerung	92
6.3	Auswirkungen auf das Eigentum an Grundstücken	92
6.4	Belange des Verkehrs	93
6.5	Lärmschutz; gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse	93
6.6	Belange des Umwelt- und Naturschutzes	94
6.7	Klimaschutz	94
6.8	Starkregen	95
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	96
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	97
8.1	Maßnahmen	97
8.2	Kosten und Finanzierung	97
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	99
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	100

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: **23.01.2026** -

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 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348)

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 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348)

1.5 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

vom 12. Dezember 2019 (BGBl. S. 2513), zuletzt geändert durch Art. 1 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 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 282)

1.8 Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 5)

1.9 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Juni 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 52)

1.10 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)

- 1.11 Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherungsgesetz – PlanSIG)
vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)
- 1.12 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 09. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 4)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist die Stadt im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum verbindlich festgelegt. Dem oberzentralen Verbund sind die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen. Im Großraum Braunschweig soll die Siedlungsentwicklung vorrangig auf zentralörtlichen Standorten, die über Zugangsstellen des schienengebundenen ÖPNV bzw. der Regio-Buslinien verfügen, konzentriert werden. Im Einzugsbereich der Haltepunkte soll durch verdichtete Bau- und Wohnformen eine höhere Siedlungsdichte erreicht werden. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird im RROP 2008 nachrichtlich als vorhandener Siedlungsbereich dargestellt, der bauleitplanerisch gesichert ist.

Für Teile des Geltungsbereichs sind folgende Funktionen (Textziffer des RROP) zugewiesen:

- Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr) (Z IV 1.3 (2))
- Vorranggebiet Bahnhof mit Fernverkehrsfunktion (Z IV 1.3 (2), G IV 1.3 (4))
- Vorranggebiet "Stadtbahn" (Z IV 1.3 (2), G IV 1.3 (4)) für die Straßenzüge Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Willi-Brandt-Platz – Heinrich-Büssing-Ring – Salzdahlumer Straße
- Vorranggebiet "Hauptverkehrsstraße" (Z IV 1.4 (2), G IV 1.4 (3)) für den für den Straßenzug Willy-Brandt-Platz – Berliner Platz – Heinrich-Büssing-Ring (Wilhelminischen Ring)
- Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung (Z IV 1.4 (2)) für die Kurt-Schumacher-Straße

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

Im RROP 2008 wird die Kurt-Schumacher-Straße als „Hauptstraße von regionaler Bedeutung“ festgelegt. Zukünftig ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf der Kurt-Schumacher-Straße nur noch für Anlieger und den ÖPNV zulässig. Da der Verkehr über die Kurt-Schumacher-Straße nicht ausgeschlossen oder grundsätzlich untersagt wird, bleibt die Verkehrsfunktion erhalten. Die Zielfestlegung des bestehenden Vorranggebietes „Hauptverkehrsstraße“ bleibt somit, auch nach Rechtskraft der 155. FNP-Änderung, möglich und als „Freihalteplanung“ raumordnerisch wirksam. Ein Zielabweichungsverfahren ist somit nicht erforderlich (Bestätigung durch Stellungnahme des Regionalverbandes (RGB) vom 14.07.2025).

2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept und Flächennutzungsplan

Die Flächen vor dem Bahnhof sind im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 (ISEK, 2018) für die Entwicklung eines „Urbanen Entrées und eine städtebauliche Neufassung der Kurt-Schumacher-Straße“ vorgesehen. Das Umfeld des Hauptbahnhofs soll gemäß ISEK nicht nur attraktiver werden, sondern durch den Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen als Maßnahme der Innenentwicklung genutzt werden. Der Verkehr soll neu strukturiert, ein neuer Fernbusbahn-

hof und ein Parkhaus gebaut werden. Weiterhin sollen attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen werden. Außerdem sind Büro- und Geschäftshäuser am Berliner Platz angedacht. Ebenso wichtig sind der Erhalt und die Weiterentwicklung von Viewegs Garten.

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Fassung der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für das Plangebiet gemischte Bauflächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und Sonderbauflächen parallel zur Bahn dar.

Die beabsichtigten Festsetzungen lassen sich nicht aus diesen Darstellungen entwickeln. Der Flächennutzungsplan wird daher im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert (155. Änderung des Flächennutzungsplans). Mit der Änderung ist der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.

2.3 Bebauungspläne

Mit dem derzeitigen Planungsrecht lässt sich das beabsichtigte städtebauliche Konzept nicht umsetzen, da das Plangebiet insgesamt stadträumlich neu geordnet werden soll (vgl. Kapitel 3.0). Derzeit gelten in dem Plangebiet die rechtskräftigen Bebauungspläne AW 2 von 1958, der AW 39 von 1967, der AW 41 von 1976, der AW 107 von 2013 und der AW 28 von 1973.

Im AW 2 sind die heutigen Verkehrsflächen gemäß RROP und Viewegs Garten als öffentliche Grünfläche planungsrechtlich gesichert.

Die Bebauungspläne AW 39 und AW 41 bilden die Grundlage für die vorhandene Bebauung auf der Westseite der Kurt-Schumacher-Straße. Dort sind Kerngebiete (Baukörper / geschlossene Bauweise; GRZ 0,6; GFZ 2,0 - 2,4) festgesetzt, in denen das Wohnen in großen Teilen allgemein zulässig ist.

Der Geltungsbereich des AW 41 wird nur teilweise vom AW 118 überlagert. So ist zwar die Bebauung der Kurt-Schumacher-Straße 18, 19, 20 und 20A kein Bestandteil des AW 118, aber das Grundstück Viewegstraße 2. Dort hat der AW 41 eine eingeschossige Bebauung für das Flurstück 436/19 und ein Geh- und Fahrrecht für das Flurstück 436/9 vorgesehen. Die Erschließung der Kurt-Schumacher-Straße 18, 19 erfolgt ausschließlich über diese Zu- und Ausfahrt an der Viewegstraße. An den Bebauungsplan AW 118 grenzen außerdem weitere Geh- und Leitungsrechte an. Der AW 41 hat ein Leitungsrecht zugunsten der Stadtwerke Braunschweig zwischen den beiden erwähnten Grundstücken und ein Gehrecht für die Allgemeinheit entlang der Hauptstraße in dem Bereich festgesetzt.

Der AW 107 bildet die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung des BraWoParks, einem Fachmarkt-Zentrum mit ergänzenden Büroflächen. In diesem Plan ist südlich des ehemaligen Postareals und heutigen Jobcenters, dem dreieckigen Hochhaus, das als „Toblerone“ bekannt ist, durchgehend öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, so dass sich in dem Bereich die derzeit angedachte Bebauung nicht umsetzen ließe.

Der AW 28 setzt im Bereich des Berliner Platzes und in der Viewegstraße öffentliche Verkehrsflächen fest.

2.4 Eisenbahnflächen

Teile des Geltungsbereichs des Bebauungsplans AW 118 sind planfestgestellte Flächen für Bahnbetriebszwecke (bahnbetrieblich notwendige Flächen). Dazu gehören das Bahnhofsgebäude (Empfangsgebäude mit Nebengebäuden und Bürogebäuden sowie die Gaststätte), Teile des Bahnhofsvorplatzes mit Teilen des Nahverkehrsterminals, die südlich und nördlich des Vorplatzes liegenden Stellplatzflächen sowie der Damm zu den Eisenbahnschienen. Die Flächen stehen im Eigentum der DB InfraGO AG.

Die Eisenbahnflächen werden nachrichtlich im Bebauungsplan übernommen, so dass auf diesen Flächen keine planungsrechtlichen Aussagen getroffen werden können. Für die für die städtebauliche Entwicklung benötigten Teilflächen läuft ein Freistellungsverfahren. Mit Freistellung der Flächen nach einer abgeschlossenen Entbehrlichkeitsprüfung trifft der Bebauungsplan auch dort planungsrechtliche Festsetzungen. Folgende Flächen sollen von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden:

- Teilflächen für den geplanten Baublock XVIII sowie
- für die Verlagerung des „Wilhelminischen Ringes“ benötigte zukünftige Straßenverkehrsflächen.

Das Bahnhofsgebäude und der Meilenstein auf dem Berliner Platz, der "Berliner Kilometerstein" im Geltungsbereich des Bebauungsplans, sind Kulturdenkmale.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes.

Das Plangebiet liegt nordwestlich des Hauptbahnhofs und umfasst rund 17,3 ha. Es grenzt im Süden an die Gleisanlagen der Deutschen Bahn, im Westen an die Viewegstraße und im Norden an die Campe-/Ottmerstraße. Wesentliche Bestandteile der Planung sind die Kurt-Schumacher-Straße, der Bahnhofsvorplatz mit den angrenzenden Plätzen, Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz.

Das weitestgehend in den Sechzigerjahren entstandene Quartier vor dem Hauptbahnhof entspricht heute mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Zur städtebaulichen Aufwertung dieses wichtigen Eintrittsbereiches in die Stadt Braunschweig und zur Umgestaltung des Stadtteils zu einem urbanen Quartier der kurzen Wege ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig. Dessen Grundlage bildet eine in einem Wettbewerb prämierte städtebauliche Idee, die dem Aufstellungsbeschluss vorausging und im Planverfahren auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft bzw. weiterentwickelt wurde (vgl. Kapitel 3.1).

Mit dem derzeitigen Planungsrecht (vgl. Kapitel 2.3) ließe sich der Wettbewerbsentwurf nicht umsetzen, da der Stadtraum im Plangebiet grundsätzlich neu geordnet wird.

Gleichzeitig, mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes (vgl. Kapitel 2.2) im Parallelverfahren durchzuführen. Die Darstellungen widersprechen den geplanten Nutzungen (vgl. Kapitel 3.2), so dass der künftige Bebauungsplan nicht aus dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan entwickelt werden kann.

Es wird darauf hingewiesen, dass in der hier vorliegenden Begründung für die einzelnen Baugebiete die Begriffe „Baugebiete (MU und GE)“ und „Baublock“ alternativ verwendet werden. Das resultiert daraus, dass in dem vorgelagerten Wettbewerb und den Untersuchungen/Gutachten der Begriff „Baublock“ verwendet wird und der Bezug dazu im Bebauungsplanverfahren erhalten werden soll. Der Bebauungsplan setzt jedoch Baugebiete gem. Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest und benennt diese auch so. In der Planzeichnung (zeichnerische Festsetzungen) zum Bebauungsplan wird für jedes Baugebiet (MU 1 bis 14 sowie GE 1 und 2) auch die entsprechende Nummer des Baublocks benannt.

3.1 Bisheriges Verfahren

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 (vgl. Kapitel 2.2). 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 Grundstückseigentümern und -eigentümerinnen ausgelobt.

Als Sieger wurde am 6. September 2019 der Entwurf des Büros WELP von KLIT-ZING 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 (weitere städtebauliche Qualitäten vgl. Kapitel 3.2). 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.

Im Januar 2020 folgte die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB sowie ein erster Bürgerworkshop im Sinne des § 3 Absatz 1 BauGB. Auf Grundlage der eingegangenen Anregungen wurde der Siegerentwurf überarbeitet.

Insbesondere folgende Überarbeitungen wurden vorgenommen:

- die Geschossigkeit und die bauliche Dichte wurden angepasst und reduziert,
- die Baublöcke westlich der Kurt-Schumacher-Straße wurden hinsichtlich der Lage und Zuschnitte modifiziert,
- die bestehenden Gleisanlagen der Straßenbahnwendeschleife wurden in den Städtebau integriert,
- der geplante Baukörper westlich der Bahnhofshalle (der sogenannte Fernbusterminal) wurde weiter konkretisiert und ausformuliert, Regelungen hierzu erfolgen privatrechtlich,
- die Flächen für die Parkerweiterung von Viewegs Garten wurden durch eine Verkleinerung der Baugebiete an der Nordwest- und der Südost-Ecke des Parks auf rund 20.000 m² erhöht und wertvolle Baumstandorte dadurch erhalten,
- die Bebauung am Berliner Platz vor dem Volksbankgebäude wurde modifiziert, hier sind in der Überarbeitung die Baublöcke geöffnet worden und es wurden ebenfalls zahlreiche Baumstandorte nicht mehr überplant,
- auf Grundlage einer detaillierten Erfassung des planungsrelevanten Baumbestands wurde ein vollständiger Ersatz der wegfallenden Bäume im Plangebiet erreicht,
- die Freiflächenplanung wurde weiter konkretisiert und um die Themenstellungen wie Versickerung und Kinder- und Jugendspielflächen ergänzt.

Außerdem wurde das Projekt im Hinblick auf Nachhaltigkeit von einer unabhängigen Prüfstelle, der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert. In einem Vorzertifikat wurde dem Projekt eine Zertifizierung in „Gold“ bescheinigt. Die in diesem Zusammenhang gewonnenen Erkenntnisse sind ebenfalls in das Planverfahren eingeflossen.

Neben der gesetzlich vorgeschriebenen Bürgerbeteiligung im Sinne des § 3 Absatz 1 BauGB haben noch weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen stattgefunden.

3.2 Städtebauliche Idee und Wettbewerbsergebnis

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. Die Verkehrsführung des Rings im Bereich des Berliner Platzes ist zukünftig unmittelbar vor dem Nahverkehrsterminal geplant und greift dessen elliptische Dachform auf. Der Bebauungsplan ermöglicht fünf- bis siebengeschossige Gebäude zuzüglich eines zwölfgeschossigen Hochhaus am südlichsten Punkt des Plangebiets, zwischen Salzdahlumer Straße und Bahndamm.

Auch oberhalb der Stadtbahnwendeschleife wird ein neuer Baublock ermöglicht. Die Wendeschleife und das Gleichrichterwerk zur Bahnstromversorgung können trotz Überbauung erhalten werden. Das zukünftige Gebäude erhält im Erdgeschoss entsprechende Einschnitte, um das Ein- und Ausfahren der Stadtbahn zu ermöglichen.

Im Nordosten des Bahnhofs soll ein weiterer Baublock (Baublock XVIII) entstehen, der gemeinsam mit dem gegenüberliegenden Baublock (Baublock X) am Ring eine torartige Situation schaffen soll.

Insgesamt kann die Führung der Stadtbahngleise durch eine Entkoppelung vom Straßenverkehr bestehen bleiben. Die Kurt-Schumacher-Straße wandelt sich für mehr Aufenthaltsqualität zu einer Flaniermeile zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, um den Bahnhof besser an die Innenstadt anzubinden. Der Viewegs Garten wird durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenverkehrsflächen entlang des Willy-Brandt-Platzes und der Kurt-Schumacher-Straße erweitert und gleichzeitig besser in das Stadtgefüge eingebunden. Hierzu wird sowohl an der Südwest- als auch an der Nordost-Ecke ein jeweils achtgeschossiger Hochpunkt ergänzt.

Außerdem wird der Querschnitt der Kurt-Schumacher-Straße schmaler, indem die zukünftige Bebauung näher an die Kurt-Schumacher-Straße heranrückt. Dafür werden vier- bis siebengeschossige Wohn- und Geschäftshäuser in Form von Blockstrukturen rund um die beiden vorhandenen südlichen Iduna-Hochhäuser ergänzt (vgl. Kapitel 3). Das zu erhaltende Achat Hotel Braunschweig erhält in Richtung Kurt-Schumacher-Straße ein bis zu sechsgeschossiges Pendant und einen kleinen urbanen Platz. Die ursprüngliche städtebauliche Wirkung der Hochpunkte, eine Skyline vom Bahnhof Richtung Innenstadt, bleibt erhalten. Zwei der Iduna-Hochhäuser werden in die geschlossenen Baublöcke integriert. Daraus ergeben sich zwei Höfe, die teilweise überbaut sind. Zwischen den Baublöcken befinden sich Straßen und Wege, die eine Anbindung an die Kurt-Schumacher-Straße und eine bessere Vernetzung des westlich des Plangebietes liegenden Bahnhofsviertels mit dem Viewegs Garten ermöglichen. Auf Höhe des freistehenden, dritten Hochhauses ergibt sich dadurch ein kleiner dreieckiger Park.

In dem neuen Stadtquartier wird ein Wohnraumpotential für max. 600 Wohneinheiten geschaffen. In einer Wohnungsprognose aus dem Jahr 2023 (siehe auch Kapitel 6) wird ein Bedarf an Wohnraum bis 2035 von 12.200 Wohneinheiten ermittelt. Da die Flächenreserven für die Wohnraumentwicklung in der gesamtstädtischen Perspektive knapp sind, wird mit dem Bebauungsplan AW 118 ein wichtiger Beitrag zur Versorgung der Stadt Braunschweig mit Wohnraum geleistet.

4 Umweltbericht

4.1 Beschreibung der Planung

Das weitestgehend in den Sechzigerjahren entstandene Quartier vor dem Hauptbahnhof der Stadt Braunschweig entspricht mit seinen großflächigen Verkehrsflächen nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Der Bebauungsplan soll die städtebauliche Aufwertung und die Umgestaltung des Stadtteils zu einem urbanen Quartier der kurzen Wege planungsrechtlich ermöglichen und absichern. Wesentliche Ziele der Planung sind:

- Verkleinerung der Verkehrsflächen zu Gunsten von Baugebieten und Grünflächen;
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Sicherung von neuen Fuß- und Radwegen;
- Bauliche Nachverdichtung durch Festsetzung von Baugebieten, sowohl auf bestehenden Bauflächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße (Kurt-Schumacher-Straße 2-14 (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 auf bisherigen Verkehrsflächen nach Südwesten (Kurt-Schumacher-Straße) und Osten (Willy-Brandt-Platz);
- Herstellung von drei wohnungsnahen Grünflächen (Pocket Parks) in unmittelbarer Nähe zur geplanten neuen Wohnbebauung;
- Gestaltung eines klimaresilienten Quartiers nach den Prinzipien einer Schwammstadt.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rd. 17,3 ha. Es sollen Baugebiete mit einer Größe von 4,1 ha neu festgesetzt werden. Weiterhin sind Verkehrsflächen (Straße und Bahn) mit einer Größe von rd. 11,3 ha geplant. Die geplanten Baugebiete werden weitgehend auf bereits versiegelten Verkehrsflächen oder bereits bebauten Flächen neu errichtet. Ausgenommen hiervon sind die jetzigen Verkehrsinseln auf dem Willy-Brandt-Platz und dem Berliner Platz sowie zwei kleine Teilflächen der Parkanlage Viewegs Garten, die künftig für eine Bebauung herangezogen werden. Im Gegenzug wird die Parkanlage Viewegs Garten entlang der Kurt-Schumacher-Straße erweitert und um drei kleine öffentliche Grünflächen (Pocket Parks) westlich der Kurt-Schumacher-Straße bzw. nördlich des Berliner Platzes ergänzt. Insgesamt erhöht sich der Umfang an öffentlichen Grünflächen im Geltungsbereich mit Umsetzung der Planung um 0,7 ha auf 1,9 ha.

Die Baugebiete und die Verkehrsflächen werden in hohem Maße versiegelt sein, so dass insgesamt eine Bodenversiegelung von ca. 14,4 ha zu erwarten ist. Dabei ist jedoch in Rechnung zu stellen, dass das Plangebiet bereits im Bestand hochgradig versiegelt ist.

Das geplante Bahnhofsquartier wird zum Großteil als Urbanes Quartier (MU) und als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt. Es sind maximal 600 neue Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau vorgesehen und andere nicht wesentlich störende urbane Nutzungen entsprechend dem Nutzungskatalog der Baunutzungsverordnung. Der Bebauungsplan sieht überwiegend eine Bebauung mit vier bis sechs Vollgeschossen ohne Staffelgeschosse vor. Einige wenige Bereiche sind ein- bzw. zweigeschossig (Baublock I zur Parkanlage, Baublock VI im Innenhof, Baublock VII Verbindungsbau) angedacht bzw. mit sieben, acht oder zwölf Vollgeschossen als städtebauliche Hochpunkte geplant. Die Gebäude sollen überwiegend in Form einer kompakten Blockstruktur mit privaten Innenhofsituationen angeordnet werden.

Zur Versorgung des Gebietes mit sozialer Infrastruktur ist im Baublock I eine Kindertagesstätte geplant. Zusätzlich soll innerhalb des Baublocks V eine weitere Kindertagesstätte vom dortigen Grundstückseigentümer errichtet werden. Eine gesonderte Festsetzung erfolgt nicht, da sie dem Nutzungskatalog eines Urbanen Gebiets entsprechen.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes am Mobilitätsknoten Hauptbahnhof ist durch die bereits vorhandenen Erschließungsstraßen weitgehend gesichert. Lediglich zwischen den neu entstehenden Baugebieten sind zusätzliche Stichstraßen vorgesehen, die nicht für den Durchgangsverkehr gedacht sind, aber die vorhandenen Baustrukturen besser mit den umliegenden Bereichen vernetzen und die Neubebauung erschließen. Die Anbindung des Gebietes an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch die vorhandenen Stadtbahntrassen auf der Kurt-Schumacher-Straße und entlang des Rings, mehrere Buslinien und den Regional- und Fernverkehr im Hauptbahnhof sehr gut. Diese Trassen bleiben in der jetzigen Form erhalten. Ansonsten steht die derzeit überdimensionierte Kurt-Schumacher-Straße zukünftig nur noch für Anwohnerverkehr und den ÖPNV zur Verfügung und kann daher im Querschnitt stark reduziert werden. Im Süden des Plangebietes ist eine neue Stadtbahntrasse Richtung Salzdahlumer Straße vorgesehen. Das Gebiet wird zukünftig durch ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz erschlossen, um einem ambitionierten Mobilitätskonzept Rechnung zu tragen.

Die Erweiterung der öffentlichen Grünfläche Viewegs Garten entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes soll folgende Funktionen erfüllen: Öffentliche Parkanlage für Freizeit und Erholung, Kinderspiel- und Jugendspielflächen, Versickerungsflächen für Regenwassermanagement sowie Fuß- und Radwege. Drei kleine öffentliche Grünflächen westlich der Kurt-Schumacher-Straße und nördlich der Baublöcke XII und XIII dienen der Naherholung, der Versickerung und Verbesserung des Kleinklimas.

4.2 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts als öffentlicher Belang in der Abwägung nach dem Baugesetzbuch (BauGB) zu berücksichtigen.

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

Übergeordnete Vorgaben

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans sind die grundsätzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung, die sich aus dem Baugesetzbuch sowie 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:

- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Landschaftsrahmenplan Braunschweig, 1999, Aktualisierung 2014
- Stadtklimaanalyse Braunschweig, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2
- Lärminderungsplan Braunschweig, 2020 und 2024
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2.0 Braunschweig, 2022
- Starkregenanalyse Braunschweig, 2022
- Zentrenkonzept Einzelhandel für die Stadt Braunschweig 2022

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 Bahnhofsquartier Braunschweig, siz energieplus, Braunschweig 25.04.2023
- 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 25.07.2025
- 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 5.9.2024
- 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 Abs. 4 Satz 3 BauGB an den Festsetzungen dieses Bebauungsplans. 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 konkretisierbare Vorhaben noch nicht bekannt sind, beinhaltet diese Prüfung regelmäßig nicht die Untersuchung von Auswirkungen der Bauphase.

Es wird darauf hingewiesen, dass zum aktuellen Verfahrensstand die Umweltprüfung ggf. noch nicht vollständig abgeschlossen ist. Die in diesem Umweltbericht beschriebenen Ergebnisse der Umweltprüfung geben den aktuellen Kenntnisstand wieder. Dieser Kenntnisstand wird im Rahmen des noch ausstehenden Verfahrensschritte (Beteiligungen gemäß § 3 Abs. 2 und § 4a Abs. 3 BauGB) ggf. noch vervollständigt.

Die Umweltprüfung wurde nach der folgenden Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter 4.2 genannten planerischen Vorgaben und Quellen;
- Ortsbegehungen;
- Auswertung der bei der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ermittelten Informationen.
- Für die Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung erfolgte ein Vergleich der aktuellen Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Plangebiet mit dem Planzustand, der nach Umsetzung dieses Bebauungsplans zu erwarten ist auf Grundlage des sogenannten Osnabrücker Modells. Soweit aus bereits bestehenden Bebauungsplänen Eingriffsrechte bestehen, wurden sie in der Bilanzierung berücksichtigt. Das Osnabrücker Modell ist ein anerkanntes und in der Stadt Braunschweig regelmäßig zur Anwendung kommendes Verfahren zur rechnerischen Unterstützung der gutachterlichen Bemessung von Eingriffsfolgen und Ausgleichsmaßnahmen.

Bei der Umweltprüfung wurden technische Verfahren in erster Linie bei der Erarbeitung der umweltbezogenen Fachbeiträge zum Bebauungsplan und der sonstigen umweltbezogenen Informationsquellen eingesetzt. Hier wurde der derzeitige bzw. künftige Umweltzustand in erster Linie durch örtliche Kartierungen unter Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel (Fernglas, Detektor, Luftbildauswertung), Gewinnung und Analyse von Boden- und Grundwasserproben sowie durch EDV-gestützte Ausbreitungs- und Strömungsberechnungen ermittelt. Die eingesetzten technischen Verfahren werden im Detail in den jeweiligen Fachbeiträgen erläutert.

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

4.4 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen der Planung im Geltungsbereich (Bestand, Prognose bei Durchführung der Planung und Prognose ohne Durchführung der Planung) beschrieben und bewertet.

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

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 anderen 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. Sonstige Immissionen wie Geruch, Staub, Wärme, elektromagnetische oder radioaktive Strahlung sind nach den vorliegenden Erkenntnissen nicht planungsrelevant.

4.4.1.1 Lärm

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

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

Der Ring und die Kurt-Schumacher-Straße verfügen neben den Fahrspuren für Kfz 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.

Im Plangebiet existieren darüber hinaus zahlreiche gewerblichen Nutzungen, z. B. Büros, Einzelhandel und Gastronomie, von denen lokale Emissionen (Lieferverkehr, Parkplätze) ausgehen. Diese sind aber für den Bebauungsplan nicht planungsrelevant.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung "Hauptbahnhof Umfeld Braunschweig" (Fa. ARGUS Stadt und Verkehr; Sept. 2024) wurde am 20.5.2021 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die Zählung fand während der Covid19-Pandemie statt. Ein Vergleich der ermittelten Spitzenstunden und Tagesverkehrsmengen mit den Zahlen des Verkehrsmodells Braunschweig sowie Knotenpunktströmen aus früheren Erhebungen ergab, dass die aktuellen Verkehrsmengen rd. 20 % unter den Werten lagen, die ohne Pandemieeinfluss ermittelt worden waren. Somit wurde mit der Stadt Braunschweig abgestimmt, die gezählten Verkehrsmengen mit dem Faktor 1,25 hochzurechnen. Danach werden im Bestand folgende durchschnittliche Verkehrsstärken (DTV) zu Grunde gelegt:

- Ottmerstraße: rd. 8.500 Kfz/Tag
- Kurt-Schumacher-Straße: rd. 5.800 - 6.900 Kfz/Tag

- Willy-Brandt-Platz: rd. 21.000 – 21.800 Kfz/Tag
- Berliner Platz: rd. 23.500 - 23.900 Kfz/Tag
- Heinrich-Büssing-Ring: rd. 15.900 Kfz/Tag
- Salzdahlumer Straße: rd. 18.000 Kfz/Tag
- Viewegstraße: rd. 800 Kfz/Tag

Weiterhin wird der Hauptbahnhof von rd. 460 Stadtbahnen am Tag angefahren.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, das auch die Lärmbelastung in der Bestandssituation untersucht hat (s. u.).

Unter den vorgenannten Voraussetzungen zeigt sich, dass im Bestand 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) 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.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

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 könnte sich der Schienenverkehrslärm erhöhen.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

A Rahmenbedingungen/Grundlagen

Es wurden zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan AW 118 zwei schalltechnische Untersuchungen (Teil I: Verkehrslärm auf das Plangebiet, Verkehrslärmänderung in der Nachbarschaft, Neubau von Straßen; Lärmkontor, Sept. 2024 und Teil II: Wesentliche Änderung von Verkehrswegen; Lärmkontor, Aug. 2024) durchgeführt. Dazu wurden die Geräuscheinwirkungen der umliegenden Emissionsquellen auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf die Umgebung als auch auf das Plangebiet selbst, nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionsschutz erfasst und beurteilt sowie Empfehlungen zum Schallschutz erarbeitet.

Es wurden für die geplanten Baugebiete die Gesamt-Verkehrslärmpegel (Straßenverkehr, Schienenverkehr der Stadtbahn und DB AG) ermittelt. Es wurde mit freier Schallausbreitung (ohne Bebauung in den Baugebieten) gerechnet. Das Vorgehen hat eine fachliche Rechtfertigung dadurch, dass planerisch nicht hinreichend bestimmt werden kann, welche bauliche Situation vor Ort jeweils vorherrschen wird, wenn das jeweilige Baufeld hochbaulich fertig gestellt worden ist. Es erfolgten jeweils Berechnungen für EG, 1. OG, 2. OG und das oberste Geschoss.

Die Beurteilung der Geräuschsituation im Plangebiet erfolgte für die geplante Bebauung auf Grundlage der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) in Bezug auf die Entwicklung als Urbane Gebiete (MU), Gewerbegebiete (GE) und Grünflächen mit den maßgeblichen Orientierungswerten (OW) des Beiblattes 1 der DIN 18005.

Orientierungswerte der DIN 18005

Nutzung	Orientierungswert [dB(A)]	
	tags	nachts
Urbane Gebiete	60	50
Gewerbegebiete	65	55
Parkanlagen	55	55

Bei sehr hohen Lärmbelastungen, insbesondere durch Verkehrslärm, ist die Schwelle zu möglichen Gesundheitsgefährdungen (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) ein weiterer wichtiger Orientierungspunkt bei der Prüfung und Abwägung von Maßnahmen zum Schallschutz.

Zur Beurteilung von Bestandsnutzungen wurden weitere Regelwerke (16. BImSchV, VLärmSchR 97) hinzugezogen, die im Rahmen der jeweilig untersuchten Lärmquelle genannt werden.

B Straßenverkehrslärm

Die Ermittlung der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehrslärm erfolgt nach den Vorgaben der RLS-19 („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“) anhand der Angaben zu den einzelnen Streckenbelastungen der umliegenden Straßen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall für das Jahr 2030.

Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrslärmimmissionen wurden in der schalltechnischen Untersuchung die neuen Verläufe der bestehenden Durchgangstraßen und geplanten neuen Straßen aus dem Nutzungsbeispiel übernommen. Die künftigen Kfz-Verkehrsmengen wurden aus der Prognose 2030 der Verkehrsuntersuchung übernommen. Sie berücksichtigen die aus der Umsetzung des Bebauungsplans resultierenden Zusatzverkehre und die Verkehrsverlagerungen in Folge der geplanten Einschränkung der Kurt-Schumacher-Straße für den MIV. Für die Prognose sind insbesondere folgende Straßen relevant:

- Ottmerstraße: rd. 14.900 Kfz/Tag
- Kurt-Schumacher-Straße: rd. 1.100 – 2.200 Kfz/Tag; 400 Busse/Tag
- Willy-Brandt-Platz: rd. 27.1000 – 28.000 Kfz/Tag
- Berliner Platz: rd. 24.500 - 24.800 Kfz/Tag
- Heinrich-Büssing-Ring: rd. 22.800 Kfz/Tag
- Salzdahlumer Straße: rd. 19.100 Kfz/Tag
- Viewegstraße: rd. 1.700 Kfz/Tag
- Planstraße A: 1.000 Kfz/Tag

- Planstraße B: 1.000 Kfz/Tag
- Planstraße C: 100 Kfz/Tag

Für die Viewegstraße und die Planstraßen wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angesetzt, für die sonstigen Straßen 50 km/h.

Betroffen von den Lärmeinwirkungen der Straßen sind alle geplanten Baugebiete, insbesondere aber die Baublöcke entlang des Rings.

C Schienenverkehrslärm

Die Eingangsdaten für die Stadtbahn und die DB AG wurden von der unteren Immissionsschutzbehörde bereitgestellt. Relevant für die Planung sind die durch den Hauptbahnhof verlaufenden Eisenbahnstrecken (1730, 1900, 1901, 1902, 1910, 1911, 1912, 1913).

Betroffen von den Lärmauswirkungen der Eisenbahn sind insbesondere die Baublöcke XV und XVI sowie – geringerem Maße die Baublöcke XII – XIV.

Weiterhin wird das Nahverkehrsterminal am Hauptbahnhof von rd. 460 Stadtbahnen/Tag angefahren. Die geplante Stadtbahnneubaustrecke Salzdahlumer Straße ↔ Heidberg wurde ergänzt. Für sie wurde eine Belegung von rd. 140 Fahrten/Tag angesetzt.

Betroffen von den Lärmauswirkungen der Stadtbahn sind alle geplanten Baugebiete.

D Gesamtverkehrslärm

D-1 Geräuschemissionen, die sich auf die geplante Bebauung auswirken

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen für alle Baufelder schalltechnische Konflikte an. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 60/50 dB(A) tag/nachts werden in allen Baufeldern (außer Baublock IV) überschritten.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (sog. Gesundheitswerte) von 70 dB(A) am Tag wird in den Baublöcken XIV und XV sowie X bis XII erreicht oder überschritten, von 60 dB(A) in der Nacht in den Baublöcken II - VI und VII eingehalten und in allen übrigen Baufeldern überschritten. Die Belastungssituation macht deutlich, dass sehr hohe Anforderungen an die Abwägung und Festsetzung von Maßnahmen zum Schallschutz zu stellen sind.

Für die Parkanlagen einschließlich der dort geplanten Kinderspielplätze und Jugendplätze erfolgten keine schalltechnischen Berechnungen. Ausgehend von den für die angrenzenden Baublöcke ermittelten Beurteilungspegeln ist aber von einer deutlichen Überschreitung des Orientierungswerts für Parkanlagen auszugehen. Nach gegenwärtigem Planungsstand ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans die Errichtung von zwei Kindertagesstätten vorgesehen, und zwar in den Baublöcken I und V (siehe Kapitel 5.8). Gemäß der einschlägigen Literatur und der allgemeinen Verwaltungspraxis sind auch Außenbereiche für Kinder schutzbedürftige Freiflächen. Demzufolge wird im Stadtgebiet Braunschweigs für Außenbereiche von Kindertagesstätten (Außenspielbereich) die Einhaltung des Orientierungswertes der

DIN 18005 für Parkanlagen von 55 dB(A) am Tag auf mindestens der Hälfte des Außenspielbereichs angestrebt. Dies dient unter anderem einer gesunden Sprachentwicklung der Kinder. Ansonsten ist es vertretbar, auf den restlichen Flächen Pegel von bis zu 60 dB(A) zuzulassen (sogenannte Tobe-Zonen). Ein Beurteilungspegel von 62 dB(A) darf auf der Außenspielfläche hingegen nicht überschritten werden, um eine sichere Hörbarkeit im Gefahrenfall zu gewährleisten.

Im Baublock V wird durch die Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen ein Innenhof ausgebildet, in dem der Außenspielbereich hergestellt werden soll. Wegen der schallabschirmenden Wirkung der allseitig um den Innenhof geplanten, geschlossenen Randbebauung kann davon ausgegangen werden, dass im Innenhof im ausreichenden Umfang Bereiche vorhanden sein werden, die die o. g. Anforderungen ohne weitere Maßnahmen erfüllen. Entsprechend besteht hier kein Handlungsbedarf.

Der Außenspielbereich für die im Baublock I geplante Kindertagesstätte soll auf der im Bebauungsplan festgesetzten privaten Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ hergestellt werden. Die Prognoserechnungen für den angrenzenden Baublock I zeigen, dass die Grünfläche erheblich mit Lärm belastet sein wird. Auch wenn die lärmabschirmende Wirkung des im Baublock I geplanten Baukörpers nicht abschließend beurteilt werden kann, so ist in weiten Bereichen der Grünfläche mit Beurteilungspegeln von über 55 dB(A) zu rechnen. Bei Bau der Kindertagesstätte sind daher für die Außenspielflächen entlang der Ottmerstraße voraussichtlich Lärmschutzanlagen (Wände, Wälle) vorzusehen. Da die Lage der Kindertagesstätten im Bebauungsplan nicht festgesetzt wird, erfolgt entsprechend auch keine Festsetzung der Anlagen. Stattdessen soll im Zuge der Konzeptvergabe für das Grundstück (Baublock I mit privater Grünfläche) die Einhaltung der o. g. Anforderungen vertraglich geregelt werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei Erteilung der Betriebserlaubnis nach § 45 SGB VIII für die geplante Kindertagesstätte ein ausreichender Schallschutz für den Außenbereich nachgewiesen werden muss.

D-2 Geräuschimmissionen durch den Neubau und die Änderung von Straßen, die sich auf die bestehende Bebauung auswirken

Bei Umsetzung der Planung ändert sich auch die Lärmbelastung für die Bestandsbebauung. Dies hat mehrere Ursachen:

- durch die Planung induzierte Mehrverkehre,
- Einschränkung der Kurt-Schumacher-Straße für den MIV (infolgedessen der Kfz-Verkehr nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung auf die Verbindung Campestraße - Wolfenbütteler Straße - Heinrich-Büssing-Ring bzw. die Ottmerstraße verlagert wird),
- Herstellung von neuen Straßen im Plangebiet (Planstraßen A - J),
- geänderte Führung der bestehenden Straßen im Plangebiet (Heinrich-Büssing-Ring, der Berliner Platz und der Willy-Brandt-Platz, Salzdahlumer Straße, Kurt-Schumacher-Straße) und
- Schallreflexion von Plangebäuden auf benachbarte Bestandsgebäude (Baublock I).

Dabei unterscheidet die schalltechnische Untersuchung zwischen der Bestandsbebauung, die im Einwirkungsbereich der neuen oder geänderten Straßen liegt (dieses Kapitel) und der sonstigen, hier vollständig außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Bestandsbebauung (s. folgendes Kapitel D-3). Hintergrund der Trennung ist, dass für Verkehrslärmbelastungen auf die Bestandsbebauung, die durch den Neubau

oder die Änderung von Straßen ausgelöst werden, mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) eigenständige fachrechtliche Regelwerke zum Schutz vor Verkehrslärm bestehen, die unabhängig von der Abwägung und den Festsetzungen des Bebauungsplans zu beachten sind.

Die Auswirkungen von Verkehrslärm bei dem geplanten Neubau von Straßen bzw. bei der geplanten wesentlichen Änderung von Bestandsstraßen beschränken sich nicht auf die geplante Bebauung, sondern betreffen auch die Bestandsbebauung. Entsprechend ist gegenüber der bestehenden Bebauung eine Beurteilung gemäß 16. BImSchV vorzunehmen.

Dabei ist gemäß der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) die unmittelbar und mittelbar betroffene Bestandsbebauung zu unterscheiden. Bei der unmittelbar betroffenen Bebauung handelt es sich um die Gebäude, die entlang des betreffenden Bauabschnitts einer Straße liegen und somit direkt von den baulichen Auswirkungen des Straßenneubaus und dessen Verkehrsmenge betroffen sind. Dabei wird auch die Verkehrsmenge des sich anschließenden, nicht baulich veränderten Bereichs dieser Straße, mit in Ansatz gebracht. Für die nahe Bestandsbebauung außerhalb des betreffenden Bauabschnitts, die sogenannte mittelbar betroffene Bebauung, ist hingegen nur die Verkehrsmenge der geplanten Straße (Neubau) maßgeblich. Die Verkehrsmenge des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße, ist außer Acht zu lassen.

Die Beurteilung sowohl für die unmittelbar als auch die mittelbar betroffene Bestandsbebauung erfolgt nach der 16. BImSchV unter Heranziehung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte. Diese betragen

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Nutzung	Immissionsrichtwert [dB(A)]	
	tags	nachts
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
Allgemeine Wohngebiete	59	49
Urbane Gebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

In Bezug auf den Neubau ist die Herstellung der Planstraßen A, B und C relevant. Untersucht wurden die Auswirkungen durch den Erschließungsverkehr auf die bestehende Bebauung westlich und nördlich. Maßgebliche Immissionsorte sind die Gebäude Kurt-Schumacher-Straße 18, Viewegstraße 32, Autorstraße 9, Gertrudenstraße 13 und Berliner Platz 2A. Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts überall eingehalten werden.

Anwendung findet die 16. BImSchV weiterhin bei einer wesentlichen Änderung von Bestandsstraßen infolge eines erheblichen baulichen Eingriffs, d. h., wenn sich der vom zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht, erstmals mindestens 70 dB(A) tags bzw. mindestens 60 dB(A) nachts erreicht oder weiter erhöht wird; letzteres gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Auswirkungen der geplanten Änderung der Straßenführungen auf die Bestandsbebauung im Plangebiet wurde in einem zweiten Teil der Untersuchung geprüft. Die

schalltechnische Prüfung auf wesentliche Änderung erfolgte für die Kurt-Schumacher-Straße, den Ring und die Salzdahlumer Straße einschließlich der dort verlaufenden Straßenbahnlinien. Soweit eine wesentliche Änderung vorlag, wurde weiterhin ermittelt, welche Bestandsnutzungen nach der 16. BImSchV dem Grunde nach einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 24. BImSchV haben.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße/Campestraße/Ottmerstraße (Bertramstraße 36), entlang des Rings (Heinrich-Büssing-Ring 10-15, Heinrich-Büssing-Ring 22-25, Willy-Brandt-Platz 8, 9, 12) und an der Salzdahlumer Straße (Berliner Platz 1) Konflikte zu erwarten sind. Hier kann nach den vorliegenden Berechnungen ein Anspruch auf Maßnahmen zum baulichen Schallschutz nach der 24. BImSchV entstehen.

D-3 Geräuschimmissionen durch planungsbedingte Mehrverkehre, Verkehrsverlagerungen und Schallreflexionen, die sich auf die bestehende Bebauung auswirken

Durch planungsinduzierte Verkehrsverlagerungen und Zusatzverkehre können, ggf. in Verbindung mit zusätzlichen Schallreflexionen durch geplante Gebäude auch ohne den Neubau oder die Änderung von Straßen auf den sich an das Plangebiet anschließenden Bestandsverkehrswegen an den Bestandsbebauungen Lärmerhöhungen auftreten.

Gemäß den Regelungen der 16. BImSchV lässt sich jedoch selbst dann kein Lärmschutzanspruch ableiten, wenn durch verkehrslenkende oder planerische Maßnahmen eine Pegelsteigerung der absoluten Verkehrslärmbelastung um mindestens 3 dB eintritt und Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Für eine Einschätzung der Lärmsituation an einer durch den Zusatzverkehr einer Planung betroffenen Bebauung an bestehenden Straßen können - mangels konkreter Vorschriften - jedoch die Bestimmungen der VLärmSchR 97 („Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“) herangezogen werden. Die dann für die kritischen Immissionsorte zugrunde zulegenden Vergleichswerte, die sogenannten Sanierungsauslöswerte, betragen z. B. für Allgemeine Wohngebiete 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Gleichwohl sind darüber hinaus zur Beurteilung der Lärmsituation an Bestandsstraßen nach der einschlägigen Rechtsprechung die im Verhältnis niedrigeren Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV als „Orientierungswerte“ (nachfolgend IGW*) im Sinne einer Orientierungshilfe in Analogie zu einer Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO (Straßenverkehrsordnung) heranzuziehen.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass, vor allem durch die Verkehrsverlagerung in Folge der Einschränkung der Kurt-Schumacher-Straße für den MIV, es an der Wolfenbütteler Straße, dem Heinrich-Büssing-Ring, der Viwegstraße, der Campestraße und der Kurt-Schumacher-Straße (nördlich der Ottmerstraße) zu Pegelerhöhungen kommt. Nach den Abwägungskriterien sind Schallschutzmaßnahmen an der Wolfenbütteler Straße (südlich der Campestraße) und der Ottmerstraße (zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Willy-Brandt-Platz) zu prüfen. Für die Grundstücke Ottmerstraße 1-7 ist dabei zu berücksichtigen, dass die Schallreflexionen der Plangebäude in Baublock I einen erheblichen Anteil an den prognostizierten Pegelzunahmen haben.

E Gewerbelärm

In den Urbanen Gebieten sind verschiedene gewerbliche Nutzungen zulässig, darunter Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des

Beherbergungsgewerbes. § 6a Abs. 1 Satz 1 BauNVO bestimmt jedoch, dass sie nur zugelassen werden können, wenn sie das Wohnen nicht wesentlich stören. Um unnötige Belästigungen durch Gewerbelärm an den angrenzenden bestehenden Wohngebieten und in den geplanten Urbanen Gebieten zu vermeiden, ist in den Gewerbegebieten nur die Zulässigkeit von nicht wesentlich störenden Betrieben vorgesehen. Somit können sich nur solche gewerblichen Nutzungen niederlassen, deren Emissionen auch in einem Urbanen Gebiet zulässig wären. Bestehende gewerbliche Nutzungen, die geeignet wären, die geplanten Wohnnutzungen wesentlich zu stören, sind im Plangebiet und der Nachbarschaft nicht vorhanden.

Somit sind in Bezug auf die geplanten Urbanen Gebiete und die Bestandsnutzungen in der Nachbarschaft keine Konflikte im Hinblick auf Gewerbelärm zu erwarten.

F Freizeitlärm

Im Osten des Plangebiets ist - als Erweiterung der Parkanlage „Viewegs Garten“ eine öffentliche Grünfläche mit Jugendspielflächen vorgesehen. Der genaue Standort der Jugendspielflächen ist noch nicht bekannt. Durch die vorhandenen Bestandsbäume ist es wahrscheinlich, dass die Errichtung eines lärmintensiven Bolz- oder Streetballplatzes in der Umsetzung schwierig sein wird. Daher ist es zum jetzigen Zeitpunkt wahrscheinlich, dass eher kleinere und somit auch lärmschwächere Einrichtungen wie beispielsweise Calisthenics-Parcours, kleine Multisportflächen, Teqball, Tischtennis, Rasenhandball, Boulderwand- oder -kuben zur Umsetzung kommen.

Da zu erwarten ist, dass

- der Gesamtlärmpegel der Umgebung so hoch ist, dass der Jugendplatz keine relevanten Immissionen dazu beiträgt,
- die nächstgelegenen betroffenen Bebauungen im MK (Bebauungspläne AW 39, AW 41), im MU (dieser Bebauungsplan, Baublöcke I, II, III, V, VI, IX) und im GE (Bebauungspläne AW 107, AW 114) liegen und somit einen relativ geringen Schutzanspruch genießen,
- die Objektplanung noch nicht vorliegt,
- der Baumerhalt oberste Priorität genießt und
- die Versiegelung so gering wie möglich ausfallen soll,

sind die Maßnahmen zum Schutz vor Sport- und Freizeitlärm im Baugenehmigungsverfahren zu klären.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte ist, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen, auf Grundlage der 18. BImSchV "Sportanlagenlärmschutzverordnung" im Rahmen der Objektplanung zu erbringen. Erkennbare Hinweise darauf, dass der Nachweis für die schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld nicht erbracht werden könnte, gibt es nicht.

G Kinderlärm

Kindertagesstätten, Kinderspielplätze u. ä. Einrichtungen im Sinne des § 22 Abs. 1a BImSchG sind im Allgemeinen unter dem Aspekt der „Sozial-Adäquanz“ zu dulden. Da Geräuscheinwirkungen durch Kinder notwendigerweise zum menschlichen Zusammenleben gehören, ist „Kinderlärm“, mehr als Lärm anderer Verursacher, zuzumutbar und i. d. R. hinzunehmen.

Unabhängig davon ist jedoch im Einzelfall sicherzustellen, dass Anwohner nicht über ein annehmbares Maß hinaus in Häufigkeit und Stärke durch Kinderlärm beaufschlagt werden. Dabei darf bei der Beurteilung von Kinderlärm das Maß der Erheblichkeit explizit nicht an Immissionsricht- oder –grenzwerten festgemacht werden.

Kinderspielflächen/Kinderspielplatz

Im Osten des Plangebiets ist - als Erweiterung der Parkanlage „Viewegs Garten“ eine öffentliche Grünfläche mit einem Kinderspielplatz vorgesehen. Ein weiterer Kinderspielplatz ist in der am urbanen Gebiet MU 12 geplanten Grünfläche vorgesehen. Kinderspielplätze sind gemäß § 22 Abs. 1a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immissionsschutzrechtlich als sozialadäquat zu beurteilen; entsprechend ist Kinderlärm im Allgemeinen hinzunehmen. Besondere Gründe, die dieses Toleranzgebot in Frage stellen könnten, liegen nicht vor. Erkennbare Hinweise darauf, dass eine besondere Belastungssituation an den schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld (insbesondere Baublöcke I, II, III, V, VI, IX) vorliegen könnte, gibt es nicht. Zumal die Grünfläche ausreichend groß geschnitten ist, um einen akzeptablen Abstand zwischen der Spielfläche und der geplanten Bebauung herzustellen.

Kindertagesstätten

Gemäß Urteil des OVG Schleswig-Holstein vom 01.02.2019 ist die TA Lärm für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärm - aufgrund des Hol- und Bring-Verkehrs in Zusammenhang mit einer Kindertagesstätte - nicht anwendbar. Vielmehr sind auch diese Immissionen von den Nachbarn regelmäßig hinzunehmen. Derzeit sind für die geplanten Kindertagesstätten, auch aufgrund der kleinen Größe, keine besonderen Gründe erkennbar, dass das auch hier geltende Toleranzgebot in Bezug auf die Bestandsbebauung oder die geplante Bebauung unzumutbarer Weise überschritten wird.

H Weitere Lärmquellen

Weitere Lärmquellen (z. B. Wertstoffsammelstation, Trafostation, Landwirtschaft) sind nicht Gegenstand der Planung.

I Maßgebliche Außenlärmpegel

Um die Geräuschimmissionsbelastung im Plangebiet kenntlich zu machen und den Schutzanforderungen der im Plangebiet liegenden schutzwürdigen Nutzungen (Wohnen) Rechnung zu tragen, wurden im Schallgutachten allgemeingültige Anforderungen an den baulichen Schallschutz in Form von maßgeblichen Außenlärmpegeln gemäß DIN 4109-2:2018-01 („Schallschutz im Hochbau“) ermittelt. Dazu wurden für das Plangebiet die maßgeblichen Außenlärmpegel für die Geschosshöhen EG, 1. OG, 2. OG und oberstes Geschoss bei freier Schallausbreitung ohne bauliche Anlagen schalltechnisch berechnet.

Da im Plangebiet die Geräuschbelastung von mehreren Lärmquellen herrührt, ist die Überlagerung dieser verschiedenen Schallimmissionen zu berücksichtigen. Entsprechend berechnen sich gemäß DIN 4109-2 die resultierenden Außenlärmpegel („Summenpegel“) aus den einzelnen maßgeblichen Außenlärmpegeln – hier: von Straßen- und Schienenverkehr – zzgl. 3 dB(A). Da im Plangebiet aufgrund der Verkehrsgeräusche die Differenz zwischen Tag- und Nachtwert weniger als 10 dB(A) beträgt, erfolgt die Einteilung der Lärmpegelbereiche im vorliegenden Fall für den Verkehrslärm auf Grundlage der um 10 dB(A) erhöhten resultierenden Außenlärmpegel zur Nachtzeit.

Damit ergeben sich im Plangebiet für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden können (Urbane Gebiete) entlang der Kurt-Schumacher-Straße maßgebliche Außenlärmpegel von 65 – 70 dB(A) und entlang des Rings sowie der Ottmerstraße maßgebliche Außenlärmpegel von 70 – 75 dB(A); im straßennahen Bereich auch 75 – 80 dB(A) (Lärmpegelbereich VI).

Für Räume, die nicht überwiegend zum Schlafen genutzt werden können (Gewerbegebiete) beträgt der maßgebliche Außenlärmpegel 70 – 75 dB(A).

J Maßnahmen zum Schallschutz

Aufgrund der Erkenntnisse aus den beiden schalltechnischen Untersuchungen sind zur Gewährleistung der zu berücksichtigenden Schutzansprüche Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzes zu prüfen und werden nach planerischer Abwägung im erforderlichen Umfang geregelt (s. Kap. 5.7.2).

Zu benennen sind hier insbesondere verkehrsorganisatorische Maßnahmen an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Campestraße/Ottmerstraße, die Einschränkung der Kurt-Schumacher-Straße, die Herstellung schallabsorbierender Fassaden an der nördlichen Seite des Baublocks I, die Beibehaltung des Rasengleises bei der Stadtbahn sowie Vorgaben zu Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden (Schalldämmung der Außenbauteile, fensterunabhängige Belüftung oder besondere Fensterkonstruktionen für Schlafräume, Regelungen zur Zulässigkeit von Außenwohnbereichen oder Schutzmaßnahmen an Außenwohnbereichen).

Unter Berücksichtigung der festgesetzten und in Kap. 5.7.2 näher erläuterten Schallschutzmaßnahmen ist davon auszugehen, dass es nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen bei Durchführung der Planung kommen wird. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können als gewährleistet angesehen werden.

K Bauphase

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle, diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (hier Lärmemissionen) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Beim Betrieb einer Baustelle, mit ihren technischen Einrichtungen und einschließlich des Baustellenverkehrs, sind bezüglich Lärm die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ zu beachten. Ein Regelbetrieb der Baustelle ist gemäß AVV-Baulärm nur werktags (Montag bis Samstag) im Zeitraum zwischen 7 Uhr und 20 Uhr (Tagzeit) zulässig. Sollten aus technologischen Gründen Nachtarbeiten im Zeitraum zwischen 20 Uhr und 7 Uhr notwendig werden – z.B. typischerweise Betonagen – so sind diese rechtzeitig bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen.

4.4.1.2 Sonstige Emissionen/Immissionen

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Erschütterungen

Erschütterungen können insbesondere durch den Schienenverkehr (Stadtbahn, DB AG) hervorgerufen werden. Wegen der relativ großen Abstände zwischen den

Trassen und der schutzwürdigen Bebauung sind im Bestand keine Beeinträchtigungen durch Erschütterungen anzunehmen.

Licht

Die Videoleinwände des BraWoParks auf der sog. Toblerone (Berliner Platz 12) können insbesondere in den dunklen Tageszeiten und nachts in der Art auffällig sein, dass sie den Blick anziehen können; eine Blendwirkung liegt jedoch nicht vor. Aufgrund des Abstands zu den Bestandswohnnutzungen, ist eine erhebliche Aufhellung von Aufenthaltsräumen von Wohnungen derzeit nicht gegeben.

Darüber hinaus sind keine weiteren Beeinträchtigungen durch sonstige Emissionen oder Immissionen bekannt.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Es sind keine Änderungen 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 im Rahmen der Objektplanung durch geeignete technische Maßnahmen kompensiert werden.

Licht

Durch die geplante Bebauung rückt künftig schutzbedürftige Wohnnutzung an die Videoleinwände heran. Da die Nutzung der Leinwände dadurch nicht erheblich eingeschränkt werden darf, ist im Falle einer Beeinträchtigung für die geplante schutzbedürftige Bebauung im Rahmen des Selbstschutzes (z. B. durch Gebäudestellung, Raumorientierung, Abdunkelung von Fenstern, etc.) sicherzustellen, dass hier kein Konflikt entsteht.

Darüber hinaus sind auch künftig keine weiteren Beeinträchtigungen durch sonstige Emissionen oder Immissionen zu erwarten.

Bauphase

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle, diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (neben Lärm-, hier insbesondere Staub-, Licht- und Erschütterungsemissionen) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Im Rahmen von Großbaustellen kann es grundsätzlich zu Erschütterungen kommen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand sind ggf. Spundwände in der Bauphase notwendig, so dass neben dem Baustellenverkehr auch die Einlassung der Spundwände Erschütterungen hervorrufen können. Sollte sich im Rahmen der Vorplanung zur Bauphase zeigen, dass mit nicht nur unerheblichen Erschütterungen zu rechnen ist, sind diese - bezogen auf die umliegende Bestandsbebauung - im Vorfeld unter Berücksichtigung der Anforderungen der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) zu ermitteln und zu beurteilen.

Je nach Bauphase und Wetterlage kann es auf der Großbaustelle zu erheblichen Staubemissionen kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, ist ein Staubaufkommen nach dem Stand der Technik zu verhindern. Unvermeidbar auftretende Staubemissionen sind durch die Verwendung der nach dem Stand der Technik entsprechenden Technologien und Geräte auf ein Mindestmaß zu beschränken. Einfache Mittel sind dabei je nach Entstehungsort, das Befeuchten von Staubquellen oder ein Abplanen / Einhausen von staubintensiven Baustellenbereichen.

Je nach Jahreszeit und Wetterlage kann es auf der Großbaustelle zu erheblichen Blendwirkungen durch Baustrahler und Baufahrzeugscheinwerfern kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, sind Beleuchtungseinrichtungen (Strahler) so anzubringen oder so abzudecken, dass eine direkte Einsicht in die Leuchtmittel von der unmittelbar angrenzenden Bebauung nicht möglich ist.

4.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Schutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler

Im Geltungsbereich des B-Plans bestehen keine Natur-/Landschaftsschutzgebiete, geschützter Landschaftsbestandteile, Europäische Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete.

Im Bereich Viewegs Garten befinden sich am östlichen Rand drei Flügelnüsse, (*Pterocarya fraxinifolia*) die nach § 28 BNatSchG als Naturdenkmal geschützt sind (Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Braunschweig vom 19.10.2020, ND BS 48). Zwei der drei Bäume liegen im Geltungsbereich. Das Naturdenkmal wird nachrichtlich übernommen.

Biotoptypen

Nach der durch die Stadt Braunschweig im Jahr 2023 erstellten Biotoptypenkartierung dominieren im Plangebiet mit einem Anteil von rd. 74 % bebaute, vegetationslose Flächen (Codes OFZ, OI, OV). Wertgebend sind mit einem Anteil von rd. 7 % sind die im Geltungsbereich liegenden Teilfläche der insgesamt rd. 6 ha großen 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. Es wurden keine gesetzlich geschützten Biotope erfasst.

Baumbestand

Nach dem Baumkataster der Stadt Braunschweig und einem ergänzenden Feldvergleich wachsen im Plangebiet rd. 510 Bäume, wovon 20 zu einer Ausgleichsmaßnahme gehören (s.u.). Die Baumstandorte befinden sich in erster Linie innerhalb der Parkanlage Viewegs Garten und auf den begrünten Mittelinseln des Rings. Weitere Bäume wurden am nordwestlichen Rand des Berliner Platzes sowie auf der südwestlichen Seite der Kurt-Schumacher-Straße gepflanzt. Auf den Baugrundstücken findet sich nahezu kein Baumbestand.

Im Rahmen von Ortsbegehungen fand durch die Stadt Braunschweig eine visuelle Begutachtung sämtlicher, von der Umsetzung der Planung ggf. betroffener Bäume im Plangebiet hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit statt. Die Bäume, die zum Baumbestand von Viewegs Garten zählen, wurden nur im Bereich der geplanten Eckbebauung im Norden und Süden begutachtet und in die Bewertung einbezogen. Bei den anderen innerhalb des Plangebiets befindlichen Bäumen in Viewegs Garten

wird davon ausgegangen, dass sie von der Planung unberührt und somit erhalten bleiben.

Als Kriterien für die Auswahl der schützens- bzw. erhaltenswerten Bäume wurden das Erscheinungsbild, die Solitärwirkung bzw. die Wirkung im Ensemble, ihre Bedeutung als identitätsstiftendes Element sowie die augenscheinliche Vitalität gewählt.

Der schützens- bzw. erhaltenswerte Baumbestand wurde in zwei Kategorien sowie in eine Zwischenstufe eingeteilt:

- schützenswerte Bäume (herausragende ästhetischen, siedlungsökologischen und ortsbildprägende Wirkung),
- schützenswerte Bäume von etwas geringerem Wert (schützenwert, jedoch mit schwächerem Wuchs),
- erhaltungswürdige Bäume.

Insgesamt wurden 63 Bäume als schützenswert beurteilt, von denen 15 Bäume in die etwas vermindert schützenswerte Kategorie eingestuft wurden. 48 Bäume sind erhaltungswürdig.

20 der Platanen im Straßengrün des Willy-Brandt-Platzes (auf Höhe der Hausnummern 8-9) wurden seinerzeit als Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe durch die Aufhebungssatzung IN 225 „Ritterbrunnen-West“ gepflanzt. Diese Bäume haben sich zwar in den dortigen Baumbestand integriert, können aber anhand des Baumkatas-ters konkret verortet werden.

Tiere

Die Artengruppen Vögel und Fledermäuse wurden im Rahmen einer artenschutz-fachlichen Untersuchung (Planungsgruppe Ökologie und Landschaft, 14.12.2020) systematisch erfasst.

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

Vögel

Die Vogelgemeinschaft ist durch weit verbreitete, an die Nähe menschlicher Sied-lungen angepasste Arten geprägt. An besondere Lebensräume angepasste Arten kommen nicht vor. Im Geltungsbereich 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 Plan-gebiet nachgewiesen. Er brütet vermutlich am Hochhaus Berliner Platz 2B außer-halb des Geltungsbereichs. Der als Brutvogel nachgewiesene Star ist nach den Ro-ten Listen (RL) Niedersachsens und Deutschlands gefährdet.

Für das Untersuchungsgebiet ergibt sich insgesamt eine geringe Bedeutung als Le-bensraum 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 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützt.

Teile des Plangebiets dienen als Jagdgebiet oder Verbindungsstrukturen und Flug-korridore. Das betrifft besonders die Zwergfledermaus, die an vielen Stellen des Un-tersuchungsgebiets regelmäßig im Transferflug angetroffen wurde und einigen Stel-len auch jagte. Hinweise auf Baumquartiere oder Gebäudequartiere innerhalb des

Untersuchungsgebiets gibt es nicht. Insgesamt ist das Plangebiet, aufgrund des Vorkommens einer jagenden Breitflügelfledermaus, als Jagdgebiet von mittlerer Bedeutung einzustufen. 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 Verkehrsinseln des Rings und die im Bereich der Baublöcke I und IX sowie der Planstraße E liegenden Teilflächen der Parkanlage Viewegs Garten werden bei Umsetzung der Planung überbaut. Im Gegenzug wird die Parkanlage entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Rings erweitert und drei neue kleine Parkanlagen angelegt.

In den Baugebieten sind die nicht überbauten Grundstücksflächen auf Grundlage eines qualifizierten Freiflächenplans gärtnerisch als Vegetationsfläche anzulegen, wovon 40 % der Vegetationsflächen mit Sträuchern oder Stauden anzulegen sind. Die Anlage geschotterter Gartenflächen und Kunstrasenflächen ist grundsätzlich nicht zulässig.

Weiterhin werden Regelungen zur Gebäudebegrünung getroffen. Die Dachflächen von oberirdischen Gebäudeteilen sind zu 70 % extensiv, Gebäuderücksprünge in den obersten Geschossen zu mindestens 20 % intensiv zu begrünen. Dachflächen von Tiefgaragen sind von einer Anrechnung auf die zulässige Grundfläche ausgenommen, soweit sie intensiv begrünt werden.

Den Straßen zugewandte Außenwandflächen sind zu mindestens 10 %, von den Straßen abgewandte Außenwandflächen sind zu mindestens 20 % zu begrünen. Ausnahmsweise und nach Vorlage eines Nachweises im Rahmen des Bauantrags, dass die Fassadenbegrünung aus objektiven Gründen nicht hergestellt werden kann, kann je 20 m² auf den straßenzugewandten Fassadenflächen nicht herstellbare Fassadenbegrünung im jeweiligen Innenhof ein Laubbaum oder 10 m² Sträucher gepflanzt oder der Anteil der Fassadenbegrünung auf der straßenabgewandten Seite entsprechend erhöht werden.

Baumbestand

Von den rd. 510 Bestandsbäumen im Plangebiet werden nach dem Nutzungsbeispiel rd. 250 Bestandsbäume erhalten; entsprechend ist zur Umsetzung der Planung voraussichtlich die Fällung von rd. 260 Bäumen erforderlich.

Zum Ausgleich sieht das Nutzungsbeispiel insgesamt die Neupflanzung von rd. 380 Bäumen vor. Unter Berücksichtigung der erhaltenen Bestandsbäume erhöht sich der Baumbestand (Erhaltung und Neupflanzungen) mit Umsetzung der Planung somit auf rd. 630 Bäume. Davon sollen rd. 310 Bäume in den künftigen öffentlichen Verkehrsflächen, rd. 200 Bäume in den öffentlichen Grünflächen, rd. 70 Bäume auf den Bahnflächen und rd. 50 Bäume in den Baugebieten stehen. Der mit der Umsetzung der Planung einhergehende Verlust von Baumstandorten kann durch die Neupflanzungen kompensiert werden.

Der Erhalt bzw. die Pflanzung von Bäumen wird in Teilen durch den Bebauungsplan festgesetzt. Er regelt, dass die Straßenverkehrsflächen mit insgesamt 207 neuen Bäumen bepflanzt werden müssen. In den Baugebieten werden 34 Baumpflanzungen festgesetzt. Erhaltene Bäume können auf diese Zahlen jeweils angerechnet werden.

Durch die neue Straßenführung ist auch ein Eingriff in die Ausgleichspflanzung erforderlich; 10 der rd. 260 Fällungen werden Ausgleichspflanzungen betreffen. Die restlichen 10 Platanen der Ausgleichspflanzung bleiben erhalten. Sie befinden sich auch bei Umsetzung des Bebauungsplans weiterhin auf Flächen der Stadt Braunschweig. Über das Nutzungsbeispiel ist nachgewiesen, dass Bäume bei Umsetzung der geänderten Straßenführung erhalten bleiben. Die im Zuge des Verfahrens zur Aufhebung des Bebauungsplans IN 225 abgegebene Selbstverpflichtungserklärung hat für die verbleibenden Bäume weiterhin Bestand.

Zum Ausgleich für die entfallenden Ausgleichspflanzungen regelt der Bebauungsplan, dass, westlich angrenzend an die Gleistrasse, zusätzlich zu den 207 Bäumen, 20 weitere Platanen zu pflanzen sind.

Tiere

Mit der 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. Zur Förderung von gebäudebrütenden Vogelarten und Fledermäusen setzt der Bebauungsplan fest, dass Nist- und Ruhestätten im Bereich der Gebäude durch geeignete Bauweise in die Konstruktion zu integrieren oder als künstliche Nisthilfen anzubringen sind. In den Baugebieten sind pro Grundstück mindestens 5 Nist- und Ruhestätten anzubringen, die für mindestens eine der im Bestand vorkommenden Arten aus jeder Tiergruppe (Vögel und Fledermäuse) geeignet sind.

Die Schaffung von Habitaten wird zudem durch die Verpflichtung zur Pflanzung von Bäumen und zur Gebäudebegrünung unterstützt. Zudem werden durch die Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten neue Lebensräume geschaffen.

Zur Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Anforderungen an den besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG benennt der Fachbeitrag verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung. Diese umfassen die Durchführung von Gehölzrodungen und Baumfällungen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar (entsprechend § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG), die Überprüfung von Bäumen vor Fällung auf Fledermausquartiere, den Abriss von Gebäuden nur außerhalb der Brutzeit von Vögeln, die Beseitigung von Brutplätzen des Stars nur nach vorheriger Kontrolle oder in der Zeit vom 1. September bis 1. März sowie die Überprüfung von Gebäuden auf Fledermausquartiere vor Abriss. Weiterhin sind 12 Nisthilfen für Stare anzubringen. Der Fachbeitrag kommt zu dem Schluss, dass Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbote nicht drohen, wenn diese Maßnahmen umgesetzt werden.

4.4.3 Fläche

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Das Plangebiet wird vollständig durch Verkehrsflächen (Bahnanlagen, Straßen) und Siedlungsflächen (Baugebiete, Grünflächen) eingenommen.

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 genutzte 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 Plangebiet sind durch Gebäude und Verkehrsflächen weitgehend versiegelt und stark anthropogen überprägt. Daneben bestehen einzelne Grünflächen, deren Oberböden anthropogen stark überprägt sind. 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 Auffüllungen unterschiedlicher Stärke vor. Zur Tiefe folgen eiszeitliche Sande, örtlich Kiese, mit lokalen Schluff-Einlagerungen. Die Stärke der Sande und Kiese ist sehr wechselhaft und nimmt innerhalb des Gebietes nach Osten und nach Norden generell zu (Bereich Hauptbahnhof und Willy-Brandt-Platz).

Der tiefere Untergrund wird von Ton der Kreide-Formation aufgebaut. Im Bereich von 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.

Die Sande und Kiese bilden bei größerer Stärke einen Porengrundwasserleiter mit zusammenhängendem, freiem Grundwasserspiegel.

Nach dem vorhandenen Versickerungsgutachten (Ingenieurbüro BGA GbR, 27.09.2024) ist eine planmäßige technische Versickerung von Niederschlagswasser in den eiszeitlichen Sanden und Kiesen vor allem im Bereich Hauptbahnhof und Willy-Brandt-Platz möglich. Im Bereich Kurt-Schumacher-Straße und Berliner Platz ist eine Versickerung nur teilweise, in den Bereichen mit Kreide Ton-Hochlagen gar nicht möglich.

Bodenverunreinigungen und Kampfmittel

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich drei Altlastenverdachtsflächen (ALVF):

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

Bei den orientierenden Altlastenuntersuchungen konnte der Altlastenverdacht für die ALVF SO 182 und SW 188 nicht bestätigt werden. Dort vereinzelt vorgefundene Belastungen sind nach gutachterlicher Einschätzung typisch für innerstädtische Aufschüttungen und nicht als Hinweis auf eine schädliche Bodenveränderung i. S. d. BBodSchG zu werten.

Bei der ALVF CH 163 wurden hingegen in der Bodenluft geringe Konzentrationen an BTEX-Aromaten nachgewiesen. Die gemessenen Konzentrationen stellen einen Hinweis auf den Einsatz von aromatischen und ggf. auch kurzkettigen aliphatischen Kohlenwasserstoffen zu Reinigungszwecken und einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden und die Bodenluft dar. Der Altlastenverdacht hat sich daher für diesen Altstandort erhärtet. Hier ist nach Abbruch der vorhandenen Bebauung eine Detailuntersuchung durchzuführen. Erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse kann entschieden werden, ob die beabsichtigte Nutzung ohne weiteres möglich ist.

Der Oberboden im Plangebiet weist nach den Ergebnissen der orientierenden Untersuchung nur leicht erhöhte Konzentrationen an diversen Metallen und lokal an

PAK auf. Die Prüfwerte der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden – Mensch werden aber selbst für die sensibelste Nutzung als Kinderspielflächen eingehalten. Die beabsichtigte Nutzung ist somit möglich.

Für die Aufschüttungen ergibt sich aufgrund der Belastung mit diversen Metallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) eine Zuordnung zu den Einbauklassen Z 1 und Z 2 der LAGA M20. Analysen nach Ersatzbaustoffverordnung liegen nicht vor.

Die natürlichen Sande sind im Großen und Ganzen unbelastet (Einbauklasse Z 0). Nur lokal wurde eine geringfügig erhöhte Nickel-Konzentration gemessen (Z 1). Die Schluff-Einlagerungen weisen keine Schadstoffbelastungen auf. Der Kreide-Ton enthält keine Schadstoffe im eigentlichen Sinne, sondern lediglich geogen bedingt erhöhte, schwankende Sulfatkonzentrationen (Z0 bis Z2).

Im östlichen Bereich des Plangebietes (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 Planbereich befinden sich Grundwassermessstellen. Sie müssen erhalten und zugänglich bleiben. In Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde des FB Umwelt der Stadt Braunschweig und auf Kosten des Antragstellers ist die Verlegung einzelner Messstellen möglich.

Das Plangebiet ist kampfmittelverdächtig. Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert. Bei Erdarbeiten besteht ein Risiko, auf Kampfmittel zu stoßen.

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

Bodenaufbau und Versiegelung

Durch die aktuellen Planungen nimmt die Versiegelung des Areals nur in geringem Umfang weiter zu. Die natürlichen Bodenfunktionen bleiben bereichsweise erhalten oder werden an anderer Stelle neu entwickelt. Die vorliegenden Planungen führen zu einer Nachverdichtung bei annähernd gleichbleibendem Versiegelungsgrad. Eingriffe in den Boden können hierdurch an anderer Stelle vermieden werden. Insofern sind die Planungen aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes zu befürworten.

Bodenverunreinigungen und Kampfmittel

Dem erhärteten Altlastenverdacht bei der ALVF CH 163 soll bei einer Neubebauung des Geländes - ggf. im Rahmen einer Detailuntersuchung - nachgegangen werden. Die Altlastenverdachtsfläche ist im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Die ansonsten im Oberboden und der Auffüllung vorhandenen Bodenverunreinigungen sind baubegleitend gemäß den boden- und abfallrechtlichen Bestimmungen zu behandeln.

Das Plangebiet ist kampfmittelverdächtig. Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert. Aus Sicherheitsgründen sind vor Beginn bzw. während der Erdarbeiten Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen. Auf die DIN 18323 wird hingewiesen.

Abfälle

Abfallrechtliche Belange sind von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen. Bei Erdbewegungsmaßnahmen, insbesondere im Bereich der altlastenverdächtigen Flächen, fällt ggf. verunreinigter Boden an, der als Abfall entsorgt werden muss. Dieser Abfall sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

4.4.5 Wasser

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Im Plangebiet 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 Bauplanungsgebietes planmäßig (i. S. d. DWA-Arbeitsblattes A 138-1) versickert werden. Im westlichen Teil des Bauplanungsgebietes muss aufgrund der geringen Stärke des Sandes und dem darunter anstehenden, sehr schwach wasserdurchlässigen Ton der Kreide mit Stauwasserbildungen gerechnet werden. Örtlich steht der Kreidetton weniger als 1 m tief unter der Geländeoberfläche an. Dort ist eine planmäßige technische Versickerung nicht möglich.

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

Nach der Starkregengefahrenkarte der Stadt Braunschweig besteht jedoch die Gefahr, dass sich bei Starkregen im Kreuzungsbereich Ring / Kurt-Schumacher-Straße oberflächlich abfließendes Regenwasser sammelt. Starkregeneignisse der vergangenen Jahre bestätigen die Simulationsergebnisse. Vor diesem Hintergrund wurde ein Starkregenkonzept (HGN GmbH, 04.04.2025) als Fachbeitrag zum Bebauungsplan erstellt. Für die Simulation des Ist-Zustands (Bestandsfall) wurde das Oberflächenabflussmodell verwendet, welches bereits bei der Erstellung der stadtweiten Starkregengefahrenkarten verwendet wurde. Die Bestandgebäude wurden

mit ihrer gesamten Grundfläche als Strömungshindernisse modelliert. Luftgeschosse, Durchgänge etc. wurden nicht berücksichtigt.

Als Bemessungsereignis diente ein Starkregen mit einem Starkregenindex (SRI) von 7 (abflusswirksame Niederschlagsmenge 32,5 l/m²*h). Ein be- oder entlastender Einfluss der Kanalisation war nicht Gegenstand der Simulation. Gebäude-Dachflächen wurden jedoch nicht mit beregnet, um einer Überschätzung der ermittelten Wassertiefen vorzubeugen.

Entsprechend der stadtweiten Starkregengefahrenkarte zeigt die Simulation, dass im Falle des Bemessungsregens der Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße / Ringstellenweise über 50 cm tief überflutet werden kann. Betroffen sind weitestgehend Verkehrsflächen; in Randbereichen auch die Grünanlage Viewegs Garten und das Grundstück Berliner Platz 3 (Achat Hotel).

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, sowohl das auf den Verkehrs- und Grünflächen als auch das in den Baugebieten anfallende Regenwasser soweit wie möglich lokal zurückzuhalten, zu verdunsten und zu versickern. Damit kann der Wasserhaushalt natürlichen Verhältnissen angenähert und die Grundwasserneubildung verbessert werden. Dazu setzt der Bebauungsplan fest, dass in den Baugebieten das anfallende Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken zu sammeln, zu verdunsten und/oder zu versickern ist. Eine Einleitung in die Kanalisation ist nur zulässig, wenn eine vollständige Bewirtschaftung auf dem Grundstück aufgrund objektiver Rahmenbedingungen nicht umsetzbar ist. Zur Vermeidung von Überlastungen der Kanalisation wird weiterhin festgesetzt, dass die Einleitung maximal mit einer Abflussspende von 2 l/s pro Hektar Grundstücksfläche erfolgen darf. In Bezug auf die Verkehrs- und Grünflächen werden im Nutzungsbeispiel die für die Entwässerung dieser Flächen geplanten Retentions- und Versickerungsanlagen dargestellt.

Im Rahmen des Starkregenkonzepts wurde auch die Gefahr von Überflutungen bei Starkregen im Planfall untersucht. Das dafür verwendete Simulationsmodell basiert für den Geltungsbereich des Bebauungsplans auf einer reduzierten Version des Nutzungsbeispiels. Für die an den Geltungsbereich angrenzenden Flächen wurden (wie im Bestandsfall) die Daten der stadtweiten Starkregenanalyse zu Grunde gelegt. Durch die Verschneidung der beiden Datenquellen ergeben sich entlang der Geltungsbereichsgrenze bereichsweise (in der Simulation das Regenwasser stauende) Höhenversprünge, die in der Örtlichkeit nicht bestehen. Wie im Bestandsfall wurden Luftgeschosse, Durchgänge etc. sowie der Einfluss der Kanalnetzes und anderer Anlagen zur Regenwasserbewirtschaftung nicht direkt berücksichtigt.

Im Vergleich der beiden Simulationen zeigt sich, dass die an den Geltungsbereich 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 (Achat Hotel, Iduna-Hochhäuser) ist keine verstärkte Betroffenheit durch Starkregen zu erwarten.

Die Simulationen zeigen weiterhin, dass der überwiegende Anteil der geplanten Neubauten eine hohe, teilweise eine sehr hohe Starkregengefährdung aufweist. Betroffen sind insbesondere die um den Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße / Ring geplanten Neubauten (Urbane Gebiete MU 7, 8 und 11). Dort beträgt die ermittelte maximale Wassertiefe bei einem SRI 7-Starkregenereignis bis zu ca. 60 cm. Dabei ist immer zu berücksichtigen, dass die Ergebnisse aufgrund der Planung und der herangezogenen Methodik lediglich der ersten Orientierung dienen können. Deutlich wird jedoch, dass ohne weitere Anpassungsmaßnahmen zum Schutz vor Starkregen Sach- und Personenschäden im Bereich der geplanten Neubauten nicht ausgeschlossen werden können. Tiefgaragen und/oder Keller sind im Sinne der Starkregengefährdung als kritisch einzustufen und bedürften besondere Anpassungsmaßnahmen.

Zur Minderung der Gefahren bei Starkregen werden verschiedene gebietsabhängige Maßnahme zur Reduzierung der Zuflussmengen getroffen:

- Regelungen zur Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser auf den Baugrundstücken im Einzugsgebiet gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans.
- Teilweise Rückhaltung und Versickerung des auf den Verkehrs- und Grünflächen im Einzugsgebiet anfallenden Niederschlagswassers in Tiefbeeten gemäß Nutzungsbeispiel. Durch die Einplanung eines Freibordes kann hier weiteres Retentionsvolumen geschaffen werden. Dieses Volumen (oberhalb der berechneten Einstauhöhe beim Bemessungsregenereignis) kann zur Speicherung von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen genutzt werden. Allerdings wird dieser Effekt durch die Planung von Baumstandorten in den Tiefbeeten stark vermindert.
- Schaffung von geeigneten Geländemodellierungen und Starkregen-Notabflussbahnen, um die Gefährdung am Tiefpunkt zu reduzieren. Denkbar sind hier zum Beispiel entsprechende Maßnahmen in den Flächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platz, die derzeit versiegelt sind und zukünftig als Grünflächen an Viewegs Garten geplant sind. Durch eine entsprechend tiefere, muldenförmige Oberflächengestaltung können die Fließwege insbesondere von der Kreuzung Ottmerstraße/Schillstraße umgeleitet und Wassermengen abgefangen und gesammelt werden.
- Nicht mehr benötigten Kanalstränge in der Kurt-Schumacher-Straße und dem Willy-Brandt-Platz West sollen als kleinere Retentionsräume umgenutzt werden.

Die Maßnahmen werden voraussichtlich nicht ausreichen, Überschwemmungen der neuen Baugebiete bei Starkregen vollständig zu vermeiden. Daher sind bei der Planung von baulichen Anlagen im Sinne des Eigenschutzes weitere Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Folgende Strategien können verfolgt werden:

- Ausweichen der Gebäude im Sinne eines Aufständerns kritischer Gebäudeteile, Verzicht auf Unterkellerung oder Umverlegung einzelner Gebäude(teile).
- Ein Nachgeben der Gebäudehülle und damit einhergehend eine gezielte Flutung der Gebäude bei gleichzeitigem Schutz der technischen Gebäudeausrüstung (TGA).
- Widerstehen der Gebäude durch geeignete Schutzeinrichtungen (wasserdichte Wände und Decken, Barriersysteme und Rückstausicherungen an Gebäudeöffnungen).

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 überlagern 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 bei austauscharmen Wetterlagen 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 im Plangebiet keine Kaltluftleitbahnen 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 von einem vergleichsweise hohen Strom- und Wärmebedarf sowie verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG) gekennzeichnet.

Die hohen THG, 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 (39. BImSchV) zum Bundes-Immissionsschutzgesetz 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 THG-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 THG-Bilanz besitzen. Die Wirkung dieser Prozesse lassen sich nur bedingt auf die Quartiersebene herunterbrechen.

Luftschadstoffe

Durch den Rückgang von Feuerungsanlagen in Gebäuden in Folge der Dekarbonisierung der Wärmeversorgung, Verbesserungen 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

Um die Auswirkungen des Bebauungsplans auf das Stadtklima fachlich zu prüfen und ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen, wurde ein klimaökologisches Gutachten (GEO-NET, 12.9.2024) erarbeitet.

Die stadtklimatische Modellierung ergab, 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 der Bebauungsplan 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 Nordspitze 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 Tage zu rechnen. Dem gegenüber steht ein Gewinn an Grünstrukturen im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße und des dort geplanten Dreiecksplatzes, die deutliche Temperaturreduzierungen durch stärkere Auskühlung in der Nacht und zusätzliche Verschattung am Tag bewirken. Dadurch stellen sich diese grünen Teilflächen des Plangebietes ebenfalls als kühle Aufenthaltsorte an heißen Tagen dar. Deutlich positiv macht sich auch die Gestaltung grüner Innenhöfe mit relativ geringen Nachttemperaturen und niedriger Wärmebelastung am Tag bemerkbar.

Die bodennahen nächtlichen Windströmungen werden durch die geplanten, teilweise zusätzlichen Baustrukturen verändert und zeigen zum Teil deutliche Kanalisierungseffekte in den entstehenden Gebäudezwischenräumen, die lokal insbesondere im Bereich des Berliner Platzes die nächtliche Durchlüftung erhöhen können. Allerdings ist durch die auch künftig hohe Versiegelung weiterhin eine erhöhte Nachttemperatur zu erwarten. In diesem Zusammenhang lässt sich erneut der geplante Dreiecksplatz hervorheben, der die lokale Kaltluftproduktion erhöht und ein Einströmen von kühler Luft aus der Parkanlage Viewegs Garten in Richtung der Baugebiete westlich der Viewegstraße ermöglicht, was zusätzlich durch eine Öffnung der geplanten Straßenzüge parallel zur Strömungsrichtung im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße unterstützt wird. Im Bereich der Südspitze des Vieweg Gartens und auf den Verkehrsflächen eingangs des Heinrich-Büsing-Rings kommt es zu den größten Abnahmen der nächtlichen Kaltluftflüssen, was im erstgenannten Fall auf die Umwandlung der Grün- und Freiflächen zu Gebäudestrukturen, bzw. auf

einen verringerten Zustrom von kühler Luft am Heinrich-Büsing-Ring zurückzuführen ist.

Die umgebenden Siedlungsgebiete außerhalb des Plangebietes weisen keine signifikante Erhöhung der nächtlichen Lufttemperaturen oder der Wärmebelastung am Tag als Folge des Bebauungsplans 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.

Die Festsetzungen zu Dach- und Fassadenbegrünung sind im vorliegenden Gutachten nicht berücksichtigt worden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich, je nach Ausgestaltung der Begrünung, insbesondere auf das Gebäudeinnenraumklima, aber auch auf die Aufenthaltsqualität in Außenbereichen auf und am Gebäude, sowie die Wärmebelastung im direkten Umfeld der geplanten Gebäude positive Einflüsse ergeben werden.

Im klimaökologischen Gutachten werden diverse Planungshinweise gegeben. Sie wurden teilweise berücksichtigt (Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX, um den Zufluss von kühlen Luftströmungen aus der Parkanlage Viewegs Garten auf die stark versiegelten Flächen des Bahnhofsvorplatzes zu verbessern; Pflanzung von Bäumen; Begrünung der Innenhöfe; Gebäudebegrünung), teilweise sollen sie in den weiteren Planungsprozess einfließen (Herstellung von Wasserflächen (Brunnenanlage, Wasserspielplatz), Hinweise zur Gestaltung der Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten).

Klimaschutz

Bei Abriss des Atrium Bummel Centers samt der untergelagerten Tiefgarage wird die zur Errichtung eingesetzte Energie (graue Energie) verlorengehen. 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 und kann daher im Rahmen der Umweltprüfung nicht quantifiziert werden.

Der Bebauungsplan leistet einen Beitrag zur Minderung der CO₂-Emissionen, indem er eine verdichtet kompakte Bauweise ermöglicht und die Herstellung von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen festsetzt. Weiterhin trägt die zentrale Lage und sehr gute zum Großteil bereits vorhandene Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV und den Regionalverkehr dazu bei, Verkehre zu vermeiden bzw. auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern.

Luftschadstoffe

Die Änderungen an den Straßen des Rings und die zukünftig eingeschränkte Nutzung der Kurt-Schumacher-Straße für den MIV 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 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 Geltungsbereichs ist durch bebaute Fläche und Verkehrsflächen geprägt. Dem gegenüber steht der Park Viewegs Garten, dessen Randbereiche im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen. Innerhalb der Verkehrsflächen sind z. T. größere Bereiche mit Straßenbegleitgrün vorhanden. Der durch weitläufige Verkehrsflächen akzentuierte, markante Bahnhof und die drei Hochhäuser besitzen in visueller Hinsicht deutlich raumprägenden Charakter. Der von Straßen und motorisiertem Individualverkehr dominierte Raum entspricht nicht mehr den heutigen Vorstellungen von einem zeitgemäßen, den Menschen zum Maßstab nehmenden Ortsbild.

Insbesondere die Verkehrsinseln am Berliner Platz und am Willy-Brandt-Platz weisen einen auffallenden Baumbestand mit z. T. prächtigen solitären Altbäumen (vorwiegend Platanen) auf. Im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße/Willy-Brandt-Platz/Berliner Platz sind die Beete in den Verkehrsinseln mit großzügig angelegten attraktiven Staudenpflanzungen gestaltet. Dagegen stellen sich im Bereich der I-duna Hochhäuser und der Ladenzeile die hier vorhandenen Zierbeete als eher ungestaltet und nicht fachgerecht gepflegt dar. Zwischen den Zufahrten zu den Stellplätzen zwischen Hauptbahnhof und Postgebäude/Hotel wirkt die in einer Grünfläche aufgestellte alte Dampflokomotive als identitätsstiftendes Element. Die Stellplätze werden von acht Baumreihen mit hochstämmigen Eichenbäumen beschattet und eingegrünt. Ein weiteres freiräumliches Merkmal innerhalb des Geltungsbereichs stellt der mit einem Kreis Säuleneichen bewachsene grüne Hügel am Fernbusbahnhof dar. Die Gleisanlagen südlich der Bahngelände sind optisch von dem dichten Gehölzbewuchs des Bahndamms vollständig verdeckt.

Freiraumbezogene Erholung

Die rd. 6 ha große Parkanlage Viewegs Garten sichert die Versorgung der Nachbarschaft mit Grünflächen. 1,2 ha der Anlage liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Auch wenn durch die Belastung mit Verkehrslärm gewisse Beeinträchtigungen hinsichtlich der Nutzbarkeit bestehen, ist die Versorgungslage im Bestand insgesamt als gut zu bewerten. Die Erreichbarkeit von Viewegs Garten wird durch die dicht bewachsene, relativ steile und hohe Hangkante entlang der Kurt-Schumacher-Straße erschwert. Diese Seite von Viewegs Garten wirkt auf den Erholungssuchenden abgewandt und als Barriere für die Zugänglichkeit in die Parkanlage. Im nördlichen Bereich des Parks befindet sich ein Kinderspielplatz. Das Versorgungsangebot an Kinder- und Jugendspielflächen gilt in dem von der Planung betroffenen Spielplatzbezirk als defizitär.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Orts- und Landschaftsbild

Die in den Verkehrsinseln am Berliner Platz und am Willy-Brandt-Platz vor ca. 20 Jahren gepflanzten Bäume werden sich zu stattlichen großkronigen Bäumen entwickeln, die den Verkehrsraum stärker beschatten und eingrünen würden.

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 trägt. Positiv wirkt sich die Vergrößerung des Parks Viewegs Garten, die Baumanpflanzungen und die begrüneten Versickerungsflächen in den Straßenräumen sowie die festgesetzte umfänglich vorzunehmende Fassaden- und Dachbegrünung an den Neubauten auf das Stadtbild aus.

Freiraumbezogene Erholung

Bei Umsetzung der Planung wird die Parkanlage Viewegs Garten in der Summe um eine Fläche von rd. 0,6 ha erweitert, wobei 0,1 ha im Bereich des Baublocks I künftig einer privaten Nutzung als Freifläche eines Kindergartens vorbehalten bleiben. Zusätzlich werden mit dem Dreieckspark an der Kurt-Schumacher-Straße und zwei "Pocket Parks" am Ring Parkanlagen mit einer Größe von 0,2 ha neu hergestellt. Dieser Zuwachs dient auch dazu, die Bedarfe der neuen Bewohner des Quartiers zu decken.

In die neuen Parkanlagen sollen mehrere Spielflächen für Kinder und Jugendliche integriert werden.

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. Sonstige Sachgüter sind insbesondere die Gebäude im Plangebiet.

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. Bei den sonstigen Sachgütern wird nach aktuellem Planungsstand das Atrium Bummel Center samt der untergelagerten Tiefgarage abgerissen. Das Achat Hotel kann nach den Festsetzungen des Bebauungsplans erhalten werden.

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 bei 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 Plangebieten

In der relevanten Nachbarschaft zum Geltungsbereich dieses Bebauungsplans 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.
- Erhalt von rd. 250 Bestandsbäumen – einschließlich 10 Platanen der bestehenden Ausgleichsmaßnahme (Grundlage Nutzungsbeispiel). Der Kronentraufbereich zuzüglich 1,50 m der erhaltenen Bäume ist auf Dauer vor Überbauung, Versiegelung und Verdichtung freizuhalten. Während der Durchführung von Erd- und Baumaßnahmen sind die Bäume einschließlich ihres Wurzelraums gem. DIN 18920 zu sichern. In Bereichen, in denen die Bauarbeiten bis unmittelbar an den Wurzel- und/oder Kronenbereich der Bäume heranreichen, sind vor Beginn der Bauarbeiten einzelfallbezogene Baumschutzmaßnahmen in Abstimmung mit einer Fachperson (z.B. ökologische Baubegleitung oder Baumsachverständiger) festzulegen (Grundlage Hinweis C.4).
- Soweit technisch möglich und finanziell zumutbar, örtliche Sammlung, Verdunstung und Versickerung des in den Baugebieten anfallenden Regenwassers. Gedrosselte Ableitung des Niederschlagswassers, das objektiv nicht lokal bewirtschaftet werden kann.
- Schutz vor Überschwemmungen bei Starkregen durch bauliche Schutzmaßnahmen an Gebäudeeingängen, Kellern und Tiefgaragen vor eindringendem Niederschlags- und Oberflächenwasser (Grundlage Hinweis C.3).
- Rückhaltung von Starkregen durch Schaffung von geeigneten Geländemodellierungen und Starkregen-Notabflussbahnen, z. B. entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes (Grundlage Entwässerungskonzept).
- Rückhaltung von Starkregen durch die Nutzung künftig nicht mehr benötigten Kanalstränge als Retentionsräume (Grundlage Entwässerungskonzept).
- Herstellung von Anlagen zur Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (begrünte Mulden und Tiefbeete), das auf den Straßenverkehrsflächen und den Grünflächen anfällt (Grundlage Nutzungsbeispiel).
- Zur Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Anforderungen an den besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG sind Gehölzrodungen und Baumfällungen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar (entsprechend § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG) durchzuführen, Bäumen vor Fällung auf Fledermausquartiere zu untersuchen, Gebäuden nur außerhalb der Brutzeit von Vögeln abzureißen, Brutplätzen des Stars nur nach vorheriger Kontrolle oder in der Zeit vom 1. September bis 1. März zu beseitigen sowie Gebäuden auf

Fledermausquartiere vor Abriss auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu überprüfen (Grundlage artenschutzrechtlicher Fachbeitrag).

4.5.2 Maßnahmen zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, Anwendung der Eingriffsregelung (§ 1 a Abs. 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 Abs. 1 BNatSchG i. v. m. § 1a Abs. 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 den Ausgleich gleichgestellt.

In Kap. 4.5.1 werden die im Rahmen der Planung vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen beschrieben; sie wurden bei der Ermittlung des Eingriffsumfanges berücksichtigt. Im Folgenden werden die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen beschrieben. Es handelt sich ausschließlich um Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs. Sie sind nach dem Ergebnis der Eingriffsbilanzierung geeignet und ausreichend, die in Folge des Eingriffs zerstörten oder erheblich beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts (durch die Überbauung von bisher unversiegelten Flächen, Baumfällungen etc.) gleichartig oder gleichwertig wiederherstellen. Insgesamt bewirken die festgesetzten Maßnahmen nach der Bilanzierung sogar einen leichten Kompensationsüberschuss. Ursache und Rechtfertigung dieses Überschusses liegt darin, dass die Maßnahmen nicht nur zur Berücksichtigung der Eingriffsregelung festgesetzt wurden, sondern auch aus Gründen einer nachhaltigen klimaangepassten Stadtentwicklung und der Gestaltung des Ortsbilds erforderlich sind.

- Pflanzung von 207 Bäumen in den öffentlichen Verkehrsflächen. Bestehende Bäume, die erhalten werden, können angerechnet werden. Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten: Laubbäume: Hochstamm mit Stammumfang 18-20 cm, Obstbäume: Hochstamm mit Stammumfang 10-12 cm. Die Pflanzgrube muss mindestens eine Fläche 12 m², eine Breite von 2 m Breite und ein Volumen von 18 m³ aufweisen. Für Baumstandorte in Reihen sind mindestens 2,5 m breite durchgängige Vegetationsflächen auszubilden. Es sind standortheimische oder klimaangepasste Laubgehölze oder Obstbäume zu verwenden.
- Zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind, zum Ersatz der zu fällenden Ausgleichspflanzungen auf dem Willy-Brandt-Platz, 20 Platanen anzupflanzen. Als Pflanzqualitäten wird Hochstamm mit Stammumfang mindestens 20-25 cm festgesetzt.
- Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten um in der Summe 0,6 ha (davon 0,1 ha privat) und Herstellung von drei neuen öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ mit einer Größe von insgesamt 0,2 ha. Die öffentlichen Parkanlagen sind mit Gehölzflächen, Einzelbäumen,

Stauden sowie offenen Rasen- und Wiesenflächen strukturreich zu gestalten. Es ist geplant, in den Parkanlagen neue Bäume zu pflanzen (Grundlage Nutzungsbeispiel).

- Pflanzung von 34 Bäumen in den Baugebieten. Bestehende Bäume, die erhalten werden, können angerechnet werden.
Für die zu pflanzenden Gehölze gelten dort folgende Mindestpflanzqualitäten: Laubbäume: Hochstamm mit Stammumfang 16-18 cm, Obstbäume: Hochstamm mit Stammumfang 10-12 cm. Bei Baumstandorten auf Tiefgaragen ist eine durchwurzelbare Substrathöhe von mindestens 1,2 m auf einer Fläche von mindestens 12,0 m² vorzusehen. Im Weiteren gelten die Anforderungen, die an Pflanzungen im öffentlichen Straßenraum gestellt werden.
- In Ergänzung zu den Anforderungen an die Begrünung der nicht überbauten Grundstücksflächen nach § 9 Abs. 2 NBauO regelt der Bebauungsplan für Teile der nicht überbauten Grundstücksflächen eine besonders hochwertige Begrünung. So sind die nicht überbauten Flächen in den Urbanen Gebieten MU 3, MU 5 bis 8, MU 10 bis 12 und MU 14 sowie dem Gewerbegebiet GE 2 zu mindestens 40 % als dauerhafte Vegetationsflächen mit standortgerechten Stauden oder Gehölzen anzulegen. Für Gehölzpflanzungen sind folgende Pflanzqualitäten zu verwenden: Großsträucher: 100-125 cm, Wurzelware, mindestens 3 x verpflanzt; Heister: 150-200 cm, mindestens 3 x verpflanzt; sonstige Strauchpflanzungen: 60-100 cm, Wurzelware, mindestens 2 x verpflanzt. Die Anlage geschotterter Gartenflächen und von Kunstrasenflächen ist grundsätzlich nicht zulässig.
Für die Urbanen Gebiete MU 2, MU 3, MU 5 bis MU 9, MU 11 bis MU 13 und MU 14 sowie für das Gewerbegebiet GE 2 ist im Rahmen des Bauantrages ein qualifizierter Freiflächenplan vorzulegen
- Extensive Begrünung (z. B. mit einer Gräser-/ Kräutermischung oder mit Stauden und Sedumsprossen) von mindestens 70 % der Dachflächen in den Baugebieten. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen.
- Intensive Begrünung von mindestens 20 % der für das oberste Geschoss festgesetzten Gebäuderücksprünge. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 30 cm betragen
- Intensive Begrünung der nicht überbauten Dachflächen von Tiefgaragen, wenn sie nicht auf die zulässige Grundfläche angerechnet werden sollen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 60 cm betragen.
- Begrünung der Fassaden in den Baugebieten mit selbstklimmenden, rankenden oder schlingenden Pflanzen in boden- oder wandgebundener Weise. Mindestens 10 % der Außenwandflächen auf den straßenzugewandten Gebäudeseiten und mindestens 20 % der Außenwandflächen auf den straßenabgewandten Gebäudeseiten sind zu begrünen. Sichtbare Wände von Tiefgaragen sind durch eine geschlossene Wandbegrünung mit Kletterpflanzen einzugrünen. Folgende Pflanzqualität ist zu verwenden: 40-60 cm, 3 Triebe, mindestens 2 x verpflanzt
Bei bodengebundener Begrünung sind vor den zu begrünenden Fassadenabschnitten mindestens 0,5 m breite Vegetationsstreifen herzustellen. Die Pflanzbeete müssen mindestens 0,25 m² groß und mindestens 0,5 m tief sein
- Zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und zur Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Anforderungen an den besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG sind für gebäudebrütende Vogelarten (Hausrotschwanz, Haussperling, Star) und Fledermausar-

ten (Graues Langohr, Braunes Langohr, Großer Abendsegler, Zwerg-, Mücken-, Rauhaut-, Breitflügelfledermaus) Nist- und Ruhestätten im Bereich der Gebäude anzubringen. Pro Grundstück sind mindestens 5 Nist- und Ruhestätten anzubringen, die für mindestens eine der o. g. Arten aus jeder Tiergruppe geeignet sind Weiterhin sind 12 Nisthilfen für Stare anzubringen

4.5.3 Maßnahmen zum Schallschutz

Zur Gewährleistung der zu berücksichtigenden Ansprüche von schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet und seinem von der Planung betroffenen Umfeld wurden Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzes geprüft und im erforderlichen Umfang festgesetzt (s. Kapitel A.VIII).

4.5.4 Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung

- Für das Bahnhofsquartier wurde in Kooperation mit dem Steinbeis Innovation Zentrum (SIZ) ein Energiekonzept entwickelt. Hinsichtlich der Gebäudeeffizienz wird ein KfW-55-Standard mit maximaler Solarisierung (Photovoltaik) favorisiert, da dieser Ansatz, unter Einbeziehung der grauen Energie zur Gebäudeherstellung und des Nutzerstrombedarfs, die geringsten CO₂-missionen verspricht. Hintergrund ist vor allem der höhere Materialaufwand und die damit verbundenen CO₂-Emissionen bei noch stärker gedämmten Gebäuden (KfW-40, Passivhaus etc.). Diese verursachen im Betrieb geringere Emissionen, nach den wissenschaftlichen Untersuchungen des SIZ aber eben nicht in der Gesamtbetrachtung.
- Ausstattung von mindestens 60 % der Dachfläche mit Photovoltaikanlagen In den Baugebieten. Damit liegt der Wert über den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen 50%igen Ausstattung der Dachflächen mit Photovoltaikanlagen (vgl. § 32 a NBauO).
- Das Energiekonzept sieht für das Plangebiet ein Niedertemperatur-Nahwärmenetz auf Basis einer Großwärmepumpe und eines Langzeitwärmespeichers vor. Dies wird außerhalb der Regelungen des Bebauungsplanes umgesetzt. Um die Fernwärmeversorgung perspektivisch klimaneutral zu gestalten, muss die Fernwärme mit erneuerbaren Energien gespeist werden. Dazu soll das Bahnhofsquartier einen Beitrag leisten, indem der dort produzierte Solarstrom über eine Großwärmepumpe in Wärme verwandelt wird (Power-to-Heat-Verfahren). Zwischengespeichert in einem Langzeitwärmespeicher dient sie der Wärmeversorgung des Quartiers und der Dekarbonisierung der Fernwärme. Ziel des Energiekonzeptes ist es, durch ausreichend gedämmte Gebäude und die maximal mögliche Solarisierung des Quartiers perspektivisch Klimaneutralität zu erreichen.
- Verkehrsvermeidung durch zentrale Lage des Plangebiets mit Nähe zu den erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kindertagesstätten, Schulen etc.) und den angestrebten Nutzungsmix im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“.
- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX, um den Zufluss von kühlen Luftströmungen aus der Parkanlage Vieweg Garten auf die stark versiegelten Flächen des Bahnhofsvorplatzes zu verbessern und somit sowohl die Durchlüftung in der Nacht zu erhöhen als auch die Wärmebelastung am Tag zu verringern.
- Schutz vor Gefahren bei Starkregen durch ein dezentrales Regenwassermanagement (s. Kapitel 4.4.5).

- Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten sowie Festsetzungen zur Begrünung der Freiflächen und Gebäude.

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

Im Plangebiet und im relevanten Umfeld befinden sich keine Betriebsbereiche im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG (Störfallbetriebe). Eine über das allgemeine Risiko hinausgehende Gefahr für sonstige schwere Unfälle und Katastrophen, z. B. durch Naturereignisse (Sturm, Überschwemmungen), Brände oder Verkehrsunfälle besteht nicht. Zudem sind die nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben nicht über das allgemeine Maß hinaus anfällig für schwere Unfälle oder Katastrophen. Besondere Risiken für die Schutzgüter Mensch und Gesundheit, Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gegeben.

Maßnahmen zur Verhinderung oder Verminderung von erheblichen nachteiligen Auswirkungen solcher Ereignisse auf die Umwelt müssen daher nicht getroffen werden.

4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Das nach § 4c BauGB vorgeschriebene Monitoring hat zum Ziel, die Prognose des Umweltberichts und die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nach § 1a Abs. 3 Satz 2 und 4 BauGB einer Kontrolle zu unterziehen. Wegen der insgesamt begrenzten Prognoseunsicherheiten ist bei Umsetzung des Plans nicht mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrundeliegenden Prognose des zukünftigen Umweltzustandes zu rechnen.

Auf ein speziell auf den Bebauungsplan bezogenes Monitoring kann verzichtet werden. Die Überwachung, ob die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Eingriffen fachgerecht und vollständig umgesetzt wurden, erfolgt in den Baugebieten grundsätzlich durch die Bauaufsichtsbehörde. Umweltrelevante Vorgaben und Maßnahmen, die nicht durch den Bebauungsplan gesichert werden, da sie auf einer eigenständigen fachgesetzlichen Grundlage beruhen (hier insbesondere Kampfmittelräumung, Umgang mit verunreinigten Böden und besonderer Artenschutz), werden jeweils durch die zuständige Umweltbehörde auf ihre Einhaltung überwacht.

4.8 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

- Ein wesentliches Ziel der Planung ist, neben der Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum und zusätzlichen Büroflächen, insbesondere die städtebauliche Aufwertung der Flächen vor dem Hauptbahnhof. Die Planung ist daher weitgehend standortgebunden, grundsätzlich anderweitige Planungsmöglichkeiten bestehen somit nicht.

Weiterhin stellt die Nutzung bereits versiegelter und voll erschlossener Flächen als Bauland einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz dar. Die Realisierung der Fehlbedarfe von Wohnraum und Büroflächen auf der grünen Wiese ist also 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.

4.9 Zusammenfassung

Die vorliegende Planung sieht die Schaffung und planungsrechtliche Entwicklung von Wohn- und gewerblichen Nutzungen nordwestlich 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 im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes 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 zu lösen. Durch die Ausweisung der Gewerbeflächen sind immissionsschutzrechtliche Konflikte gegenüber 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 war bereits vor Aufstellung des Bebauungsplans 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 in den Grünflächen als ausgeglichen angesehen werden können.

Wasser

Da Versiegelung bei Umsetzung des Bebauungsplans nur leicht zunehmen wird, werden auch die Eingriffe in das Schutzgut Wasser gering sein. Mit den 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 und im öffentlichen Raum ausgeglichen werden.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Mit Umsetzung der zeichnerisch und textlich festgesetzten Maßnahmen zur Grünordnung sowie der Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Plangebiet sind die durch den Bebauungsplan zulässigen Vorhaben im Sinne der Eingriffsregelung als ausgeglichen einzustufen.

5 Begründung der Festsetzungen

Städtebauliches Ziel ist die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers. Direkt am größten Mobilitätsknoten der Stadt, nordwestlich 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.

Die städtebauliche Struktur (Baugebiete, überbaubare Grundstücksflächen) sowie insbesondere die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (GRZ, Höhenentwicklung) basieren auf dem Wettbewerbsergebnis. Die Festsetzungen gewährleisten die Umsetzung eines dichten urbanen Stadtquartiers.

Da die Flächenreserven für die Wohnraumentwicklung in der gesamtstädtischen Perspektive knapp sind und die dafür erforderliche Infrastruktur für das Gemeinwesen bezahlbar bleiben muss, sollen die bestehenden Potenzialflächen genutzt werden, um die Vielfalt und Qualität des Wohnungsangebotes in Braunschweig zu erweitern und der Schaffung von dringend benötigten Wohnbauflächen Rechnung zu tragen. Aufgrund der Lagegunst sind hier vergleichsweise hohe Wohndichten vertretbar, so dass die Realisierung von bis zu neuen 600 Wohneinheiten ermöglicht werden kann.

Neben den planerischen Aspekten sollen im Bahnhofsquartier ein sorgsamer Umgang mit Regenwasser, Trockenheit und sommerlicher Hitze, ein verändertes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten sowie begrünte Plätze, Höfe und Straßen anvisiert werden. Der Klimaschutz soll sich auf allen Ebenen der integrierten Planung abbilden. Dazu gehören die ressourceneffiziente Nutzung des Regenwassers, über ein eigens für das Quartier entwickeltes Energiekonzept bis hin zu einem auf den Umweltverbund fokussiertes Mobilitätskonzept mit einem leistungsfähigen ÖPNV, Fahrradparkhäusern in direkter Nähe zum Hauptbahnhof und einem engmaschigen Fußwegenetz.

Im Sinne einer nachhaltigen und klimaorientierten Planung werden im Rahmen der Festsetzungsmöglichkeiten u. a. auch Standards für klimagerechtes und energieeffizientes Bauen berücksichtigt.

Dieser Bebauungsplan trifft nach § 30 Abs. 1 BauGB alle Festsetzungen, die für einen qualifizierten Bebauungsplan erforderlich sind.

5.1 Art der baulichen Nutzung

Durch den Bebauungsplan wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 3 BauNVO die Art der baulichen Nutzung festgesetzt. Entsprechend dem Planungsziel und dem angestrebten Nutzungskonzept soll das Bahnhofsquartier insgesamt zu einem gemischt genutzten Gebiet aus Wohnen, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und sozialer Infrastruktur entwickelt werden.

Im Plangebiet werden überwiegend Urbane Gebiete (MU) festgesetzt. Im südlichen Bahnhofsumfeld (entlang der Gleistrassen) werden unter Berücksichtigung der Anforderungen an den Immissionsschutz Gewerbegebiete (GE) festgesetzt.

In den Baugebieten werden einzelne Nutzungen, die der angestrebten Gebietsentwicklung nicht entsprechen, gemäß § 1 Abs. 5 - 9 BauNVO ausgeschlossen oder eingeschränkt.

5.1.1 Urbane Gebiete

Die Art der baulichen Nutzung wird im Bebauungsplan überwiegend als Urbanes Gebiet gemäß § 6a BauNVO festgesetzt.

Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Mit der geplanten Festsetzung kann ein gemischtes Quartier mit verschiedenen Nutzungen, wie Wohnen, Einzelhandel, nicht wesentlich störendes Gewerbe sowie kulturellen und sozialen Nutzungen in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander realisiert werden.

Durch den Zusatz in § 6a Abs. 1 Satz 1 BauNVO, dass die Wohnnutzung durch die weiteren Nutzungen nicht gestört werden darf, ist eine weitergehende Regelung zum Schutz des Wohnens entbehrlich.

Eine gleichgewichtige Nutzungsmischung ist gemäß § 6a Abs. 1 Satz 2 BauNVO nicht erforderlich.

Bezüglich des Wohnens und besonderer Wohnformen werden keine differenzierten Festsetzungen getroffen. Das Angebot für besondere Wohnformen kann ggf. im Rahmen der späteren Konzeptvergabe geregelt werden.

Ferner sind die urbanen Gebiete gekennzeichnet durch eine hohe städtebauliche Dichte, die im Bebauungsplan über entsprechende Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung ermöglicht werden soll.

Eine dem urbanen Gebiet entsprechende Entwicklung ist aufgrund der vorgesehenen Nutzungen, der Nutzungsmischung und der hohen städtebaulichen Dichte sowie ausgehend von der aktuellen Bevölkerungsentwicklung und dem hohen Wohnraumbedarf absehbar.

Die Gebietskategorie entspricht den vorgesehenen Wohnnutzungen, die mit Büros, Kleingewerbe, Einzelhandel, Dienstleistern, Gastronomie und Serviceeinrichtungen für den Bahnhof kombiniert werden sollen. Mit der Ausweisung von urbanen Gebieten wird die für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers angestrebte flexible Nutzungsmischung gesichert.

5.1.1.1 Einschränkung von Einzelhandelsbetrieben

Bezüglich der Zulässigkeit von Einzelhandel ist zu berücksichtigen, dass von ihm keine negativen Auswirkungen auf bestehende oder geplante Einzelhandelszentren im Umfeld ausgehen dürfen. Die Zulässigkeit von Einzelhandel im Plangebiet AW 118 ist so bemessen, dass er im Wesentlichen der Versorgung der Bewohner des geplanten Quartiers dient. Es ist nicht geplant, dass das Bahnhofsquartier eine Versorgungsfunktion für das Umfeld übernimmt. Zum Schutz der Braunschweiger Innenstadt ist eine Beschränkung des Einzelhandels im Plangebiet erforderlich. Zur Untersuchung der Verträglichkeit der Planung mit der Innenstadt wurde ein Gutachten zum Einzelhandel erstellt (Städtebauliche Wirkungsanalyse: Bahnhofsquartier in Braunschweig, Stadt und Handel, 5/2024).

Dem Gutachten wurden 530 neue Wohneinheiten aufgrund der damaligen Rahmenbedingungen zugrunde gelegt. Inzwischen haben sich diese bezüglich der Nut-

zungsstruktur verändert. Es wird nunmehr von einer höheren Anzahl an Wohneinheiten, nämlich maximal 600, ausgegangen. Diese Anzahl der Wohnungen wird als höchstzulässige Anzahl in der textlichen Festsetzung (TF) A.IV.1 gesichert (s. Kap. 5.3.3). Das bedeutet, dass in jedem Fall die laut Gutachten ermittelten Kaufkraftpotenziale zukünftig im Plangebiet vorhanden sind, da planungsrechtlich mehr Wohneinheiten (600) zulässig sind, als für das Gutachten (530) zugrunde gelegt wurden. Eine genaue Anzahl an Wohneinheiten, unterhalb der Zulässigkeit von 600 Wohnungen, kann ohnehin nicht definiert werden, da die Gebietskategorie (Urbanes Gebiet) grundsätzlich auf einen Nutzungsmix abstellt.

In den urbanen Gebieten sind gemäß dem Verträglichkeitsgutachten insgesamt 3.815 m² Verkaufsfläche (entspricht ca. 5.723 m² Geschossfläche für Einzelhandel) möglich, ohne dass damit städtebaulich nachteilige Entwicklungen der Innenstadt und andere raumbedeutsame Auswirkungen zu befürchten wären. Die für die Anordnung des Einzelhandels festgesetzten Flächen innerhalb der Baublöcke V, VI, XII, XIII und XVIII haben eine Gesamtgröße von ca. 6.600 m² und gewährleisten somit eine flexible Unterbringung der als verträglich eingestuften Flächengrößen, auch wenn diese nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden können.

Es werden drei unterschiedliche Teilbereiche mit jeweils maximal zulässigen Verkaufsflächen definiert:

- das Teilgebiet des ehemaligen Einkaufszentrums an der Kurt-Schumacher-Straße (Baublöcke V und VI) mit nahversorgungsrelevanten Verkaufsflächen von max. 2.215 m²;
- das Teilgebiet am Berliner Platz nordwestlich des Hauptbahnhofs (Baublöcke XII und XIII) mit zentrenrelevanten Verkaufsflächen von insgesamt maximal 800 m²;
- das Teilgebiet nordöstlich des Hauptbahnhofs (Baublock XVIII) mit zentrenrelevanten Verkaufsflächen von insgesamt maximal 800 m².

Mit dieser räumlichen Zuweisung und flächigen Begrenzung verschiedener Sortimente wird gemäß Gutachten sichergestellt, dass es sich nicht um eine Einzelhandelsagglomeration gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO (Einkaufszentrum) handelt, sondern um drei eigene, nicht raumbedeutsame Einzelhandelsstandorte.

Bei der Ermittlung der Verträglichkeitsschwelle der Verkaufsflächen im Plangebiet zu den Verkaufsflächen in der Braunschweiger Innenstadt (VKF-VKF-Relation) wird im Gutachten eine Umsatzverteilungsquote für zentrenrelevante Sortimente von 5 % angesetzt. Zwar hat sich der Schwellenwert einer Umverteilungsquote von 10 % für zentrenrelevante Sortimente bewährt. Zur Funktionssicherung der Innenstadt wird im vorliegenden Fall ein Orientierungswert von rd. 5 % empfohlen, damit erhebliche Auswirkungen auf den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten des zentralen Versorgungsbereichs (ZVB) ausgeschlossen werden können.

Räumliche Gliederung

Die von den Gutachtern vorgeschlagene Aufteilung der Einzelhandelsflächen wird in der Planzeichnung entsprechend mit „EH“ zeichnerisch festgesetzt. Dies betrifft die Baugebiete MU 5, MU 6, MU 11, MU 12 und MU 14.

Danach werden im Plangebiet Einzelhandelsflächen zugelassen, in denen die Ansiedlung von nicht großflächigen (max. 800 m² Verkaufsfläche) Einzelhandelsbetrieben möglich ist.

Außerhalb der im Plan festgesetzten Flächen sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig.

Damit werden die in Urbanen Gebieten sonst allgemein zulässigen Einzelhandelsnutzungen gem. § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 i. V. m. § 1 Abs. 7 Nr. 2 BauNVO eingeschränkt.

Mit der räumlichen Verteilung der Flächen für den Einzelhandel im Plangebiet wird zusätzlich eine Verortung im ersten Vollgeschoss (Erdgeschoss) festgesetzt. Damit wird ein Maß an Vitalität in den Erdgeschosszonen und angrenzenden Straßenräumen im gemischt genutzten Quartier erreicht. Auf den mit "EH" gekennzeichneten Flächen sind im ersten Vollgeschoss außer Einzelhandelsbetrieben auch die gemäß textlicher Festsetzung A.I.1 benannten Nutzungen zulässig. Im Einzelfall soll so die Möglichkeit bestehen, das Nutzungsspektrum in den Erdgeschosszonen zu erweitern, wenn die Einzelhandelsnutzungen nicht zum Tragen kommen.

Oberhalb des ersten Vollgeschosses können in diesen Bereichen Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise zugelassen werden. Somit kann ein Betrieb mit einer sehr kleinen Verkaufsfläche im ersten Vollgeschoss mit dem zweiten Vollgeschoss ergänzt werden. Auch können ggf. dem Einzelhandel dienende Flächen (Lager, Sozialräume etc.) ausnahmsweise im zweiten Vollgeschoss zugelassen werden.

Weitere Festsetzungen zur Gliederung und Größe von Einzelhandelsbetrieben sind planungsrechtlich in urbanen Gebieten unzulässig. Sie sind nur in Sondergebieten möglich. Die Festsetzung von Sondergebieten widerspricht dem Planungsziel der Herstellung eines urbanen Quartiers mit Wohnen. Daher sind über die Festsetzungen im Bebauungsplan hinaus Regelungen in die Grundstückskaufverträge aufzunehmen, mit denen die gutachterlichen Verkaufsflächen- und Sortimentsbegrenzungen dauerhaft gesichert werden.

5.1.1.2 Ausschluss von Vergnügungsstätten, Bordellen und bordellartigen Nutzungen sowie Wohnungsprostitution

Zur planungsrechtlichen Umsetzung des „Steuerungskonzeptes Vergnügungsstätten“, das am 20. November 2012 vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen worden ist, werden im Urbanen Gebiet Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Des Weiteren werden auch - die nicht als Vergnügungsstätten, sondern als sonstige Gewerbebetriebe geltenden - Bordelle und bordellartige Nutzungen sowie Wohnungsprostitution ausgeschlossen.

Die besonderen städtebaulichen Gründen für den Ausschluss gem. § 1 Abs. 9 BauNVO liegen in den von diesen Nutzungen, speziell in den Abend- und Nachtstunden, ausgehenden nachteiligen Auswirkungen auf sensible Nutzungen. Entsprechend sensible Nutzungen in den Teilflächen des Urbanen Gebiets sowie in der Nachbarschaft sind die zulässigen Wohnnutzungen. Weiterhin ist sowohl in den Urbanen Gebieten im Plangebiet als auch in den angrenzenden Wohngebieten außerhalb des Plangebiets zu befürchten, dass es durch eine Ansiedlung von Vergnügungsstätten, Bordellen und bordellähnlichen Betrieben sowie Wohnungsprostitution zu einem Tradingdown-Effekt kommen kann, der sich nachteilig auf das gesamte Quartier auswirkt. Dies steht im Widerspruch zu dem angestrebten Ziel ein qualitativvolles gemischtes Quartier zu schaffen.

5.1.1.3 Ausschluss von Tankstellen

In den urbanen Gebieten ist die geplante Wohnnutzung vor störenden Immissionen (Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung) zu schützen, um gesunde Wohnverhältnisse zu erzielen. Tankstellen generieren zusätzliche Fahrverkehre, die sich negativ auf die Wohnqualität des Quartieres auswirken. Sie fügen sich aufgrund ihrer Verkehrserzeugung und ihres Flächenbedarfs städtebaulich nicht ein. Aus diesem Grund sind Tankstellen in den urbanen Gebieten gem. § 1 Abs. 9 BauNVO generell ausgeschlossen. Zudem sind in der Nähe des Plangebiets, an der Helmstedter Straße und Wolfenbütteler Straße, Tankstellen vorhanden.

5.1.1.4 Einschränkung von Werbeanlagen

Werbeanlagen werden in den urbanen Gebieten auf die Anbringung an der Stätte der Leistung beschränkt. Kommerzielle Fremdwerbung für nicht vor Ort angebotene Waren und Dienstleistungen ist nicht mit den städtebaulichen Zielen und dem vorgesehenen Charakter des Gebietes in Einklang zu bringen. Sie werden deshalb gem. § 1 Abs. 9 i. V. m. Abs. 5 BauNVO ausgeschlossen.

Ziel ist die Entwicklung eines auch durch Wohnen geprägten Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität in den Freiräumen. Fremdwerbung hätte hier einen störenden Charakter und würde im schlimmsten Fall das Stadtbild negativ beeinträchtigen. Zudem soll vermieden werden, dass Randflächen der Baugrundstücke für Werbeanlagen nicht ortsansässiger Betriebe zur Verfügung gestellt werden, die z. B. auf die Werbewirksamkeit der Flächen entlang der angrenzenden Straßenverkehrsflächen abzielen.

5.1.2 Gewerbegebiete

Entsprechend dem städtebaulichen Entwurf und der durch Verkehrslärm vorbelasteten Situation, sollen die südwestlich gelegenen Baugebiete des Plangebietes als Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO festgesetzt werden. Sie dienen insbesondere der Unterbringung von Gewerbebetrieben, Büro- und Verwaltungsgebäuden, öffentlichen Betrieben sowie Anlagen für sportliche Zwecke.

Es ist planerisches Ziel, in den Gewerbegebieten eine der innerstädtischen Lage und der Nähe zum Hauptbahnhof entsprechende Nutzungsmischung zu ermöglichen. Dazu gehören Vergnügungsstätten, die keine Konflikte mit angrenzenden Wohnnutzungen oder stadtgestalterische Beeinträchtigungen erwarten lassen. Dies sind Vergnügungsstätten, wie z. B. Diskotheken, Kinos und Varietés, die ausnahmsweise zulässig sind. Es wird davon ausgegangen, dass von diesen Nutzungen in der zwar bahnhofsnahen zentralen, aber von der Wohnnutzung abgewandten Lage, keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Zur Vermeidung von Konfliktlagen, werden jedoch bestimmte Vergnügungsstätten (Spielhallen und Wettbüros) sowie Bordelle und bordellartige Nutzungen durch die textliche Festsetzung A.1.2.3 grundsätzlich ausgeschlossen (s. Kap. 5.1.2.6 und 5.1.2.7).

Zudem sollen hier entsprechend der Lagegunst in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof weitere Mobilitätsangebote (Quartiersgarage) konzentriert werden. Im Gewerbegebiet GE1 verläuft die Wendeschleife der Straßenbahn.

5.1.2.1 Ausschluss von wesentlich störenden Nutzungen

Um Konflikten mit den nördlich angrenzenden Urbanen Gebieten und der dort geplanten Wohnnutzung vorzubeugen, wird festgesetzt, dass in den Gewerbegebieten nur Nutzungen zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Damit sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihrem Störgrad auch in einem Urbanen Gebiet zulässig wären. Durch diese Festsetzung werden Betriebe, die aufgrund ihrer Emissionen (neben Lärm auch z. B. Staub, Erschütterungen, Gerüche, Licht) wesentlich stören könnten, ausgeschlossen.

5.1.2.2 Ausschluss von Einzelhandel

Korrespondierend mit der nur eingeschränkten Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in den Urbanen Gebieten (s. Kap. 5.1.1.1) werden Einzelhandelsbetriebe in den Gewerbegebieten auf Grundlage von § 1 Abs. 5 BauGB grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben wird in dem zentralen Bereich des Plangebiets konzentriert, um zur Belebung des Quartiers beizutragen. Die Gewerbegebiete sollen insbesondere der Unterbringung von Gewerbebetrieben, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie von Mobilitätsangeboten vorbehalten sein; die Ansiedlung von Einzelhandel ist hier planerisch nicht gewünscht.

5.1.2.3 Ausschluss von Lagerhäusern und Lagerplätzen

In den Gewerbegebieten werden Lagerhäuser und Lagerplätze i. S. v. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO auf Grundlage von § 1 Abs. 5 BauNVO ausgeschlossen. Sie fügen sich aufgrund ihrer verkehrserzeugenden Funktion, ihres Flächenbedarfs und aufgrund von Geruchs- und Geräuschmissionen in der Nachbarschaft zum Wohnen städtebaulich nicht ein. Damit soll auch der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG erfüllt werden.

5.1.2.4 Ausschluss von Tankstellen

In den Gewerbegebieten werden Tankstellen i. S. v. § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO auf Grundlage von § 1 Abs. 5 BauGB ausgeschlossen. Sie fügen sich aufgrund ihrer verkehrserzeugenden Funktion und ihrem Flächenbedarf städtebaulich nicht ein. In der Nähe des Plangebiets, an der Helmstedter Straße und Wolfenbütteler Straße, sind Tankstellen vorhanden.

5.1.2.5 Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros

Innerhalb der Gewerbegebiete wird die Zulassungsfähigkeit von Vergnügungsstätten eingeschränkt, um Konflikte zu angrenzenden Quartieren mit Wohnnutzungen und stadtgestalterische Beeinträchtigungen zu vermeiden. Dies betrifft neben der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit grundsätzlich gebietsverträglicher Vergnügungsstätten (s. Kap. 5.1.2.2) insbesondere Wettbüros und Spielhallen.

Zur planungsrechtlichen Umsetzung des „Steuerungskonzeptes Vergnügungsstätten“, das am 20. November 2012 vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen worden ist, werden in allen Gewerbegebieten Wettbüros und Spielhallen (Spiel- und Automatenhallen, Spielcasinos) ausgeschlossen.

Die Einschränkungen dienen dazu, das angrenzende neue Wohnquartier vor den Auswirkungen, die mit einer Ansiedlung dieser Vergnügungsstätten regelmäßig verbunden sind (u. a. Kfz-Verkehr, Werbeanlagen, nächtlicher Betrieb), zu schützen so-

wie visuelle Beeinträchtigungen des Straßenraums zu verhindern und somit stadtgestalterische und wirtschaftliche Beeinträchtigungen im Sinne des "Trading-Down-Effekts" zu vermeiden. Hiermit liegen besondere städtebauliche Gründe vor, die einen Ausschluss der o. g. Nutzungen rechtfertigen.

Andere Vergnügungsstätten als Spielhallen und Wettbüros, sind in den Gewerbegebieten gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig.

5.1.2.6 Ausschluss von Bordellen und bordellartigen Nutzungen sowie Wohnungsprostitution

Des Weiteren werden in den Gewerbegebieten auch Bordelle und bordellartige Nutzungen sowie Wohnungsprostitution ausgeschlossen. Von diesen Nutzungen können speziell in den Abend- und Nachstunden nachteilige Auswirkungen auf sensible Nutzungen ausgehen. Entsprechend sensible Nutzungen in der Nachbarschaft sind die zulässigen Wohnnutzungen.

Weiterhin ist zu befürchten, dass es durch eine Ansiedlung von Bordellen und bordellähnlichen Betrieben sowie Wohnungsprostitution zu einem Tradingdown-Effekt kommen kann, der sich nachteilig auf das gesamte Quartier auswirkt. Dies steht im Widerspruch zu dem angestrebten Ziel ein qualitätvolles gemischtes Quartier zu schaffen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Ausgehend von den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs werden für das Plangebiet die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines urban geprägten Quartiers rund um den Braunschweiger Hauptbahnhof mit einer hohen städtebaulichen Dichte und baulichen Hochpunkten an prägnanten Orten im Plangebiet geschaffen.

Für die Urbanen Gebiete und die Gewerbegebiete werden die zulässigen Grundflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 16 BauNVO überwiegend über die im zeichnerischen Teil festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt. Damit wird die Umsetzung des Nutzungsbeispiels gewährleistet. Ausnahmen bilden die Baugebiete MU 5, MU 6, MU 7, MU 10, MU 11, MU 12 und GE 2, wo die zulässigen Grundflächen durch Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) bestimmt werden. In diesen Baugebieten soll das Nutzungsbeispiel nicht exakt abgebildet, sondern eine gewisse Freiheit in der Überbarkeit der Grundstücke ermöglicht werden.

Zusätzlich erfolgen Regelungen zur Höhe baulicher Anlagen durch Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse und im Einzelfall der Oberkante baulicher Anlagen. Die Höhe der Bebauung orientiert sich im überarbeiteten Entwurf des Wettbewerbs am Leitbild der europäischen Stadt, an der jeweiligen spezifischen örtlichen Situation und an dem baulichen Umfeld.

Aus den Festsetzungen zur Grundfläche und der Höhe baulicher Anlagen kann die maximal erreichbare Geschossfläche (GF) und Geschossflächenzahl (GFZ) ermittelt werden. Die Festsetzungen werden so getroffen, dass die zulässigen Nutzungsmaße unabhängig von späteren Grundstücksteilungen realisiert werden können.

Der Bebauungsplan ermöglicht aufgrund der Festsetzungen die in der folgenden Tabelle aufgeführten Maße der baulichen Nutzung. Die Ergebnisse der sich aus den

Festsetzungen ergebenden Nutzungsmaße sind in der Tabelle **fett** dargestellt, ansonsten erfolgte eine rechnerische Ermittlung.

Tab.: Zulässiges Höchstmaß der baulichen Nutzung in den Baugebieten (gerundet)

Nr. Baublock	Nr. Baugebiet	Größe Baugebiet [m ²]	überbaubare Grundstücksfläche [m ²]	GR [m ²]	GRZ	GF [m ²]	GFZ
Baufelder entlang der Kurt-Schumacher-Straße							
I	MU1	1.400	1.400	1.400	1,0	6.900	4,9
II + III	MU2	1.100	1.000	1.000	0,9	3.900	3,4
IV	MU3	800	400	400	0,5	1.700	2,0
V	MU4	600	600	600	1,0	12.000	20,0
V	MU5	6.700	4.000	4.000	0,6	26.900	4,0
VI	MU6	3.900	3.900	3.500	0,9	19.000	4,9
VII + VIII	MU7	4.900	3.500	2.900	0,6	14.300	2,9
IX	MU8	3.300	2.200	2.200	0,7	13.000	4,0
Baufelder nordwestlich des Rings							
X	MU9	700	700	700	1,0	4.000	6,0
XI	MU10	1.100	1.100	1.000	0,9	5.900	5,6
XII	MU11	2.300	2.300	1.600	0,7	9.900	4,2
XIII	MU12	2.900	2.900	2.300	0,8	13.400	4,7
XIV	MU13	600	600	600	1,0	3.900	7,0
Baufelder südöstlich des Rings (Bahnhofsseite)							
XV	GE1	4.400	4.400	4.400	1,0	19.500	4,5
XVI	GE2	1.500	1.500	1.300	0,9	11.300	7,6
XVIII	MU14	3.900	2.900	2.900	0,8	18.300	4,7
Summe		40.100	33.400	30.800	0,8	183.900	4,6

5.2.1 Grundflächenzahl, zulässige Grundflächen

Ausgehend von der Zielsetzung des städtebaulichen Konzepts soll im Plangebiet eine kompakte Baustruktur und hohe urbane Dichte planungsrechtlich ermöglicht werden. In den Baugebieten werden insgesamt GRZ-Werte zwischen 0,5 und 1,0 ermöglicht. Bezogen auf die Gesamtfläche der Baugebiete ergibt sich aus den Festsetzungen eine durchschnittliche GRZ von rd. 0,8.

Dabei werden die geplanten Einzelgebäude/Solitäre entsprechend ihrer Grundfläche zeichnerisch als überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Damit entspricht hier die zulässige Grundfläche zugleich der zeichnerisch festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche. Dies betrifft die Urbanen Gebiete MU 1 bis MU 4, MU 8, MU 9, MU 13 und MU 14 sowie das Gewerbegebiet GE 1.

Für Baublöcke, die auch Innenhöfe aufweisen sollen, deren Lage und Ausbildung aber nicht abschließend bestimmt werden soll, wird die maximal zulässige Grundfläche durch Festsetzung einer GRZ bestimmt. Dies betrifft einerseits die Baugebiete MU 5 bis MU 7, MU 11 und MU 12, wo durch Festsetzung einer GRZ zwischen 0,6 und 0,8 die Ausbildung größerer Innenhöfe vorgegeben wird, während andererseits

im MU 10 und GE 2 durch Festsetzung einer GRZ von 0,9 lediglich die Herstellung von Lichthöfen o. ä. angestrebt wird.

Eine GRZ von 1,0 wird für Baugebiete festgesetzt, in denen gemäß städtebaulichem Konzept der zukünftige Baukörper gleichzeitig das Baugebiet abbildet. Im Urbanen Gebiet MU 4 wird das Bestandsgebäude umfasst. Die Urbanen Gebiete MU 9 und MU 13 sind allseits von öffentlichen Verkehrsfläche umschlossen und sollen in Gänze überbaut werden. Im Gewerbegebiet GE 1 erfordert die geplante Überbauung der Wendeschleife die hohe GRZ.

Zur Berücksichtigung von Nebenanlagen sowie Garagen und Stellplätzen siehe Kapitel 5.5.

5.2.2 Zahl der Vollgeschosse

Gemäß § 16 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ist bei Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen festzusetzen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können. Dies ist hier der Fall. Um die Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse planungsrechtlich zu ermöglichen und ein abgestimmtes städtebauliches Erscheinungsbild sicherzustellen sowie die Realisierung eines dem Ort angemessenen, in sich funktionsfähiges Stadtquartiers zu gewährleisten, wird eine differenzierte Höhenentwicklung festgesetzt.

Grundsätzlich soll sich die Geschossigkeit im neuen Stadtquartier zwischen vier und sechs Vollgeschossen bewegen. An prominenten Orten zum öffentlichen Straßenraum wird in Teilbereichen die Baustruktur ergänzt und auf sieben bis acht Geschosse erhöht. Einzelne Gebäude im neuen Stadtquartier werden mit eins bis zwei Geschossen deutlich flacher ausfallen, so z. B. im Urbanen Gebiet MU 1 (geplante Kita) oder in rückwärtigen Bereichen einzelner Baugebiete. Oberhalb des obersten Vollgeschosses ist nach den Festsetzungen zu örtlichen Bauvorschriften kein weiteres (Staffel-)Geschoss zulässig.

Besondere Orte und Plätze im Plangebiet sollen durch Höhendominanten betont werden. Damit wird die ortsbildprägende Bestandsbebauung (Hochpunkte an der Viewegstraße mit 14 und 20 Geschossen) gesichert sowie weitere Hochpunkte geplant. Dies sind z. B. im Eingangsbereich des Quartiers am Berliner Platz Gebäude mit sieben und zwölf Geschossen oder die Gebäude, die die Parkanlage Viewegs Garten als baulich-räumliche Spange fassen, mit acht Geschossen. Für die neu geplanten Höhendominanten erfolgt die Festsetzung zur Zahl der Vollgeschosse als zwingend, um die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses zu gewährleisten.

5.2.3 Geschossflächenzahl, Geschossfläche

Ausdrückliche Regelungen zur Geschossfläche (max. zulässige Geschossfläche oder Geschossflächenzahl) werden im Bebauungsplan nicht getroffen.

Die Geschossfläche wird jedoch durch die Regelungen zu den zulässigen Grundflächen i. V. m. den Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse bzw. zur Oberkante baulicher Anlagen begrenzt bzw. geregelt. Daraus abgeleitet ergibt sich eine maximal mögliche Geschossfläche und Geschossflächenzahl (GFZ) pro Baugrundstück. In den Baugebieten werden insgesamt GFZ-Werte zwischen 2,0 und 7,6 ermöglicht. Bezogen auf die Gesamtfläche der Baugebiete ergibt sich aus den Festsetzungen eine durchschnittliche GFZ von 4,6.

Die hohe städtebauliche Dichte in den geplanten Baugebieten resultiert aus der Absicht, das städtebauliche Konzept konsequent umzusetzen. Insbesondere für die städtebaulichen Dominanten mit 14 und 20 Geschossen entlang der Viewegstraße (MU 4, MU 5 und MU 6) sowie an ortsbildprägenden Bereichen, wie dem direkten Umfeld des Rings und im Eingangsbereich des Quartiers am Hauptbahnhof, werden diese hohen baulichen Dichten planungsrechtlich ermöglicht.

5.2.4 Überschreitung der Orientierungswerte gemäß § 17 BauNVO

Die Orientierungswerte für das Maß der baulichen Nutzung werden insbesondere zugunsten der Entwicklung eines urban geprägten Stadtquartiers, zur Befriedigung eines hohen Bedarfs an Wohnraum, zur Erreichung einer flächensparenden Bauweise sowie zur Umsetzung abgestimmter städtebaulicher Planungen überschritten.

In den urbanen Gebieten werden der Orientierungswert zur GRZ (0,8) teilweise bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten. Das betrifft Baukörper, deren Grundfläche gleichzeitig der Größe des Baugebiets entspricht. Der Orientierungswert zur GFZ (3,0) wird in fast allen Baugebieten deutlich überschritten. Die erreichbare GFZ beträgt durchschnittlich 4,6, in einigen Baugebieten bis zu 7,0. Einen Sonderfall bildet das Bestandshochhaus im Urbanen Gebiet MU 4 mit einer GFZ von 20,0, weil die Planung hier eine vollständige Rücknahme der grundstücksbezogenen Freiflächen vorsieht, ohne das Gebäude selbst in Frage zu stellen.

In den Gewerbegebieten wird der Orientierungswert zur GRZ (0,8) mit einer GRZ von bis zu 1,0 überschritten und der Orientierungswert der GFZ (2,4) mit einer GFZ von bis zu 7,5 deutlich überschritten.

Grundlage für die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans ist das Wettbewerbsergebnis. Die prämierte städtebauliche Konzeption schlägt eine dem Ort angemessene bauliche Dichte direkt am Mobilitätsknoten Hauptbahnhof vor. Die Bebauung integriert sich in die vorhandenen baulichen Strukturen, bindet diese an das vorhandene städtebauliche Umfeld an und weist durch die zukünftig angemessen dimensionierten Straßenräume und deren bauliche Fassung den Zugreisenden den Weg Richtung Innenstadt.

An der Beurteilung der Entwürfe haben neben Vertretern der beiden Projektentwickler auch Vertreter der Stadt Braunschweig und Sachverständige aus verschiedenen für eine Quartiersentwicklung relevanten Disziplinen (Soziales, Grün, Umwelt, Verkehr, Wohnungswesen) mitgewirkt. Das Wettbewerbsergebnis – und damit die sich daraus ergebenden Nutzungsmaße – sind daher unter Einbeziehung aller relevanten Akteure zustande gekommen.

Mittels textlicher Festsetzungen im Bebauungsplan werden umfangreiche Maßnahmen zur Gewährleistung eines qualitativollen Freiraums getroffen, so z. B. Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen. Sie dienen auch der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des hohen Nutzungsmaßes auf die Umwelt. Die Flächenversiegelung wird im Plangebiet gegenüber der Bestandsituation insgesamt nur leicht erhöht. Der Anteil potenzieller Vegetationsflächen wird durch die Festsetzung öffentlicher Grünflächen vergrößert. Nachteilige Umweltauswirkungen ergeben sich, unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich, bei einer Realisierung der Planung nicht. Details können dem Umweltbericht (siehe Kapitel 4) entnommen werden.

5.2.5 Oberkanten baulicher Anlagen

Die Höhe der baulichen Anlagen ergibt sich im Plangebiet überwiegend aus der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse.

Für Teilflächen des Gewerbegebiets GE 1 kann wegen der dort geplanten Nutzung keine Festsetzung von Vollgeschossen erfolgen. Aufgrund der besonderen Anforderungen der hier unterzubringenden Verkehrsinfrastruktur (Wendeschleife Stadtbahn) soll hier das Maß der baulichen Nutzung durch die Höhe baulicher Anlagen bestimmt werden. Die Oberkante baulicher Anlagen wird mit 20,0 m als Höchstmaß festgesetzt.

5.2.6 Zulässigkeit von technischen Anlagen auf den Dachflächen

In den Baugebieten sind oberhalb der Oberkante der jeweiligen baulichen Anlagen technische Anlagen (z. B. Lüftungsanlagen, Abgasschornsteine, Antennen, Solaranlagen und Photovoltaikanlagen, Wasser/ Wasser-Wärmeübertrager) sowie Erschließungsanlagen (Treppenhäuser/-aufgänge und Aufzüge) nur zulässig, wenn die Oberkante um nicht mehr als 3,0 m überschritten wird und die technischen Anlagen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Fassadenkante zurückspringen. Damit soll ein Rahmen für die Funktionsfähigkeit der Gebäude gegeben werden, auf den Dächern auch einzelne Dachaufbauten platzieren zu können. Gleichzeitig sollen solche technischen Aufbauten nicht optisch aus dem Straßenraum in Erscheinung treten.

Für alle Höhenangaben gilt, dass der Bezugspunkt die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie ist, die der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

5.2.7 Höhenlage der Erdgeschosse

In den Urbanen Gebieten darf bei einer Wohn- oder Büronutzung die Höhe der Oberkante des fertigen Fußbodens des ersten Vollgeschosses (OKFF EG) höchstens 1,0 m über dem unteren Bezugspunkt betragen. Unterer Bezugspunkt ist die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, der der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

Damit soll die Ausbildung von Einheiten im Hochparterre bei den genannten Nutzungen ermöglicht werden, um ein Mindestmaß an Privatheit für diesen Nutzerkreis auch für die Erdgeschosszone zu ermöglichen. Für andere Erdgeschossnutzungen (z.B. Einzelhandel, Gastronomie) ist durchaus eine Interaktion der Nutzerinnen mit dem angrenzenden öffentlichen Raum erwünscht.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Abstandsflächen, Anzahl der Wohneinheiten

5.3.1 Überbaubare Grundstücksflächen

Die Flächen und Nutzungen im Geltungsbereich entsprechen aktuell nicht ihrer Funktion und Bedeutung für die Stadt Braunschweig und werden den Anforderungen der wachsenden Stadt nicht gerecht. Die überdimensionierten Verkehrsflächen mit ihrem kaum nutzbaren Straßenbegleitgrün können den heutigen Nutzungsanforderungen und gestalterischen Ansprüchen nicht gerecht werden.

Das aus dem Siegerentwurf des Wettbewerbs entwickelte Nutzungsbeispiel sieht vor, die überdimensionierten Verkehrsräume und das dazugehörige Straßenbegleitgrün auf ein notwendiges Maß zurückzuführen. Die daraus gewonnenen Flächenpotenziale werden zukünftig für eine bauliche Nachverdichtung im Sinne einer Innenentwicklung genutzt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baulinien und Baugrenzen definiert. Sie sind so zugeschnitten, dass die städtebauliche Grundfigur der geschlossenen Blockstruktur klar zum Ausdruck kommt. Die Blockrandbebauung wird mit einer Tiefe von 12-15 m ermöglicht. Die kleineren Baugebiete sollen vollständig bzw. unter Freihaltung kleiner Innenhöfe bebaut werden. Die drei Hochhäuser im Bestand sollen als prägende städtebaulichen Dominanten in die neuen Blockrandstrukturen integriert werden. Die übrigen perspektivisch zum Erhalt vorgesehenen Bestandsgebäude (Achat Hotel, Deutsche Rentenversicherung) werden zur Kurt-Schumacher-Straße durch vorgelagerte Neubauten ergänzt und, sofern sie im Geltungsbereich liegen, planungsrechtlich gesichert.

Der Bebauungsplan sichert die Umsetzung des Nutzungsbeispiels, in dem er in den Baugebieten, wo die künftige Neubebauung bereits hinreichend ausformuliert ist, durch Baukörperausweisungen, teilweise in Verbindung mit Baulinien, die Lage der neuen Gebäude weitgehend verbindlich vorgibt. Dort, wo die genaue Gebäudekubatur im Rahmen der weiteren Objektplanung noch näher ausformuliert werden muss, setzt der Bebauungsplan größere Baufenster fest, die Spielraum für die nachfolgende Planung lassen.

Baugrenzen und Baulinien

Verbindliche Regelungen bezüglich der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB überwiegend durch die Festsetzung von Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO, an die herangebaut werden darf, aber nicht muss.

Um die überbaubaren Grundstücksflächen im Hinblick auf die zulässige Höhe zu gliedern, werden kleinteilig einzelne überbaubare Grundstücksflächen mit unterschiedlichen Geschossigkeiten festgesetzt.

Baulinien gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO werden zur planungsrechtlichen Sicherung raumbildender Baufluchten festgesetzt, an die herangebaut werden muss. Diese sind entlang der Kurt-Schumacher-Straße, des Rings, der Ottmerstraße und der Planstraße A (östlicher Bereich) vorgesehen.

Baufensterausweisung

In den Urbanen Gebieten MU 5, MU 6, MU 7, MU 10, MU 11 und MU 12 sowie im Gewerbegebiet GE 2 werden die überbaubaren Grundstücksflächen als Baufenster in Kombination mit einer GRZ festgesetzt. Die konkrete Verortung der zulässigen Grundflächen auf dem Baugrundstück wird hier durch den Bebauungsplan nicht abschließend vorgegeben, sondern kann durch die Bauherren in gewissen Grenzen frei bestimmt werden. Dabei sind in den Urbanen Gebieten MU 6 und MU 10 sowie im Gewerbegebiet GE 2 die Gestaltungsmöglichkeiten relativ gering, da auf Grund der hohen zulässigen GRZ (0,9) nur ein kleiner Teil des jeweiligen Baugebietes (z. B. in Form eines kleinen Innenhofs) von Bebauung freigehalten werden muss.

Die äußeren Baugrenzen und Baulinien greifen die im städtebaulichen Konzept ausgewiesenen Baufluchten auf. Im Urbanen Gebiet MU 5 und 6 werden sie durch Baugrenzen im Innern ergänzt, die die Realisierung einer Randbebauung mit einer Tiefe

von 12-15 m ermöglichen. Hierdurch können ruhige wohnungsbezogene Freiflächen planungsrechtlich gesichert werden.

Im Hinblick auf das Urbane Gebiet MU 6 ist zu berücksichtigen, dass der Innenhof (in erster Linie zur Unterbringung eines Lebensmittelmarktes) eingeschossig überbaut werden darf. Begrünte Freiflächen müssen hier ggf. als Dachgärten angelegt werden.

In den Baublöcken XII und XIII (Urbanen Gebiete MU 11 und MU 12) werden Teile des Blocks einer privaten Nutzung gänzlich entzogen, indem sie als kleine öffentliche Parkanlagen (Pocket Parks) festgesetzt werden.

Baukörperausweisungen

Bei einem Großteil der Baugebiete (Urbane Gebiete MU 1 bis MU 4, MU 8, MU 9, MU 13 und MU 14 sowie Gewerbegebiet GE 1) verbleibt wenig Spielraum zur Anordnung der jeweiligen Gebäude. Ziel ist es, innerhalb dieser Baugebiete, diejenigen Teilbereiche auszuweisen, in denen sich die baulichen Anlagen konzentrieren sollen. Hier werden die geplanten Gebäude mittels Baukörperausweisung festgesetzt. Dies bedeutet, dass die geplanten baulichen Anlagen eng durch Baulinien und Baugrenzen umfasst werden.

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen und Baulinien ist selbst keine Maßfestsetzung, sondern sie verteilt das Maß der Nutzung auf dem Grundstück. Da bei Baukörperfestsetzungen die überbaubare Grundstücksfläche der maximal zulässigen Grundfläche baulicher Anlagen entspricht, wird damit die zulässige Grundfläche zeichnerisch bestimmt. Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche der Baukörper ist daher eine Festsetzung mit Doppelcharakter. Sie definiert die Grundfläche im Sinne des § 16 BauNVO zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung; zudem legt sie die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest. Auf eine zusätzliche numerische Festsetzung der zulässigen Grundfläche kann somit verzichtet werden.

Auch im Urbanen Gebiet MU 14 werden die äußeren Baugrenzen und Baulinien durch Baugrenzen im Innern ergänzt, um ruhige wohnungsbezogene Freiflächen zu ermöglichen. Dies ist trotz der öffentlichen Durchwegung aufgrund der Größe des Innenhofs möglich.

Im Urbanen Gebiet MU 2 werden vor die bestehenden Gebäude auf dem Grundstück zwei neue Baukörper angeordnet. Für die angrenzenden Bestandsgebäude ist ein (Teil)abriss bzw. eine veränderte Grundrissaufteilung geplant. Damit steht die Neuordnung an dieser Stelle in engem Zusammenhang mit der Bestandsbebauung, stellt zugleich aber den Erhalt der Bestandsbebauung nicht in Frage.

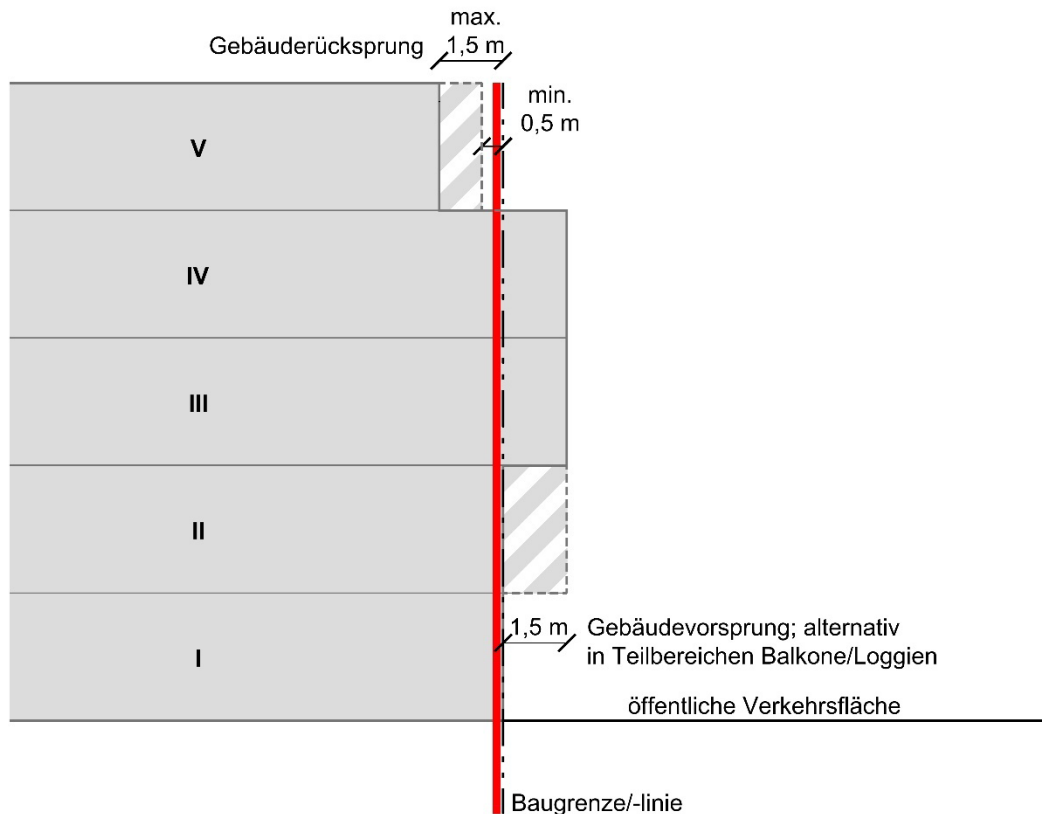
5.3.1.1 Unter- und Überschreitung von Baulinien und Baugrenzen

Im Hinblick auf das Urbane Gebiet MU 5 gilt die Besonderheit, dass eine Blockrandbebauung mit Innenhof zwar grundsätzlich durch Baugrenzen und -linien vorgegeben wird. Um den Innenhof zu gliedern, wird jedoch eine Überschreitung der straßenabgewandten Baugrenzen durch einzelne Baukörper ermöglicht. Diese Baukörper dürfen eine Tiefe von maximal 12,0 m und eine jeweilige Breite von 16,0 m aufweisen. Die für das Urbane Gebiet MU 5 festgesetzte GRZ berücksichtigt diese zum Blockinnenbereich orientierte Überschreitung der Baugrenzen.

In den Urbanen Gebieten werden, entsprechend dem Wettbewerbsergebnis, zur Belebung des öffentlichen Raums und zur besseren Vernetzung der öffentlichen Verkehrsflächen mit dem neuen Stadtquartier, oberhalb des 1. Vollgeschosses oder oberhalb des 1. und 2. Vollgeschosses (Sockelzone) Gebäudevorsprünge festgesetzt. Die unter dem Vorsprung befindlichen Flächen werden nach der Straßenplanung für die Anlage von Gehwegen benötigt. Die Baugebietsgrenzen und damit die Baugrenzen bzw. Baulinien wurden entsprechend so gesetzt, dass alle für die neue Straßenführung benötigten Flächen (einschließlich Gehweg) außerhalb des jeweiligen Baugebiets auf Straßenverkehrsflächen liegen. Um das oberhalb der Sockelzone gewünschte Vorspringen des Gebäudes über den Gehweg planungsrechtlich zu sichern, wird festgesetzt, dass im zweiten bis vierten Vollgeschoss zwingend ein 1,5 m tiefer Gebäudevorsprung, gemessen von der zeichnerisch festgesetzten Baugrenze bzw. Baulinie, vorzusehen ist. Um den Gebäudevorsprüngen im öffentlichen Raum ein entsprechendes gestalterisches Gewicht zu geben, wird ein Anteil von mind. 30 % und max. 70 % der oberhalb der Sockelzone liegenden Außenwandflächen im Bereich des jeweiligen Fassadenabschnitts (ÖBV B.III.1) geregelt. Diese Regelung ermöglicht eine abwechslungsreiche Gliederung der Gebäude durch Erker. Es soll ein lebendiges Stadtbild entstehen, dessen Bebauung sich an der gründerzeitlichen Bebauung in den Ringgebieten orientiert.

Im Plangebiet ist eine intensive Begrünung der Bebauung vorgesehen. In den Urbanen Gebieten wird deshalb oberhalb des 4. Vollgeschosses ein Gebäuderücksprung festgesetzt. Die Tiefe des Rücksprungs wird auf mindestens 0,5 m und maximal 1,5 m, wiederum gemessen von der zeichnerisch festgesetzten Baugrenze bzw. Baulinie, festgesetzt. Die dadurch entstehende Fläche soll intensiv begrünt werden.

Schematische Darstellung der festgesetzten Gebäudevor- und -rücksprünge:



Ein weiteres Regelungserfordernis bezüglich der Baulinien ergibt sich aus den Festsetzungen zu bodengebundener Fassadenbegrünung, die für einen Anteil der jeweiligen Außenwandflächen umzusetzen sind. Gemäß der textlichen Festsetzung müssen hierfür auf dem Baugrundstück Pflanzbeete mit einer Mindestdiefe von 0,5 m ausgebildet werden. Daher wird festgesetzt, dass für diese Pflanzbeete von den zeichnerisch festgesetzten Baulinien 0,5 m zurückgetreten werden darf.

5.3.2 Abstandsflächen

Das städtebauliche Konzept gemäß Nutzungsbeispiel verfolgt im Wesentlichen die Errichtung von Blockstrukturen, wie sie in Braunschweig insbesondere in den gründerzeitlichen Ringgebieten typisch und im unmittelbaren Umfeld bereits vorhanden sind. Die Anordnung der geplanten Gebäude wird für die meisten Baublöcke durch den Bebauungsplan weitgehend konkret vorgegeben. Lediglich in den urbanen Gebiete MU 7, MU 11 und MU 12 verbleiben – auch bei vollständiger Ausnutzung der zulässigen Nutzungsmaße – größere gestalterische Spielräume.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die, bei vollständiger Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksflächen und der Zahl der Vollgeschosse bzw. der Höhen baulicher Anlagen, erforderlichen Grenzabstände gemäß § 5 i. V. m. § 6 NBauO ermittelt. In den urbanen Gebieten MU 5, MU 6, MU 8 und MU 14 wurden wegen der dort durch hintere Baugrenzen verbindlich vorgegebenen Innenhöfe auch die nach § 7 NBauO auf demselben Grundstück erforderlichen Grenzabstände betrachtet. Es wurden standardisierte Höhen zu Grunde gelegt (erstes Vollgeschoss 4,0 m, alle weiteren Vollgeschosse 3,0 m, Attika 0,5 m).

Die Ermittlungen ergaben, dass bei Umsetzung der durch den Bebauungsplan zugelassenen kompakten, städtisch wirkenden Bebauung die durch §§ 5 - 7 NBauO vorgegebenen Mindestabstände zwischen den Gebäuden und – in untergeordnetem Umfang – zu Grundstücksgrenzen teilweise nicht eingehalten werden können. Von Überdeckungen betroffen sind insbesondere die zur Planstraße G ausgerichteten Außenwände (Urbane Gebiete MU 9 und MU 10) und die im Umfeld der Iduna-Hochhäuser geplante Neubebauung (Urbane Gebiete MU 5 und MU 6).

Weiterhin wurden in weiteren Bereichen kleine Überschreitungen (< 1 m) der Grundstücksgrenzen bzw. der Straßenmitte durch Abstandsflächen festgestellt, die aber durch eine angepasste Gebäudeplanung vermieden werden können.

Andere festgestellte Überschreitungen der Straßenmitte bzw. der Grundstücksgrenze durch Abstandsflächen von Gebäuden sind unproblematisch, weil die Festsetzungen für die Gebäude, die diesen Gebäuden jeweils gegenüberliegen, so getroffen wurden, dass es zu keinen Überdeckungen von Abstandsflächen kommen kann.

Der Bebauungsplan trifft daher keine Festsetzungen zu abweichenden (hier verringerten) Maßen der Abstandsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB. Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts gemäß Nutzungsbeispiel ist die Zulassung von Abweichungen von den Vorschriften der §§ 5, 7 NBauO erforderlich. Eine Abweichung kann nach § 66 NBauO zugelassen werden, wenn diese mit den öffentlichen Belangen, insbesondere nach § 3 Abs. 1 NBauO vereinbar sind. Dabei sind der Schutzzweck der Abstandsflächen zu berücksichtigen und die öffentlich-rechtlich geschützten nachbarlichen Belange zu würdigen. Relevante Belange sind hier insbesondere die Versorgung mit Tageslicht (Besonnung und Belichtung), die Belüftung, der Sozialabstand und der Brandschutz.

Um auch bei verkürzten Abstandsflächen den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu entsprechen, ist im Rahmen des Abweichungsverfahrens zu prüfen, ob zu den von Abstandsflächenverkürzungen betroffenen Außenwänden der geplanten Gebäude Aufenthaltsräume ausgerichtet werden können oder ob in diesen Bereichen, im Rahmen einer angepassten Grundrissgestaltung, Nebenräume platziert werden müssen. Auch der Verzicht auf eine Wohnnutzung kann im Einzelfall durch die geringen Abstände verursachte Konflikte vermeiden. Betreffen die Überdeckungen der Abstandsflächen auch bestehende Aufenthaltsräume (insbesondere in den unteren Geschossen der Iduna-Hochhäuser), so ist sicherzustellen, dass trotz der heranrückenden Bebauung in den bestehenden Aufenthaltsräumen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden.

5.4 Zahl der Wohnungen

Um die im Umfeld bestehende und im Geltungsbereich geplante soziale (Kindertagesstätten, Schulen, etc.) und grüne Infrastruktur (Parkanlagen, Kinder- und Jugendspielflächen) nicht zu überlasten, wird durch die textliche Festsetzung A.IV.1 die im Geltungsbereich höchstens zulässige Zahl an neuen Wohnungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB festgesetzt. Unter Berücksichtigung der bestehenden Versorgungslage und der im Geltungsbereich geplanten zusätzlichen Angebote (s. Kapitel 5.7.1 und 5.10) wurde ermittelt, dass, zusätzlich zu den rd. 350 bestehenden Wohnungen in den Iduna-Hochhäusern, weitere 600 neue Wohnungen im Plangebiet vertraglich sind.

Die Festlegung folgt dem Dichtekonzept der Stadt Braunschweig. Es ordnet das Plangebiet als Teil der urbanen Ringgebiete dem Siedlungstyp „kompakte Stadt“ zu. Als Orientierungswert werden hier 150 – 200 Wohneinheiten (WE) je ha Netto-Bauland (NBL) benannt. Dies entspricht in Bezug auf die Baugebiete im Plangebiet (rd. 4,0 ha) rd. 600 – 800 WE.

Die Verteilung dieser Zahl auf die einzelnen urbanen Gebiete erfolgt dabei nach der Eignung des Gebiets für das Wohnen unter Berücksichtigung der jeweils zulässigen Geschossfläche. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Lage zu öffentlichen Grünflächen (vorhanden oder geplant)
- Lärmbelastung
- Möglichkeit zur Herstellung von Grün- und Freiflächen auf dem Baugrundstück

Für die urbanen Gebiete wird im Ergebnis folgende maximale Anzahl an Wohnungen pro m² Grundstücksfläche festgelegt. Die Iduna-Hochhäuser bleiben dabei sowohl hinsichtlich ihrer Geschossfläche als auch hinsichtlich der dort bereits vorhandenen Wohnungen unberücksichtigt.

Nr. Baublock	Nr. Baugebiet	Größe Baugebiet [m ²]	m ² Grundstücksfläche je Wohnung	Neue Wohnungen
I	MU1	1.400	90	15
II + III	MU2	1.100	140	8
IV	MU3	800	45	18
V	MU5	6.700	45	136
VI	MU6	3.900	45	72
VII + VIII	MU7	4.900	45	108
IX	MU8	3.300	45	72
X	MU9	700	140	4
XI	MU10	1.100	140	7
XII	MU11	2.300	45	52
XIII	MU12	2.900	45	62
XIV	MU13	600	140	4
XVIII	MU14	3.900	90	42
Summe				600

Von den festgesetzten Verhältniszahlen darf ausnahmsweise abgewichen werden, sofern sichergestellt ist (z. B. durch Grunddienstbarkeit), dass eine größere Zahl von Wohnungen auf einem Baugrundstück durch eine in gleichem Umfang niedrigere Zahl von Wohnungen auf anderen Baugrundstücken kompensiert wird.

5.5 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen

5.5.1 Nebenanlagen

Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO sind in allen Baugebieten uneingeschränkt zulässig. Die zulässige Grundfläche darf gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO durch die Grundflächen der Nebenanlagen bis zu 50 von Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer maximalen Grundflächenzahl von 0,8.

5.5.2 Stellplätze und Garagen

Das Mobilitätskonzept sieht die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Wesentlichen in Tiefgaragen und einer Quartiersgarage vor, um die nicht überbaubaren Flächen der Baugrundstücke von oberirdischen Stellplätzen und Garagen weitgehend freizuhalten. Die Vermeidung oberirdischer Stellplätze erfolgt insbesondere im Sinne gesunder Wohnverhältnisse zum Schutz der Wohnruhe und zur Schaffung einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität im Außenraum. Eine Freihaltung der Baugebiete von oberirdischen Stellplätzen und Garagen ermöglicht eine hochwertige Gestaltung der Grundstücksfreiflächen.

Oberirdische Garagen und Stellplätze sind daher gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO in den Baugebieten unzulässig. Dies gilt nicht für das Gewerbegebiet GE 1, da hier die Errichtung der Quartiersgarage geplant ist.

Tiefgaragen sind in allen Baugebieten zulässig. Es wird angestrebt, dass die nicht überbauten Dachflächen von Tiefgaragen intensiv begrünt werden. Daher wird gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO geregelt, dass Flächen von Tiefgaragen nicht bei der Ermittlung der Grundfläche mitgerechnet werden, soweit ihre Dachflächen mit einer durchwurzelbaren Substratüberdeckung von mindestens 0,6 m versehen werden. Ebenfalls nicht mitgerechnet werden die notwendigen Zu- und Ausfahrten. Durch die Nichtanrechnung von begrünter Tiefgaragenflächen bei der Ermittlung der maximal zulässigen Grundfläche soll ein Anreiz geschaffen werden, die erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen zu realisieren und diese nach Möglichkeit zu begrünen.

5.6 Öffentliche Verkehrsflächen, Geh- Fahr- und Leitungsrechte

5.6.1 Verkehrskonzept

In einem Verkehrsgutachten (ARGUS, 03/2025 und 06/2025) wurden der Entwurf zur verkehrlichen Erschließung und Neuordnung des Plangebietes sowie die Vorgaben zum ruhenden Verkehr untersucht. Das Verkehrsgutachten beinhaltet drei Leistungsmodulare: die Verkehrsprognose für die geplanten Verkehrsanlagen, die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen für die unterschiedlichen Verkehrsträger sowie ein Mobilitätskonzept mit konkreten Handlungsempfehlungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

5.6.1.1 Erschließungskonzept

Im Zentrum der Planung steht die Umgestaltung der Kurt-Schumacher-Straße, welche dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) nur noch für Anlieger und als Umwelttrasse für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stehen wird. Gleichzeitig wird der Rad- und Fußverkehr ausgebaut. Diese Maßnahmen bewirken eine signifikante Neuverteilung der Verkehrsströme im Quartier, indem der MIV überwiegend auf die verbleibenden Hauptachsen konzentriert wird. Die dadurch freiwerdenden Flächen werden für die Stadtentwicklung und die Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten genutzt.

Die geplante verkehrliche Entwicklung im neuen Bahnhofsquartier folgt einer intensiven Analyse der bestehenden und prognostizierten Verkehrsströme sowie einer Neuordnung der Verkehrsflächen und Verkehrsräume, die eine stadträumliche Neu-

ordnung des Plangebiets durch eine zukünftig effiziente Verkehrsinfrastruktur ermöglicht. Die durchgeführte Verkehrsprognose und Leistungsfähigkeitsprüfung berücksichtigt sowohl das aktuelle Verkehrsaufkommen als auch die zukünftig zu erwartenden Zuwächse durch die geplante Bebauung und Nutzungsmischung als auch die gesamtstädtische Entwicklung. Die Analyse berücksichtigt sowohl die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr als auch auf den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr.

Um die Qualität der Verkehrsabwicklung zu bewerten, wurden sechs zentrale Knotenpunkte im Umfeld des Hauptbahnhofs analysiert. Hierbei wurden sowohl mikroskopische Verkehrsflusssimulationen als auch rechnerische Verfahren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) eingesetzt. Die Verkehrsprognose basiert auf einer Mischung aus Bestandsverkehren, Neuverkehren durch die geplante Bebauung und verlagerten Verkehrsströmen infolge der Umgestaltung der Kurt-Schumacher-Straße. Dabei wurden zwei Maximalszenarien (die vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ottmerstraße bzw. auf die Wolfenbütteler Straße) untersucht, um die Auswirkungen auf die einzelnen Knotenpunkte zu bewerten.

Die Untersuchung zeigt, dass die neuen und angepassten Knotenpunktgeometrien sowie die Anpassung der Signalsteuerungen in der Lage sind, die prognostizierten Verkehrsmengen auch in den Spitzenstunden mit vertretbaren Wartezeiten und wenigen Rückstaus abzuwickeln. Die Kapazitäten der Knotenpunkte reichen auch im ungünstigsten Fall aus, um den Verkehr abzuwickeln, sofern bestimmte Anpassungen wie etwa die Verlängerung von Linksabbiegefahrstreifen oder die Optimierung der Signalphasen vorgenommen werden.

Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Priorisierung des ÖPNV und der Sicherstellung von kurzen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr. Es werden gezielt flexibel steuerbare LSA-Programme eingesetzt, welche Busse und Straßenbahnen priorisieren und somit deren Verlustzeiten minimieren. Für Straßenbahnen und Busse werden sehr kurze Wartezeiten erreicht.

Auch für den Fuß- und Radverkehr wird gezeigt, dass die Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten ausreichend sind und Wartezeiten möglichst kurzgehalten werden. Hierzu werden gezielt Rund-um-Grün-Phasen und progressive Signalprogramme eingesetzt. Bei Rundum-Grün-Phasen erhalten alle Fußgänger und Radfahrer auf Radwegen gleichzeitig grünes Licht.

Für den MIV bedeutet dies, dass Wartezeiten an den Knotenpunkten in den meisten Fällen kurz bleiben. Lediglich an einigen Hauptachsen können in den Spitzenstunden spürbare Wartezeiten auftreten, die jedoch durch Koordination der Signalsteuerungen und angepasster Knotenpunktgeometrien auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Insgesamt zeigen die Berechnungen, dass die geplante Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Bahnhofsquartier leistungsgerecht ist und die Anforderungen an eine sichere, nachhaltige und effiziente Mobilität erfüllt. Die Anpassungen an den Knotenpunkten und die Priorisierung des Umweltverbunds sorgen dafür, dass sowohl die Belange des MIV als auch die des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Die Prognose und Leistungsfähigkeitsprüfung belegen, dass der Verkehr im Quartier auch unter den neuen Rahmenbedingungen funktionieren kann. Die Verkehrsabwicklung im Quartier kann auch unter den veränderten Rahmenbedingungen nachhaltig, sicher und effizient gestaltet werden.

5.6.1.2 Mobilitätskonzept

Das ergänzende Mobilitäts- und Parkraumkonzept für das Bahnhofsquartier bildet die Basis für die Umsetzung der ambitionierten verkehrlichen Zielsetzungen und stellt sicher, dass die Prognosen und Anforderungen aus dem Verkehrsgutachten tatsächlich erreicht werden können. Im Zentrum steht die Schaffung eines urbanen, autoarmen Quartiers mit einer attraktiven Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Dies soll durch ein Bündel an Maßnahmen erreicht werden, welche konsequent auf die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer abgestimmt sind.

Ausgangspunkt sind zwölf „Leitplanken“, welche als Grundprinzipien für die Mobilität im Bahnhofsquartier definiert wurden. Dazu zählen insbesondere die mehrstufige Entwicklung des Quartiers, die Förderung kurzer Wege durch eine kleinteilige Nutzungsmischung, die frühzeitige Bereitstellung zentraler Mobilitätsangebote sowie eine konsequente Bündelung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen. Entscheidend ist dabei, dass die Fahrradinfrastruktur maximal komfortabel gestaltet wird und der öffentliche Straßenraum weitgehend vom MIV freigehalten. Die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Leitplanken soll durch eine zentrale Steuerung des Mobilitätsmanagements und eine regelmäßige Evaluation und Nachsteuerung der Maßnahmen sichergestellt werden.

Konzeptgrundlage ist, dass die Nutzerinnen und Nutzer des Quartiers aufgrund der hervorragenden ÖPNV-Anbindung, der guten Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie der vielfältigen Angebote an Sharing- und Leihfahrzeugen einen deutlich geringeren Bedarf an privaten Pkw aufweisen werden. Dies wird durch eine konsistente Parkraumbewirtschaftung sowohl im Quartier als auch im Umfeld unterstützt, um Verdrängungseffekte und Zunahme von Parkdruck in angrenzenden Gebieten zu vermeiden.

Zentrale Elemente des Mobilitätskonzepts sind die Bündelung des ruhenden Verkehrs in Tief- und Quartiersgaragen, die Bereitstellung einer umfangreichen Fahrradinfrastruktur sowie die Einrichtung einer Mobilitätszentrale als Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Mobilität im Quartier. Die Fahrradabstellplätze werden nach differenzierten Kriterien geplant und bieten unter anderem spezielle Flächen für Lastenräder und Fahrradanhänger. Die Fahrradinfrastruktur selbst ist so gestaltet, dass sie von allen Nutzerinnen und Nutzern komfortabel genutzt werden kann.

Ein weiterer Baustein ist das stationsgebundene Carsharing mit mehreren Fahrzeugen im Quartier sowie Zugang zu Leih-Lastenrädern und weiteren Sharing-Angeboten. Die Mobilitätszentrale übernimmt dabei die Organisation und Kommunikation dieser Angebote sowie die Beratung und Begleitung der Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigten. Zudem soll ein Betreiberkonzept entwickelt werden, welches die nachhaltige Finanzierung und den dauerhaften Betrieb des Mobilitätsmanagements sicherstellt.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist eine zentrale Voraussetzung für die Einhaltung der prognostizierten MIV-Anteile und damit für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Quartier. In der späteren Ausbauplanung der Straßenverkehrsflächen und der damit zusammenhängenden Dimensionierung der Flächen, werden die Erkenntnisse dieser ambitionierten Ziele berücksichtigt werden.

5.6.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets werden der Heinrich-Büssing-Ring (östlicher Abschnitt), der Berliner Platz, der Willy-Brandt-Platz, die Salzdahlumer Straße (nördlicher Abschnitt), die Kurt-Schumacher-Straße (südlicher Abschnitt) mit dem erweiterten Kreuzungsbereich Campe-/Ottmerstraße, die Viehwegstraße (südlicher Abschnitt) und die Planstraßen A - J sowie der Betriebsweg BSVG gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zeichnerisch als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Im Plangebiet werden vorhandene Straßen genutzt und durch neue Straßenzüge (Planstraßen) ergänzt, um eine bessere Vernetzung des Plangebietes mit den vorhandenen Stadtvierteln sicherzustellen.

Die derzeit überdimensionierte Kurt-Schumacher-Straße wird zukünftig nur noch für Anlieger, den ÖPNV, Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende genutzt. Mit der Reduzierung des Straßenquerschnitts wird eine attraktivere Anbindung für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende an die Innenstadt erreicht.

Auch das westlich des Plangebietes liegende Bahnhofsviertel wird durch die Planstraßen A bis D besser mit dem Umfeld vernetzt: die dort verlaufende Georg-Wolters-Straße und die Autorstraße werden durch die Planstraßen A und B nach Osten bis zur Kurt-Schumacher-Straße verlängert.

Der aus der Gertrudenstraße kommende Fußweg wird in Form eines Geh- und Radwegs nördlich des bestehenden Hotels (MU 7) fortgeführt (Planstraße C). Die Planstraße C wird über die Kurt-Schumacher-Straße hinweg zur Planstraße E geführt, die ebenfalls Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden dient. Die Planstraße E, nördlich des Urbanen Gebiets MU 8, setzt den am Rand des Viewegs Gartens geführten Radweg fort.

Die überdimensionierten Verkehrsflächen vor dem Hauptbahnhof werden reduziert und die Verkehre werden zukünftig gebündelt vor dem Bahnhofsvorplatz geführt. Der Berliner Platz wird auf das verkehrlich notwendige Maß reduziert. Die vorhandenen Verkehrsinseln am Berliner- und Willy-Brandt-Platz werden zukünftig als Baugebiete genutzt. Der Straßenraum wird dadurch einerseits baulich gefasst und gleichzeitig ein Gegenüber zum Bahnhofsgebäude und dem vorgelagerten Bahnhofsvorplatz hergestellt. Die Planstraßen D (südwestlicher Abschnitt) sowie F (nordöstlicher Abschnitt) bilden die rückwärtigen Erschließungsstraßen für die Urbanen Gebiete MU 9 bis 13. Die Planstraßen G, H und I liegen zwischen den neu entstehenden Baugebieten und verbinden die rückwärtigen Planstraßen D und F mit dem Willy-Brandt- bzw. Berliner Platz.

Zur Erschließung des geplanten Fernbusterminals und der Gewerbegebiete (GE 1 und GE 2) westlich des Bahnhofs werden die öffentlichen Straßenverkehrsflächen Planstraße J und Betriebsweg BSVG festgesetzt, die auf die Salzdahlumer Straße führen. Der bestehende Parkplatz nordöstlich des Urbanen Gebiets MU 14 wird ebenfalls als öffentliche Straßenverkehrsfläche zeichnerisch festgesetzt. Die Erschließung des Hauptbahnhofs für den MIV, Taxis und den Anlieferverkehr erfolgt auf der Ostseite des Gebäudes über das Grundstück der DB.

5.6.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Stadtbahn mit ihren drei Haltestellen "Hauptbahnhof Braunschweig", "Willy-Brandt-Platz" und "Campestraße" verbleibt auf den bestehenden Trassen innerhalb

der öffentlichen Verkehrsflächen Kurt-Schumacher-Straße und dem Bahnhofsvorplatz. Auch am Willy-Brandt-Platz verbleibt die Stadtbahn in der heutigen Lage. Zukünftig wird sie dort jedoch aufgrund des teilweisen Rückbaus der öffentlichen Verkehrsfläche durch den erweiterten Park fahren. Um die Trasse in den Park zu integrieren, ist beabsichtigt, die Gleise teilweise zu begrünen. Die künftig weitgehend innerhalb des Gewerbegebiets GE 1 liegende Wendeschleife soll mit einem Gebäude überbaut werden. Um die Nutzbarkeit des Baugebiets für die Stadtbahn dauerhaft zu sichern, wird für den Teil des Baugebiets, in dem die Wendeschleife zzt. verläuft, ein Fahr- und Leitungsrecht für den Träger des ÖPNV gesichert.

Als Teilprojekt im Stadtbahnausbaukonzept soll eine Stadtbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof über den Bebelhof und das Klinikum bis in den Heidberg realisiert werden. Zwischen Hauptbahnhof und Salzdahlumer Straße verläuft dabei die Trasse entlang des Bahndamms. Dieser Flächenbedarf wird im Bebauungsplan als Verkehrsfläche vorgehalten. Die Mitnutzung der bestehenden Abstellgleise ist vorgesehen.

Auch die 1998 vom damaligen Zweckverband Großraum Braunschweig (heute Regionalverband Großraum Braunschweig) beschlossene RegioStadtBahn als Tram-Train-Projekt für die Region, das am Hauptbahnhof zwischen Stadtbahnssystem und Eisenbahnsystem wechseln soll, ist weiterhin berücksichtigt. Südlich des Gewerbegebiets GE 2 ist ein Korridor für die erforderliche Rampe eingeplant.

Im Westen, an die bestehende Bahnhofshalle anschließend, soll auf Flächen der Eisenbahn ein Fernbusterminal mit sechs Bussteigen errichtet werden. Serviceeinrichtungen für den Terminal, Wartebereiche und Kiosk etc. sind in dem Gebäude vorgesehen. Das bestehende Fahrradparkhaus auf der Westseite der Bahnhofshalle wird erweitert und geringfügig verlagert.

Auch die Stadtbusse erhalten eine vom öffentlichen Verkehr unabhängige Umfahrt im Westen des Bahnhofs. Die Ladestationen und Wartepositionen für Stadtbusse sollen parallel zur Wendeschleife der Stadtbahn und im Bereich vor dem geplanten Fernbusterminal angeordnet werden.

5.6.4 Fuß- und Radverkehr

Grundsätzlich bietet das Plangebiet sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr optimale Bedingungen: innerhalb des Plangebietes sorgen Gehwege für ein gutes Angebot für Zu-Fuß-Gehende. Radfahrer werden teilweise auf den Fahrbahnen geführt, was in Tempo-30-Zonen Standard ist, aber es werden auch von der Fahrbahn getrennte Zweirichtungs-Radwege zur Verfügung gestellt. Durch die netzartige Struktur der öffentlichen Verkehrsflächen sind kurze Wege innerhalb des Gebietes gesichert. In den öffentlichen Grünflächen laden Freizeitwege zum Spazieren und Radfahren ein.

Die geplanten Straßen erhalten beidseitige, den aktuellen Regelwerken entsprechende Gehwege. Die öffentlichen Gehwege werden teilweise von Gebäudevorsprüngen überdeckt. Zusätzliche, dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Verbindungen erfolgen über die Planstraßen C und E sowie den südwestlich des Urbanen Gebiets MU 7 geplanten Fuß- und Radweg. Zu-Fuß-Gehende können weiterhin die bestehenden und geplanten Wege in der Parkanlage Viewegs Garten nutzen. Um die Anbindung von Viewegs Garten zum Berliner Platz und weiter zum Hauptbahnhof zu verbessern, wird durch den Baublock IX ein Gehrecht zugunsten der Allge-

meinheit festgesetzt. Durch den Baublock XVIII wird ein Gehrecht für die Allgemeinheit festgesetzt, um die fußläufige Anbindung des BraWoParks an den Hauptbahnhof zu verbessern.

Die Straßen des Rings sollen beidseitig mit den aktuellen Regelwerken genügenden Anlagen für den Radverkehr ausgestattet werden. Auf der Kurt-Schumacher-Straße, die zukünftig als „Fahrradstraße – Anlieger frei“ als Einbahnstraße stadtauswärts geführt werden soll, kann der Radverkehr in beide Richtungen fahren. An der Kurt-Schumacher-Straße und der Planstraße E soll entlang der Parkanlage Viewegs Garten ein Zweirichtungs-Radweg gebaut werden. Auf allen weiteren Straßen sollen Radfahrende die Fahrbahn mitnutzen. Ein Radweg soll durch den zukünftig geöffneten ehemaligen Posttunnel der DB die Anbindung an die Bahnstadt und das südöstliche Stadtgebiet sicherstellen.

Der Bahnhofsvorplatz ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Radverkehr. Dort ist westlich des Bahnhofgebäudes ein Fahrradparkhaus, die sogenannte Radstation, vorhanden. Dieses Fahrradparkhaus soll auch zukünftig zur Verfügung gestellt werden, wird allerdings geringfügig verlagert und hinsichtlich der Kapazitäten an Fahrradstellplätzen erweitert. Zusätzlich ist unterhalb von Baublock XVIII ein weiteres Fahrradparkhaus geplant.

5.7 Grünordnung

Gemäß Baugesetzbuch sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes und die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Das grünordnerische und naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept für das Plangebiet leitet sich aus den fachlichen Zielstellungen und Planungsvorgaben, den in der Bestandsanalyse festgestellten Wertigkeiten des Naturhaushaltes und der örtlichen Situation ab (vgl. Umweltbericht). Gleichzeitig wurde für das Plangebiet eine Freiflächenplanung erarbeitet, die in das Nutzungsbeispiel integriert wurde. Die Maßnahmen erfüllen sowohl ökologische wie auch städtebauliche Funktionen. Sie werden nach planungsrechtlicher Abwägung im Bebauungsplan festgesetzt. Die Maßnahmen werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

5.7.1 Grünflächen

Im Bebauungsplan AW 118 werden Grünflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzt. Die Grünflächen dienen den Belangen des Umweltschutzes u. a. des Klimaschutzes und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels, der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes und der Erholung.

Die Parkanlage Viewegs Garten wird erweitert. In die Erweiterungsflächen sollen Spielangebote für Kinder sowie Jugendspielangebote integriert werden. Wegebeziehungen innerhalb der neu entstehenden öffentlichen Grünflächen ermöglichen es, diese für die Freizeit und Erholung zu nutzen und mit der bestehenden Parkanlage zu verbinden. Die Erweiterungsflächen des Viewegs Garten erfüllen als Ergänzung der öffentlichen Parkanlage sämtliche grünordnerischen Planungsziele.

Der zukünftig vergrößerte und aufgewertete Viewegs Garten wird über einen dreiecksförmigen öffentlichen Park auf der Westseite der Kurt-Schumacher-Straße mit dem Bahnhofsviertel verknüpft. Die aus dem Viertel übernommene Straßenflucht

der Planstraße A und die Bestandsbebauung ("K18") ergeben die markante dreieckige Form des Grünraums. Neben dem räumlichen Bezug entsteht auch ein historischer, denn der ursprüngliche Garten ragte hier in das heutige Bahnhofsviertel hinein.

In den Baublöcken XII und XIII werden zwei untergeordnete öffentliche Grünflächen gegenüber der Hauptstelle der Volksbank und dem Hotel (MU 7) für die Naherholung der zukünftigen Bewohner und zum Ausgleich der bestehenden, begrünten Verkehrsinseln festgesetzt. Diese Pocket Parks ermöglichen es, teilweise vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Sie werden als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“, die südliche Fläche zusätzlich mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt.

In der nordwestlichen Ecke des Geltungsbereichs, an der Ottmerstraße, wird eine private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt. Die Festsetzung als private Grünfläche ist damit begründet, dass der Spielplatz als Außenfläche einer Kindertagesstätte dienen soll. Die Festsetzung zielt somit auf einen beschränkten Nutzerkreis ab und ist nicht der Allgemeinheit öffentlich zugänglich.

Für die öffentlichen Parkanlagen wird die Gestaltung in den Grundzügen festgelegt. Es wird geregelt, dass sie mit Gehölzflächen, Einzelbäumen, Stauden sowie offenen Rasen- und Wiesenflächen strukturreich zu gestalten sind. Verbindliche Vorgaben zur Art der erforderlichen Pflanzungen werden insofern gemacht, dass standortheimische oder klimaangepasste Laubbäume mit einem Mindeststammumfang zu pflanzen sind.

5.7.2 Begrünung der Baugebiete und des Straßenraums

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung ermöglichen eine weitgehende Überbauung der Grundstücksflächen in den Urbanen Gebieten und den Gewerbegebieten. Gemäß § 9 Abs. 2 NBauO müssen die nicht überbauten Flächen von Baugrundstücken Grünflächen sein, soweit sie nicht für andere zulässige Nutzungen erforderlich sind. § 9 Abs. 4 NBauO ergänzt dazu, dass Stellplätze (mit ihren Zu- und Abfahrten und Fahrgassen sowie die Zu- und Abfahrten von Garagen), wenn die Versickerung des Niederschlagswassers nicht auf andere Weise ermöglicht wird, nur eine Befestigung haben dürfen, durch die das Niederschlagswasser mindestens zum überwiegenden Teil versickern kann.

Da der Bebauungsplan über bereits bebaute und genutzte Flächen gelegt wird, werden die Festsetzungen zum Teil erst langfristig im Rahmen maßgeblicher baulicher Veränderungen greifen.

Für die Sicherstellung gewisser Pflanzqualitäten setzt der Bebauungsplan Mindestpflanzqualitäten sowohl für Bäume als auch für Sträucher auf öffentlichen und privaten Flächen fest. Die Pflanzqualitäten stellen einen Kompromiss zwischen zeitnaher Erreichung der gewünschten ökologischen und gestalterischen Wirkung und einem guten Anwuchs dar. Es sind standortheimische oder klimaangepasste Gehölze zu verwenden. Durch die Verwendung heimischer Gehölzarten können die Anpflanzungen insbesondere in ihrer ökologischen Funktion gestärkt werden. Die Festsetzung einer Pflanzliste erfolgt nicht, da, insbesondere unter dem Aspekt der Klimaanpassung, die Pflanzliste aufgrund sich stetig ändernder Erkenntnisse angepasst werden müsste.

Neben den Pflanzqualitäten werden auch Mindestzahlen an Baumpflanzungen für die Planstraßen und die Urbanen Gebiete festgesetzt. Die Stückzahlen wurden im

Rahmen der Freiraumplanung als Teil des Nutzungsbeispiels zum Bebauungsplan plausibilisiert.

Die Gebäude in den Urbanen Gebieten und den Gewerbegebieten sind zu mindestens 70 % mit einer extensiven Dachbegrünung zu versehen. Dachflächen von Tiefgaragen, die intensiv begrünt sind, werden nicht auf die Grundfläche angerechnet. Fassaden sind auf den straßenzugewandten Seiten zu mindestens 10 %, auf straßenabgewandten Seiten zu mindestens 20 % zu begrünen. Die Begrünung kann boden- oder wandgebunden erfolgen.

Die Maßnahmen tragen insgesamt zu einer Durchgrünung des Plangebietes bei. Dies wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität (z. B. Stadtbild, Lokalklima) aus. Gleichzeitig werden Lebensstätten für Tiere geschaffen und sie tragen deutlich zu Minimierung von Eingriffsfolgen, insbesondere durch die geplante Überbauung der Verkehrsinseln, bei. Die Anpflanzungen sind daher im zeitlichen Zusammenhang mit der Realisierung des Bauvorhabens (Eingriff) herzustellen und in ihrer Wirkung dauerhaft zu sichern, d. h. abgängige Gehölze sind durch Neupflanzungen zu ersetzen.

Für die Herstellung der Begrünungsmaßnahmen und den Erhalt des wertvollen Baumbestandes wird aufgrund der vielfältigen zu erwartenden Nutzungsansprüche an den Straßenraum (z.B. Leitungslagen, geplante Versickerungsflächen) ein hoher Abstimmungsbedarf zwischen den einzelnen Fachbereichen erforderlich sein, um gemeinsam die Ziele der Klimafolgenanpassung bewältigen zu können.

5.7.3 Zuordnung

Eine Zuordnungsfestsetzung ist Voraussetzung dafür, dass bei Bedarf gem. § 135a BauGB die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen für die Kosten der Ausgleichsmaßnahmen von den späteren Eigentümern (=Eingriffsverursachern) erhoben werden können. Als Verteilungsmaßstab für eine spätere Abrechnung wurde die Schwere der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Bezug zur erwartenden Versiegelung zu Grunde gelegt.

Für die Bewertung des Eingriffs und für die Ermittlung des daraus resultierenden Kompensationserfordernisses erfolgt ein Vergleich der aktuellen ökologischen Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Plangebiet (Bestand) mit den gem. den Festsetzungen des Bebauungsplanes zukünftig zu erwartenden ökologischen Wertigkeiten der neu entstehenden Biotoptypen (Planung). Bei der Bewertung des Bestandes wurden die Eingriffsrechte aufgrund vorhandener Bebauungspläne berücksichtigt. Die Differenz des Flächenwertes im Planzustand zum Flächenwert des Bestandes bildet die ökologische Wertverschiebung mit dem errechneten Kompensationswert ab.

Für alle Baufelder wurde eine Bilanzierung auf Grundlage des für den Geltungsbereich ermittelten durchschnittlichen Bestandwertes durchgeführt. Eine Verringerung der Biotopwertigkeit - das Werteinheitsdefizit - wird hierbei mit den grünordnerischen Aufwertungen – dem Werteinheitengewinn – ins Verhältnis gesetzt.

In der Gesamtbilanz wurde rechnerisch ein Werteinheitenüberschuss ermittelt, d. h. die Planung führt zu einer ökologischen Aufwertung des Gebiets. Externe Ausgleichsflächen sind nicht erforderlich.

Die Straßenverkehrsflächen sowie die urbanen Gebiete MU 2, MU 4, MU 9, MU 13 und das Gewerbegebiet GE 1 führen allerdings für sich betrachtet zu Wertpunktverlusten. Für diese Bereiche übernehmen die öffentlichen Grünflächen im Plangebiet

die Ausgleichsfunktion. Der diesbezügliche Herstellungsaufwand ist kostenerstattungsfähig in Prozent angegeben.

5.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

5.8.1 Anpflanzung von Platanen

Auf dem Willy-Brandt-Platz befinden sich 20 Platanen, die als Kompensationsmaßnahme für die Aufhebungssatzung „Ritterbrunnen-West“, IN 225 gepflanzt wurden. 10 dieser Bäume können bei Umsetzung der Planung nicht erhalten werden. Daher erfolgt eine Kompensation durch Anpflanzung von 20 neuen Platanen, unmittelbar angrenzend (westlich der Stadtbahntrasse).

5.8.2 Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartieren für Fledermäuse

Zur Förderung von gebäudebrütenden Vogelarten und Fledermäusen setzt der Bebauungsplan fest, dass an neuen Gebäuden Nist- und Ruhestätten herzustellen sind. Sie können entweder durch geeignete Bauweise in die Fassade integriert oder an ihr angebracht werden. In den Baugebieten sind pro Grundstück mindestens 5 Nist- und Ruhestätten anzubringen. Sie müssen für mindestens eine der im Bestand vorkommenden Arten aus jeder Tiergruppe (Vögel und Fledermäuse) geeignet sein. An gebäudebrütenden Vogelarten wurden lt. Umweltweltbericht im Plangebiet die Arten Hausrotschwanz, Haussperling und Star erfasst. An Fledermausarten kommen Graues Langohr, Braunes Langohr, Großer Abendsegler, Zwerg-, Mücken-, und Rauhaufledermaus vor.

Nach dem besonderen Artenschutzrecht erforderliche Maßnahmen (CEF, FCS) können auf die festgesetzten Maßnahmen angerechnet werden.

5.9 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

5.9.1 Belastungssituation

Nach den Ergebnissen der Umweltprüfung ist das Untersuchungsgebiet erheblich durch Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm (Eisenbahn, Straßenbahn) belastet. Konflikte durch Gewerbelärm (Anlagen im Sinne der TA Lärm), Sport- und Freizeitlärm sowie andere schädliche Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Erschütterungen etc.) sind nach den Ergebnissen der Umweltprüfung entweder nicht in planungsrelevantem Maße zu erwarten oder können auf nachgelagerte Planungs- und Genehmigungsverfahren abgeschichtet werden.

Zum Bebauungsplan wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem die künftige Verkehrslärmbelastung prognostiziert und Maßnahmenvorschläge zum Lärmschutz erarbeitet wurden. Die Ergebnisse der Prognose werden im Umweltbericht wiedergegeben. Zusammenfassend sind für folgende Flächen und Bestandsgebäude Maßnahmen zum Schallschutz zu prüfen und abzuwägen:

- Alle Baugebiete, mit Ausnahme des Urbanen Gebiets MU 3 und alle Grünflächen (Beurteilung nach DIN 18005)
- Die Bestandsgebäude Bertramstraße 36, Heinrich-Büssing-Ring 10-15, Heinrich-Büssing-Ring 22-25, Willy-Brandt-Platz 8, 9, 12) und Berliner Platz 1 (Beurteilung nach der 16. BImSchV)
- Die Bestandsgebäude an der Wolfenbütteler Straße (südlich Campestraße) und der Ottmerstraße (zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Willy-Brandt-

Platz); mit besonderem Augenmerk auf die Grundstücke Ottmerstraße 1-7 (Beurteilung nach selbst entwickelten Kriterien)

5.9.2 Abwägung und Erläuterung der Maßnahmen zum Lärmschutz

Einhaltung von hinreichenden Abständen

Aus § 50 BImSchG leitet sich der Grundsatz ab, dass bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen möglichst so einander zuzuordnen bzw. voneinander zu trennen sind, dass in schutzbedürftigen Bereichen (z. B. in Gebieten mit Wohnnutzung) schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Es ist jedoch ein zentrales Planungsziel, die aus heutiger Sicht überdimensionierten Verkehrsflächen des Rings und der Kurt-Schumacher-Straße zu verkleinern. Um die verschmälerten Verkehrsflächen baulich zu fassen, und den gewonnenen Raum sinnvoll und nachhaltig zu nutzen, sollen entlang der künftigen Straßenführung neue Baugebiete ausgewiesen werden. Ein Abrücken der geplanten Bebauung von den genannten Straßen ist wegen dieses Planungsziels nicht möglich und würde dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sowie dem Ziel des Vorrangs der Innenentwicklung widersprechen.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Unter anderem um die entlang der Kurt-Schumacher-Straße geplanten neuen Baugebiete und dort vorhandenen Bestandsgebäude vor Lärm zu schützen, soll die Kurt-Schumacher-Straße für den motorisierten Individualverkehr eingeschränkt werden. In Bezug auf Kfz soll lediglich die Durchfahrt von Linienbussen und Anliegerverkehre weiterhin möglich sein. Diese Maßnahme wurde der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt.

Weiterhin ist vorgesehen, an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Campestraße/Ottmerstraße die Verkehrsführung so anzuordnen, dass von Norden (aus der Kurt-Schumacher-Straße) kommende Kfz nur in die Ottmerstraße abbiegen dürfen. Eine Einfahrt in die Campestraße soll künftig untersagt sein. Damit soll erreicht werden, dass die jetzigen Verkehre auf der Kurt-Schumacher-Straße nicht in die aktuell verkehrlich relativ gering belastete Campestraße und die schon aktuell stark lärmbelastete Wolfenbütteler Straße (Abschnitt südlich der Campestraße) verlagert werden.

Weiterhin wurde in der schalltechnischen Untersuchung die Einführung von Tempo 30 auf dem Berliner Platz untersucht. Anlass der Prüfung sind die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegenden Beurteilungspegel für Verkehrslärm in diesem Bereich. Die Berechnungen zeigen jedoch, dass es der Verkehrslärm auch bei Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht schaffen würde, die Schwelle der Gesundheitsgefährdung zu unterschreiten. Der Bebauungsplan folgt daher der schalltechnischen Empfehlung, es bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu belassen.

Für die Ottmerstraße ist eine Temporeduzierung hingegen eine wirksame Minderungsmaßnahme. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird ein Minderungspotential von etwa 2,5 dB(A) im Verkehrslärm erreicht.

Rasengleis für die Stadtbahn in der Kurt-Schumacher-Straße

In der Kurt-Schumacher-Straße verursacht die Stadtbahn den höchsten Anteil am Verkehrslärmpegel. Wenn, wie ursprünglich geplant, die Stadtbahn dort künftig in einer festen Fahrbahn geführt würde, würde an den Baublöcken I, II, III, V, VI und VIII die Schwelle der Gesundheitsgefährdung, wenn auch nur geringfügig, überschritten. Um dies zu vermeiden, wurde verwaltungsintern entschieden, die Stadtbahn auch künftig in einem begrünten Bahnkörper mit hoch liegender Vegetationsebene zu führen.

Lärmschutzwände

Lärmschutzwände entlang des Rings, der Kurt-Schumacher-Straße oder der Ottmerstraße kommen aus stadtgestalterischen Gründen nicht in Frage. Sie hätten aufgrund der geplanten hohen Bebauung zudem nur für die unteren Geschosse der zugelassenen Bebauung eine gewisse Wirksamkeit. Außerdem würden sich - selbst bei einer hoch schallabsorbierenden Ausführung der Anlagen - durch Reflexionen weitere Pegelerhöhungen auf der jeweils anderen Straßenseite ergeben.

Schallabsorbierende Fassaden

Nach den in der schalltechnischen Untersuchung dargelegten Abwägungskriterien sind an der Bestandsbebauung entlang der Wolfenbütteler Straße (südlich der Campestraße) und der Ottmerstraße (zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Willy-Brandt-Platz) wegen der durch den Bebauungsplan ausgelösten Zunahmen der Verkehrslärmbelastung Schallschutzmaßnahmen intensiv zu prüfen und abzuwägen. Während bei den meisten von zusätzlichem Lärm betroffenen Bestandsgebäuden außer verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (s.o.) nur passive Schallschutzmaßnahmen in Frage kommen (s. u.), kann bei der Bestandsbebauung Ottmerstraße 1-7 auch durch bautechnische Maßnahmen im Urbanen Gebiet MU 1 (Baublock I), die die Reflexion des Verkehrslärms der Ottmerstraße auf die gegenüberliegende Straßenseite mindern, reagiert werden.

Als Maßnahmen kommen eine Erhöhung des Schallabsorptionsgrads und/oder die horizontale oder vertikale Neigung (Sägezahnprofil) der Nordfassade des Plangebäudes in Betracht. Die notwendige Mindesthöhe der Maßnahme beträgt hier 5 m über Gelände.

Entsprechend regelt der Bebauungsplan mit der textlichen Festsetzung A VIII.4, dass im Urbanen Gebiet MU 1 entlang der Ottmerstraße bis zu einer Höhe von 5 m über Gelände die Fassaden entweder reflexionsmindernd im Sinne der RLS-19 auszuführen sind oder dort gekippte oder geneigte Fassadenteile herzustellen sind, die in ihrer Wirkung vergleichbar mit reflexionsmindernden Fassaden sind. Dazu muss mindestens 80 % der Fassadenansicht um mindestens 5 Grad aus der Parallelität der Fassade zur von der Straße gegenüberliegenden Fassade gedreht sein. Die Mindestkantenlänge der gekippten Fassadenelemente muss 1 m betragen.

Passive Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV für Bestandsgebäude

Die 24. BImSchV legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume fest, soweit für diese nach den Regelungen der 16. BImSchV ein grundsätzlicher Maßnahmenanspruch besteht. Dies trifft nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung auf die Gebäude Bertramstraße 36, Heinrich-Büssing-Ring 10-15, Heinrich-Büssing-Ring 22-25, Willy-Brandt-Platz 8, 9, 12 und Berliner Platz 1 zu. Schallschutzmaßnahmen betreffen bauliche Verbesse-

rungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume (Fenster, Türen, Rolllädenkästen, Wände, Dächer etc.) und den Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Die Prüfungen der vorhandenen Bau-Schalldämm-Maße und die gegebenenfalls daraus resultierenden Erfordernisse einer Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in einem rechtlich eigenständigen Verfahren im Zuge der Baudurchführung. Regelungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

Zusätzlich zu diesen, rechtlich bindenden und nicht der Abwägung zugänglichen Regelungen, soll, den entsprechenden Empfehlungen der schalltechnischen Untersuchung folgend, weiteren Bestandsnutzungen (außerhalb des Geltungsbereichs) ein Recht auf Schallschutzmaßnahmen eingeräumt werden. Für die von nachteiligen Auswirkungen betroffenen Eigentümer der Wohngebäude an der Ottmerstraße soll ein Erstattungsverfahren für den Schallschutz der Außenbauteile ermöglicht werden, soweit das vorhandene Bau-Schalldämm-Maß der Außenbauteile den Anforderungen der 24. BImSchV nicht genügt. Das Erstattungsverfahren erfolgt nachgelagert zum verbindlichen Bauleitplanverfahren nach Umbau der Kurt-Schumacher-Straße. Vor dem Verfahren wird über eine Verkehrszählung geprüft, ob und inwieweit Abweichungen von den der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan zu Grunde gelegten Verkehrszahlen bestehen. Wenn beispielsweise die gezählten Verkehrsmengen unterhalb der Bestandssituation der Verkehre liegen, gibt es keine Verschlechterung in der Lärmsituation, so dass dann, unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zu schallabsorbierenden Fassaden, auf ein Erstattungsverfahren verzichtet werden kann.

Ausschluss von Wohnungen

Die Baublöcke XV und XVI sind durch ihre Lage zwischen Eisenbahntrasse, Ring und Salzdahlumer Straße sowie der Wendeschleife der Stadtbahn in besonderem Maße allseitig mit Verkehrslärm belastet. Auch wegen einer entsprechenden Empfehlung in der schalltechnischen Untersuchung soll in diesen Baublöcken durch die Festsetzung von Gewerbegebieten das Wohnen ausgeschlossen werden. Ausnahmsweise zulässig sind lediglich Betriebswohnungen. Hier ist bei Zulassung einer Ausnahme sicherzustellen, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Einzelfall eingehalten werden.

Um durch die Ausweisung der Gewerbegebiete keine zusätzlichen Lärmkonflikte zu generieren, setzt der Bebauungsplan fest, dass dort nur Nutzungen zulässig sind, die das Wohnen in den angrenzenden Baugebieten nicht wesentlich stören.

Lärmrobuster Städtebau

Unter einer lärmrobusten Bebauungsstruktur ist hier eine durchgehende Randbebauung in ausreichender Höhe entlang des Rings und der Kurt-Schumacher-Straße zu verstehen. Durch die abschirmende Wirkung stehen in den Baublöcken den lärmbelasteten Straßenseiten dann ruhige Fassaden auf den straßenabgewandten Seiten gegenüber. Im vorliegenden Fall soll eine durchgehende Bebauung entlang der lärmbelasteten Straßen jedoch nicht verbindlich vorgegeben werden. Die Form der Baublöcke, die zulässige GRZ, die Baulinien und, in Bezug auf die Baublöcke V, VI, IX und XVIII, auch die Festsetzung von hinteren Baugrenzen, legen es jedoch nahe, die zulässigen Baumassen jeweils im Sinne eines lärmrobusten Städtebaus entlang der Straße zu platzieren. Auf eine explizite Regelung wird verzichtet, da die ohnehin schon durch diverse gestalterische Vorgaben eingeschränkten Möglichkeiten zur Verteilung der Baumassen auf den Grundstücken nicht weiter eingeschränkt werden sollen. Da lärmabgewandte Gebäudeseiten durch den Bebauungsplan nicht explizit

gesichert werden, werden auch keine Regelungen zur Ausrichtung und Grundrissgestaltung von Wohnungen getroffen.

Aufgrund der Erstellung als Angebotsbebauungsplan soll im Verfahren zudem keine - ansonsten sinnvollerweise mit der Festsetzung einer lärmrobusten Bauungsstruktur einhergehende - Baupflicht für die lärmabschirmenden Gebäude geregelt werden.

Schalldämmung der schutzbedürftigen Räume

Eine ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile von Gebäuden (insbesondere der Fenster und Lüftungsöffnungen) ist im vorliegenden Planungsfall die zentrale Grundlage für die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Stand der Technik ist hier die DIN 4109-1:2018-01 "Schallschutz im Hochbau". Sie wurde in Niedersachsen durch die Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB) bauaufsichtlich eingeführt. Die VV TB regelt, dass im Zulassungsverfahren ein Nachweis der Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der DIN 4109-1 u. a. dann erforderlich ist, wenn der Bebauungsplan festsetzt, dass Vorkehrungen zum Schutz von Außenlärm am Gebäude zu treffen sind.

Dieser Anforderung kommt der Bebauungsplan nach, indem er gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB durch die textliche Festsetzung A VIII.1 regelt, dass in den Baugebieten für schutzbedürftige Räume gem. DIN 4109-1:2018-01 Kap. 3.16 bauliche Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen an das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß ($R'_{w, ges}$) gem. DIN 4109-1:2018-01 Kap. 7.1 durchzuführen sind.

Das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß wird dabei über den „maßgeblichen Außenlärmpegel“ abzüglich eines Korrekturwertes für die zu schützende Raumart gebildet. Er berücksichtigt neben Verkehrslärm auch Gewerbelärm. Die maßgeblichen Außenlärmpegel für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden können sowie für sonstige schutzbedürftige Räume, sind in den Anlage 5a-h zur schalltechnischen Untersuchung dargestellt. Von den im Lärmschutzkonzept geprüften Schallschutzmaßnahmen ist die Einschränkung der Kurt-Schumacher-Straße, das Rasengleis und die Festsetzung von Gewerbegebieten in den Baublöcken XV und XVI berücksichtigt. Die Pegel wurden bei freier Schallausbreitung ohne die geplanten Baukörper ermittelt. Mit den geplanten Baukörpern kann es gegenüber den ermittelten Pegeln zu Erhöhungen (Schallreflexion) oder Verringerungen (Schallabschirmung) kommen. Die in der schalltechnischen Untersuchung dargestellten maßgeblichen Außenlärmpegel dienen daher der unverbindlichen Orientierung und sind nicht Gegenstand der Festsetzung des Bebauungsplans. Eine ungeprüfte Übernahme der in der schalltechnischen Untersuchung dargestellten maßgeblichen Außenlärmpegel, könnte ein Übermaß oder auch ein Untermaß des Schallschutzes der Außenbauteile bewirken.

Die DIN 4109-1: 2018-01 wurde im Anlagenband zur Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB) veröffentlicht (Nds. MBl. Nr. 36 a/2020) und kann dort öffentlich und kostenfrei eingesehen werden.

Schallschutz bei gleichzeitiger freier Lüftung

Die DIN 4109-1 nimmt in Kauf, dass für einen ausreichenden Schallschutz die Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Regelfall geschlossen sein müssen.

Um in lärmbelasteten Bereichen ein ungestörtes Schlafen bei ausreichender Belüftung sicherzustellen, setzt der Bebauungsplan, ergänzend zu den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Belüftung von Aufenthaltsräumen, mit der textliche Festsetzung A VIII.2 fest, dass schutzbedürftige Räume, die zum Schlafen vorgesehen sind (Kinder-, Gäste- und Schlafzimmer), mit einer fensterunabhängigen Belüftung auszustatten sind. Alternativ können besondere Fensterkonstruktionen, die auch im teilgeöffneten Zustand einen Innenraumpegel von maximal 30 dB(A) gewährleisten, Anwendung finden.

Der Begriff des Schlafrums ist im Sinne von Kap. 3.16 der DIN 4109-1 zu verstehen. Kombinierte Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen sind wie Schlafräume zu beurteilen.

Auf eine mechanische Belüftung bzw. besondere Fensterkonstruktion kann verzichtet werden, wenn durch andere bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung (z. B. durch Laubengänge, vorgesetzte Fensterläden oder Gebäudevorsprünge) ausreichender Schallschutz gewährleistet wird.

Da die genaue Anordnung der Gebäude durch den Bebauungsplan nicht abschließend geregelt wird (s. o. unter lärmrobuster Städtebau) erfolgt die Festsetzung pauschal für alle Baugebiete. Falls der Schlafrum zu einer lärmabgewandten oder lärmabgeschirmten Fassade ausgerichtet ist (z. B. durch die Eigenabschirmung des Baukörpers oder die abschirmende Wirkung anderer Gebäude), kann - im Sinne einer anderen baulichen Maßnahme gleicher Wirkung – ebenfalls auf eine mechanische Belüftung verzichtet werden. So wird vermieden, dass im Einzelfall unverhältnismäßige Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen gestellt werden.

Schallschutz von Außenwohnbereichen

Ebenfalls nicht durch die DIN 4109-1 geregelt wird der Schallschutz für Außenwohnbereiche. Grundsätzlich wird in der Stadt Braunschweig für Außenwohnbereiche die Einhaltung des Orientierungswertes in der Mitte des Außenwohnbereiches in 2 m Höhe angestrebt. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch bei Vorhaben an großen Verkehrsstraßen oder im Zusammenhang mit einem Lückenschluss einer ansonsten straßennahen Bebauung, ein um 3 dB höherer Bezugswert als Maß zur Grenze einer erforderlichen (baulichen) Schallschutzmaßnahme akzeptiert; entsprechend hier in den Urbanen Gebieten ein Bezugspegel von 63 dB(A) tags. Dieser Bezugspegel unterschreitet damit immer noch den im Sinne der 16. BImSchV für Außenwohnbereiche zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) in Kern-, Misch-, Dorfgebieten sowie Urbanen Gebieten oder den in Großstädten i. d. R. allgemein tolerierten Pegel von bis zu 65 dB(A). Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass trotz des um 3 dB verringerten Schutzanspruches ein ausreichender Erholungszweck erreicht werden kann.

Dieser Bezugswert wird im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße/Ottmerstraße/Campestraße (Urbanes Gebiet MU 1) und entlang des Rings (Urbane Gebiete MU 7 - MU 14) deutlich überschritten. In diesen Baugebieten sind nach der textlichen Festsetzung A VIII.3 Außenwohnbereiche, wie z. B. Terrassen, Loggien und Balkone nicht zulässig, sofern nicht ein weiterer, der Wohneinheit zugehöriger Außenwohnbereich an einer den Lärmquellen (Ottmerstraße, Kurt-Schumacher-Straße, Berliner Platz, Willy-Brandt-Platz (Eisenbahntrasse) abgewandten Fassade, im direkten Schallschatten des Gebäudes, angeordnet ist.

Alternativ sind Außenwohnbereiche an den der Lärmquellen zugewandten Fassaden zulässig, wenn sie durch bauliche Schallschutzmaßnahmen (z. B. durch

(teil)geschlossene Brüstungen oder Verglasungen) abgeschirmt werden. Die Abschirmung muss die Einhaltung des für die Tagzeit maßgeblichen, jeweils um 3 dB(A) modifizierten Orientierungswertes der DIN 18005 von 63 dB(A) für Urbane Gebiete, in der Mitte des Außenwohnbereichs in 2 m Höhe sicherstellen.

In den Urbanen Gebieten MU 2, MU 3, MU 5 und MU 6 wird der Bezugswert direkt an den Fassaden zur Kurt-Schumacher-Straße mit etwa 64 dB(A) knapp überschritten. Aufgrund dieser nur geringfügigen Überschreitung des Bezugspegels von bis zu 1 dB(A) lässt sich der Bezugspegel voraussichtlich schon durch einfache Maßnahmen, wie z. B. die Errichtung von zurückversetzten Loggien mit (hoch)schallabsorbierend ausgeführten Decken erreichen.

Grundsätzlich ist die Einhaltung des Bezugswertes im Rahmen der nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren schalltechnisch nachzuweisen.

5.10 Soziale Infrastruktur

Bei Realisierung des Plangebietes werden durch die Zunahme der Bevölkerung auch zusätzliche Bedarfe an sozialer Infrastruktur hervorgerufen. Diese sind im Sinne der allgemeinen Vorsorgepflicht der Gemeinde zu prüfen und ggf. zusätzliche bedarfsorientierte Angebote zu schaffen.

Grundschule

Bei einer geplanten Bebauung mit bis zu 600 Wohneinheiten entsteht ein Bedarf für bis zu 79 Schülerinnen und Schüler (SuS) insgesamt bzw. ca. 20 SuS durchschnittlich pro Schuljahrgang.

Für zukünftige SuS ist die 3-zügige Kooperative Ganztagschule (KoGS) (Klint) zuständig. Für diese wird derzeit eine bauliche Erweiterung geprüft.

Kindergartenplätze

Mit der Realisierung der Baugebiete ergibt sich darüber hinaus auch ein zusätzlicher Bedarf an Krippen- und Kindergartenplätzen, der in vorhandenen Einrichtungen in den angrenzenden Stadtteilen nicht gedeckt werden kann.

Ausgehend von ca. 600 Wohnungen ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von 60 Kindergarten- und 48 Krippenplätzen.

Zur Deckung des örtlichen Bedarfs besteht im Plangebiet daher die Notwendigkeit zur Schaffung von Planungsrecht für den Bau weiterer Einrichtungen. Aufgrund der zu erwartenden Anzahl an Gruppen ist eine Aufteilung auf zwei Standorte erforderlich. An der Nordspitze von Viewegs Garten ist im Urbanen Gebiet MU 1 eine Kitanutzung vorgesehen. Da diese innerhalb des festgesetzten Urbanen Gebiets zulässig ist, wird die Nutzung nicht gesondert festgesetzt. Lediglich das notwendige Außengelände wird planungsrechtlich als private Grünfläche festgesetzt. Innerhalb des Urbanen Gebiets MU 5 ist ebenfalls ein Kita-Standort angedacht. Auch dieser wird nicht gezielt planungsrechtlich festgesetzt, da die genaue Lage der Krippen- und Kindergartennutzung noch nicht festgelegt ist. Daher wird für diesen Bereich auch keine Außenspielfläche festgesetzt.

Jugend- und Kinderspielfläche

Die bestehenden Spielflächen im Umfeld werden den aus den Baugebieten entstehenden Bedarf an Kinder- und Jugendspielflächen nicht decken können. Der Gel-

tungsbereich befindet sich in den Spielplatzbereichen 9-1 und 10-2. In beiden Spielplatzbereichen besteht grundsätzlich sehr hoher Fehlbedarf an Kinder- und Jugendspielfläche. Die durch die hinzukommenden Bewohnerinnen und Bewohner ausgelösten Bedarfe an Jugend- und Kinderspielflächen werden innerhalb der Randbereiche von Viewegs Garten gedeckt.

Zur Reduzierung des Fehlbedarfs sollen im Plangebiet daher weitere Spielflächen in die festgesetzten öffentlichen Grünflächen integriert werden. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass in die öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Öffentlicher Spielplatz“ (Erweiterung Viewegs Garten, Grünfläche am urbanen Gebiet MU 12) eine oder mehrere Jugendspielflächen und Kinderspielflächen mit einer Gesamtgröße von jeweils mind. 2.400 m² zu integrieren sind.

Für die konkrete Ausgestaltung der Spielflächen wird eine Kinder- und Jugendbeteiligung durchgeführt. Ggf. erforderlich werdende Immissionsschutzmaßnahmen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu klären. Bei der Gestaltung sollen folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Keine eng abgegrenzten Spielbereiche, insbesondere für Jugendspiel im klassischen Sinne mit vorgegebenen Kleinspielfeldabmessungen, um unnötige Versiegelungen und erhebliche Eingriffe in die vorhandenen und bewachsenen Böschungen möglichst zu vermeiden;
- Erhalt und Schutz des vorhandenen Baumbestands bei den zu gestaltenden Flächen und damit auch Vermeidung indirekter Beeinträchtigungen in den Traufbereichen vorhandener Bäume gem. dem Stand der Technik;
- möglichst Nutzung der vorhandenen Topografie.

Mit der Festsetzung können die durch die zukünftigen Bewohner ausgelösten Neubedarf innerhalb der neuen Grünflächen gedeckt werden.

5.11 Technische Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes (Trinkwasser, Abwasser, Elektrizität, Wärme, Abfall, Telekommunikation) erfolgt durch die jeweiligen Träger auf Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften.

5.11.1 Trinkwasser, Schmutzwasser, Elektrizität, Fernwärme und leitungsgebundener Telekommunikation

Die leitungsgebundene Ver- und Entsorgung des Plangebiets mit Trinkwasser, Schmutzwasser, Elektrizität, Fernwärme und leitungsgebundener Telekommunikation soll über Leitungen und Anlagen der jeweiligen Träger ausschließlich innerhalb der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen erfolgen. Eine Sicherung von Leitungsrechten ist daher entbehrlich. Da das bestehende Netz öffentlicher Verkehrsflächen in großen Teilen (Ring, Kurt-Schumacher-Straße) verändert wird und neue Planstraßen geschaffen werden, wurde im Rahmen der Projektentwicklung ein koordinierender Leitungsplan mit Trassenvorschlag erstellt. Demnach kann die Ver- und Entsorgung aller Baugebiete im Plangebiet mit den o.g. Medien gesichert werden. Vorhandene Leitungstrassen werden soweit möglich erhalten.

In Höhe des Grundstücks Berliner Platz 3 befindet sich im öffentlichen Straßenland ein Trinkwassernotbrunnen. Der Brunnen liegt im zukünftigen Baublock XII. Im Zuge der Baudurchführung ist zu klären, ob der Brunnen versetzt werden muss.

5.11.2 Niederschlagswasser

In den (neuen) Baugebieten ist anfallendes Regenwasser jeweils auf den Baugrundstücken zu sammeln, zu verdunsten und/oder zu versickern. Die Kombination mit einer Brauchwassernutzungsanlage (z. B. für Toilettenspülung, Gartenbewässerung) ist zulässig. Falls eine örtliche Bewirtschaftung nachweislich nicht möglich ist, kann ausnahmsweise eine Ableitung in die Regenwasserkanalisation zugelassen werden. Die zulässige Einleitmenge ist auf maximal 2 l/s pro ha Grundstücksfläche zu begrenzen. Dies wird im Bebauungsplan festgesetzt. Eine zulässige Einleitmenge von mindestens 1 l/s soll nicht unterschritten werden.

Weiterhin weist der Bebauungsplan darauf hin, dass das auf den Verkehrsflächen und Grünflächen anfallende Niederschlagswasser künftig nach Möglichkeit und unter Berücksichtigung des Schutzes des vorhandenen Baumbestandes und den vegetationstechnischen Anforderungen für Baumneuanpflanzungen örtlich zu sammeln, zu verdunsten und/oder zu versickern ist. Die Ableitung von Niederschlagswasser über die Kanalisation soll damit minimiert werden.

Für die Bahnflächen der DB trifft der Bebauungsplan keine Regelungen. Hier ist davon ausgehen, das Niederschlagswasser, wie bisher, über die Kanalisation abgeleitet wird.

Das Regen- und Schmutzwasser-Entwässerungskonzept mit koordinierter Leitungsplanung zeigt eine grundsätzliche Machbarkeit der geplanten Regenwasserbewirtschaftung, hier in Kombination mit Anlagen zur Retention und Versickerung, auf. Es verweist zur weiteren Ausgestaltung auf den weiteren Planungsverlauf. Im Konzept sind die im öffentlichen Raum geplanten Anlagen als mögliche/potenzielle Flächen verzeichnet. In den nachfolgenden Verfahren ist zur Umsetzung der Planung ein umfassender Abstimmungsaufwand zu berücksichtigen.

5.11.3 Energiekonzept und Solarpflicht

Das Areal Bahnhofsquartier wird im Umfeld der Bestandsinfrastruktur von der Stadt Braunschweig entwickelt. Als neuer Stadtbaustein bietet sich die Möglichkeit, die klimapolitischen Ziele zu adressieren und umzusetzen. Dazu wurde in Kooperation mit dem Steinbeis Innovation Zentrum (SIZ) ein Energiekonzept entwickelt.

Der Energiebedarf für den Gebäudebetrieb wird durch einen hochwertigen baulichen Wärmeschutz minimiert. Energetisch und wirtschaftlich erfolgt die Auswahl der Materialien unter dem Aspekt der Ressourceneffizienz. In den Hochbauentwürfen wird die Integration erneuerbarer Energie berücksichtigt, um regenerative Anteile an der Deckung des Bedarfs vor Ort erschließen zu können.

Hinsichtlich der Gebäudeeffizienz wird ein KfW-55-Standard mit maximaler Solarisierung (Photovoltaik) favorisiert, da dieser Ansatz, unter Einbeziehung der grauen Energie zur Gebäudeherstellung und des Nutzerstrombedarfs, die geringsten CO₂-Emissionen verspricht. Hintergrund ist vor allem der höhere Materialaufwand und die damit verbundenen CO₂-Emissionen bei noch stärker gedämmten Gebäuden (KfW-40, Passivhaus etc.). Diese verursachen im Betrieb geringere Emissionen, nach den wissenschaftlichen Untersuchungen des SIZ aber eben nicht in der Gesamtbetrachtung.

Die Nutzung von Photovoltaik erfolgt in ganzheitlicher Abstimmung mit den Aspekten einer Außenraumnutzung von Dachflächen und der Retention von Regenwasser. Es wird bei der Errichtung von Gebäuden, die mindestens eine Dachfläche von 50 m² aufweisen, festgesetzt, dass mindestens 60 % der Dachfläche mit Photovoltaikanlagen auszustatten sind. Diese Pflicht liegt über den gesetzlichen Vorschriften nach der NBauO. Sie entfällt, wenn ihre Erfüllung im Einzelfall anderen öffentlich-

rechtlichen Pflichten (z. B. Denkmalschutz) widerspricht, technisch unmöglich ist oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Außerdem gilt zu berücksichtigen, dass auf Dachflächen, die zwingend zu begrünen sind (vgl. TF A.VI.4.1), Anlagen zur Photovoltaik so auszuführen sind, dass sie mit der Dachbegrünung vereinbar sind (z. B. durch aufgeständerte Bauweise).

Für die Wärmeversorgung ist entsprechend dem Energiekonzept ein leitungsgebundenes Netz vorgesehen, das hydraulisch von den Bestandsstrukturen der Fernwärme getrennt ist. Auf diese Weise können die Systemtemperaturen gesenkt, der Druck reduziert und die Einbindung erneuerbarer Energiequellen vor Ort ermöglicht werden. Auch der Anbindung weiterer Projekte im Rahmen der Dekarbonisierung der Versorgungsstrukturen im Stadtgebiet und in der benachbarten Bahnstadt wird damit bereits Rechnung getragen. Das vorgeschlagene Konzept bietet die Flexibilität auf sich verändernde Randbedingungen reagieren zu können, ohne die Ziele klimaneutraler Gebäude aufgeben zu müssen.

5.11.4 Abfallentsorgung

Anfallende Haushaltsabfälle werden grundsätzlich auf dem Grundstück gesammelt und durch den zuständigen Entsorgungsträger abgeholt. Eine örtliche Bauvorschrift regelt, dass Mülltonnenstandplätze nur innerhalb von Gebäuden oder als Unterfluranlagen zulässig sind (siehe Kapitel 5.12.5). Damit soll im verdichteten Quartier eine hochwertige Umfeldverbesserung ermöglicht werden.

Zusätzlich befinden sich im weiteren Planungsgebiet Wertstoffcontainer-Stationen (WSC-Stationen), an denen Pappe, Papier und Kartonagen (PPK) sowie Verpackungsglas (Altglas) entsorgt werden kann. Die Standorte sind Viewegstraße (vor Hausgrundstück Nr. 2) und Campestraße (Ecke Kurt-Schumacher-Straße), sowie direkt angrenzend, die große Station Viewegstraße 2 (gegenüber Gertrudenstraße).

Durch die Erstellung von zusätzlichen Wohneinheiten plus Gewerbeflächen ist mit einem zusätzlichen Bedarf von einem PPK- und einem Altglascontainer zu rechnen. Die Errichtung einer neuen WSC-Station wird daher angestrebt.

5.12 Aufschiebende Bedingung für die bauliche und sonstige Nutzung von Bahnanlagen

Im Geltungsbereich liegt eine Fläche, die Bahnbetriebszwecken dient, damit der Planfeststellung unterliegt und damit der gemeindlichen Planungshoheit zunächst entzogen ist (siehe Kapitel 5.4).

Für zwei Teile dieser Fläche wird jedoch, zur Umsetzung der Ziele des Bebauungsplans, eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken angestrebt:

- Teile des Baublock XVIII,
- Flächen vor der Gaststätte des Hauptbahnhofs, die für die Verlagerung des Ringes benötigt werden.

Für diese Teilflächen läuft parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Freistellungsverfahren mit Entbehrlichkeitsprüfung gemäß § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) beim Eisenbahn-Bundesamt. Es soll zeitnah abgeschlossen werden. Die DB InfraGO AG als Eigentümerin der zur Freistellung vorgesehenen Teilflächen hat mitgeteilt, dass aus ihrer Sicht die Flächen für den Bahnbetrieb nicht (mehr) benötigt werden.

Da das Verfahren aktuell noch nicht abgeschlossen ist, werden die Festsetzungen sowie die örtlichen Bauvorschriften für diese Flächen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB unter die aufschiebende bedingte Bedingung gesetzt, dass sie erst wirksam werden, wenn eine Freistellung erfolgt ist.

5.13 Örtliche Bauvorschriften (ÖBV)

Mit dem Bebauungsplan AW 118 soll neben einer Ordnung der Funktionen im Plangebiet auch eine ansprechende Gestaltung der Baugrundstücke realisiert werden. Planungsabsichten sind u. a. ein harmonisches Erscheinungsbild im Eingangsbereich zur Innenstadt. Dabei wird die Wahrnehmung des Ortsbilds v. a. durch die städtebauliche Setzung, aber auch ihre äußere Erscheinung im Wechselspiel mit dem öffentlichen Raum beeinflusst. Da die städtebaurechtlichen Festsetzungen allein nicht ausreichen, die gewünschten Qualitäten und die gestalterische Ordnung zu sichern, werden sie durch die Festsetzung örtlicher Bauvorschriften (ÖBV) nach § 84 NBauO in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB ergänzt.

Ziel der gestalterischen Vorschriften ist ein ausgewogenes und harmonisches Stadtbild, das für seine Bewohnenden ein lebenswertes und attraktives Wohnumfeld schafft. Die Stadtgestalt prägen der Straßenraum, die Fassaden und Dächer der Häuser als Begrenzung des Straßenraums, die Nebenanlagen (insbesondere Werbeanlagen, Einfriedungen, Mülltonnenstandplätze) sowie die Freiflächen. Das städtebauliche Leitbild des neuen Quartiers ist die Übertragung der für Braunschweig typischen offenen Blockstruktur in zusammenhängenden Baublöcken, denn eine in weiten Teilen geschlossene Bauweise ist die Voraussetzung für ein kompaktes, dichtes Stadtquartier. Einzelne Solitärgebäude ergänzen diese städtebauliche Struktur. Alle Häuser der Blockrandbebauung sollen jedoch einzeln ablesbar sein und sich durch Materialien, Sockelzonen, Dachabschlüsse, Vor- und Rücksprünge in den öffentlichen Straßenraum etc. unterscheiden. Gleichzeitig sollen die einzelnen Häuser bei den genannten Gestaltungselementen Gemeinsamkeiten aufweisen und nur geringfügig variieren, um insgesamt ein harmonisches Gesamtbild zu erreichen.

Die ÖBV zur Gestaltung von baulichen Anlagen orientiert sich am Gestaltungshandbuch 1 für das geplante Bahnhofsquartier, welches das Leitbild in baulich-räumliche, typologische und materielle Aussagen sowie ihre Wirkungen u. a. zu den Baugebieten und Gebäuden übersetzt hat und parallel zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs erstellt wurde.

Zudem werden in den örtlichen Bauvorschriften Regelungen zu Fahrradabstellplätzen getroffen.

Regelungen zur ökologisch nachhaltigen Gestaltung der Freiflächen und des Straßenraums werden durch Festsetzungen zur Grünordnung (s. Kap. 5.6) getroffen. Über die ÖBV hinausgehende Regelungen werden durch Konzeptvergabeverfahren, städtebauliche und privatrechtliche Verträge sowie die Durchführung von hochbaulichen Wettbewerben getroffen.

5.13.1 Geltungsbereich

Die örtlichen Bauvorschriften gelten für den gesamten Geltungsbereich mit Ausnahme der nicht zur Freistellung vorgesehenen Anlagen der Eisenbahn, da diese nicht der Planungshoheit der Gemeinde unterfallen. Für die Grundstückteile, für die eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken angestrebt wird, gelten die örtlichen Bauvorschriften - wie die übrigen Festsetzungen des Bebauungsplans - erst mit Freistellung.

5.13.2 Dächer der Hauptbaukörper

Das Dach des typischen Braunschweiger Gründerzeithauses ist in den meisten Fällen als Mansarddach ausgebildet, wodurch es als Bauvolumen in Erscheinung tritt. Die Stadt verfolgt jedoch das Ziel, alle Neubauten mit Gründächern sowie einen Großteil der zur Verfügung stehenden Dachflächen mit Photovoltaikanlagen auszustatten. Aus diesem Grund sind bei Hauptbaukörpern, d. h. allen Gebäuden, die keine Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind, nur Flachdächer zulässig. Als Flachdach gelten alle Dachformen mit einer Neigung von maximal 6°.

Die Dachränder sollen als Teil der Fassade ausgebildet werden. Gestalterische Mittel zu Erreichung dieser Anmutung können insbesondere geringe Dachüberstände, hohe, einheitlich in die Außenwand übergehende Attiken sowie Simse und Versprünge zur Betonung der Oberkanten der Attiken sein.

5.13.3 Fassaden der Hauptbaukörper

Typisch für die gründerzeitlichen Quartiere, die an das Bahnhofsquartier angrenzen, sind Backsteinfassaden, die durch andere Materialien wie Putz ergänzt und gegliedert werden. In der ÖBV werden daher entsprechende Aussagen zu den Fassaden bezüglich Materialität und Farbigkeit aber auch deren einzelnen Elementen getroffen.

Ausgenommen von den nachfolgenden Regelungen zu Fassaden sind die urbanen Gebiete MU 1 und MU 8. Für diese Baugebiete, die sich an exponierter Stelle am Eingang zu Viewegs Garten befinden, soll ein größerer Gestaltungsspielraum gegeben werden.

Fassadengliederung

Trotz der weitestgehenden Umsetzung der Bebauung als Blockrandbebauung sollen die Häuser vom Straßenraum aus einzeln ablesbar bleiben. Auch Solitärgebäude sollen eine Gliederung erhalten. So kann das Gesamtbild eines kleinteiligen Stadtbilds erreicht werden. Dies ist durch eine jeweils von den benachbarten Häusern abweichende Gestaltung der Fassaden sicherzustellen.

Dies soll in den urbanen Gebieten dadurch erreicht werden, dass die den öffentlichen Verkehrsflächen zugewandten Fassaden mindestens alle 24 laufende Meter zu gliedern sind, z. B. durch Material- und/oder Farbwechsel, unterschiedliche Gebäudehöhen oder Eingänge. Dabei sollen insbesondere unterschiedliche Trauf- und Sockelzonen verwendet werden.

Materialität und Farbigkeit

Als Orientierung für die Fassadengestaltung gilt die unter anderem für Braunschweig typische Architektursprache der gründerzeitlichen Bebauung. Sie soll hier als Vorbild für das Quartier gelten.

Als Grundmaterial der Fassaden zur öffentlichen Verkehrsfläche wird Ziegelstein bzw. Klinker festgesetzt. Riemchen sind unzulässig. Die Farbigkeit ist aus dem Bereich der Grundfarbtöne Rot und Ocker zu wählen. Für die Fassadengliederung sind ergänzend auch andere Materialien (z. B. Putz, Naturstein) zulässig, insofern sie in einem dem Ziegelstein untergeordneten Maß von bis zu 40 % verwendet werden.

Bei Hoffassaden, die von den öffentlichen Verkehrsflächen abgewandt sind, sind neben Ziegelstein auch reine Putzfassaden zulässig.

Fenster- und Türformate

Fenster, Türen, Tore und andere Öffnungselemente in den Fassaden sind als stehende Formate auszurichten. Dieses Format entspricht dem Erscheinungsbild der sogenannten „Europäischen Stadt“. Die Europäische Stadt ist keine spezifische Stadt, sondern bezeichnet eine Reihe von gemeinsamen Merkmalen (wie stehende Fensterformate), die viele europäische Städte auszeichnen.

Loggien und Balkone

Loggien, die den öffentlichen Verkehrsflächen zugewandt sind, sind nur innerhalb der gem. textlicher Festsetzung A.III.2 festgesetzten Gebäudevorsprünge (s. Kap. 5.3.1) zulässig. Damit wird eine ruhige, ohne weitere Auskragungen als die vorgenannten Gebäudevorsprünge, Fassadestruktur sichergestellt. Ergänzend dazu sind zu den öffentlichen Verkehrsflächen Planstraße A und B sowie Viewegstraße Loggien statt der festgesetzten Gebäudevorsprünge (TF A.III.2) zulässig.

Zu den Hauptstraßen soll auf Balkone verzichtet werden, um den städtischen Charakter des Quartiers in dieser bedeutsamen Lage, am größten Mobilitätsknoten der Stadt, zu fördern. Balkone sind straßenzugewandt nur entlang der Planstraßen A und B sowie der Viewegstraße, und dort statt der festgesetzten Gebäudevorsprünge (s. Kap. 5.3.1) zulässig.

Zur Definition des Begriffs „Loggia“ wird klargestellt, dass es sich hier um Freisitze handelt, die mind. einseitig (in der Regel der Straße zugewandt) geöffnet sein müssen.

An den Hoffassaden sind Loggien und Balkone grundsätzlich zulässig.

Brüstungen

Brüstungen bzw. Absturzsicherungen vor Balkonen und Loggien sollen, um eine gebäudeweise einheitliche Fassadestruktur zu gewährleisten, als Teil der Fassade wirken und sind deshalb in massiver Bauweise auszuführen.

Höhe des Erdgeschosses

Die lichte Raumhöhe des ersten Vollgeschosses (Erdgeschoss) wird verbindlich geregelt, um die städtebauliche Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Es ist Ziel der Planung, in den Erdgeschossbereichen eine funktionale Nutzungsmischung zu ermöglichen, die zur Belebung und Vielfalt des Quartiers beiträgt. In den Urbanen Gebieten wird für die Unterkante Decke des ersten Vollgeschosses eine Höhe von 3,0 m als Mindestmaß festgesetzt. Die lichte Höhe von 3,0 m schließt eine Wohnnutzung nicht aus, macht jedoch eine gewerbliche, öffentlich nutzbare Erdgeschosszone möglich. Bezugspunkt ist die Höhe des straßenseitigen Fertigfußbodens.

Ausbildung des obersten Geschosses

Zur Vermeidung, dass oberhalb des obersten zulässigen Vollgeschosses ein weiteres Nicht-Vollgeschoss entsteht, wird festgesetzt, dass das jeweilige oberste Geschoss von Gebäuden als Vollgeschoss auszubilden ist. Dies soll ein geordnetes städtebauliches Erscheinungsbild sichern.

Entsprechend § 2 Abs.7 NBauO ist ein Vollgeschoss ein oberirdisches Geschoss, das über mindestens die Hälfte seiner Grundfläche eine lichte Höhe von mind. 2,20 m hat und wenn es die lichte Höhe über mehr als zwei Drittel der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses hat. Wegen der in den Baugebieten vorgeschriebenen Flachdächer (s. Kapitel 5.13.2) ist demzufolge das oberste Geschoss

mit mindestens zwei Dritteln der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses auszubilden; es können also trotzdem noch Rücksprünge, insbesondere zur Umsetzung der Festsetzungen zu Gebäudevor- und -rücksprüngen entlang der Straßen (s. Kapitel 5.3.1.1) realisiert werden.

Eingänge und Zufahrten

Die Haupteingänge der Gebäude sind, als identitätsstiftende Adressbildung, zu den öffentlichen Verkehrsflächen zu orientieren. Zufahrten dürfen eine Durchgangsbreite von 4,0 m nicht überschreiten. Diese Regelung sichert einen, insbesondere für Zufußgehende, attraktiven Straßenraum. Besonders breite Zufahrten werden im Straßenbild als störend empfunden.

5.13.4 Werbeanlagen

Das Plangebiet am Hauptbahnhof kann aufgrund der Lage innerhalb der Stadt und als Eingangsbereich zur Innenstadt Braunschweigs, einen ersten Eindruck vermitteln, der attraktiv und einladend gestaltet sein soll. Um störende Werbeanlagen bzw. eine große Anhäufung von Werbeanlagen zu vermeiden, sind sie in den Urbanen Gebieten nur an der Stätte der Leistung sowie generell nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und an den Fassaden zulässig. Werbetürme und sonstige freistehende Werbeanlagen, mit Ausnahme von Stadtinformationsanlagen und Litfaßsäulen auf öffentlichen Verkehrsflächen, sind unzulässig.

Um einen geordneten und harmonischen Gesamteindruck im Plangebiet zu unterstützen, sind Werbeanlagen (einschließlich der Beklebung von Fensterflächen zu Werbezwecken) nur innerhalb der Werbezone zulässig. Als Werbezone werden Fassadenflächen von der Unterkante des 1. Vollgeschosses (Erdgeschoss) bis zur Oberkante der Brüstung der Fenster des zweiten Vollgeschosses definiert. Für Fassadenabschnitte ohne Fensteröffnungen gilt das nächstgelegene, angrenzende Fenster.

Werbeanlagen sind wie folgt auszuführen:

- horizontal oder
- vertikal in Form von Auslegern. Für Ausleger wird die maximal zulässige Fläche auf 1,50 m² begrenzt. Die Fläche kann doppelseitig genutzt werden. Ausleger dürfen zudem maximal 1,0 m auskragen und eine maximale Tiefe von 0,25 m haben.

Verklebungen der Schaufenster sind nicht erwünscht. Daher wird die Beklebung mit Werbung auf ein Maximum von 30 % der Fensterfläche der Nutzungseinheit beschränkt.

Ausnahmen von der Beschränkung von Werbung auf die Werbezone sind für gewerblichen Nutzungseinheiten möglich, die ausschließlich in einem Obergeschoss liegen und für die keine Werbemöglichkeit innerhalb der Werbezone besteht. In diesen Fällen ist auch in den Obergeschossen Werbung von der Fensterinnenseite der Nutzungseinheit aus mit bis zu max. 30 % der Fensterfläche der Nutzungseinheit zulässig.

Außerhalb von Schaufensterflächen sind dynamische Werbeanlagen, Werbeanlagen mit sich bewegenden Bildern und oder mit wechselndem Licht, unzulässig. Dynamische Werbeanlagen beinhalten alle Formen digitaler Werbung, interaktive Multimedia-Wände, LED-Boards, Videowände, Bildschirme, Rollwände, Wandprojektionen, Lichtlaufanlagen, senkrechte Kletterschriften, Blink-, Wechsel- und Reflexbeleuchtung oder Himmelsstrahler.

5.13.5 Mülltonnenstandplätze

Müll- und Wertstoffbehälter im Eingangsbereich von Grundstücken geben dem Straßenraum oft einen ungeordneten Charakter. Daher sind Mülltonnenstandplätze nur innerhalb von Gebäuden oder als Unterfluranlagen zulässig. Damit wird eine störende Wirkung für den öffentlichen Raum verhindert und die Aufenthaltsqualität von Innenhöfen verbessert.

5.13.6 Einfriedungen

Das neue Quartier soll einen offenen, einladenden Charakter haben. Dennoch sollen Einfriedungen, z. B. am Rand der öffentlichen Grünflächen, möglich sein. In den Baugebieten sind Einfriedungen zu öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen bis zu einer Höhe von 1,5 m über Gelände als offene (blickdurchlässige) Einfriedungen (z. B. Stabgitterzäune) zulässig. Pflanzliche Einfriedungen sind bis zu einer Höhe von 2,0 m über Gelände als Hecken- oder Strauchpflanzungen zulässig.

Damit wird gewährleistet, dass Einfriedungen entlang der öffentlichen Räume keine negative gestalterische Wirkung auf das Stadtbild haben.

5.13.7 Fahrradabstellanlagen

Das Verkehrskonzept zum Bebauungsplan (s. Kapitel 5.5.1) verfolgt das Ziel, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zu stärken und dadurch den Anteil des MIV so weit wie möglich zu senken. Eine dazu im Rahmen des Mobilitätskonzepts entwickelte Maßnahme ist eine überdurchschnittlich gute Versorgung des Gebiets mit Fahrradabstellanlagen. Die Ausstattung soll deutlich über in § 48 NBauO normierten Mindestanforderungen hinausgehen. Zur baurechtlichen Sicherung dieser Maßnahme werden im Bebauungsplan nach § 84 Abs. 1 Nr. 3 NBauO Regelungen zur Anzahl der mindestens notwendigen Fahrradstellplätze (Abstellplatzbedarf) und sowie zur Lage und zur Ausbildung und der Fahrradabstellanlagen getroffen, um den Fahrradverkehr möglichst attraktiv zu gestalten.

Die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze bemisst sich nutzungsabhängig wie folgt:

Nutzung	Abstellbedarf für Benutzende	Abstellbedarf für Besuchende
Wohnen	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 30 m ² Wohnfläche	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 2.000 m ² Wohnfläche
Büro-, Verwaltungs-, Praxisräume	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 75 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Fahrradstellplatz je Nutzungseinheit	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 700 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 2 Fahrradstellplätze je Nutzungseinheit
Gewerbe	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 100 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Fahrradstellplatz je Gewerbeeinheit	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 25 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 2 Fahrradstellplätze je Gewerbeeinheit
Einzelhandel	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 90 m ² Verkaufsfläche, mindestens jedoch 1 Fahrradstellplatz je Laden	mindestens 1 Fahrradstellplatz je 20 m ² Verkaufsfläche, mindestens jedoch 2 Fahrradstellplätze je Laden

Bei Nutzungen, die in der Tabelle nicht verzeichnet sind, ist die Anzahl sinngemäß zu ermitteln. Die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellanlagen ist zu erhöhen,

wenn nach der besonderen Situation des Einzelfalls das Ergebnis im Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht.

Bei der Verortung der Fahrradabstellanlagen für Bewohnende und Beschäftigte ist darauf zu achten, dass sie maximal 100 m fußläufig vom Eingang zum Wohn-/Arbeitsgebäude entfernt liegen. Fahrradabstellanlagen für Besuchende sind eingangsnah nachzuweisen. Mindestens 1/3 der Fahrradstellplätze sind auf dem Baugrundstück und dort ebenerdig im Gebäude oder abschließbar und witterungsgeschützt herzustellen. Maximal 1/3 der Fahrradstellplätze kann im Untergeschoss vorgesehen werden. Dieser Wert kann überschritten werden, wenn diese Fahrradstellplätze über eine fahrradgerechte Rampe (maximale Neigung 10 %) oder entsprechende Aufzüge erreichbar sind.

Außerdem ist mindestens jeder zehnte Fahrradstellplatz so auszubilden, dass er auch durch ein Lastenrad oder ein Fahrrad mit Anhänger genutzt werden kann.

Die Regelungen des § 48 NBauO bleiben unberührt.

5.14 Nachrichtliche Übernahmen

5.14.1 Eisenbahnanlagen

Die im Geltungsbereich liegenden Grundstücksflächen der DB InfraGO AG (Flurstück 1/43, Flur 4, Gemarkung Altewiek; ehemals Flurstück 1/32, Flur 7 Gemarkung Altewiek) sind für Betriebszwecke der Eisenbahn planfestgestellte Flächen. Sie sind - als Rückwirkung der Regelungen des § 36 AEG - der gemeindlichen Planungshoheit entzogen. Ein Teilstück des o. g. Flurstücks wurde jedoch mit Bescheid vom 23.03.1999 von Bahnbetriebszwecken freigestellt, befindet sich jedoch weiterhin im Eigentum der DB InfraGO AG.

Die weiterhin gewidmeten Teilflächen des Flurstücks werden im Bebauungsplan als Anlagen der Eisenbahn nachrichtlich übernommen.

Die Stadt Braunschweig plant jedoch für Teile der Eisenbahnflächen eine andere, nicht dem Bahnbetrieb dienende Nutzung festzusetzen und strebt ihre Freistellung von Bahnbetriebszwecken an. Siehe hierzu Kapitel 5.12. Diese Flächen werden als Anlagen der Eisenbahn, für die eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG angestrebt wird, mit einer eigenen Signatur nachrichtlich übernommen.

5.14.2 Straßenbahnanlagen

Die vorhandenen, nach dem Personenbeförderungsgesetz planfestgestellten Gleise und das Gleichrichterwerk der Stadtbahn im Geltungsbereich werden unverändert nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Für die Wendeschleife und das Gleichrichterwerk im Bereich Berliner Platz ist eine Überbauung vorgesehen (Gewerbegebiet GE 1). Ggf. wird hierzu (im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens) ein Umbau der Wendeanlage und eine Verlagerung des dortigen Gleichrichterwerks erforderlich.

Nicht nachrichtlich übernommen werden die sonstigen Betriebsanlagen wie Haltestellen, Oberleitungen etc., die der Stadtbahn dienen. Die Planfeststellung gilt jedoch auch für sie.

5.14.3 Denkmalschutz

Das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach § 4 Niedersächsischem Denkmalschutzgesetz (NDSchG) beinhaltet im Geltungsbereich folgende Einträge, die im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden:

- Hauptbahnhof, Empfangsgebäude mit Nebengebäuden und Büroflügel Richtung Nordosten,
- Hauptbahnhof Gaststätte (ehemals IG-Restaurant),
- Meilenstein auf dem Berliner Platz ("Berliner Kilometerstein")

5.14.4 Naturdenkmäler

Im Bereich Viewegs Garten befinden sich am östlichen Rand drei Flügelnüsse, (*Pterocarya fraxinifolia*) die nach § 28 BNatSchG als Naturdenkmal geschützt sind (ND BS 48). Zwei der drei Bäume liegen im Geltungsbereich. Das Naturdenkmal wird nachrichtlich übernommen.

6 Gesamtabwägung

Im Folgenden werden die wesentlichen Folgen der Planung dargestellt und in Hinblick auf die vorrangigen Ziele der Planung bewertet und abgewogen. Die dazugehörigen Einzelheiten und vertieften Begründungen und Abwägungsaspekte sind den jeweiligen Kapiteln der Begründung zu entnehmen.

Die vorrangigen Ziele dieses Bebauungsplans sind,

- den Hauptbahnhof besser als bisher an die Innenstadt anzubinden,
- das derzeit durch das Atrium Bummel Center abgeriegelte Bahnhofsviertel westlich der Viewegstraße durch den Abriss des Centers besser mit Viewegs Garten zu verknüpfen,
- den Viewegs Garten besser anzubinden und zu erweitern,
- Wohnraum in gut erschlossener Innenstadtlage zu schaffen,
- ein zukunftsfähiges, klimaangepasstes Stadtquartier zu planen und
- die aus den Ideen der autogerechten Stadtplanung resultierenden überdimensionierten Verkehrsräume zurückzubauen und die dadurch zur Verfügung stehenden Flächen für gemischte Nutzungen, insbesondere Wohnraum, zur Verfügung zu stellen.

6.1 Gebietsentwicklung: Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile

Für den Bebauungsplan und die Umsetzung der Baugebiete besteht ein bedeutendes öffentliches Interesse. Die Festsetzung von bisher nicht vorhandenen Baugebieten (MU und GE) sowie öffentlichen Parkanlagen mit Spielflächen, trägt zur Erneuerung, Fortentwicklung und Stärkung des Gebietes, unter Berücksichtigung der Anforderungen und Bedarfe der wachsenden Stadt, bei.

Den städtebaulichen Zielen, die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt zu verbessern und die überdimensionierten Verkehrsflächen zu reduzieren wird entsprochen, in dem neue Raumkanten mit neuen Baupotentialen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Rings geschaffen werden.

Neben den geplanten Wohnungen (s. Kap. 6.2) sollen belebte Erdgeschosszonen zur Attraktivität und Vielfalt des neuen Stadtquartiers und zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität des öffentlichen Raums beitragen. Dazu werden Flächen in den zentralen Erdgeschosslagen für den Einzelhandel vorgesehen und die lichte Raumhöhe des ersten Vollgeschosses (Erdgeschoss) verbindlich geregelt.

Die Festsetzungen gewährleisten insgesamt eine geordnete städtebauliche Entwicklung, die einer Weiterentwicklung einer ortsteiltypischen Bebauung und Höhenentwicklung mit 4-6 Vollgeschossen im Wesentlichen entspricht („Braunschweiger Haus“). An einzelnen Stellen sollen aus städtebaulichen Gründen Höhendominanten (mit 7, 8 oder 12 Vollgeschossen) zu einer Betonung besonderer Lagen (z.B. städtischer Eingangsbereich) beitragen. Die Errichtung von zukunftsfähigen und zeitgemäßen Neubauten leistet einen Beitrag zur Aufwertung und Stärkung dieses zentralen Bereichs.

Die Neuordnung des Plangebiets, mit Rückbau des Atrium Bummel Centers und Erhalt der Iduna-Hochhäuser, entspricht dem im Konsens beschlossenen städtebaulichen Entwurf (Wettbewerbsergebnis). Vergleiche hierzu auch Kapitel 3.2.

6.2 Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bevölkerung

Für die Stadt Braunschweig gibt es eine Wohnungsprognose (In-Wis Forschung und Beratung GmbH, Bochum) vom Mai 2023. Abhängig von der jeweiligen Variante der Bevölkerungsentwicklung wird dabei ein weiterer Bedarf an Wohnraum bis 2035 von 12.200 Wohneinheiten ermittelt. Dem Belang der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung wird mit der Festsetzung von urbanen Gebieten in innerstädtischer, gut erschlossener Lage ein hohes Gewicht eingeräumt. Mit dem Bebauungsplan AW 118 wird Planungsrecht für bis zu 600 neue Wohnungen geschaffen.

Durch die Schaffung von Planungsrecht für bis zu 600 Wohnungen ist künftig von rd. 1.200 neuen Einwohnenden im Plangebiet auszugehen. Dies löst einen zusätzlichen Bedarf an sozialer Infrastruktur (60 Kindergarten- und 48 Krippenplätzen, 79 Grundschulplätze) aus. Diese Belange finden insofern Berücksichtigung, dass die Errichtung einer Kindertagesstätte im Urbanen Gebiet grundsätzlich zulässig ist, ohne dass es einer gesonderten Regelung im Bebauungsplan bedarf. Von einer planungsrechtlichen Sicherung mit expliziter Festsetzung des Standorts im Bebauungsplan wird abgesehen, da in nachgeordneten Verfahren eine adäquate architektonisch-städtebauliche Einordnung im Zuge der Umsetzung möglich ist. Nach derzeitiger Planung sind Kita-Standorte im MU 1 und MU 5 vorgesehen. Der durch die Festsetzungen neu entstehende Bedarf an Grundschulplätzen begründet nicht die Tragfähigkeit eines neuen Grundschulstandorts im Plangebiet. Der Bedarf soll deshalb an vorhandenen oder noch zu errichtenden Schulstandorten im näheren Umfeld gedeckt werden. Die Festsetzung einer Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule ist daher nicht erforderlich.

Durch den Wohnungsneubau entsteht zudem ein Bedarf an öffentlichen (wohnungs-nahen) Grünflächen und Spielplätzen (Jugendspielflächen und Kinderspielflächen mit einer Gesamtgröße von jeweils mind. 2.400 m²), die der Freizeit und Erholung sowie Bewegung dienen. Diese Flächen können insbesondere in der zukünftig erweiterten Parkanlage Viewegs Garten gedeckt werden. Die Erweiterung der Grünfläche ist möglich, da das städtebauliche Konzept einen Rückbau der Kurt-Schumacher-Straße vorsieht und die entstehenden Flächen für die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Grünflächen genutzt werden können. Weiterhin werden kleinere, direkt an die Baugebiete grenzenden Grünflächen, teilweise mit Kinderspielfläche, entstehen (Bereiche MU 11 und 12, Planstraße A). Insgesamt erhöht sich der Umfang an Grünflächen im Geltungsbereich mit Umsetzung der Planung um 0,6 ha auf 1,8 ha. Die entstehenden Bedarfe werden somit gedeckt.

6.3 Auswirkungen auf das Eigentum an Grundstücken

Die Grundstücke im Plangebiet befinden sich zum überwiegenden Teil im Eigentum der Stadt Braunschweig oder seiner Gesellschaften. Die Neuordnung kann zu Verschiebungen der fachbehördlichen Zuständigkeiten führen, jedoch bleiben die Flächen im Eigentum der Stadt.

Das Grundstück, auf dem sich heute das Atrium Bummel Center befindet, ist im privaten Eigentum. Der Erhalt des Atrium Bummel Center ist nicht mit den künftigen Bedarfen der wachsenden Stadt, aus städtebaulicher Sicht und mit modernen Nutzungsanforderungen vereinbar. Die zukünftigen Festsetzungen ermöglichen eine Neuordnung der Flächen und zusätzliche Baupotentiale, insbesondere für Wohnungsbau (Errichtung von 225 Wohnungen). Die geplanten Festsetzungen wirken sich positiv auf die Eigentumsbelange (Grundstückswert) aus und sind im Laufe des Verfahrens einvernehmlich mit dem Eigentümer abgestimmt. Der Eigentümer hat

die Nutzung von Teilen seiner Grundstücke für neue öffentliche Verkehrsflächen (Planstraßen A-C) in Aussicht gestellt. Eine entsprechende Vereinbarung wird derzeit abgestimmt.

Der zwischen der Viewegstraße und der Planstraße D festgesetzte Fuß- und Radweg verläuft über private Grundstücksflächen des Achat Hotels. Dieser Weg wurde bereits mit dem Bebauungsplan AW 39 festgesetzt. Ziel ist der Erwerb der privaten Fläche durch die Stadt Braunschweig.

Die im Geltungsbereich liegenden Grundstücksflächen der DB Netz sind für Betriebszwecke der Eisenbahn planfestgestellte Flächen und verbleiben grundsätzlich im Eigentum der DB. Für drei Teilflächen wird jedoch eine andere, nicht dem Bahnbetrieb dienende Nutzung, vorgesehen und deshalb eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken angestrebt. Diese Teilflächen sind für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes erforderlich. Eine Fläche dient der Umverlegung des Rings und damit der Reduzierung der Verkehrsflächen. Die weiteren Flächen sollen bebaut werden, um die städtebaulich gewünschten Raumkanten südlich des Rings umzusetzen (MU 14, GE 1). Die Stadt Braunschweig befindet sich bzgl. der Flächenübernahme in Abstimmungen mit der DB.

6.4 Belange des Verkehrs

Ein zentrales Ziel der Planung ist der Rückbau von aus heutiger Sicht überdimensionierter Verkehrsflächen des Rings und der Kurt-Schumacher-Straße zur Verbesserung des Ortsbilds und zur Schaffung neuer Bauflächen (s. o.) Zur Verringerung der Immissionsbelastung, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und zur besseren Verknüpfung des neuen Quartiers mit Viewegs Garten soll zudem die Kurt-Schumacher-Straße zwischen Ottmerstraße und Ring für den MIV eingeschränkt werden. Während die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Rings für den MIV durch die geplante Verkleinerung der Straßenflächen weitgehend gleich bleibt, wird sich der bisher über die Kurt-Schumacher-Straße abgewickelte MIV auf die Ottmerstraße und die Wolfenbütteler Straße verlagern.

Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass das geplante Straßennetz, mit Anpassung von Knotenpunktgeometrien und Signalsteuerungen, in der Lage ist, die prognostizierten Verkehrsmengen auch in den Spitzenstunden mit vertretbaren Wartezeiten abzuwickeln. Verbleibende Verschlechterungen für den MIV müssen in Abwägung mit den o. g. Belangen und unter Berücksichtigung der Prämisse, bei der Planung den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu priorisieren, hingenommen werden. Vergleiche hierzu auch Kapitel 5.6.1.

6.5 Lärmschutz; gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Durch die Planung neuer Wohnungen in unmittelbarer Nähe zu Straßen, Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken wird sich bei Umsetzung der Planung die Zahl der von Verkehrslärm betroffenen Personen erhöhen. Verbesserungen sind für die durch die geplante Bebauung künftig besser von Lärm abgeschirmten Siedlungsbe- reiche zu erwarten.

Im Rahmen der Abwägung wurde geprüft, inwieweit im Rahmen der vorrangigen Planungsziele die störende Nutzung (Verkehrsanlagen) von der schutzbedürftigen Nutzung (insbesondere Wohnen) getrennt werden kann. Dies war weitgehend nicht möglich, da ansonsten die Umnutzung von Verkehrsflächen zu (Wohn)Bauflächen nicht umsetzbar gewesen wäre. Ein gewisser Schallschutz wird durch die eingeschränkte Nutzung der Kurt-Schumacher-Straße für den MIV erreicht.

Da auch aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Vermeidung von Schallreflexionen) nur begrenzt umsetzbar waren, stützt sich das Lärmschutzkonzept des Bebauungsplans vor allem auf passive Maßnahmen zum Schallschutz von schutzbedürftigen Räumen. Über die bauordnungsrechtlichen Vorschriften zum Schallschutz nach DIN 4109 hinaus setzt der Bebauungsplan Maßnahmen zur schallgedämmten Lüftung von Schlafräumen und zum Schutz der Außenwohnbereiche vor Lärm fest. Mit diesen Maßnahmen können die grundsätzlichen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Ein höherer Schallschutz war in Abwägung mit den sonstigen Zielen des Bebauungsplans nicht möglich. Vergleiche hierzu auch Kapitel 5.9.2.

6.6 Belange des Umwelt- und Naturschutzes

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Planung der Umnutzung von bereits bestehenden Verkehrsflächen dient. Sie berücksichtigt das Ziel der Innenentwicklung und damit des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Entsprechend sind die bei Umsetzung der Planung eintretenden Beeinträchtigungen des Naturhalts insgesamt gering. Externe Ausgleichsmaßnahmen für das Plangebiet müssen nicht ergriffen werden. Die durch die Planung ausgelösten Eingriffe können im Plangebiet kompensiert werden.

Die größte Beeinträchtigung ist Fällung des auf den Mittelinseln des Rings wachsenden Baumbestands. Die Fällungen sind zur Umsetzung der Planung zwingend erforderlich und lassen sich weitgehend nicht vermeiden. Zum Ausgleich werden in größerer Anzahl neue Bäume gepflanzt, die auf längere Sicht die Baumverluste vollständig ausgleichen können.

Eine weitere Beeinträchtigung stellt die Überbauung von Teilflächen von Viewegs Garten dar (Urbane Gebiete MU 1 und MU 8). Dieser Eingriff wird vollständig kompensiert, indem der Park auf bisherige Fläche des Rings und Kurt-Schumacher-Straße erweitert und somit insgesamt vergrößert wird.

6.7 Klimaschutz

Der Klimaschutz ist bei diesem Projekt besonders umfassend betrachtet worden, um Beeinträchtigungen durch die Planung zu minimieren bzw. zu vermeiden. Positiv wirkt sich hierbei der Rückbau der überdimensionierten Verkehrsflächen auf das verkehrlich notwendige Maß aus und die Nutzung dieser Flächengewinne als Bauland bzw. Parkerweiterung der bestehenden Grünfläche Viewegs Garten. Die Bebauung der Verkehrsinseln gegenüber dem Bahnhof entspricht der Zielsetzung, hier ein urbanes Entree für die Stadt Braunschweig am wichtigsten Mobilitätsknoten der Stadt zu schaffen. Diese zusätzliche Versiegelung und der damit verbundene Baumentfall auf diesen Flächen wird innerhalb des Plangebietes kompensiert. Festgesetzte Maßnahmen wie ein hoher Anteil an Dach- und Fassadenbegrünung und die Erweiterung und qualitative Aufwertung des Viewegs Garten mindern negative klein-klimatische Effekte.

Die gute Versorgungslage und die Lage des Plangebietes am zentralen Mobilitätsknoten der Stadt, das engmaschige Fuß- und Radwegenetz und das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ sowie die Umsetzung des ambitionierten Mobilitätskonzepts, soll zukünftig das Verkehrsaufkommen minimieren. Damit werden nicht nur die Treibhausgasemissionen reduziert, sondern auch die zukünftig nicht mehr benötigten Verkehrsflächen einer sinnvollen Nutzung zugeführt.

Die Umsetzung eines eigenen Energiekonzeptes, das eine klimaneutrale Energieversorgung anstrebt, liegt für eine weitere Reduzierung der Treibhausgasemissionen vor. Außerdem hat das Quartier ein Vorzertifikat der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) mit der zweithöchsten Zertifizierungsstufe in Gold erhalten. Die damit einhergehenden Maßnahmen müssen im weiteren Planungsprozess im Blick behalten werden.

6.8 Starkregen

Bei Starkregen kommt es im Kreuzungsbereich Ring/Kurt-Schumacher-Straße zu Überschwemmungen. Im Rahmen eines Starkregenkonzepts konnte nachgewiesen werden, dass bei Umsetzung der Planung für die Bestandsbebauung keine verstärkte Betroffenheit durch Starkregen zu erwarten ist. Für den überwiegenden Anteil der geplanten Neubauten besteht jedoch eine hohe, teilweise eine sehr hohe Starkregengefährdung. Um den Zufluss von oberflächlich abfließendem Regenwasser in die am Kreuzungsbereich geplanten Baugebiete zu begrenzen, soweit wie dies technisch möglich und finanziell vertretbar ist, sollen verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden (Rückhaltung von Regenwasser auf den oberhalb liegenden Baugrundstücken, Nutzung von zusätzlichem Retentionsraum in Versickerungsanlagen und nicht mehr benötigten Regenwasserkanälen, Schaffung von Notabflussbahnen). Die Maßnahmen werden jedoch voraussichtlich nicht ausreichen, Überschwemmungen der neuen Baugebiete bei Starkregen vollständig zu vermeiden. Daher sind bei der Planung von baulichen Anlagen im Sinne des Eigenschutzes weitere Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Für die künftigen Grundstückseigentümer ist dies hinnehmbar, da sie frühzeitig über die Starkregengefährdung in Kenntnis gesetzt werden und daher schon bei Errichtung der neuen Gebäude mit entsprechenden Maßnahmen reagieren können. Vergleiche hierzu auch Kapitel 4.4.5.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

Flächenbilanz innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans AW 118
(in m², gerundet)

Urbane Gebiete	34.000
Gewerbegebiete	5.900
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	84.300
Öffentliche Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“	2.100
Öffentliche Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“	1.100
Öffentliche Grünflächen	19.100
Private Grünflächen	1.300
Bahnflächen, nicht zur Freistellung vorgesehen (nachrichtlich)	25.500
Geltungsbereich	173.300

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Der Bebauungsplan ordnet die Flächen im Geltungsbereich grundlegend neu. Die einzelnen Bestandteile bedingen sich daher untereinander. So kann ein Teil der vorgesehenen Hochbauten erst verwirklicht werden, wenn die Straßenführungen des Ringes und der Kurt-Schumacher-Straße verändert worden sind. In diesem Zusammenhang muss die vorhandene Fernwärmeleitung, die derzeit entlang des Tiefgaragendachs im ABC geführt wird, in den öffentlichen Straßenraum gelegt werden. Die Ausgestaltung der erweiterten Parkflächen von Viewegs Garten und drei neuer Parkanlagen inklusive der Herstellung von Kinder- und Jugendspielflächen kann erst mit Umgestaltung der Verkehrsflächen erfolgen. Für das über das Gesamtgebiet betrachtete Regenwassermanagement müssen Versickerungsflächen sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in den zukünftigen öffentlichen Grünflächen hergestellt werden. Im Plangebiet befindet sich der Standort einer alten Dampfloch, der verlegt werden muss.

8.2 Kosten und Finanzierung

Mit der Umsetzung der durch diesen Bebauungsplan ermöglichten Maßnahmen fallen nach derzeitigem Stand folgende Kosten an, die in den jeweiligen Haushaltsjahren berücksichtigt werden müssen:

- Rückbau und Neubau von öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet
ca. 43 Mio. €
- Erforderliche Anpassungen der Verkehrswege außerhalb des Plangebietes
ca. 1 Mio. €
- Um-/ Neubau erforderlicher verkehrstechnischer Anlagen (LSA/ Beleuchtung)
ca. 7 Mio. €
- Herstellung/ Umbau der Verkehrsflächen im Bahnhofsvorfeld; Anpassung der Gleiszufahrten
ca. 2,7 Mio. €
- Anteilige Kosten der Niederschlagsentwässerung
ca. 1,8 Mio. €
- Herstellung/ Erweiterung der öffentlichen Grünflächen
ca. 3,6 Mio. €
- Kinder- und Jugendspielflächen
ca. 1 Mio. €
- Kindertagesstätte und anteilige Bedarfsdeckung Plätze in privater Einrichtung
ca. 11,5 Mio. €
- Grundschulerweiterung
ca. 4,3 Mio. €
- Fernbusterminal mit Fahrradparkhaus
ca. 11 Mio. €

Die Kosten der Maßnahmen sind in die jeweiligen Haushaltsplanungen einzustellen. Die erforderlichen Beschlussfassungen über die einzelnen Maßnahmen richten sich nach den haushaltsrechtlichen Bestimmungen.

Die Maßnahmen zur Errichtung sozialer Infrastruktur sind von der zum jeweiligen Zeitpunkt konkret ermittelten Bedarfslage abhängig. Im Zuge von aktualisierten Fachplanungen kann, z.B. durch Umverlagerungen, ein geringerer Bedarf entstehen.

Die Kosten für Rück- und Neubau der Leitungsinfrastruktur wird entsprechend der Konzessionsverträge im Sinne der Kostenfolgepflicht von den Leitungsträgern übernommen.

Den Kosten stehen Einnahmen aus der Veräußerung der zukünftigen baureifen Grundstücke gegenüber, die die Kosten jedoch nicht decken werden. Mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Bebauungsplan ist davon auszugehen, dass ein Investitionsvolumen mehreren hundert Millionen Euro ausgelöst wird.

9 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll

Bodenordnende Maßnahmen nach §§ 45 ff BauGB sind für den Bebauungsplan nicht vorgesehen.

Die Stadt ist aktuell in Verhandlungen zum Erwerb von Teilflächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Mit Abschluss dieser Verhandlungen liegen Grundstücke vor, die die Realisierung des Bebauungsplans ermöglichen. Im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße wird die Neuordnung von Flurstücken erforderlich. Die entsprechenden Vereinbarungen werden in einem städtebaulichen Vertrag mit dem privaten Eigentümer getroffen.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne

Mit Rechtskraft des Bebauungsplans AW 118 treten folgende Bebauungspläne durch Überlagerung teilweise außer Kraft:

- AW 2, bis auf den nicht im Geltungsbereich liegenden Teil von Viewegs Garten und kleine Teilflächen der Kurt-Schumacher-Straße (nördlich Ottmerstraße) und der Campestraße
- AW 39, bis auf kleine Teilflächen der Viewegstraße
- AW 41, bis auf die Grundstücke Kurt-Schumacher-Straße 18/19 und Kurt-Schumacher-Straße 20 (teilweise)
- AW 107, nur der Parkplatz vor dem Gebäude Willy-Brandt-Platz 4/5
- AW 28, nur die Straßenflächen Berliner Platz

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB vom 04.11.2024 bis 04.12.2024

Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

1. Braunschweig Zukunft GmbH (Wirtschaftsförderung), Schreiben vom 03.12.2024	Stellungnahme der Verwaltung
Zunächst begrüßen wir die Umsetzung des vorgenannten Bebauungsplans und die Schaffung neuer Gewerbeflächen in integrierten Lagen in der Stadt Braunschweig.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Bedenken zur Schaffung von rund 80 % Bürofläche im Gesamtgebiet der Bahnstadt hatten wir in den vorliegenden Projektgruppensitzungen bereits mitgeteilt. Wir stellen fest, dass in der vorgelegten Planung des Bebauungsplans AW 118 durch die Art der baulichen Nutzung weiterhin die Büroflächennutzung als Löwenanteil in den dafür ausgewiesenen urbanen Gebieten MU vorgesehen ist. Vor dem Hintergrund der bekannten hohen Nachfrage nach Gewerbeflächen auch in integrierter Lage sowie aus strategischer Sichtweise der Flächenbevorratung für künftige Bedarfe ist dies bedauerlich. Zudem reicht aus Sicht der Wirtschaftsförderung die vorhandene und zukünftige Nachfrage nach reinen Büroflächen nicht aus, um das geplante Angebot zu füllen. Vielmehr sollte das Ziel sein, entsprechende Nutzungsmischungen (z.B. Kombination aus Büro mit Lager-, Labor-, Werkstatt- und Verkaufsflächen) für entsprechend kleinteilige Gewerbebetriebe zu ermöglichen. Die Tatsache, dass an vielen Stellen lediglich die Obergeschossflächen für Gewerbe nutzbar gemacht werden soll, schließt diesen Nutzungsmix weitgehend aus. Gleichwohl die Implementierung von Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss zu befürworten ist. Wir würden es vor dem geschilderten Hintergrund begrüßen, wenn die Planung von reinen Büroflächen dahingehend in Richtung kleinteilig	Das Bahnstabsquartier befindet sich zwar im Betrachtungsraum Bahnstadt, planungsrechtliche Regelungen zur Nutzungsverteilung innerhalb des Bahnstabsquartiers werden dort jedoch nicht getroffen. Im Bebauungsplan AW 118 wird als Art der baulichen Nutzung weitestgehend Urbane Gebiete (MU) gem. § 6a BauNVO festgesetzt. Die Gebietskategorie MU dient dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Mit der geplanten Festsetzung kann ein gemischtes Quartier mit verschiedenen Nutzungen, wie Wohnen, Einzelhandel, nicht wesentlich störendes Gewerbe sowie kulturellen und sozialen Nutzungen in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander realisiert werden. Eine gleichgewichtige Nutzungsmischung ist gemäß § 6a Abs. 1 Satz 2 BauNVO nicht erforderlich. Die Verteilung der zulässigen Nutzungen innerhalb der Baugebiete wird im Bebauungsplanentwurf nicht geregelt, es werden lediglich die maximale Anzahl an zulässigen Wohneinheiten im Plangebiet geregelt. Der in der Stellungnahme vorgebrachte Hinweis, dass an vielen Stellen lediglich die Obergeschossflächen für Gewerbe nutzbar gemacht werden soll, kann nicht nachvollzogen werden, da, wie oben beschrieben, keine Steuerung der Nutzungsverteilung innerhalb der MU vorgesehen ist.

<p>eingeschränkte Gewerbeflächen ausgeweitet werden könnte.</p>	<p>Lediglich für den Einzelhandel soll geregelt werden, dass Einzelhandelsbetriebe allgemein nur im ersten Vollgeschoss (Erdgeschoss) und ausnahmsweise nur innerhalb des zweiten Vollgeschosses (erstes Obergeschoss) in den mit „EH“ gekennzeichneten Flächen zulässig sein sollen. Zusätzlich zu den MUs gibt es westlich vom Bahnhofsgebäude zwei Baufenster, die als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt sind, so dass dem Wunsch nach Gewerbeflächen in integrierter Lage hier nachgekommen wird.</p>
<p>Zu den textlichen Festsetzungen haben wir folgende Punkte anzumerken: Unter Punkt 1.1 geben wir zu bedenken, dass unter der allgemein zulässigen Nutzung sonstige Gewerbebetriebe jegliche Gewerbebetriebe gemeint sein könnten. Da in dem Gebiet auch Wohnen stattfindet, ist dies sicherlich durch eine zulässige Emissionsgrenze zu anderen Gewerbebetrieben zu unterscheiden. Um Irritationen bei potentiell ansiedlungsinteressierten Betrieben zu vermeiden, würden wir es begrüßen, wenn diese Grenze entsprechend ausgewiesen werden würde. Darüber hinaus weisen wir in Bezug auf die zulässige Auswahl von Gewerbebetrieben auf die Studie Urbane Produktion hin, die durch die BSZ beauftragt wurde und sich derzeit in der Erstellung befindet. Ziel dieser Studie ist es, die Realisierungschancen der Urbanen Produktion in Braunschweig am Beispiel der Entwicklung der Bahnstadt zu ermitteln, entsprechende Ansiedlungspotentiale für urbane Gebiete herauszufiltern (Stichwort Produktion in Stadtlage) und konkrete Erfahrungen, Einschätzungen und Anforderungen von Betrieben einfließen zu lassen. Die entsprechenden Ergebnisse sollten dann in das Planverfahren einfließen.</p>	<p>Urbane Gebiete (MU) dienen gem. § 6a Abs. 1 BauNVO dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Zulässige Nutzungen müssen diesem Grundsatz entsprechen. Eine zusätzliche immissionsschutzrechtliche Regelung innerhalb der textlichen Festsetzungen ist nicht erforderlich. Da in der Bahnstadt ebenfalls ein urbanes Stadtquartier mit einer Nutzungsmischung aus Wohn-, Gewerbe- und Kulturnutzung entstehen soll, ist nicht erkennbar, dass die Ergebnisse der in der Stellungnahme benannten Studie Urbane Produktion den Festsetzungen innerhalb des Bebauungsplans AW 118 entgegenstehen könnten.</p>
<p>Weiterhin geben wir unter Punkt 2.2 zu bedenken, ob Vergnügungsstätten in dieser zentralen Lage, wenn auch nur ausnahmsweise, unter die zulassungsfähigen Nutzungen fallen sollten.</p>	<p>Es ist planerisches Ziel, in den Gewerbegebieten, eine der innerstädtischen Lage und der Nähe zum Hauptbahnhof entsprechende Nutzungsmischung zu ermöglichen. Dazu gehören Vergnügungsstätten, die keine Konflikte mit angrenzenden Wohnnutzungen oder stadtgestalterische Beeinträchtigungen erwarten lassen. Zur Vermeidung solcher Konfliktlagen, werden Spielhallen und Wettbüros als Unterarten von Vergnügungsstätten sowie Bordelle und bordellartige Nutzungen als Unterarten von sonstigen Gewerbebetrieben gänzlich ausgeschlossen. Andere Vergnügungsstätten, wie z. B. Diskotheken, Kinos und Varietés sollen jedoch ausnahmsweise zulässig sein. Es wird davon ausgegangen, dass von diesen Nutzungen in der zwar bahnhofsnahe zentralen, aber von der</p>

	<p>Wohnnutzung abgewandten Lage, keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.</p> <p>In den urbanen Gebieten werden, wegen der Nähe zu Wohnungen, Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Nutzungen gänzlich ausgeschlossen.</p>
<p>Unter Punkt 5.1. Stellplätze für Kraftfahrzeuge weisen Sie aus, dass oberirdische Stellfläche, Carports und Garagen lediglich in dem GE 1 zulässig sind. Man sollte jedoch berücksichtigen, dass gem. Ihrer Festsetzungen im gesamten Gebiet gewerbliche Nutzungen zugelassen werden könnten, die stets auch eine entsprechende Nachfrage für Mitarbeiter-/Kundenstellplätze mit sich bringen. Wir regen daher an, zumindest entsprechende Ausweichoptionen (städtische Tiefgaragen, Quartiersgaragen etc.) zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>Der Bedarf an Stellplätzen im Plangebiet, bezogen auf die unterschiedlichen Nutzungsarten, ist in einem Mobilitätskonzept ermittelt worden. Das Mobilitätskonzept sieht die Unterbringung des zu erwartenden ruhenden Verkehrs im Wesentlichen in Tiefgaragen und einer Quartiersgarage im Gewerbegebiet GE1 vor. Tiefgaragen sind in allen Baugebieten zulässig.</p>
<p>Die gesamten Angaben beim Punkt VI Grünordnung messen einer klimagerechten Bauleitplanung einen äußerst hohen Stellenwert bei, berücksichtigen jedoch zu wenig, dass die Investition eines Unternehmens an einem neuen Standort auch wirtschaftlich darstellbar sein muss. Durch die engen Festsetzungen zur Anpflanzung von Laubbäumen, Begrünung der privaten Grundstücksflächen, Fassadenbegrünung von mind. 30 % bzw. 60 % und Dachbegrünung von mind. 80 % zzgl. Begrünung von vorgelagerten Flächen, müssen die Unternehmen einen enormen zusätzlichen Kostenaufwand leisten. Hinzu kommen die baulichen Vorschriften unter VII Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die sich bspw. insbesondere durch die Verpflichtung, geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie Doppelfassaden, verglaste Vorbauten und besondere Fassadenkonstruktionen anzuwenden (s. Punkt 6.3), ebenfalls in der Kalkulation zur wirtschaftlichen Darstellung der Investition eines Unternehmens in den neuen Standort widerspiegeln.</p> <p>Aus unserer Sicht wäre es angemessener, einen Zielwert für nachhaltige Maßnahmen festzulegen, der dann durch verschiedene Maßnahmen seitens der Unternehmen erreicht werden kann. Dies würde einem Investor eine deutlich höhere Flexibilität in der Gestaltung und Planung der baulichen Anlagen und Freiflächen bieten.</p>	<p>Planerisches Ziel ist die Entwicklung eines neuen nachhaltigen und klimafreundlichen Quartiers.</p> <p>Es handelt sich um eine bauliche Nachverdichtung innerhalb eines zentralen städtischen Bereichs. Um auch zukünftig ein angenehmes Stadtklima in Bezug auf Hitzetage oder Starkregenereignisse zu ermöglichen, sind entsprechende vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen. Auch, wenn diese baulichen Maßnahmen ggf. zu Kostensteigerungen führen, so ermöglichen sie perspektivisch einen Werterhalt der neu zu errichtenden Immobilien. Dies betrifft nicht nur das Innen- sondern auch das Außenklima. Die festgesetzten Vorgaben stellen keine Maximalforderung dar und wurden im Planungsprozess bereits teilweise reduziert. So wurde der Anteil der Dachbegrünung zwischenzeitlich von 80 % auf 70 % reduziert. Die festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind aus Immissionsschutzgründen erforderlich und nicht disponibel.</p> <p>Der Festsetzung von abstrakten Zielwerten anstatt konkreter Maßnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit stehen methodische und rechtliche Gründe entgegen. Zum einen existiert in der Stadt Braunschweig kein anerkanntes System, mit dem einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit im Hinblick auf die Erreichung eines Zielwertes bewertet werden können. Zum anderen sind nach § 9 BauGB nur konkrete Flächen bzw. Maßnahmen festsetzbar. Abstrakte Zielwerte können, insbesondere nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB, nicht festgesetzt werden.</p> <p>Es entspricht weiterhin der allgemeinen Zielsetzung des Bebauungsplans, eine zusammenhängende identitätsstiftende Gestaltung innerhalb des Quartiers zu erlangen. Dazu zählen auch generelle Festsetzungen zur Gebäudebegrünung.</p>

	Vorschlag der Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.
2. Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Schreiben vom 09.12.2024	Stellungnahme der Verwaltung
Die Stellungnahme der BSVG bezieht sich auf Begründung und Umweltbericht zum Bebauungsplan AW 118 (B-Plan) sowie auf den zeichnerischen Entwurf.	
<u>Finanzierung:</u> Die Finanzierung soll gem. den vorliegenden Unterlagen zum Bebauungsplan neben der Finanzierung aus dem städt. Haushalt über zwei mit den (privaten) Grundstückseigentümern zu schließenden städtebaulichen Verträgen gesichert werden. Ob damit die großen Grundstückseigentümer - eine Tochter der DB AG und die BSVG gemeint sind, ist unklar. Die Verträge sollen u.a. Regelungen zur Finanzierung der "Überwege der Stadtbahngleise" beinhalten. Wir weisen vorsichtshalber darauf hin, dass die BSVG derzeit zur angedachten Finanzierungsstruktur keine weiteren Kenntnisse hat und somit keine Planwerte dafür eingestellt sind. Darüber hinaus sind wir aufgrund von Sparvorgaben der Aufgabenträger RGB und Stadt BS kaum in der Lage, sich an gestalterischen Maßnahmen Dritter zu beteiligen. Wir weisen weiter darauf hin, dass die Bestandsanlagen der BSVG in dem Bereich teilweise noch nicht das Ende der Restnutzungslaufzeit erreicht haben und bei einer Veränderung von Lage oder Güte evtl. zu den Erstellungskosten der Neuanlagen noch Buchwertkorrekturen zu kalkulieren sind. Da die BSVG über die BSBG finanziert wird, werden Ergebnisverschlechterungen der BSVG aus diesem Projekt schlussendlich mittelbar über den städtischen Haushalt finanziert.	Die Stadt Braunschweig verhandelt mit der DB einen privatrechtlichen Vertrag (Kauf- bzw. Gestattungsvertrag), aber keinen städtebaulichen, also öffentlich-rechtlichen Vertrag. Das Grundstücksgeschäft beinhaltet noch keine detaillierten Regelungen, die konkrete Finanzierung eventuell anfallender Maßnahmen durch die Umgestaltung der Flächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern in nachgelagerten Verfahren zu klären. Die Planung stand unter der Maßgabe, die Gleissituation der Stadtbahn nicht zu verändern. Insofern sind hierzu keine erheblichen Kostenpositionen zu erwarten. Für die notwendigen Tätigkeiten im Block XV, der zukünftig die bestehende Wendeschleife überbauen soll, sind nachfolgend die weiteren Abstimmungen durchzuführen.
<u>Planrechtliches:</u> Für die Änderungen an planfestgestellten Stadtbahnanlagen wird vsl. wieder ein PF-Verfahren erforderlich. Die Art des Verfahrens (Planfeststellung, Plangenehmigung, o.a.) muss mit der Genehmigungsbehörde NLSTBV abgestimmt werden. Die Änderungen ausschließlich über den B-Plan zu genehmigen ist aufgrund der fehlenden Detailschärfe der Unterlagen vsl. nicht geeignet. Für die Änderungen an Stadtbahnanlagen ist vor Baudurchführung die Technische Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab zu	Eine Änderung der planfestgestellten Straßenbahnanlagen ist auf Ebene des Bebauungsplans nicht geplant. Der Bebauungsplan übernimmt die Anlagen nur nachrichtlich und trifft zu ihnen keine Festsetzungen. Die rechtlichen Anforderungen an die Änderungen von Straßenbahnanlagen werden zur Kenntnis genommen und eingeleitet, sobald und soweit der konkrete Bedarf festgestellt ist.

<p>beteiligen und deren Zustimmung einzuholen. Daraus können sich noch weitere Anforderungen und Einschränkungen ergeben.</p> <p>Zur Nutzung der Gesamtflächen des NVT und ZOB gibt es einen Vertrag zwischen der Stadt BS, DB und BSVG. Für Regelungen aus diesem Vertrag sind rechtzeitig neue Regelungen bei Umsetzung des B-Plan zu treffen.</p>	
<p>Zu den einzelnen Planungsbereichen ergeben sich folgende Anmerkungen:</p> <p><u>Kurt-Schumacher-Straße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Umplanungen muss definiert und abgestimmt werden, in welchen Bereichen welche Art von Bahnkörper vorgesehen ist und wie Abgrenzungen auszubilden sind. 	<p>Die Art des Bahnkörpers wurde grundsätzlich festgelegt und ist im Nutzungsbeispiel ersichtlich. Die (bauliche) Abgrenzung des Bahnkörpers zu anderen Nutzungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und wird im Rahmen der weiteren Ausbauplanung festgelegt. Entsprechende Abstimmungsgespräche wurden bereits geführt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Der Busverkehr soll im südlichen Teil der Kurt-Schumacher-Straße auf den Gleisanlagen verlaufen. Das erfordert die Ertüchtigung unserer Gleisanlagen (z.B. befahrbare Gleiseindeckung, Bordabgrenzungen, Anpassung Entwässerung etc) und den teilweisen Umbau der Fahrleitungsanlage auf Außenmaste. Die Busse werden beim Überfahren der Gleisanlagen diese zusätzlich belasten. Das betrifft besonders die Weichen und zugehörige Anlagen. Außerdem werden die Busse beim Queren des Gleisdreiecks auch erhebliche Erschütterungen erzeugen. Das Gleisdreieck ist derzeit lediglich für den Bahnbetrieb elastisch gelagert. Es gibt keine Erfahrung, wie effizient die elastische Lagerung bei Busbefahrung ist. Auf die Verkürzung der Lebensdauer der Stadtbahn-Infrastruktur und der damit verbundenen höheren Instandhaltungsaufwendungen wird an dieser Stelle hingewiesen. 	<p>Die geplante Führung des Busverkehrs auf Gleisanlagen ist für die Festsetzungen des Bebauungsplans AW 118 nicht relevant, da sie nicht festsetzungsfähig ist und sich weiterhin innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen befindet.</p> <p>Die Stadt () steht dazu bereits im Austausch mit der BSVG. Daraus resultiert, dass die Befahrbarkeit des Gleisdreiecks mit Bussen grundsätzlich möglich ist.</p> <p>Eine weiterführende Abstimmung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Der Bahnkörper muss von den Nebenflächen mit Borden in Höhe von 10 cm Ansicht abgegrenzt werden. Für den Bereich, der mit Bussen befahren wird, muss ein geeigneter Bord zur Führung vorgesehen werden. Dies gilt ausdrücklich auch für den Bereich des Gleisdreiecks am südlichen Ende der Kurt-Schumacher-Straße. Eine eindeutige Abgrenzung der Querungsstellen und angrenzender Flächen im Gleisdreieck mit Borden, (z. B. gleisseitig Tiefbord mit 10 cm und gehwegseitig F-Bord mit 10 cm Ansicht), so dass im und um das Gleisdreieck die gewollten Querungsstellen definiert werden bzw. die nicht möglichen oder unerwünschten Querungsstellen optisch eindeutig und sofort in Form einer langgestreckten um 10 cm erhöhten "Insel" wahrnehmbar sind. 	<p>Die Führung und Höhe von Borden sind für die Festsetzungen des Bebauungsplans AW 118 nicht relevant, da sie nicht festsetzungsfähig sind und sich weiterhin innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen befinden.</p> <p>Ergänzend dazu wird festgestellt, dass an den Querungsstellen das Bord nach dem entsprechend abgestimmten Regeldetail (66.2/BSVG) gestaltet wird und barrierefrei gequert werden kann. Die Bordhöhe von 10 cm kommt immer dann zur Anwendung, wenn kein Queren vorgesehen ist.</p> <p>Die vorgebrachten Punkte betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren. Eine weiterführende Abstimmung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.</p>

<p>- Grüninseln im Gleisdreieck: Die Grünflächen im Gleisdreieck sollen zur Versickerung im Rahmen des Schwammstadtkonzeptes gehören. Grundsätzlich dürfen angrenzende Flächen nicht in Gleisbereiche hinein entwässern (das gilt auch für alle anderen Bereiche im B-Plan-Umgriff). Zudem liegen die Gleise im Gleisdreieck auf einer Betonplatte, wodurch eine Versickerung auch innerhalb des besonderen Gleiskörpers erschwert wird. Die Anordnung von Rasengleisen auf bestehenden Betonplatten wird vsl. nicht ein dauerhaft grünes Erscheinungsbild gewährleisten können, da die Wachstumsschicht zu gering ist und keine Verbindung des Rasens zu wasserhaltenden Schichten hergestellt werden kann. Die Anlage von Rasengleisen in Weichen und Kreuzungen sind aus Gründen der Instandhaltung und Reinigung nicht geeignet. Mini-Grüninseln sind zudem mit erhöhtem Pflegeaufwand verbunden.</p>	<p>Das Konzept zur Niederschlagswasserversickerung liegt zwischenzeitlich vor und wurde der BSVG vorgestellt. Das Konzept beurteilt die Versickerung des Niederschlagswassers grundsätzlich als unkritisch. Eine Entwässerung in die Gleisbereiche wird vermieden. Die Rahmenbedingungen für die Herstellung und Unterhaltung der Grüninseln werden bei der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt. Betonplatten wurden nur unter den Weichen im Gleisdreieck verbaut. Der Hinweis zu den Mini-Grüninseln wird zur Kenntnis genommen. Sie werden nicht im Bebauungsplan festgesetzt, verbleiben jedoch innerhalb des Nutzungsbeispiels.</p>
<p>- Die Anordnung von Bäumen neben Überwegen (z.B. im Gleisdreieck und in der K.-Schumacher-Straße) darf die Sichtflächen auf die Stadtbahn nicht einschränken. Dies gilt auch für alle anderen Bereiche.</p>	<p>Die Lage der Bäume im öffentlichen Straßenraum wird, bis auf die Maßnahmenfläche, nicht festgesetzt. Die Baumstandorte innerhalb des Nutzungsbeispiels werden entsprechend den Hinweisen geprüft und im Rahmen der Ausführungsplanung abschließend bestimmt.</p>
<p>- Grundsätzlich ist in allen Bereichen bei der Anordnung und Auswahl von Bäumen in Gleisnähe auf ausreichende Abstände zum Lichtraumprofil der Stadtbahn sowie zu Fahrleitungsanlagen inkl. Masten zu achten. In Gleisnähe sind schmalkronige Bäume zu bevorzugen. Sichtflächen an Überwegen müssen freigehalten werden.</p>	<p>Die Lage der Bäume im öffentlichen Straßenraum wird, bis auf die Maßnahmenfläche am Willy-Brandt-Platz, nicht festgesetzt. Hier ist die Anpflanzung von 20 Platanen vorgesehen. Die Vorderkante der Maßnahmenfläche liegt von der Achsmittle der Gleise 3 m entfernt. Die Maßnahmenfläche selbst ist 3 m breit und ca. 140 m lang, so dass ausreichend Raum für die Bäume besteht. Die genaue Anordnung der 20 festgesetzten Platanen wird im weiteren Verfahren mit der BSVG geklärt.</p>
<p>- Im Zuge der K.-Schumacher-Str. ist eine Vielzahl von Überwegen meistens auch getrennt für Fuß- und Radverkehr über die Gleisanlagen geplant. Die Anzahl muss reduziert werden und an sinnvollen Stellen mit Querungsbedarf zu bestimmten Zielen angeordnet werden. Die Querungen von Fußgänger und Radverkehr sind räumlich zusammenzufassen und der Gleisbereich ist zu signalisieren</p>	<p>Überwege werden im Bebauungsplan in ihrer konkreten Lage und Ausgestaltung nicht festgesetzt, sondern werden im nachgeschalteten Verfahren in Abstimmung mit der BSVG geklärt. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die geplanten Überwege, vor allem zwischen den geplanten Wohnnutzungen und Viewegs Garten, wichtig für die Vernetzung des geplanten Quartiers sind. Insbesondere in Verlängerung der Planstraßen A, B und C sind Überwege zwingend erforderlich. Entsprechende Abstimmungen sind nach den Beteiligungen mit der BSVG erfolgt, eine</p>

	entsprechende Reduzierung der Überwege ist im aktuellen Nutzungsbeispiel bereits berücksichtigt.
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur deutlicheren Abgrenzung des besonderen Bahnkörpers soll der begleitende Grünstreifen nordöstlich der Gleise in gleicher Breite neben dem Bahnkörper mit durchlaufendem Abstandsrün verlaufen (oder es ist ein Gelände vorzusehen - Betriebsleitervorgabe). Gleichzeitig wird damit eine geradlinige Radwegführung mit 3 m Abstand ohne Verschwenkungen zum Besonderen Bahnkörper hin auf gesamter Länge erreicht.	Die Lage des Straßenbegleitgrüns wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Das Nutzungsbeispiel sieht einen Mindestabstand von 0,75 m, auch an den schmalen Stellen, vor. Dieser Sicherheitsabstand ist ausreichend, wenn durch die Bepflanzung sichergestellt wird, dass die Gleisanlagen nicht betreten/befahren werden können. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.
- Verschwenkungen der Fahrbahn in der K.-Schumacher-Straße sollen für einen gleichmäßigen Raumbedarf des Busverkehrs ebenfalls vermieden werden. Für die Fahrgeometrie von Busbegegnungsverkehr in Verschwenkungen sind Fahrstreifen mit 3,25 m zu knapp bemessen.	Die Führung der Fahrbahnen wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Gleichwohl wurde im Rahmen der Straßenausbauplanung (finaler Stand 15.10.2024, Maßstab 1:1000) diese Verschwenkung geprüft und berücksichtigt. Der vorgebrachten Hinweise werden in der weiteren Ausführungsplanung geprüft.
- Das Planungsmaß für die Stadtbahn berücksichtigt 2,65 m Fahrzeuge auf 1100 mm Spurweite. Die Gleisstrasse vom NVBF über die K.-Schumacher-Straße muss entsprechend des Gremienbeschlusses vom 10.11.2015 für einen möglichen RSB-Ausbau freigehalten werden.	Die vorhandenen, planfestgestellten Gleisanlagen wurden in die zeichnerischen Festsetzungen übernommen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes lassen weiterhin sowohl die Führung der Stadtbahngleise als auch eine potentielle Trassenführung für die RegioStadtBahn (RSB) zu. Dies wurde im Straßenentwurfsplan entsprechend geprüft und in das Nutzungsbeispiel übernommen. Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat im Zuge der Beteiligung gem. § 4(2) BauGB mitgeteilt, dass die Planung einer RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig eingestellt wurde. Sollte dennoch ein RSB-Ausbau erfolgen, sind die entsprechenden Flächen im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens zu sichern.
- Bei Gleisbauarbeiten im künftigen Bereich busbefahrener ÖV-Trasse in der Kurt-Schumacher-Straße muss Umleitungsverkehr möglich sein. Im aktuellem Planungsstand wäre dies über Ottmerstraße - Willy-Brandt-Platz mit entsprechend verlängerter Fahrzeit möglich. Die dafür erforderlichen Bushaltestellen sind zu berücksichtigen.	Die benannte Umleitungsstrecke liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans AW 118. Die Hinweise werden daher zur Kenntnis genommen und im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.
<u>Bushaltestelle / Kombihalt Campestraße:</u> - Wenn der Bus in Richtung JFK-Platz die Rückseite der Stadtbahnhaltestelle Campestraße bedienen soll, muss der Bahnsteig als Kombibahnsteig mindestens 4,1 m breit ausgebildet werden (lichte Durchgangsbreite Bahnsteigseite 1,6 m + 1 m	Haltestellen werden hinsichtlich ihrer Lage und Ausgestaltung im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

<p>Seitenwand Wetterschutz + 1,5 m Durchgangsbreite Bussteig). Die Beleuchtung und der Wetterschutz müssen mittig angeordnet werden, sie stehen sonst auf Rückseite im Wege. Wenn die Breite nicht hergestellt werden kann, kann der Bus auch die bestehende Haltestelle Campestraße am Fahrbahnrand nordwestlich des Knotens bedienen, sofern diese erhalten bleibt.</p>	
<p><u>Willi-Brandt-Platz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Anmerkungen zu Baumstandorten gelten hier analog zur Kurt-Schumacher-Straße - Alle Gleisquerungen sind zu signalisieren. - Der lichte Raumbedarf der Stadtbahn ist durch die Pflasterung und Bordführung zu verdeutlichen. 	<p>Die Hinweise betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes und werden ggf. im nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p><u>LSA grundsätzlich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - An allen LSA ist die Bevorrechtigung des ÖV bei der Abwicklung sicher zu stellen. 	<p>Die Bevorrechtigung des ÖV wurde bereits im Verkehrsgutachten aufgenommen und wird bei der weiteren Planung berücksichtigt. Sie ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><u>NVBF Nordostseite:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Busbefahrbarkeit der Gleisbereiche an der nordöstlichen Ausfahrt NVBF wird im Zuge des Umbaus der Gleise/ Weichen vorgesehen. Es wird eine Gleiseindeckung mit SF-Beton hergestellt. - Die Abgrenzung des Lichtraumbedarfes der Stadtbahn muss in den Flächen auf dem Bahnhofsvorplatz erkennbar sein. - Klärungsbedarf: Müssen die vorhandenen gestaltenden Pflasterstreifen im Fahrbahnbelag des Bahnhofsvorplatzes aus Gründen der Stadtgestaltung wieder in der neuen Oberfläche (SF-Beton) dargestellt werden und ggf. Klärung der technischen Umsetzung. 	<p>Die Hinweise betreffen die Ausführung der zukünftigen Ausbauplanung und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Detailabstimmungen mit der BSVG erfolgen im Rahmen der weiteren Ausbauplanung.</p>
<p><u>Haltestelle Nahverkehrsbahnhof:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die BSVG beabsichtigt, zur Verbesserung der Barrierefreiheit die Haltestellenflächen der Stadtbahnsteige im NVBF auf 24 cm über SOK anzuheben. Zudem sollen die Aufstellflächen aller Bahn- und Bussteige um wenige Meter in Richtung Norden verlängert werden. Die Maßnahmen müssen sowohl planerisch als auch bezüglich der Umsetzung aufeinander abgestimmt werden. - Vorbehaltsplanung RSB-Trasse: wenn die RSB-Trasse in den Bereich der südlichen Busspuren des Nahverkehrsbahnhofs einbinden soll, müssen Ersatzflächen für die Verlagerung der Bushaltestelle vorhanden und nutzbar sein, da keine gleichzeitige Nutzung der heutigen Busspuren durch beide Verkehre 	<p>Die Hinweise betreffen die Ausführung der zukünftigen Ausbauplanung und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Detailabstimmungen mit der BSVG erfolgen im Rahmen der weiteren Ausbauplanung.</p>

<p>möglich ist. Die Busspuren und die Wartefläche der Bushaltestelle müssen nach Süden in die Flächen der heutigen Taxenumfahrt verlagert werden. Die Flächen (Busspurbreite mind. 6,5 m + mind. 3,5 m Bussteigbreite) müssen baulich freigehalten werden und dürfen dauerhaft nicht verbaut werden. Die An- und Abfahrbarkeit dieser Flächen ist sicher zu stellen. Die Rampe zum Fahrradparkhaus steht augenscheinlich im Konflikt zur späteren Umlegung der Busspur/ Bushaltestelle, wenn RSB umgesetzt würde. Der vorliegenden Anordnung der RSB-Gleise im NVBF wird nur zugestimmt, wenn dauerhaft baulich sichergestellt wird, dass im Szenario der RSB-Umsetzung die Busspuren und Bushaltestellen im Bereich der heutigen Taxenvorfahrt angeordnet werden können.</p>	
<p><u>NVBF Südwestseite:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Ausbildung von Rasengleisen auf der Westseite des NVBF wird in den Bestandsanlagen vsl. nicht möglich sein, da die Anordnung von Rasen auf bestehenden Betonplatten nicht ein dauerhaft grünes Erscheinungsbild gewährleisten kann. Die Wachstumsschicht oberhalb der Betonplatte ist zu gering und es kann keine Verbindung des Rasens zu wasserhaltenden Schichten hergestellt werden. Ein Umbau der Gleistragkonstruktionen zu Längsbalken ist mit Mehrkosten verbunden. Bereiche von Weichen und Kreuzungen sollen aus Gründen der Instandhaltung und Reinigung nicht als Rasengleis ausgebildet werden. - Es muss eine Anpassung der Busfahrbahn an der Südwestausfahrt des NVBF in Richtung Salzdahlumer Straße erfolgen, so dass querender Busverkehr nicht über bewegliche Teile der Weichenbereiche geführt wird und in einem Bogen ohne Gegenlenkbewegung ausfahren kann. - Prüfung der Abmessungen der erforderlichen Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer am westlichen Bahnsteigzugang unter Berücksichtigung der künftigen Umsetzung der Weichenverbindung zur Salzdahlumer Straße 	<p>Die Hinweise betreffen die Ausführung der zukünftigen Ausbauplanung und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Detailabstimmungen mit der BSVG erfolgen im Rahmen der weiteren Ausbauplanung.</p>
<p><u>Ausfahrt Fahrradparkhaus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichtflächen an der Ausfahrt des künftigen Fahrradparkhauses auf die Busspur müssen vorhanden sein, es ist kein Busabstellplatz direkt neben der Ausfahrt aus dem Fahrradparkhaus möglich, da das Sichtdreieck bei einem wartenden Bus nicht gegeben ist. 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>

<p><u>Überbauung der Wendeschleife</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die geplante Einhausung der bestehenden Wendeschleife darf nicht dazu führen, dass hier ein Fahren mit Zugsicherung erforderlich wird. Nach derzeitiger Einschätzung der Betriebsleiter wird eine Zugsicherung für die überbaute Wendeschleife als nicht erforderlich erachtet, da nur 15 km/ h gefahren wird, die Länge kurz ist und Fahrzeuge in Pausenpositionen stehen werden. - Der Hochbau oberhalb der Wendeschleife muss in Sachen Erschütterungen, Schall, Streustrom und Brandschutz etc. mit unseren Betriebsanlagen abgestimmt werden. Aktuell sind die Betriebsanlagen auf eine Lage im Freien eingerichtet. Heute ist eine starre Gleislagerung vorhanden, die keine Erschütterungen mindert. - Ein schwingungstechnisches Gutachten zum Festlegen des Erfordernisses elastischer oder hoch elastischer Gleislagerungen fehlt derzeit. Entsprechende Anforderungen aus den Gutachten können hohe Kosten verursachen. - Brandschutz- und Explosionsschutznachweise für eine Überbauung der Wendeschleife und des Unterwerks sind zu führen. - Die Zugänglichkeit bei Havarien / Entgleisungen für Feuerwehr und Rettungskräfte ist sicherzustellen. - Die Überbauung der Wendeschleife muss so ausgeführt werden, dass eine sichere Anlaufbarkeit für Personal sowie die Zufahrbarkeit der Wendeschleife mit Wartungsfahrzeugen und Großgeräten / Kran zum Wechsel von Weichen und Trafos im G UW möglich ist, dies ist bei Dimensionierung von Toranlagen / Einfahrten berücksichtigen. - Einbringung weiterer bzw. Austausch vorhandener technischer Komponenten in Wendeschleife muss ermöglicht sein (Zuwegung), z.B. <ul style="list-style-type: none"> - ggf. Erweiterung G UW für SB+_31 Salzdahlumer Straße - Trafos für Ladeinfrastruktur E-Busse - (Strombedarf für Erweiterung Salzdahlumer Straße und E-Bus-Ladeinfrastruktur ermitteln) - Personalmöglichkeiten Aufenthalt und WC für Pause Bus/ Bahn, als Ersatz für Pavillon am jetzigen ZOB - In der Wendeschleife haben Stadtbahnen ihre Pausenposition, d.h. die Anforderungen der Arbeitsstättenrichtlinien zu Betriebs- und Verkehrswegen sind sicherzustellen. 	<p>Die Hinweise betreffen weitestgehend die Hochbauplanung und sind in den nachgeordneten Grundstücksvergabeverfahren bzw. Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Sie sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> - Wartungswege in Wendeschleife sind vorzusehen und/oder das Gleis befahrbar herzustellen. - Die Einhausung/ Verblendung der Erdgeschossenebene der Überbauung wird kritisch gesehen, ein halboffener Transport wäre ok, z. B. geschlossene Fronten erst ab ca. 3 m Höhe, keine Mauerwirkung, jedoch Fremdzugänglichkeit in EG-Bereich unterbinden, Überwachung erforderlich, Entrauchung muss gewährleistet sein. - Notwendigkeit und Nachweis von Anprallschutz an Stützen und Wänden des Gebäudes in Gleisnähe prüfen und nachweisen. - Ausreichend Platz zwischen PKW-Rampe Parkhaus und o. g. Erfordernissen aus dem Stadtbahnbetrieb muss berücksichtigt werden. - Die Überbauung erfordert einen Umbau der Fahrleitungsanlage in der Wendeschleife, Abhängung an der Fahrleitung an der Decke des Parkdecks muss konstruktiv und statisch berücksichtigt werden und mit Brückenschutz ausgerüstet werden. - Je nach konstruktiver Ausbildung der Überbauung / Einhausung ist ein Erdungskonzept vorzusehen. 	
<p><u>SB+ 31 Anbindung Salzdahlumer Straße:</u> Die BSVG schließt sich bezüglich des Stadtbahnausbau zur Salzdahlumer Straße der Stellungnahme der Abt 66.23 an, insbesondere: Allgemeine Hinweise des Stadtbahnausbauprojekts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kostenerhöhende Maßnahmen, die sich aus der Umsetzung des B-Plans und den planerischen Rahmenparametern ergeben (u.a. durch mit Lagevorgaben für die Stadtbahntrasse verbundenen Böschungseingriffen, Maßnahmen für erhöhten Schall- und Erschütterungsschutz, etc.) müssen im B-Plan bzw. bei der Umsetzung des Bahnhofsquartiers bereits planerisch berücksichtigt bzw. umgesetzt werden und von der Stadt oder Dritten als vorbereitende Maßnahmen finanziert werden, um den Nutzen-Kosten-Indikator des Stadtbahnausbau-Projektes Salzdahlumer Str./Heidelberg (inkl. Campusbahn) geringstmöglich zu belasten und die Förderfähigkeit und somit das Ausbauprojekt nicht zu gefährden. - Es ist zu beachten, dass die vom Stadtbahnprojekt durchgeführten verkehrlichen Beurteilungen zum Stadtbahn-Projekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg für die 	<p>Der Bebauungsplan berücksichtigt den geplanten Stadtbahnausbau, indem er in den für die Trassenführung vorgesehenen Bereichen öffentliche Verkehrsflächen festsetzt</p> <p>Dies wurde im Straßenausbauplan entsprechend geprüft und in das Nutzungsbeispiel übernommen. Eine maßstabsgerechte Überprüfung der vorgebrachten Hinweise kann erst im nachgeschalteten Verfahren erfolgen und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die im städtischen Besitz liegenden zukünftigen Bauflächen sollen an private Investoren veräußert werden. Die Notwendigkeiten und Zwänge werden im Zuge der Grundstücksveräußerung mit eingespeist und sind im Rahmen der konkreten Hochbauplanung zu berücksichtigen.</p>

<p>Projektphase recht detailliert sind. Noch erfolgende Anpassungen an den Konzepten zu den Verkehrsanlagen des Bahnhofsumfelds (z.B. Zufahrtsmöglichkeit zum GE2) müssen mit den untersuchten verkehrlichen Rahmenparametern im Stadtbahnausbau-Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg abgeglichen und ggfs. angepasst werden, bevor die Planungen zum "Umfeld Hauptbahnhof" abgeschlossen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hinweis: Durch die technischen Anlagen der Stadtbahn können sich technische Erfordernisse an den angrenzenden Bauten ergeben (Erdung, Streustrom etc.). Die Kostentragung ist im städtebaulichen Vertrag zu regeln. 	
<p><u>Allgemeine Hinweise zum B-Plan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im B-Plan ist für die geplante Stadtbahn in Richtung Klinikum eine konkrete Freihaltetrasse (mit planerischen Pufferzonen) auf Grundlage der vorliegenden Trassierung zu berücksichtigen und entsprechend darzustellen. 	<p>Der Bebauungsplan setzt im Bereich der geplanten Trasse Straßenverkehrsflächen fest. Die Stadtbahntrasse erfordert ein Planfeststellungsverfahren und wird nicht im Zuge des Bebauungsplanverfahrens geregelt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Querungsstellen Stadtbahn mit "sonstigem Verkehr" sind grundsätzlich zu signalisieren. Dies gilt auch für etwaige Querungsstellen auf dem Bahnhofsvorplatz. 	<p>Die Signalisierung von Querungsstellen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern der weiteren Ausbauplanung.</p> <p>Ergänzend dazu wird festgestellt, dass im Verkehrsgutachten und der Leistungsfähigkeitsprüfung eine Signalisierung (mind. Rot-Dunkel) an allen Querungsstellen hinterlegt wurde.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung bzw. Vorgaben im Gestaltungshandbuch: Im Stadtbahnausbauprojekt werden keine Materialien oberhalb des "Braunschweiger Standards" festgesetzt und/oder finanziell abgebildet. Mit Blick auf den Nutzen-Kosten-Indikator sind die Kosten ein kritisches Kriterium. Sollten durch das Bahnhofsquartier höherwertige Materialien auch für den Bereich der Freihaltetrasse Stadtbahn festgelegt werden, sind entsprechende Mehrkosten durch das Bahnhofsquartier zu tragen oder eine geringere Qualität im Ausbaustandard hinzunehmen. Die Anforderungen an die Materialität dürfen die stadtbahnbedingten Kosten nicht erhöhen und dadurch die Förderwürdigkeit des Projekts gefährden. Eine entsprechende Klausel zur Kostentragung ist in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen. 	<p>Die örtlichen Bauvorschriften und das Gestaltungshandbuch betreffen die Gestaltung von Gebäuden in den Baugebieten. Anlagen der Stadtbahn werden von den Vorgaben nicht erfasst. Diesbezügliche finanzielle Auswirkungen entstehen für die BSVG somit nicht. Der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags erfolgt nicht, soweit erforderlich können im Rahmen des Grundstücksgeschäfts entsprechende Notwendigkeiten berücksichtigt werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Über den Umfang und Zeitpunkt des Rückbaus der bestehenden Stumpf-/ 	<p>Die BSVG nutzt das Stumpfgleis temporär zur Abstellung und hat voraussichtlich keinen Bedarf am dauerhaften Erhalt des Stumpfgleises. Der Zeitpunkt</p>

<p>Abstellgleise ist im Zuge des städtebaulichen Vertrags Einigung mit der BSVG herzustellen.</p>	<p>für den Rückbau der Stumpfgleise wird zu gegebener Zeit mit der BSVG abgestimmt.</p>
<p>- Über die Zwischennutzung des Bereichs "Planstraße K" ist ggf. rechtzeitig Klärung herbeizuführen. Verkehrssicherungspflicht sowie Unterhaltung gehen erst nach Umsetzung des Stadtbahnausbaus in die Zuständigkeit des FB 66 über.</p>	<p>Die Aussagen zur Zuständigkeit werden zur Kenntnis genommen. Eine mögliche Zwischennutzung wird zu gegebener Zeit mit der BSVG geklärt.</p>
<p><u>Zeichnerische Festsetzungen</u></p> <p>- Die Baugrenze des GE 1 ist auf Kompatibilität mit den bestehenden und den geplanten Stadtbahngleisen zu überprüfen. Dies betrifft insbesondere erforderliche Gründungsarbeiten und die Abstützung des zukünftigen Gebäudes an der nordöstlichen Gebäudeecke. Eine Stütze/Abfangung des Gebäudes zwischen bestehenden Stadtbahngleisen und den geplanten Gleisen der Neubautrasse erscheint technisch kaum realisierbar. Sicherheitsabstände zu den Stadtbahnanlagen, begleitende Betriebswege, Anpralllasten und weitere rechtliche/technische Anforderungen müssen berücksichtigt werden, so dass die Baufläche des GE1 ggf. schon im B-Plan-Verfahren entsprechend reduziert werden sollte. Sollte die Durchfahrt der Stadtbahn unter Gebäuden oder sonstigen Bauteilen vorgesehen werden, sind die für Fahrdrabt und Schutzeinrichtungen erforderlichen Abmessungen baulich freizuhalten.</p> <p>- Die südliche Baulinie des GE2 ist an der östlichen Seite einzukürzen und dadurch der Abstand zur geplanten Stadtbahntrasse zu vergrößern. Grundsätzlich ist die verbleibende Fläche zwischen Bahndamm und Gebäude zu vergrößern, um neben den Abmessungen der Stadtbahntrasse Puffer u. a. für die bereits jetzt absehbare Höhenanpassung der Stadtbahngleise in Richtung Bahndamm zu haben. Eine Orientierung bilden hierbei die Gebäudegrenzen aus den Abstimmungen mit dem Stadtbahnprojekt im Jahr 2022 und den damals übermittelten Planunterlagen mit Stadtbahn. Trotz einer im Detail unklaren Höhenentwicklung der geplanten Stadtbahntrasse im Bereich der Gleisabstellanlage parallel zum Bahndamm ist ein Eingriff in den Bahndamm zwingend zu vermeiden.</p>	<p>Für die Baufelder GE 1 und GE 2, die an die bestehenden und geplanten Stadtbahngleise angrenzen, werden Baugrenzen festgesetzt. Die Möglichkeit einer Bebauung ist an dieser Stelle über die Festsetzungen des Bebauungsplanes möglich, eine maßstabsgerechte Betrachtung und ggf. erforderliche Anpassung der Außenkanten des zukünftigen Hochbaus erfolgt im nachgeschalteten Verfahren. Dies betrifft auch die Lage der zukünftigen Gleistrassen.</p>
<p>- Bitte prüfen, weshalb der Bahndamm auf Höhe des GE2 in den Geltungsbereich des B-Plans aufgenommen wird. Für Stadtbahn und/oder Verkehrsfläche ist dieser Bereich</p>	<p>Der Bahndamm wird zum besseren Verständnis der Planung nachrichtlich übernommen. Der Bebauungsplan trifft hier keine Festsetzungen.</p>

(auch) nicht nutzbar. Sind hier anderweitige Änderungen beabsichtigt?	
- Es fehlt die Darstellung des Flächenbedarfs für die geplante, neue Rampe zu den DB-Gleisen im Geltungsbereich des B-Plans.	Im Rahmen der Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin und diverser Töchter der DB und der Stadt Braunschweig wurden auch Abstimmungen zu Lage und Größe der Ersatzrampe getroffen (s. lfd. Nr. 6).
- Die dargestellte Verkehrsfläche östlich des GE2 kann aufgrund der unklaren Höhenentwicklung ggf. nicht im gesamten Bereich der "Planstraße K" tatsächlich als Verkehrsfläche genutzt werden. Dies ist bei der Bemessung zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Ausführungsplanung abschließend geklärt. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsflächenfestsetzung auch ggf. erforderliche Maßnahmen zur Höhenabgleichung beinhalten kann.
- Neben der Stadtbahntrasse muss ein befahrbarer Weg für Wartungszwecke der Gleistrasse angeordnet werden. Grundsätzlich wäre die "Planstraße K" dazu geeignet, jedoch muss die Höhenentwicklung dieser "Planstraße K" die Höhenlage der Stadtbahntrasse berücksichtigen.	Die Höhenlage der Straßen ist nicht Gegenstand es Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Höhenlage der geplanten Straßenbahntrasse wird im Rahmen der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt.
- Insbesondere im Bereich der GE1 und GE 2 sind rechtzeitig die Belange der Feuerwehr (Erreichbarkeit, Aufstellflächen, etc.) abzustimmen und die Auswirkungen auf die Gleistrasse/-anlage zu klären.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzliche Belange der Feuerwehr wurden im Rahmen der Planung mit dem FB 37 abgestimmt. Details sind in den nachgeordnete Baugenehmigungsverfahren zu klären.
- Die Bezeichnung des Bereichs zwischen GE2 und Bahndamm (DB) als "Planstraße K" ist durch einen weniger missverständlichen Begriff zu ersetzen und die Nutzung dieses Bereichs durch MIV auszuschließen. Dies gilt auch für Anliegerverkehre.	Die Verkehrsfläche wurde im weiteren Verfahren "Betriebsweg BSVG" genannt. Das Nutzungsbeispiel sowie die Planzeichnung und die Begründung wurden entsprechend angepasst. Welche Verkehre im Einzelnen zugelassen werden, wird im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung des Bereichs entschieden.
- Sofern auf der stadtbahnzugewandten Seite Fassadenbegrünung vorgesehen wird, sind die Wechselwirkungen mit den technischen Anlagen der Stadtbahn zu berücksichtigen	Es kann nicht nachvollzogen werden, welche (negativen) Wechselwirkungen hier konkret befürchtet werden. Der Hinweis wird gleichwohl in die nachfolgenden Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren einbezogen.
	Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. in den nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.
3. BS ENERGY, Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG, Schreiben vom 12.11.2024	Stellungnahme der Verwaltung
Empfehlung Anschluss an die Fernwärme Verlegung vorhandener Fernwärmetrassen: Fernwärmehauptleitung DN 500, im Bereich des Atrium- Bummel-Centers (Iduna-Hochhäuser)	Für das Bahnhofsquartier wird ein eigenes Energiekonzept mit einem dafür erforderlichen Nahwärmenetz entwickelt. Die Wärmeversorgung soll die vorhandene Infrastruktur der Fernwärme

<p>eine Fernwärmeleitung DN 250 mit entsprechenden Hausanschlüssen. Ebenso sind im gesamten Geltungsbereich bereits eine Vielzahl von Gebäuden an das Fernwärmenetz angeschlossen.</p>	<p>mitnutzen. Weitere Abstimmungen mit BS Energy erfolgen im Rahmen der weiteren Planungen zur Wärmeversorgung.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. BS NETZ GmbH, Schreiben vom 04.12.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Zu der oben genannten Anfrage nehmen wir für die Sparten Gas-, Strom-, Wasser- und Wärmeversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik/Breitbandversorgung wie folgt Stellung:</p> <p>Hinweis: Die Versorgungsanlagen der Wasser- und Wärmeversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik/Breitbandversorgung stehen im Eigentum der BS ENERGY, Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG und die BS NETZ, Braunschweiger Netz GmbH ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft sowie Betreiber und technischer Betriebsführer der im Eigentum stehenden Versorgungsanlagen von BS ENERGY. Die Erdgas- und Stromversorgungsanlagen stehen im Eigentum von BS NETZ.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Stromversorgung:</u></p> <p>Durch die geplante Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, hauptsächlich durch die neue Wohnbebauung, sind eine Vielzahl an Hauptversorgungsstrassen der Stromversorgung betroffen.</p> <p>Zur Erstellung eines Versorgungskonzeptes und zur Trassenabstimmung ist eine frühzeitige Einbeziehung der Leitungsträger zwingend erforderlich. Aufgrund der Vielzahl der betroffenen Leitungstrassen und Gewerke sollte durch den Veranlasser eine gemeinsame Trassenraumplanung erfolgen, die auch mehrere mögliche Stationsstandorte (je 4m x 5m) im öffentlichen Raum vorsieht.</p> <p>Von Seiten der Stromversorgung bestehen folgende Konflikte:</p> <p>Kreuzungsbereich Ottmerstraße / Kurt-Schumacher-Straße</p> <p>Im Bereich der geplanten Neubauten an der Ecke Ottmerstraße / Kurt-Schumacher-Straße werden die vorhandenen Versorgungsstrassen (0,4 kV und 20 kV) überplant. Für eventuelle Umlegungen sind neue Trassenräume auszuweisen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes befinden sich eine Vielzahl unterschiedlicher Leitungen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde daher eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die die Trassenführungen der Stromversorgung berücksichtigt.</p> <p>Die Planung von alternativen Standorten für die Ortsnetzstationen ist nicht Gegenstand der koordinierter Leitungsplanung. Zusätzlich erforderliche Standorte werden im Rahmen der weiteren Infrastrukturplanung bestimmt und berücksichtigt.</p>

Kreuzungsbereich Ottmerstraße / Kurt-Schumacher-Straße

Im Bereich der geplanten Neubauten an der Ecke Ottmerstraße / Kurt-Schumacher-Straße werden die vorhandenen Versorgungstrassen (0,4 kV und 20 kV) überplant. Für eventuelle Umlegungen sind neue Trassenräume auszuweisen.

Kurt-Schumacher-Straße

Die Versorgungstrassen (0,4 kV und 20 kV) werden aufgrund der Wohnbebauung in Teilbereichen überbaut. Für die Umlegung sind neue Trassenräume vorzusehen.

Die Ortsnetzstation ON ST0500 Berliner Platz, Hotel inkl. Kabelzuführungen, ist durch eine Wohnbebauung überplant worden. Hier muss ein alternativer Stationsstandort ausgewiesen werden.

Verbindung Kurt-Schumacher-Straße Viewegstraße

Die Ortsnetzstation ON ST0547 Viewegstraße, Tankstelle inkl. Kabelzuführungen liegt mittig der geplanten Fahrbahn der Verbindungsstraße Kurt-Schumacher-Straße Viewegstraße. Hier muss ein alternativer Stationsstandort ausgewiesen werden.

Viewegs Garten (Parkanlage)

Aufgrund der geplanten Erweiterung der Parkanlage Viewegs Garten in Richtung Osten liegt die Leitung 74 der 110-kV Trasse vom UW Leonhardplatz bis zum UW Werkstättenweg in der späteren Parkanlage. Zudem ist eine Wohnbebauung direkt über die 110-kV Trasse geplant. Diese Trasse darf nicht bepflanzt oder überbaut werden. Im Parkbereich sind Baumstandorte abzustimmen. Zudem ist ein entsprechender Schutzstreifen der 110kV Trasse vorzusehen.

Bei der Planung des Hochbaus ist die Lage der 110-kV Trasse zu berücksichtigen. Für eventuelle Umlegungen sind neue Trassenräume erforderlich.

Willy-Brandt-Platz

Die Versorgungstrassen (0,4kV und 20kV) zum BraWo Park (Fachmarktzentrum), zum Intercity Hotel sowie zum Hauptbahnhof werden durch Wohnbebauung überplant. Die Kabel liegen hier zum Teil auf nicht-öffentlichen Grundstücken, wie z.B. Gelände der Deutschen Bahn.

Bei der Planung des Hochbaus ist die Lage der Versorgungsleitungen zu berücksichtigen. Für eventuelle Umlegungen sind neue Trassenräume erforderlich. Hierbei müssen die Grundstückseigentümer einbezogen werden.

Berliner Platz / Salzdahlumer Straße

<p>Die vorhandenen Versorgungsleitungen (0,4kV und 20kV) verlaufen quer unterhalb der geplanten Hauptverkehrsstraße. Für eine eventuelle Umlegung sind neue Trassenräume in den öffentlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Kundenstation der Braunschweiger Verkehrs GmbH K ST0751 inkl. Kabelzuführungen wurde durch eine neue Wohnbebauung überplant. Hier wäre in Abstimmung mit der Verkehrs GmbH ein alternativer Stationsstandort auszuweisen.</p>	
<p><u>Gas- und Wasserversorgung</u> Aufgrund der Umgestaltung, hauptsächlich durch die neue Bebauung, sind eine Vielzahl an Hauptversorgungsstrassen der Gas- und Wasserversorgung betroffen. Um eventuell erforderliche Versorgungskonzepte erstellen zu können ist eine frühzeitige Einbeziehung der Leitungsträger und Trassenabstimmung zwingend erforderlich.</p> <p>Wesentliche Punkte der Gas- und Wasserversorgung sind:</p> <p>Ottmerstraße bis Willy-Brandt-Platz Hier sind vorhandene Versorgungsstrassen in der geplanten Grünfläche, diese Trassen sollten erhalten bleiben und durch Schutzstreifen freigehalten werden. Baumstandorte sind in diesem Bereich auszuschließen.</p> <p>Kurt-Schumacher-Straße Hier wird die Wasserversorgungsleitung DN 200 auf gesamter Länge überbaut. Neue Trassenräume für die Umlegung sind zwingend erforderlich</p> <p>Berliner Platz Hier sind hauptsächlich die Versorgungsstrassen auf der Nordseite betroffen, auch hier sind für eventuelle Umlegungen neue Trassenräume erforderlich.</p> <p>Einmündung Salzdahlumer Straße Auch hier werden durch die neue Bebauung Trassen der Gas- und Wasserversorgung in Anspruch genommen und für die eventuellen Umlegungen sind neue Trassenräume in den öffentlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der Vielzahl der betroffenen Leitungstrassen und Gewerke sollte durch den Veranlasser eine gemeinsame Trassenraumplanung erfolgen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die die Trassenführungen der Gas- und Wasserversorgung berücksichtigt.</p>
<p><u>Steuerungs- und Kommunikationstechnik:</u> Durch die geplante Umgestaltung des Bahnhofumfeldes sind viele Kabeltrassen der Steuerungs- und Kommunikationssparte durch</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die die</p>

<p>Überbauung betroffen. Die betreffenden Kabeltrassen entnehmen Sie bitte dem beigefügten Plan.</p> <p>Laut derzeitiger Planung würden zwei Standorte für Telekommunikationsknoten wegfallen. Für diese Standorte ist ein passender Ersatz-Standort im öffentlichen Bereich vorzusehen. Favorisiert wird ein Standort als Beton-Fertigstation mit den äußeren Abmaßen ca. 3,70 m x 3,10 m.</p> <p>Aufgrund der vielen Konfliktstellen sollte vorab eine Gesamt-Trassenraumplanung über alle Sparten und Leitungsträger erfolgen.</p>	<p>Trassenführungen der Steuerungs- und Kommunikationstechnik berücksichtigt.</p> <p>Die Planung von alternativen Standorten für den Telekommunikationsknoten ist nicht Gegenstand der koordinierten Leitungsplanung. Er wird im Rahmen der weiteren Infrastrukturplanung betimmt und berücksichtigt.</p>
<p><u>Fernwärme:</u></p> <p>Durch die vorgesehene Umgestaltung der Verkehrsflächen und der angestrebten Erhöhung des Gebäudebestandes sind nahezu alle vorhandenen Fernwärmeleitungen (Haupt-, Verteil- und Anschlussleitungen) betroffen.</p> <p>Die Hauptleitungen dienen zur Versorgung der südlich und östlich des Hauptbahnhofes liegenden Stadtteile Heidberg, Merverode, Rautheim, Lindenberg, Baugebiet Heinrich-der-Löwe einschließlich des Klinikums Salzdahlumer Straße.</p> <p>Die Verteilleitungen versorgen die Gebiete rund um den Hauptbahnhof wie z.B. Ackerstraße einschließlich Hauptbahnhof, Heinrich-Büssing-Ring (Nord- und Südseite), Viewegstraße und Kurt-Schumacher-Straße.</p> <p>Auf Basis der geplanten Umgestaltung müssen die Fernwärmetrassen weitgehend großflächig umverlegt werden und die Hausanschlussstrassen entsprechend angepasst werden.</p> <p>Besonders problematisch sind die Bereiche Berliner Platz und Tiefgarage Atrium-Center.</p> <p>Im Berliner Platz ist die vorhandene Haupttrasse DN 400/ DN 500 im Haubenkanal einschließlich eines Mess-Schachtes und ein Teil der Verteiltrasse DN 250 im Haubenkanal Richtung Hauptbahnhof nahezu komplett durch Neugebäude überplant worden. Durch den geplanten Entfall der Tiefgarage unterhalb des Atrium-Centers können die dort verlegte Haupttrasse DN 250, Trogkanal, einschließlich der davon abgehenden Anschlussstrassen und Kundenstationen nicht weiter genutzt werden.</p> <p>Im Siegerentwurf sind keine geeigneten Leitungsräume für die alternative Fernwärmetrassen zu identifizieren.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die die Trassenführungen der Fernwärme berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise bzgl. der Anlagen im Bereich der Tiefgarage des Atrium-Bummel-Centers werden an den privaten Eigentümer der Flächen weitergeleitet. Der Bebauungsplan schafft an dieser Stelle die Voraussetzungen für eine Umgestaltung der Bebauung. Der Eigentümer ist hierüber informiert und wird die Notwendigkeiten im Rahmen des von ihm angestrebten Wettbewerbs zur zukünftigen Ausgestaltung des Hochbaus einbinden.</p>
<p><u>Breitbandversorgung:</u></p> <p>Für das Umfeld Hauptbahnhof ist eine Breitbandversorgung mit Glasfaserkabeln mittels FTTH (Fibre to the home) vorgesehen. Die</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Versorgung würde über ein POP (Point of Presence, Beton-Fertigstation mit den äußeren Abmaßen ca. 3,70 m x 3,10 m) erfolgen. Eine Detailklärung erfolgt im weiteren Verlauf des Projektes.</p>	
<p><u>Allgemein:</u> Die angestrebte Reduzierung der vorhandenen Fahrbahnflächen und der weitgehende Entfall von bestehenden Rad- und Gehwegen führt zu erheblichen Problemen zur Realisierung der leitungsgebundenen Infrastruktur (Ver- und Entsorgungsleitungen). Durch neue Baumstandorte werden die für die Leitungsträger zur Verfügung stehenden Leitungsräume weiter eingeschränkt. Eigene Planungsabsichten und besondere Anforderungen an den Umfang und den Detaillierungsgrad der Umweltprüfung bestehen nicht.</p>	<p>Der Umstand ist bekannt. Die koordinierte Leitungsplanung weist nach, dass die Unterbringung der erforderlichen Leitungsinfrastruktur auf öffentlichen Flächen grundsätzlich möglich ist. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des bestehenden und geplanten Baumbestandes.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen</p>
<p>5. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e. V. (Kreisgruppe Braunschweig), Schreiben vom 04.12.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Das Planungsgebiet erstreckt sich weitgehend über Bereiche, die von Verkehrslärm besonders betroffen sind. Bisher sind Festsetzungen zu aktiven und passiven Maßnahmen zum Schallschutz für Gebäude vorgesehen. Die Errichtung von KiTas in vom Verkehrslärm besonders stark betroffenen Bereichen, z. B. NW-Ecke des Viewegs Garten, sollte u. E. überdacht werden. Die Innenräume der KiTa können entsprechend geschützt werden, aber was ist für die Außenflächen der KiTas vorgesehen?</p>	<p>Der Bebauungsplan zeigt auf, dass die Errichtung einer Kita an dem Standort grundsätzlich möglich ist. Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der konkrete Nachweis zur Einhaltung dieser Vorschriften muss im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren geführt werden. Dies betrifft auch Immissionsschutzmaßnahmen für Außenspielflächen wie Geländemodellierung oder ähnliches. Dabei wird anerkannt, dass der Standort in einer verdichteten innerstädtischen Lage liegt und erforderliche Maßnahmen einen entsprechend höheren Aufwand nach sich ziehen.</p>
<p>Im Umweltbericht liegen Angaben zur Kartierung von Biotoptypen und zu den artenschutzrechtlich relevanten Gruppen der Vögel und Fledermäuse vor. Für diese wurden auch entsprechende CEF-Maßnahmen formuliert. Angaben zu Kleinstrukturen wie besonnte Mauern, offene Bodenbereiche mit spärlichem Bewuchs oder Pflasterritzen, wie sie von verschiedene Wildbienen und anderen Insekten zum Nistbau genutzt werden, wurden nicht berücksichtigt, da aufgrund der vielfachen Nutzung und recht</p>	<p>Wie dargestellt hat eine fachliche Begutachtung der Flächen stattgefunden. Da es sich im Untersuchungsgebiet überwiegend um intensiv genutzte Grünflächen sowie Straßenbegleitgrün und bebaute Fläche handelt, ist eine besondere Wertigkeit des Bereichs als Lebensraum für gesetzlich geschützte Insektenarten aus der Gruppe der Wildbienen, Heuschrecken und Käfer sowie Reptilien nicht gegeben, so dass diese Artengruppen nicht erfasst wurden. Gleichwohl werden die Hinweise mit in die Ausführungsplanung</p>

<p>isolierten Lage der Grünflächen nicht mit artenschutzrechtlich relevanten Arten zu rechnen sei. Wir bedauern diese sich auf das Mindestmaß beziehende Herangehensweise, denn mit der Planung soll eine Entwicklung zu einer Parkanlage Viewegs Garten mit neuem Flächenzuschnitt einhergehen. Gerade eine weitere Verarmung der Artenvielfalt durch unbedachten Umgang mit Kleinstrukturen im Park sollte verhindert werden. Nur so kann eine dem ISEK gerechte Entwicklung des Bahnhofvorplatzes erfolgen. Öffentliche Parkanlagen dienen insbesondere dem Naturerleben vor der Haustür. Eine Untersuchung auf Vorkommen von Hautflüglern halten wir für dringend geboten.</p>	<p>übernommen. Der Erhalt von bestehenden Kleinstrukturen bzw. ihre Herstellung wird auf der nachfolgenden Planungs- bzw. Genehmigungsebene von den Fachdienststellen geprüft.</p>
<p>Die Abflachung von Böschungsbereichen sollte nur in dem Maße erfolgen als sie für die Anlage von für alle geeignete Zuwegungen in den Park erforderlich ist, ansonsten sollten Böschungen erhalten bleiben - mal als Biotopstruktur und an anderer Stelle als Erlebnisfläche für Kinder.</p>	<p>Die Ausgestaltung der Böschungsbereiche wird maßstabsgerecht im Zuge der Ausführungsplanung von den entsprechenden Fachdienststellen beurteilt. Grundsätzlich sollen Eingriffe in Böschungsbereiche so gering wie möglich ausfallen, lassen sich aber aufgrund der Größe des Projektes nicht vermeiden.</p>
<p>Durch den Rückbau an der Kurt-Schumacher-Straße und/oder entlang des Willy-Brandt-Platz sollte genug Raum zur Anlage langgestreckter Senken sein, in der punktuell Vertiefungen ausgestaltet sind. In diese Bereiche könnte überschüssiges Oberflächenwasser z. B. bei Starkregenereignisse geleitet werden. Diese Strukturen sollten dergestalt angelegt werden, dass sie auch als Tränken für Insekten, Vögel und Kleinsäuger am Hangfuß dienen können.</p>	<p>Die Herstellung von Mulden und Tiefbeeten zur Versickerung von Regenwasser ist Gegenstand des Entwässerungskonzepts. Die geplanten Anlagen werden im Nutzungsbeispiel dargestellt, die genaue Ausgestaltung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen und ggf. im Rahmen der nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>6. Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region Nord, Schreiben vom 11.12.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Immobilienrelevante Belange Im Bereich des Bebauungsplanes werden Teilflächen (Bahnhofsgebäude und Vorplatz, Rampe zum Gleisfeld) des Flurstückes Gemarkung Altewiek, Flur 7, Flurstück 1/43 überplant, die sich im Eigentum der DB AG befinden. Planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn können in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden. Bei den überplanten Flächen handelt es sich um gewidmete</p>	<p>Die Sach- und Rechtslage ist bekannt. Ein Antrag auf Freistellung wurde beim EBA eingereicht. Vgl. hierzu die Stellungnahme des EBA (Ifd. Nr. 8).</p>

<p>Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Abs. 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Satz 2 BEVVG i. V. m. § 18 AEG).</p> <p>In der Planzeichnung werden Flächen als "zu entwidmende Anlagen der Eisenbahn" dargestellt. Wir weisen darauf hin, dass über die Freistellung von Flächen, die den Bahnbetriebszwecken gewidmet sind, nur das EBA entscheidet.</p>	
<p>Infrastrukturelle Belange</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p>	<p>Die Anforderung ist bekannt. Da keine Eingriffe in die angrenzenden Bahnstrecken erfolgen und keine Gebäude an den Strecken geplant sind, ist keine Gefährdung oder Störung der Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs zu erwarten.</p>
<p>Standicherheit</p> <p>Die Standicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und -anlagen, ist stets zu gewährleisten.</p>	<p>Die Anforderung ist bekannt. Da keine Eingriffe in die angrenzenden Bahnstrecken erfolgen und keine Gebäude an den Strecken geplant sind, ist keine Gefährdung der Standicherheit und Funktionstüchtigkeit von Bahnbetriebsanlagen zu erwarten.</p>
<p>Zuwegungen</p> <p>Die DB InfraGO AG benötigt weiterhin eine uneingeschränkte Zufahrt über eine Rampe zu den Bahnanlagen bzw. zum Gleisfeld. Laut den aktuellen Planungen ist dies nicht vorgesehen. Ein Zugang zu den bahneigenen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Bestehende Zugangs- und Zufahrtrechte, inkl. Abstellmöglichkeit für die Instandhaltungs- und Entstörungsdienste der Unternehmen der DB AG, dürfen nicht eingeschränkt werden. Feuerwehruzufahrten sowie Flucht- und Rettungswege müssen ständig frei und befahrbar sein und dürfen durch die geplante Maßnahme (auch Baubehelfe, Baufahrzeuge etc.) nicht beeinträchtigt werden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Auflagen für Flucht- und Rettungswege sind einzuhalten.</p>	<p>Die Lage und Größe der Ersatzrampe ist im Zuge weiterer Abstimmungen zwischen der DB InfraGO AG und der Stadt Braunschweig geklärt worden. Eine eigene Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt nicht. Der Bebauungsplan trifft für Grundstücke der DB InfraGO AG, mit Ausnahme der für eine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken vorgesehenen Flächen, keine Festsetzungen. Die Anforderungen können im Rahmen der Festsetzungen bzw. der bahnrechtlichen Planfeststellung umgesetzt werden.</p>
<p>Immissionen</p> <p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen</p>	<p>Schallemissionen durch Bahnanlagen sind in die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan eingeflossen.</p> <p>Sonstige Immissionen sind nicht in einem Umfang zu erwarten, der eine Betrachtung im Rahmen des Bebauungsplans erforderlich machen würde. Erforderliche Schutzvorkehrungen sind hier, den gesetzlichen Anforderungen entsprechend, im</p>

<p>aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.</p>	<p>Rahmen späterer Genehmigungsverfahren nachzuweisen.</p>
<p>(Neu-) Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite</p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 "Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle" zu beachten.</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt keine Neupflanzungen von Bäumen im Nachbarbereich von Bahnanlagen fest. Lediglich im Nutzungsbeispiel sind 2 Neupflanzungen dargestellt. Dieser Vorschlag hat jedoch keinerlei Rechtsverbindlichkeit und kann somit im weiteren Verfahren bei Bedarf angepasst werden.</p>
<p>Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen</p> <p>Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.</p> <p>Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2023-02 und DB Konzernrichtlinien 997.0117 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p>
<p>Belange DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe</p> <p>Die violett-schraffierten Bereiche sollen durch die Stadt von der DB angekauft werden.</p> <p>Siehe Bildausschnitte: (siehe Original-Stellungnahme im Anhang)</p> <p>Die schraffierte Fläche am IC-Restaurant liegt in der Planzeichnung dichter am IC- Restaurant als mit der Stadt abgestimmt; hier sollen ein Rad- und Fußweg entstehen (siehe auch Nutzungsbeispiel). Dies können wir so nicht akzeptieren. Wir benötigen sowohl die erforderlichen Abstandsflächen als auch die Möglichkeit für unterschiedliche Nutzungen (Außenbestuhlung etc.).</p>	<p>Bei den violett schraffierten Flächen in der Planzeichnung zum Bebauungsplan handelt es sich um Anlagen der Eisenbahn, die gem. § 23 AEG von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt werden sollen. Diese Flächen sollen von der Stadt Braunschweig erworben werden.</p> <p>Die Hinweise bzgl. des Vorbereichs des IC-Restaurants werden berücksichtigt. Die Darstellungen werden im Nutzungsbeispiel entsprechend angepasst. Die Festsetzungen im Bebauungsplan werden ebenfalls angepasst.</p>
<p>Im Nutzungsbeispiel wird eine neue Gebäudestruktur am Ausgang BraWoPark des</p>	<p>Das Nutzungsbeispiel wird in diesem Bereich angepasst. Das dort geplanten Vordach ist, in Abstimmung mit der DB AG, weiterhin im</p>

<p>Hauptbahnhofs gezeigt. Diese ist zu entfernen, da dies durch die DB so nicht umgesetzt wird. Nutzungsbeispiel: (siehe Original-Stellungnahme im Anhang)</p>	<p>Nutzungsbeispiel enthalten. Es wird im Bebauungsplan jedoch nicht festgesetzt. Die Belange der DB InfraGO AG werden damit ausreichend berücksichtigt.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen und soweit erforderlich in nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>7. Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 03.12.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Im Planbereich befinden sich umfangreiche Telekommunikationslinien der Telekom. Lagepläne der vorhandenen Telekommunikationslinien erhalten Sie bei Bedarf über unsere Planauskunft: Planauskunft.Nord@telekom.de oder können diese, nach vorheriger Registrierung, über unsere Trassenauskunft Kabel TAC (https://trassenauskunftkabel.telekom.de/start.html) im Internet abfragen. Maßnahmenbezogen können Sie Pläne auch gerne direkt über uns T-NL-N-PTI-24-Bauleitplanung@telekom.de abfordern.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Wir bitten, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die die Trassenführungen der Telekommunikationsleitungen berücksichtigt. Hierzu wurden vom beauftragten Ingenieurbüro mehrere Abstimmungsgespräche geführt und die entsprechenden Planunterlagen zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung der Planung beinhaltet eine Nachverdichtung des städtebaulichen Umfelds am Mobilitätsknoten der Stadt durch den Rückbau überdimensionierter Verkehrsräume, die dem Verkehrsaufkommen entsprechen. Die dadurch generierten Baufelder müssen erschlossen und mit entsprechender technischer Infrastruktur versorgt werden. Es handelt sich also überwiegend um die</p>

<p>In Teilbereichen des Bebauungsplanes sind Änderungen an den Verkehrswegen vorgesehen, die vorhandene Telekommunikationslinien beeinträchtigen. Diese Änderungen an den Verkehrswegen erfolgen teilweise ursächlich nicht aus straßenbaulastspezifischen Gründen, sondern aus Gründen der Verschönerung, bzw. aus Gründen von Maßnahmen zu Gunsten von Anliegern und Investoren. Für diese Änderung bestehen für die Telekommunikationslinien der Telekom keine Folgepflicht aus § 130 TKG, so dass die Telekom die Anpassung bzw. die Verlegung der TK-Linien nicht auf eigene Kosten durchzuführen hat.</p> <p>Wir beantragen, die Planungen so zu verändern, dass die betroffenen TK-Linien der Telekom in ihrer jetzigen Lage verbleiben können, alternativ dem Träger des Vorhabens aufzuerlegen, die Kosten der Telekom für die Sicherung / Änderung / Verlegung ihrer TK-Linien aufgrund des geplanten Vorhabens im erforderlichen Umfang zu tragen.</p> <p>Bei vorhandenen Telekommunikationslinien die sanierungsbedingt nicht mehr zur Verfügung stehen und an anderer Stelle neu errichtet werden müssen, ist unseres Erachtens ein Kostenerstattungsanspruch gemäß § 150 Abs. 1 BauGB gegeben. Eine genaue Kostenermittlung ist erst möglich, wenn die endgültigen Straßenbaupläne vorliegen und der zeitliche Ablauf der Sanierungsmaßnahme bekannt ist. Wir bitten Sie, uns die entsprechenden Planunterlagen und/oder Informationen rechtzeitig zu übermitteln.</p> <p>Zu Planungszwecken wäre auch der im Rahmen der Projektentwicklung erstellte koordinierte Leitungsplan mit Trassenvorschlag hilfreich.</p> <p>Ein Rückbau unserer Telekommunikationslinien bei Abriss von Gebäuden muss durch den Anschlussinhaber/ Grundstücksbesitzer/ Vorhabenträger über den Bauherren-Service der Telekom beauftragt werden.</p> <p>Zur Versorgung neu zu errichtender Gebäude mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und ggf. außerhalb des Plangebiets erforderlich.</p> <p>Die Deutsche Telekom orientiert sich beim Ausbau ihrer Festnetzinfrastruktur unter anderem an den technischen Entwicklungen und Erfordernissen. Insgesamt werden Investitionen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant. Der Ausbau der Deutschen Telekom erfolgt nur dann, wenn dies aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint.</p>	<p>Neuverlegung von Telekommunikationsleitungen zur Versorgung der Neubauten.</p> <p>Weitergehende maßstabsgerechte Abstimmungen hinsichtlich Kosten oder Baumstandorten erfolgt im nachgeschalteten Planverfahren.</p> <p>Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind im Plangebiet nicht vorgesehen.</p>
---	--

<p>Dies bedeutet aber auch, dass die Deutsche Telekom da, wo bereits eine Infrastruktur eines alternativen Anbieters besteht oder geplant ist, nicht automatisch eine zusätzliche Infrastruktur errichtet. Sollten Ihnen Informationen hierüber vorliegen, bitten wir um Benachrichtigung. Sollte die Möglichkeit der Koordinierung mit Maßnahmen Dritter bestehen, bitten wir uns auch dies mitzuteilen.</p> <p>Wir bitten die jeweiligen Vorhabenträger einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Verlegungsarbeiten, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahme der Telekom benötigen wir eine Vorlaufzeit von in der Regel mindestens 6 Monaten.</p> <p>Außerdem wäre es hilfreich für unsere Planungen, wenn uns so früh wie möglich Planzeichnungen mit der zu erwartenden Neubebauung und Angaben über die zu erwartenden zusätzlichen Wohn- und Geschäftseinheiten vom Erschließungsträger zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Rein vorsorglich machen wir darauf aufmerksam, dass nach § 139 Abs. 3 BauGB die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen mit uns als Träger öffentlicher Belange abzustimmen sind.</p>	
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. im nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>8. Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 13.12.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von dem Bebauungsplan Bahnhofsquartier - Umfeld Hauptbahnhof AW Stadtgebiet im Bereich Kurt-Schumacher-Straße, Viewegstraße, Ottmerstraße, Willy-Brandt-Platz und Berliner-Platz berührt.</p> <p>Denn die Stadt beabsichtigt, in Teilbereichen bestehende Bahnanlagen mit einem Bebauungsplan zu überplanen.</p> <p>Das Überplanen von Eisenbahnbetriebsanlagen ist grundsätzlich möglich. Allerdings entfaltet Ihr Plan gemäß § 38 Baugesetzbuch hinsichtlich der eisenbahnspezifischen Nutzungen keine</p>	<p>Die Sach- und Rechtslage ist bekannt und wurde bei der Planung bereits berücksichtigt.</p> <p>Es ist richtig, dass am 29.12.2023 eine Änderung des für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken maßgeblichen § 23 Allgemeines Eisenbahngesetzes in Kraft getreten war, die die Freistellung von Bahnanlagen erschwerte. Das AEG wurde jedoch am 17.07.2025 erneut geändert. Der Bahnbetriebszweck der hier zur Freistellung vorgesehenen Flächen liegt nach der neuen Rechtslage voraussichtlich nicht mehr im überragenden öffentlichen Interesse.</p> <p>Entsprechend werden die für die Planung benötigten Flächen als "Anlagen der Eisenbahn, Freistellung</p>

<p>Wirkung, sofern Ihre Planungen dem Fachplanungsrecht der Bahn widersprechen.</p> <p>Im Vorfeld des Hauptbahnhofes in Braunschweig befinden sich s.o. verschiedene Bahnanlagen. Dies betrifft die im B-Plan dargestellte Flächen für ein Fahrradparkhaus (Fläche 1), eine Straße (Fläche 2) und eine Quartiersgarage über eine Stadtbahnwendeschleife (Fläche 3). Diese Flächen sind nach wie vor Bahnanlagen und unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie sind insoweit der kommunalen Planungshoheit der Stadt Braunschweig entzogen.</p> <p>Am 29.12.2023 ist eine Änderung des für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken maßgeblichen § 23 Allgemeines Eisenbahngesetzes in Kraft getreten. Für die Freistellung von Bahnanlagen wurde eine zusätzliche Voraussetzung eingeführt, mit der Folge, dass eine Freistellung erheblich erschwert wird. Bahnanlagen stehen seitdem im überragenden öffentlichen Interesse. Nur wenn das Interesse des Antragsellers an der Freistellung das vorgenannte überragende öffentliche Interesse überwiegt, kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig die Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, sind die Grundstücke - die Bahnanlage sind, freistellbar.</p> <p>Die Stadt Braunschweig als Antragsteller muss bei einem Antrag auf Freistellung eine ausführliche Begründung abgeben und begründen.</p> <p>Im neuen § 23 Abs. 3 AEG wurde als Neuregelung folgendes festgelegt: Der Antragsteller hat die ihm bekannten erheblichen Tatsachen, die für eine Freistellung der Grundstücke von Bahnbetriebszwecken nach Absatz 2 des § 23 AEG vorausgesetzt werden, vollständig offenzulegen und ist zur Mitwirkung bei der Ermittlung des Sachverhalts verpflichtet. Das Interesse des Antragstellers an der Freistellung kann das überragende öffentliche Interesse der Bahnanlagen nur dann überwiegen, wenn der Antragsteller für seine Planungen ebenfalls ein überragendes öffentliches Interesse geltend macht.</p> <p>Erst dann kann das Eisenbahn Bundesamt eine Abwägung der Interessen vorzunehmen und eine Entscheidung zur Freistellung treffen.</p> <p>Städtebauliche Projekte stehen - auch wenn die Realisierung sehr wünschenswert ist - nicht im überragenden öffentlichen Interesse. Hingegen stehen Vorhaben, die dem Ausbau der</p>	<p>von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG angestrebt" nachrichtlich übernommen. Textlich wird nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB festgesetzt, dass für diese Flächen die Festsetzungen des Bebauungsplanes erst in Kraft treten, wenn eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgt ist (bedingte Festsetzung).</p> <p>Bei bedingten Festsetzungen muss der Eintritt der Bedingung bzw. des Umstands hinreichend wahrscheinlich sein. Es werden parallel zum Bebauungsplanverfahren Kaufvertragsverhandlungen zu den Flächen, die perspektivisch von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden sollen, geführt. Außerdem wurde am 14.01.2026 ein Freistellungsantrag dieser Flächen von Bahnbetriebszwecken gestellt.</p> <p>Folglich sind die vom Gesetzgeber formulierten Voraussetzungen für eine bedingte Festsetzung erfüllt.</p>
---	---

<p>erneuerbaren Energien dienen, wie z.B. Freiflächen-Photovoltaikanlagen und Windkraftanlagen, Flächen für militärische Zwecke sowie für Straßenbaumaßnahmen, für die eine straßenrechtliche Planfeststellung erforderlich ist, z.B. von Straßenbauvorhaben, die im vordringlichen Bedarf stehen (Autobahnen und Bundesstraßen) im überragenden öffentlichen Interesse.</p> <p>Im Ergebnis bestehen gegen den Bebauungsplan Bedenken, weil der Plan Bahnanlagen überplant und die Voraussetzungen für eine Freistellung bis auf weiteres nicht gegeben sind.</p>	
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. EWE NETZ GmbH, Schreiben vom 06.11.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH. Diese Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.</p> <p>Sollte sich durch Ihr Vorhaben die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an einem anderen Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, gelten dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die die Trassenführungen der entsprechenden Leitungen berücksichtigt.</p>
<p>Für die gegebenenfalls notwendige Erschließung des Plan- oder Baugebietes mit Versorgungsleitungen und Anlagen durch EWE NETZ planen Sie bitte einen Versorgungstreifen bzw. -korridore für z.B. Telekommunikationslinien und Elektrizitätsleitungen gemäß DIN 1998 von mindestens 1,6 m mit ein.</p> <p>Weiterhin sind für die Stromversorgung von Baugebieten o. Ä. zusätzlich die Installation von Trafostationen in möglichst zentraler Lage erforderlich. Für den immer weiter steigenden Leistungsbedarf (z.B. durch Elektromobilität, Wärmepumpen und Erzeugungsanlagen) benötigt die EWE NETZ GmbH pro angefangene 50 Wohneinheiten jeweils einen weiteren</p>	<p>Die Hinweise (u. a. Anlage von Versorgungstreifen/-korridore, Installation von Trafostationen) betreffen nachgeordnete Genehmigungsverfahren und werden dort berücksichtigt.</p>

<p>Stationsplatz. Für die Auswahl der geeigneten Stationsplätze (ca. 7 m x 7 m) möchten wir Sie bitten, unsere regionale Planungsabteilung frühzeitig mit einzubinden.</p> <p>Bitte informieren Sie uns zudem, wenn ein wärmetechnisches Versorgungskonzept umgesetzt werden soll.</p> <p>Die Kosten der Anpassungen bzw. der Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.</p>	
	<p>Vorschlag der Verwaltung:</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. im nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>10. Industrie- und Handelskammer Braunschweig, Schreiben vom 11.12.2024</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>1. Geplante Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße für den motorisierten Individualverkehr</p> <p>Den Planunterlagen zufolge soll die Kurt-Schumacher-Straße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Stattdessen soll sie sich zu einer "Flaniermeile zugunsten des Fuß- und Radverkehrs" wandeln und bei reduziertem Straßenquerschnitt künftig nur noch für Anlieger, den ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger nutzbar sein. Wir weisen eindringlich darauf hin, dass die Kurt-Schumacher-Straße für alle Verkehrsteilnehmer die direkte Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Braunschweiger Innenstadt darstellt und von erheblicher verkehrlicher Bedeutung ist. Aus diesem Grunde ist sie im Flächennutzungsplan als "Hauptverkehrsstraße" und im Regionalen Raumordnungsprogramm als "Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung" verzeichnet. Die vorgesehene Aufgabe dieser Direktverbindung für den motorisierten Individualverkehr halten wir auf Basis unseres derzeitigen Kenntnisstands nicht für nachvollziehbar, zumal an die Braunschweiger Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr stattdessen erfolgen soll. Darüber hinaus irritiert es uns sehr, dass diese doch sehr radikale Maßnahme weder in den bisherigen Unterlagen zum Mobilitätsentwicklungsplan noch in den hierzu erfolgten Abstimmungen zwischen der Stadt Braunschweig und der IHK Braunschweig zur Sprache gekommen ist. Für eine Aufklärung</p>	<p>Die Kurt-Schumacher-Straße wird im Abschnitt zwischen Campestraße und Ring lediglich für den allgemeinen MIV gesperrt, Anliegern dient die Kurt-Schumacher-Straße als Erschließung des Quartiers von Norden her. Es ist eine Einbahnstraßenführung vorgesehen. Mit der Wolfenbütteler Straße und Ottmerstraße stehen leistungsfähige Hauptstraßen zur Umfahrung zur Verfügung. Die Wegelängen werden sich nicht nennenswert erhöhen.</p> <p>Bereits heute weist die Kurt-Schumacher-Straße in diesem Bereich so geringe Verkehrsmengen auf, dass ihr keine Bedeutung als regionale Hauptverkehrsstraße mehr zugerechnet werden kann. Im Gegensatz zu ihrem jetzigen überbreiten und trennendem Straßenraum wird nach Umsetzung des Bebauungsplans ihre klar zugeordnete Funktion als Quartiersstraße die Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der dort geplanten Unternehmen und Geschäfte stärken.</p> <p>Im RROP 2008 wird die Kurt-Schumacher-Straße als „Hauptstraße von regionaler Bedeutung“ festgelegt. Zukünftig ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf der Kurt-Schumacher-Straße nur noch für Anlieger und den ÖPNV zulässig. Da der Verkehr über die Kurt-Schumacher-Straße nicht ausgeschlossen oder grundsätzlich untersagt wird, bleibt die Verkehrsfunktion erhalten. Die Zielfestlegung des bestehenden Vorranggebietes „Hauptverkehrsstraße“ bleibt somit, auch nach Rechtskraft der 155. FNP-Änderung, möglich und als „Freihalteplanung“ raumordnerisch wirksam. Ein</p>

<p>über die Hintergründe der beabsichtigten Straßensperrung und eine Erläuterung, wie die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs im Bahnhofsumfeld trotz der vorgesehenen Reduzierung der Verkehrsflächen gewährleistet werden kann, wären wir dankbar.</p>	<p>Zielabweichungsverfahren ist somit nicht erforderlich Dies bestätigt der RGB in seiner Stellungnahme (vergleiche hierzu Stellungnahme lfd. Nr. 12.)</p>
<p>2. Zulässigkeit von Einzelhandel im Plangebiet Die Baugebiete innerhalb des Plangebietes sollen zum weit überwiegenden Teil als Urbane Gebiete (MU) ausgewiesen werden. In den Urbanen Gebieten MU 5, MU 6, MU 11, MU 12 und MU 14 sollen im ersten Vollgeschoss und ausnahmsweise auch im zweiten Vollgeschoss Einzelhandelsnutzungen zulässig sein. Den Planunterlagen zufolge steht somit eine Fläche von 6.700 m² für Einzelhandelszwecke zur Verfügung. Deren Zulässigkeit wird mit einem Verträglichkeitsgutachten des Büros Stadt + Handel vom Mai 2024 begründet. Weiterhin findet sich in den Unterlagen ein Hinweis auf ein Gutachten zu den innenstadtverträglichen Entwicklungspotenzialen des Hauptbahnhofquartiers in Braunschweig des Büros Dr. Acocella Stadt- und Regionalentwicklung vom 09.05.23. Beide Studien sind uns unbekannt. Daher ist es uns zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, die für das Plangebiet vorgesehenen Festsetzungen zum Einzelhandel und deren Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Braunschweiger Innenstadt bzw. auf die Nahversorgung in den nahegelegenen Stadtteilen zu bewerten. Wir gehen davon aus, dass die Stadt Braunschweig auch in Zukunft an der guten und langjährig geübten Praxis der Einbeziehung der IHK bei der Gestaltung der städtischen Einzelhandelsstrukturen festhalten möchte. Daher bitten wir auch in diesem Punkt um zeitnahe Aufklärung über die Hintergründe der vorgesehenen einzelhandelsbezogenen Planfestsetzungen.</p>	<p>Die Planungen zum Einzelhandel auf Grundlage der genannten Gutachten wurden mit der IHK erörtert. Bedenken konnten ausgeräumt werden.</p> <p>Für das Plangebiet wurden die beiden genannten Gutachten, also zuerst die Potenzialanalyse und dann das Verträglichkeitsgutachten zum Einzelhandel erstellt. Das Verträglichkeitsgutachten umfasst neben der Verträglichkeitsprüfung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens insbesondere den Nachweis, dass im Plangebiet gem. § 11(3) BauNVO die Ziele der Raumordnung gemäß Nds. LROP sowie das Zentrenkonzept eingehalten werden. Dafür wurde zusätzlich ein Abgleich mit zentrenrelevanten Sortimenten der Innenstadt vorgenommen. Dabei wurde zusätzlich der ansteigende Online-Handel berücksichtigt und die Grenze der sonst üblichen Umsatzumverteilung von 10% auf 5% halbiert.</p> <p>Die nach Gutachten zulässigen Geschossfläche für Einzelhandelsnutzungen sind in den zeichnerischen Festsetzungen verortet, liegen aber über den max. zulässigen Verkaufsflächen des Gutachtens. Damit wird eine flexible Unterbringung der als verträglich eingestuften Flächengrößen gewährleistet und im nachgeschalteten Verfahren geprüft.</p>
<p>Zum Einzelhandel im Plangebiet noch ein abschließender Hinweis: In der Begründung zum Bebauungsplan wird vermerkt, dass innerhalb der geplanten Gewerbegebiete Verkaufsflächen für den Einzelhandel (mit Ausnahme angegliederter Verkaufsstätten von Produktionsbetrieben) ausgeschlossen werden sollen. Dieser aus unserer Sicht begrüßenswerte Ausschluss ist in den textlichen Festsetzungen für die Gewerbegebiete (A.1.2) bisher jedoch nicht enthalten und wäre zu ergänzen.</p>	<p>Der Hinweis wird umgesetzt. Einzelhandelsbetriebe werden in den Gewerbegebieten ausgeschlossen.</p>
	<p>Stellungnahme der Verwaltung:</p>

	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. im nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.
11. LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Schreiben vom 21.11.2024	Stellungnahme der Verwaltung
<p>In den Planunterlagen sind Änderungen an Betriebsanlagen gem. BOStrab der BSVG zu erkennen. Eine Überbauung von Gleis- und Fahrleitungsanlagen, eines Gleichrichterunterwerkes, die Umgestaltung von Verkehrsräumen mit der Folge eines Abbaues, Neubaus und der Umlegung von Betriebsanlagen gem. BOStrab der BSVG sind wesentliche Änderungen gem. § 60 i.V.m. § 62 BOStrab, die der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) bedürfen. Ein entsprechender Antrag nach § 60 BOStrab ist vor Baubeginn bei der LEA durch die BSVG einzureichen. Wir machen auch darauf aufmerksam, dass vor einem Verfahren gem. § 60 - 62 BOStrab geprüft werden muss, ob ein entsprechendes Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren mit entsprechend detaillierteren Planunterlagen durchgeführt werden muss.</p> <p>Eine Zugänglichkeit der Betriebsanlagen gem. BOStrab bezüglich Wartung, Betrieb, Havarie ist in Ihren Planunterlagen nicht zu erkennen. Eine erforderliche Abgrenzung der Bahnkörper ist ebenfalls nicht zu erkennen. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass eine ausreichende Schienenentwässerung gem. §16 Abs. 3 BOStrab gewährleistet sein muss. Die Entwässerung des Oberflächenwassers vom angrenzenden öffentlichen Straßenraum in die Gleise ist zu vermeiden. Im Bereich des besonderen Bahnkörpers in der Kurt-Schumacher-Straße ist eine Minimierung von Querungsstellen aus unserer Sicht anzustreben, die signaltechnisch abgesichert sind. Eine Prüfung, ob die Betriebsanlagen für 2,65 m breite Stadtbahnfahrzeuge ausreichend dimensioniert worden sind, ist anhand des geringen Detaillierungsgrades Ihrer Planunterlagen und fehlender Maßketten nicht möglich. Die seitens der BSVG abgegebene Stellungnahme ist zu berücksichtigen.</p> <p>In der weitergehenden Bauplanung kann die Sicherheit und Ordnung des Straßenbahnbetriebes betroffen sein. Daher ist in solchen Fällen die LEA ebenfalls einzubeziehen.</p>	<p>Änderungen an Betriebsanlagen der Straßenbahn werden durch den Bebauungsplan nicht vorbereitet. Bestehende Trassenführungen werden nachrichtlich übernommen.</p> <p>Die Hinweise (u. a. Entwässerung, Anlage von Querungsstellen) betreffen nachgeordnete Genehmigungsverfahren und werden dort berücksichtigt. Sollte sich im Rahmen der weiteren Ausbauplanung die Notwendigkeit von Änderungen an den Anlagen ergeben, werden diese gemäß BOStrab geplant, abgestimmt und beantragt.</p> <p>Die BSVG ist ebenfalls am Verfahren beteiligt worden (s. Stellungnahme lfd. Nr. 2)</p>

<p>Unter Berücksichtigung o. g. Hinweise bestehen unsererseits keine Einwände, gegen Ihre Absicht den Bebauungsplan „Bahnhofsquartier - Umfeld Hauptbahnhof, AW 118 aufzustellen.</p>	
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. im nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>

**12. Regionalverband Großraum
Braunschweig, Schreiben vom 03.12.2024**

<p>Hinweis, dass der Straßenzug Heinrich-Büssing-Ring - Berliner Platz - Willy-Brandt-Platz - Leonhardplatz im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig als Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung festgelegt ist (Ziel der Raumordnung). Gleiches gilt für die Kurt-Schumacher-Straße, die darüber hinaus als Vorranggebiet RegioStadtBahn festgelegt ist.</p> <p>Hinsichtlich der Festlegung Vorranggebiet RegioStadtBahn stelle ich fest, dass diese im RROP 2008 getroffene Festlegung aufgrund der Einstellung der Planung einer RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig bereits im Jahr 2010 funktionslos geworden und insofern nicht mehr zu beachten ist.</p>	<p>Es haben zu diesem Thema Abstimmung mit Vertreter:innen des Regionalverbands Großraum Braunschweig stattgefunden. Die Begründung wurde entsprechend angepasst.</p>
<p>In Bezug auf das betroffene Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße im Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße ist zunächst festzustellen, dass diese Festlegung der geplanten Sperrung der Straße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) entgegensteht.</p> <p>Sofern allerdings ein gutachterlicher Nachweis erbracht werden kann, dass durch die (rein innerörtliche) Umlenkung der Verkehrsströme des MIV die Leistungsfähigkeit des regionalen Straßenverkehrs-Netzes nicht beeinträchtigt wird, sehe ich die Planung als mit den Zielen der Raumordnung vereinbar an.</p> <p>Auf die Ergebnisse des angesprochenen Gutachtens, die zu erwartende Verlagerung des MIV und die damit veränderte Bedeutung innerörtlicher Straßen kann ggf. im Rahmen der aktuell durchgeführten Neuaufstellung des RROP für den Großraum Braunschweig reagiert werden.</p>	<p>Es haben zu diesem Thema Abstimmung mit Vertreter:innen des Regionalverbands Großraum Braunschweig stattgefunden. Die Begründung wurde entsprechend angepasst.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Änderungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

13. Stadtentwässerung Braunschweig GmbH, Schreiben vom 27.11.2024	Stellungnahme der Verwaltung
Die Stellungnahme der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH wurde an das Referat 0660 Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft der Stadt Braunschweig übermittelt und wird von dort weitergegeben.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die Leitungsträger eingebunden und die Trassenführungen der Abwasserleitungen berücksichtigt.
	Vorschlag der Verwaltung: Die Änderungen werden zur Kenntnis genommen.
14. Vodafone GmbH, Schreiben vom 27.11.2024	Stellungnahme der Verwaltung
Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Weiterführende Dokumente: - Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH - Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH - Zeichenerklärung Vodafone GmbH - Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine koordinierte Leitungsplanung erstellt, die Leitungsträger eingebunden und die Trassenführungen der Vodafone GmbH berücksichtigt.
	Vorschlag der Verwaltung: Die Änderungen werden zur Kenntnis genommen.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

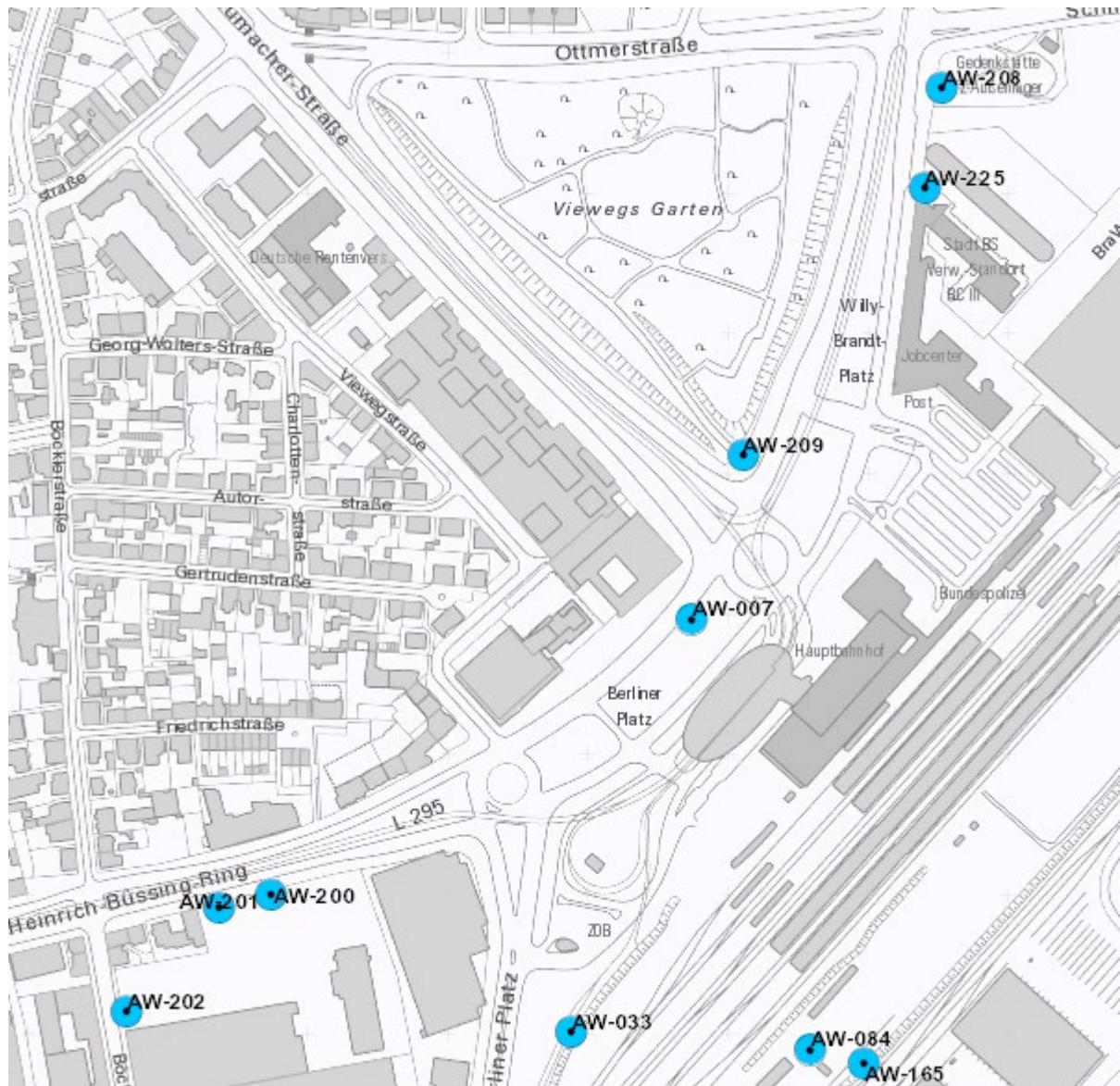
„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Anhänge zu den Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie sonstiger Stellen

1. **Anhang zur Stellungnahme Stadt Braunschweig: 68 Fachbereich Umwelt**
 - Anlage 1: Lage der vorhandenen Grundwassermessstellen
 - Anlage 2: Lage der gekennzeichneten, altlastenverdächtigen Fläche
 - Anlage 3: Lage des Naturdenkmals ND BS 48
 - Anlage 4: Kompensationsfläche
2. **Anhang zur Stellungnahme Stadt Braunschweig: 66 Fachbereich Straßenplanung und Neubau**
 - Nutzungsbeispiel mit Anmerkungen
3. **Anhang zur Stellungnahme DB**
 - Skizzen innerhalb der Stellungnahme
4. **Anhang zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig Ref. 0660 Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft, SEBS und ALBA**
 - Anlage 1: Auszug Starkregenkarte SRI10
 - Anlage 2: Stellungnahme SEBS zur Anfrage Stadt Braunschweig
 - Anlage 3: Vermerk Anforderungen Abfallwirtschaft

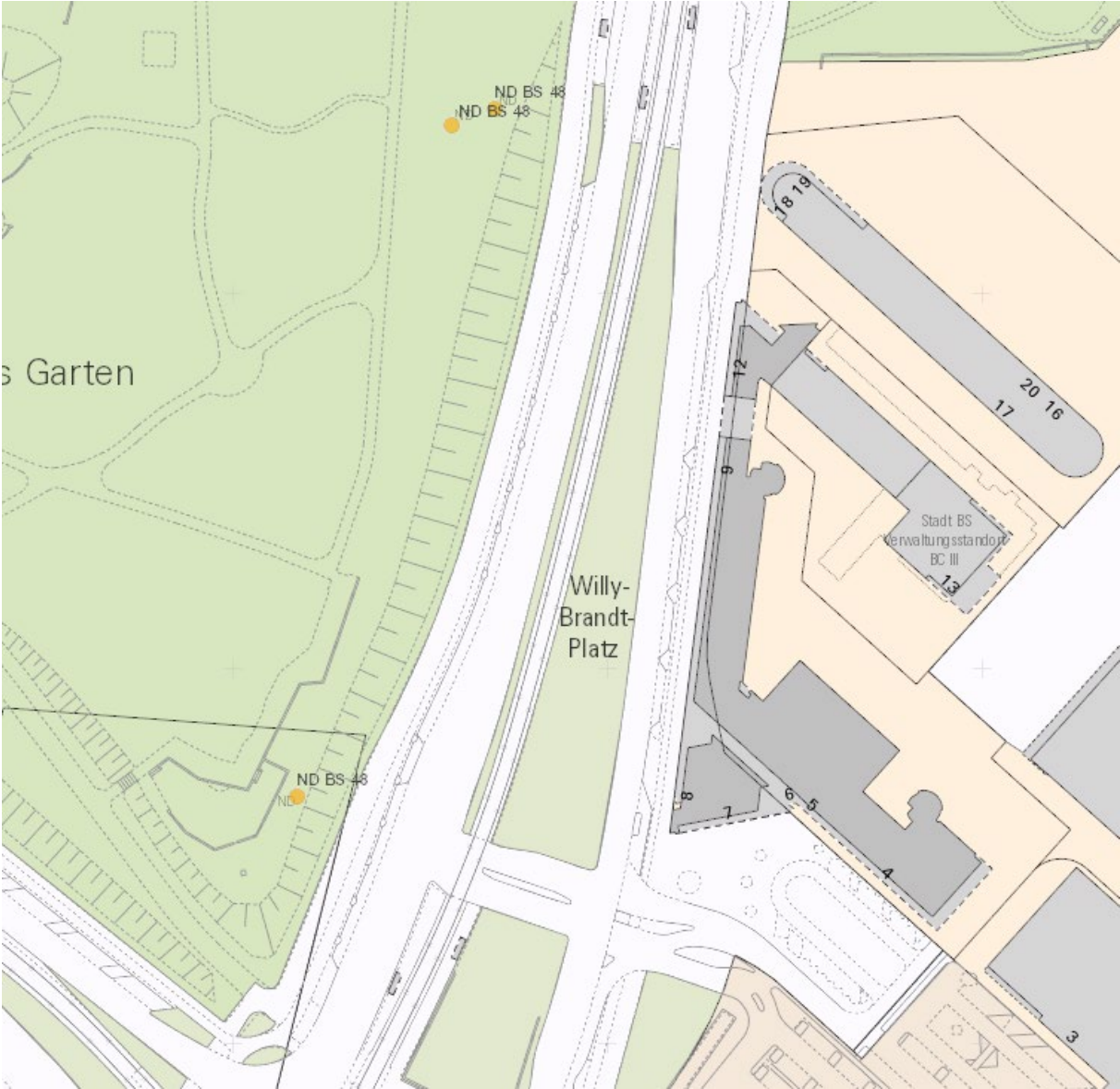
Anlage 1.1: Lage der vorhandenen Grundwassermessstellen (blau)



Anlage 1.2: Lage der gekennzeichneten, altlastenverdächtigen Fläche („CH 163 - Kurt-Schumacher-Straße 9“)



Anlage 1.3: Lage des Naturdenkmals (ND-BS 48)



Anlage 1.4: Kompensationsfläche



Anhang 2 Nutzungsbeispiel mit Anmerkungen



Übersicht



Lupenansicht



Lupenansicht

Anhang 3 Skizze innerhalb Anhang Stellungnahme DB

Belange DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe

Die violett-schraffierten Bereiche sollen durch die Stadt von der DB angekauft werden. Siehe Bildausschnitte:



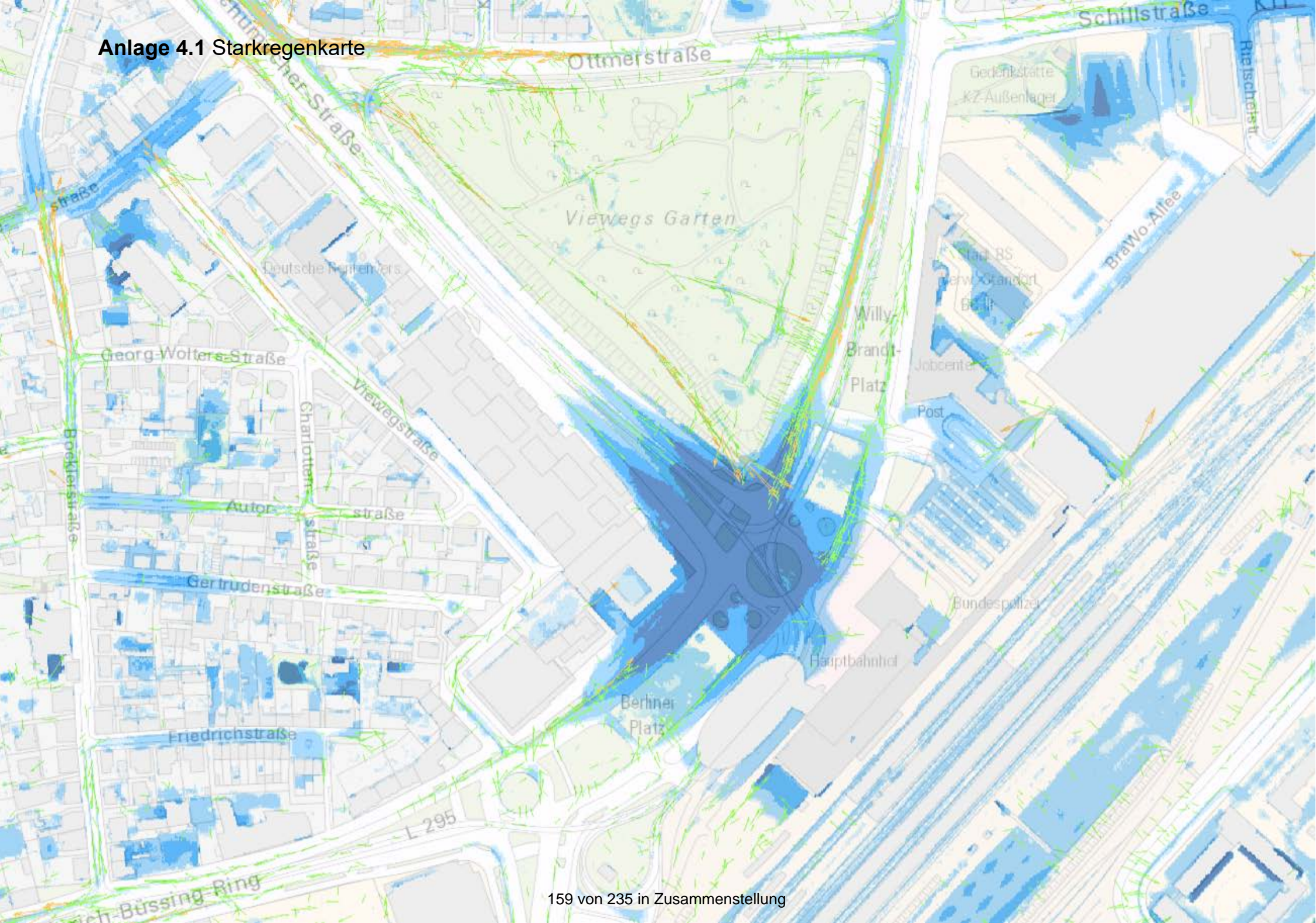
Die schraffierte Fläche am IC-Restaurant liegt in der Planzeichnung dichter am IC-Restaurant als mit der Stadt abgestimmt; hier sollen ein Rad- und Fußweg entstehen (siehe auch Nutzungsbeispiel). Dies können wir so nicht akzeptieren. Wir benötigen sowohl die erforderlichen Abstandsflächen als auch die Möglichkeit für unterschiedliche Nutzungen (Außenbestuhlung etc.).

Nutzungsbeispiel:



Im Nutzungsbeispiel wird eine neue Gebäudestruktur am Ausgang BraWoPark des Hauptbahnhofs gezeigt. Diese ist zu entfernen, da dies durch die DB so nicht umgesetzt wird.

Anlage 4.1 Starkregenkarte



Anlage 4.2 Stellungnahme SEBS zur Anfrage Stadt Braunschweig

Bahnhofsquartier Entwässerung

- 1.) Ist ein derartiger Ausbau Ihrer Leitungen so möglich?

Kurt-Schumacher-Str.

Ja, der Ausbau der Leitungen ist grundsätzlich so möglich. Es handelt sich um eine Neutrassierung des RW-Hauptkanals in die stadteinwärts führende Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Straße. Hinzu kommen zwei Sammler südlich der Stadtbahn (SW und RW), die die Vorflut für die neu geplante Bebauung darstellen und auch die Wassermengen aus den geplanten Seitenstraßen aufnehmen werden.

Die Neukonzeption der Kurt-Schumacher-Straße ist der Kern des Projektes und es sollten die neuen Entwässerungstrassen so angeordnet werden, dass der Betrieb und die Unterhaltung der öffentlichen Entwässerung fachgerecht möglich ist.

Übrige Leitungsschwerpunkte:

Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz:

Für den Schmutzwasserkanal vor dem Hauptbahnhof im Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz gilt aus unserer Sicht zu prüfen, ob hier Neubaumaßnahmen ergriffen werden müssen. Der Kanalquerschnitt DN 300 wurde im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes im Jahr 2000 bereits mit gleichem Rohrquerschnitt erneuert.

Salzdahlumer Straße/ Kreuzungsbereich:

Die Verlegung der Hauptkanäle zur Straßenmitte ist erforderlich, um einer Überbauung durch geplante Gebäude zu entgehen.

“Konzertsaalbereich” (Baufeld IX):

Die Anpassung an diesen Gebäudekörper ist machbar, die betroffenen Endhaltungen werden eingekürzt und Anschlüsse für die Entwässerung versiegelter Flächen müssen verlegt werden.

Ottmerstraße/ Kreuzung:

Die Errichtung eines Gebäudes ist an exponierter Stelle vorgesehen, der Abstand zum vorhandenen Kanalbestand (DN1200) ist jedoch zu gering. Die Trassenverlegung des DN 1200 (Baujahr 1960) in die Straßenmitte der Ottmerstraße muss hier umgesetzt werden.

- **2.) Können damit alle vorhandenen und zusätzlichen Gebäude angebunden und versorgt werden?**

Kurt-Schumacher-Str.:

Für die in den beiden neuen Seitenstraßen als Hinterlieger zur Kurt-Schumacher-Straße anzusehenden Gebäude gilt zu prüfen, ob diese durch den jetzt vorliegenden Vorplanungsstand ausreichend erschlossen sind. Der Leitungsraum zwischen Baufeld Gebäude V und VI sollte so bemessen sein, dass SW- und RW-Kanäle im Stufengraben verlegt werden können. Derzeit ist dort kein öffentlicher SW-Kanal vorgesehen.

Übrige Leitungsschwerpunkte:

Die SW-Anbindung des Gebäude-Baufeldes IX (Konzertsaal) müsste infolge der geplanten Besucherkapazität (ca. 1000 Besucherplätze) besonders geprüft werden.

Im Platzbereich/ Bahnhofsvorfeld ist zu prüfen, ob der vorhandene SW-Kanal DN 300 ausreicht oder erweitert werden muss, (siehe Frage 1.)

- **3.) Wo müssen andere oder zusätzliche Trassen gewählt werden?**

Im Bahnhofsviertel ist mit dieser Leitungsvorplanung kein weiterer Bedarf an zusätzlichen Trassen erkennbar.

- **4.) Sind die Trassenbreiten in den einzelnen Neubauabschnitten (auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen baulichen Nutzung) ausreichend gewählt (die dargestellten Strichbreiten entsprechen den gewählten Trassenbreiten)?**

Die Trassenbreiten sind soweit richtig dargestellt.

Wenn von vier "Neubaubereichen" (Kurt-Schumacher-Str., Salzdahlumer Str., "Platzbereiche" und Ottmerstr.) ausgegangen wird, dann folgendes:

A) Kurt-Schumacher-Straße:

Die Lage der Regenkanäle ist außergewöhnlich, in gleicher Trasse verlaufen hier zwei RW-Kanäle übereinander, der tiefere RW ist von der Dimension her der größere mit einem Innendurchmesser 900 mm. Die Rohrsohle des DN 900 liegt zwischen 7,0 m und 9,0 m unter der Straßenoberfläche. Der kleinere RW-Kanal DN 300 liegt nur bei ca. 3,0 m Sohlentiefe, also nahezu bis zu 6m oberhalb der tieferen RW-Sohle! Trotz dieser Unterschiede ist erkennbar, dass zwei RW-Systeme in verschiedener Sohlentiefe durch gemeinsame Schachtbauwerke miteinander gekoppelt sind. Wenn es zu dem vorgeschlagenen Neubau in der Kurt-Schumacher-Straße kommt, sind hydraulische Berechnungen zur Kanaldimensionierung erforderlich. Die Trassenbreiten für die Kanäle sind nach hydraulischer Dimensionierung der Kanäle zusätzlich von der Sohliefenlage abhängig. Eine Angabe der erforderlichen Trassenbreiten bei beispielsweise offener Bauweise ist so im

Voraus nur schwer abschätzbar. Hier sollte über das Bauverfahren für den neuen tiefen RW-Sammler nördlich der Stadtbahntrasse nachgedacht werden.

B) Salzdahlumer Straße/ Kreuzungsbereich Baufeld XV:

Die Kanalneutrassierung zugunsten der geplanten Neubebauung ist von den vorhandenen Sohlthiefen von ca. 7,0 m und der höhengleichen Lage zweier nebeneinander angeordneter großer Querschnitte (960 und 1200 mm) gekennzeichnet. Die Baugrubenbreite wird bei mindestens 6,0 m liegen, infolge der Tiefenlage und aufwendiger Verbaumaßnahmen ist mit 7- 8 m Baugrubenbreite bei offener Bauweise zu rechnen. Gleichzeitig ist die geplante Trassierung mit unterschiedlichen Kurvenradien an den Bestand der Salzdahlumer Straße und den Heinrich-Büssing-Ring anzupassen.

C) Platzbereiche:

Vor Auswechslung des vorhandenen SW-Kanals DN 300 auf der Ostseite des Willy-Brandt-Platzes und Berliner Platzes ist zu prüfen, ob dieser vor 20 Jahren hergestellte Kanal bereits ausgetauscht und/oder vergrößert werden muss. Die Sohlthiefen liegen im "normaleren Rahmen" zwischen 5,4 m an der Salzdahlumer Straße und ca. 4,0 m im Bereich des Willy-Brandt-Platzes. Bei einer trassengleichen und auch in bestehender Sohltiefe vorgesehenen Erneuerung des SW-Kanals kann der um ca. 0,8 m flacher liegende vorhandene RW-Kanal möglicherweise durch Setzungen im Baugrubenbereich beeinträchtigt werden.

D) Ottmerstraße/ Kreuzungsbereich:

Das vorgesehene Gebäude wird nahe an den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1200 herangebaut. Eine spätere Erneuerung des Regenkanals wäre bei dieser Trassenlage nicht möglich.

- **5.) Sind die Trassenbreiten und Leitungsdimensionen der Leitungen in den bestehenden/verbleibenden Trassen ausreichend? Können ggf. erforderliche Leitungserweiterungen in den vorhandenen Trassen erfolgen?**

Die Trassenbreiten und Leitungsdimensionen in den bestehenden Kanälen sind zur Zeit ausreichend.

Es gilt zu bedenken, dass im Vergleich zu den Bemessungsansätzen für die bestehenden ca. 60 Jahre alten RW-Kanäle heute Bemessungsansätze gelten, die größere Kanalabmessungen zur Folge haben. Bei zusätzlich erhöhten Einzugsflächen (trotz Schwammstadtplanungen) wird der erforderliche Kanaldurchmesser noch größer, dann ist die vorhandene Trassenbreite ggfs. nicht mehr ausreichend.

- **6.) In welchem Mindestabstand zur jeweiligen Versorgungsleitung darf ein Verbau für die Baugruben der Gebäude eingebaut bzw. ausgebaut/gezogen werden?**

Wir verweisen auf die DIN 1610 und das DWA Arbeitsblatt-A139.

Falls erforderlich, müssen zum Schutz vor Beeinträchtigung der Abwasserleitungen und -kanäle, von zeitlich begrenzten oder permanenten Bauwerken und der Oberflächen geeignete Sicherungsmaßnahmen getroffen werden.
Im Bedarfsfall sind im Vorfeld bzw. Nachgang Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

- **7.) Können Sie bei dieser Ausbauvariante Angaben zu zwingend erforderlichen Bauabschnitten oder Provisorien machen?**

Nein.

- **8.) Sonstige Hinweise/ Einwendungen/ Ergänzungen?**

Bodengutachten sollen die historische Entwicklung des Gebietes ab ca.1950 berücksichtigen, auch bezüglich Aufschüttungen / Abgrabungen, Bodenbewegungen usw.

vgl. Antworten 1-6

- **9.) Fehler in den Plänen?**

Keine grundlegenden Fehler derzeit erkennbar!

21.11.2023
Boldt/ Zinkernagel

Anlage 4.3 Vermerk Anforderungen Abfallwirtschaft

Referat 0660
0660.20

10. März 2026
Sachb.: Herr Thienel
Tel.: 3125
Fax: 2400

Bebauungspläne, Anforderungen Abfallentsorgung

Für die Stellungnahmen, die in Bezug auf Bebauungspläne angefordert werden, ist es auch wichtig, dass die Belange der Abfallentsorgung berücksichtigt werden. Es sollte sichergestellt sein, dass die Abfallentsorgung ordnungsgemäß durchgeführt werden kann. Dazu ist die Befahrbarkeit von Straßen durch die Entsorgungsfahrzeuge zu beachten. Weiterhin sollte ein längeres Rückwärtsfahren vermieden werden.

Folgende Punkte sind nach Rücksprache mit der ALBA Braunschweig GmbH möglichst zu beachten:

Breite der Straße: 3,50 m
Durchfahrtshöhe: 4,00 m
Wendekreis: 22 m
Zulässige Traglast: mind. 26 t

Zugang zu den Grundstücken:

Für Vierradgefäße muss der Zugang eben sein. Für Zweiradgefäße darf der Weg nicht über 2 Stufen und mehr führen. Im Übrigen gelten die Regeln nach § 15 Absatz 8 der Abfallentsorgungssatzung.

In Bezug auf das Rückwärtsfahren:

Die Straßen sollten so konstruiert sein, dass diese vorwärts befahren werden können. Falls nicht möglich, kann maximal eine Strecke von 150 m rückwärts gefahren werden. Bei Sackgassen muss die Möglichkeit bestehen, am Ende der Straße zu wenden. Die o. g. Breite der Straße und die zulässige Traglast sind zu beachten.

Sollten Unterflurbehälter geplant sein, sind die Regelungen aus § 15 Absatz 9 zu beachten. Dabei sind insbesondere folgende Punkte wichtig:

- Der Abstand zu Gebäuden muss mindestens 2,00 m betragen.
- Die lichte Höhe über dem Unterflurgroßbehälter oberhalb des Einwurfschachtes im Schwenkradius für den Ladekran muss im gesamten Arbeitsbereich mindestens 10,00 m betragen.
- Das Entsorgungsfahrzeug muss parallel zum Behälterstandort stehen können.
- Die maximale Entfernung des Entsorgungsfahrzeuges zum aufzunehmenden Unterflurgroßbehälter darf nicht mehr als 3 m betragen

Auswirkungen bei Nichtbeachtung:

- Die Eigentümer der Grundstücke haben dafür zu sorgen, dass die (mobilen) Abfallbehälter an die nächste mögliche Bereitstellungsfläche gebracht werden.
- Bei Unterflurbehältern kann keine Leerung erfolgen.

Thienel

Bebauungsplan (mit örtlicher Bauvorschrift)

Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 25. September 2025 bis 27. Oktober 2025

<p>Stellungnahme Nr. 1 (35164/35165/35166) Schreiben vom 01.10.2025, 06.10.2025, 27.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>35164 Die geplante Baumaßnahme der Umgestaltung des Hauptbahnhofbereichs soll XVI Baufelder umfassen. Die Grundfläche der Baukörper dürfte ebenso bekannt sein (gegenwärtiger Stand), wie deren Geschoßanzahl und -höhe. Meine Frage: Wie viele Tonnen Beton sind zu deren Errichtung nötig? Welche Energiemenge ist zu dessen Herstellung erforderlich?</p>	<p>Die Betonmenge bzw. die zu ihrer Herstellung benötigte Energie wurde nicht ermittelt. Dies war nicht erforderlich, weil die Kenntnis dieser Zahlen keinen Einfluss auf das Ergebnis der Abwägung hätte. Der Bebauungsplan bereitet die zukünftige Entwicklung planungsrechtlich vor. Außerdem können sie nicht zuverlässig ermittelt werden, da die benötigte Menge stark von der Konstruktionsweise abhängt, die aber im Bebauungsplan nicht geregelt werden kann.</p>
<p>35165 Der Anlage 2 "Begründung mit Umweltbericht" entnehme ich auf der Seite 14 folgende Aussage: "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." Fragen: - Repräsentieren dies Zahlen den aktuellen Stand der Überlegungen? - Soll die genannte Zahl von Neupflanzungen im Planbereich erfolgen? - Sollen 250 neu gepflanzte Bäume - wohl erheblich kleiner und jünger als die für die Fällung vorgesehenen - ein ökologisches Äquivalent darstellen? Bitte mit näherer Erläuterung beantworten.</p>	<p>Die vorliegende Stellungnahme ist im Rahmen der 155. FNP-Änderung, die parallel zum Bebauungsplanverfahren AW 118, „Umfeld Hauptbahnhof“ durchgeführt wurde, eingegangen. Da sie aufgrund der Fragestellungen inhaltlich dem Bebauungsplanverfahren zuzuordnen ist, wurde diese Stellungnahme entsprechend verschoben. Zum ersten Anstrich: In der Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplanverfahren (Anlage 5), sind im Kapitel 4.4.2 unter „Baumbestand“ folgende Aussagen zu finden: Nach aktuellem Planungsstand werden rd. 260 Baumfällungen erforderlich. Geplant ist lt. Nutzungsbeispiel die Pflanzung von rd. 380 Bäumen Zum zweiten Anstrich: Die Neupflanzungen sollen im Geltungsbereich erfolgen. Zum dritten Anstrich: Die Neupflanzungen werden zum Zeitpunkt der Pflanzung, u. a. wegen ihrer geringeren Grünsubstanz, kein vollständiges ökologisches Äquivalent darstellen. Dieser Zustand wird sich erst mittelfristig einstellen. In Rechnung zu stellen ist jedoch, dass viele der Bestandsbäume auf Verkehrsinseln wachsen und damit schlecht in den</p>

	<p>Biotopverbund eingebunden sind. Dieser Mangel wird bei Umsetzung der Planung verringert werden.</p>
<p>35166</p> <p>Die Pläne zur Umgestaltung des Bahnhofbereichs schreiten voran, die Folgen für das Lokalklima verschweigen die Planenden geflissentlich und über Geld wird schon gar nicht geredet:</p> <p>Beton statt Bäume</p> <p>Vorab, zur Klarstellung: Veränderungen mit dem Ziel der Verbesserung sind im Bahnhofsbereich grundsätzlich notwendig und sinnvoll, ja gar überfällig.</p> <p>Die folgenden Stichworte mögen genügen: untragbare Abstellsituation für Fahrräder, unterdimensionierter und unattraktiver (Fern-)Busbahnhof, funktionsloses Atrium-Bummelcenter, die Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Bahnhofsbereich ist eher unattraktiv,...</p> <p>Die Stadt will jedoch eine grundsätzliche Umgestaltung auf den Weg bringen.</p> <p>In diesem Rahmen spielen obige Kritikpunkte eher eine Nebenrolle. Denn es geht dabei v.a. um Größeres, um Höheres, um das Entree einer urbanen europäischen Großstadt:</p> <p>„Ziel der 155. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift AW 118 ist die Entwicklung eines zukunftsfähigen Stadtquartiers nördlich des Braunschweiger Hauptbahnhofs. Durch den Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen soll ein Quartier mit ca. 600 Wohneinheiten, Geschäfts- und Bürogebäuden, öffentlichen Orten und Einrichtungen wie den Parks, grünen Straßenräumen und Plätzen sowie kulturellen und sozialen Angeboten entstehen. Ziel der Planung ist es auch, den Hauptbahnhof besser in die Stadt zu integrieren und ein urbanes Entree zur Innenstadt auszubilden.“</p> <p>Immerhin sechs Jahre hat es vom Architektenwettbewerb bis zur Vorlage der beiden Pläne (s.o.) gedauert. Das verwundert bei näherer Betrachtung nicht.</p>	<p>Diese Stellungnahme ist im Rahmen der 155. Änderung des FNP die parallel zum Bebauungsplanverfahren AW 118, „Umfeld Hauptbahnhof“ eingegangen. Da sie aufgrund der Fragestellungen inhaltlich dem Bebauungsplanverfahren zuzuordnen ist, wurde diese Stellungnahme entsprechend verschoben.</p> <p>Die Folgen für das Lokalklima werden nicht verschwiegen. Es wurde ein klimaökologisches Gutachten als Fachbeitrag zum Bebauungsplan erstellt. Zudem werden die Auswirkungen auf das Stadtklima im Umweltbericht beschrieben (vgl. Seiten 37-40 der Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>Die Kosten, die dem städtischen Haushalt durch die Planung entstehen, wurden zum Satzungsbeschluss ermittelt. In der Begründung zum Bebauungsplan sind diese im Kapitel 8 zu finden. Die restlichen Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>1. Das Problem mit der Überhitzung</p> <p>Jährlich sterben im Schnitt der letzten Jahre allein in Deutschland 3.000 – 4.000 Menschen an Hitzefolgen. Die aktuellen Planungen blenden das Thema Überhitzung in der Praxis beim Bahnhofsquartier völlig aus - wider besseren Wissens.</p> <p>Die Umweltberatungsfirma GEO-NET aus Hannover, von der auch das aktuelle Klimagutachten für Braunschweig aus 2018 stammt, wurde beauftragt, die lokalklimatischen Folgen der Bauplanungen am Bahnhof zu begutachten. Schon 2018 wiesen die Gutachter auf ungünstige Entwicklungen hin und fanden offenkundig kein Gehör. Im neuen Gutachten wird überdeutlich betont und</p>	<p>Das Thema Hitze wird im Rahmen des klimaökologischen Gutachtens von GEO-NET vom 12.09.2024 behandelt und die darin gewonnenen Erkenntnisse sind in die Begründung des Bebauungsplans eingeflossen (vgl. S. 38 -40). Die im Rahmen des klimaökologischen Gutachtens vorgenommene stadtklimatische Modellierung ergab, dass sich durch die Planung deutliche Veränderungen der klimaökologischen Bedingungen im Plangebiet ergeben, die sich teilweise positiv und teilweise negativ auswirken, je nachdem, ob Bereiche im Plangebiet bebaut oder mit Grünflächen versehen werden.</p>

<p>mit eindrucksvollen Grafiken untermauert, dass sich ein bereits jetzt bestehender schlechter Zustand noch erheblich verschlechtern würde. Sollte nicht in letzter Sekunde ein völliges Umsteuern in der Klimapolitik erfolgen, so wird sich der gegenwärtige Hotspot Bahnhofsbereich bis 2050 mit Tagtemperaturen bis 45° und Nachttemperaturen nicht unter 22° (bei einer austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlage) in eine No-go Area verwandeln (siehe Seiten 34/35 des Gutachtens 2024).</p> <p>Zukunftsfähigkeit ist nicht gegeben</p> <p>Damit ist die Zukunftsfähigkeit des gesamten Projekts nicht gegeben. Für den Anteil der globalen Erwärmung sind die Planer nicht verantwortlich. Wenn aber keine möglichen Gegenmaßnahmen ergriffen werden, sondern die Situation von ihnen sogar noch weiter zugespitzt wird, so sind sie für die Folgen wesentlich mitverantwortlich. Diesen zu begegnen hieße, viel viel mehr Bäume zu pflanzen und die Bestehenden unbedingt zu erhalten. Es hieße, die Möglichkeit der Entsiegelung angesichts des Rückbaus überdimensionierter Straßen zu nutzen, statt sofort wieder neu zu versiegeln, noch dazu mit Betonklötzen, die halten, bis der Beton in 50+X Jahren bröselig wird. Und wer Überhitzung begegnen will, muss für Luftaustausch zu kühleren Orten wie Parks und Wasserflächen sorgen, wo immer es nur geht. Machen die Planer aber nicht – im Gegenteil.</p> <p>Durch die Bebauung der Südostecke von Viewegs Garten mit einem Dreierensemble aus 8, 6 und 5 Geschossen schneiden sie den Bahnhofsbereich weitgehend vom direkten nächtlichen kühlenden Luftaustausch mit Viewegs Garten ab. Warum? Weil im Konzept dieser Riegel „eine unverzichtbare Portalfunktion“ habe. Mit fatalen Folgen, denn an einen erholsamen Schlaf ist im Hochsommer in den 600 Wohnungen ebenso wenig zu denken, wie an die Arbeit am Tage in den zahlreichen Büros. Das setzt sich auch im westlichen Bahnhofsbereich fort, wo sich derzeit noch der Busbahnhof befindet.</p> <p>Mehrgeschossige Bebauung unterbindet auch dort künftig die Luftzufuhr von Süden weitgehend. Die Planenden wissen also, was sie tun. Was sie nicht zu wissen scheinen: Das Klima verhandelt nicht!</p> <p>Keinerlei Konsequenzen aus dem Klimagutachten</p> <p>Eifrig wird aus dem Klimagutachten 2024 zitiert, aber keinerlei Konsequenzen im Hinblick auf die zu erwartenden extremen Belastungen gezogen:</p> <p>„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</p>	<p>Diese Aussagen werden nicht verkannt. Für die Bebauung werden daher entsprechende Maßnahmen aufgezeigt, die zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung führen und planungsrechtlich festgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen- Sicherung von Freiflächen in den Baugebieten- Baumneupflanzungen auf öffentlichen und privaten Flächen- Fassadenbegrünung- Dachbegrünung- Begrünung der Innenhöfe- Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX um die den Zufluss kühlerer Luft von Viewegs Garten zum Bahnhofsbereich zu verbessern <p>Übergeordnetes, zentrales Planungsziel in diesem zentralen Bereich ist es jedoch, baulich nachzuverdichten, um der Bedeutung und Lage des Plangebietes stadträumlich gerecht zu werden. Dabei wird auch anerkannt, dass andere, konkurrierende Belange z.T. zurückgestellt werden. . Angesichts der Lage und Erschließung der Flächen würde eine aufgelockerte Bebauung auch Umweltschutzziele (Vorrang der Innenentwicklung, Verkehrsvermeidung) widersprechen. Heutige Planungen befinden sich immer im Spannungsfeld zwischen einer Verdichtung im Bestand und der Planung auf der „grünen Wiese“. Beim Bauen im Bestand sind Kompromisse zwischen den Anforderungen an das Stadtklima und den Anforderungen an eine kompakte, innerstädtische Bebauung zu finden. Dies wird in der vorliegenden Planung getan.</p> <p>Entsprechend kommt das klimaökologische Gutachten zu dem Schluss, dass sich die klimaökologische Situation bei Umsetzung der Planung bereichsweise verschlechtert und bereichsweise verbessert. Insgesamt tritt gegenüber dem Ist-Zustand keine Verschlechterung ein. Die Auswirkungen auf das Umfeld sind gering.</p>
--	---

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.“ (Umweltbericht S. 18).

Ist aber nicht so schlimm, so die Planer, weil es dafür im Bereich der Kurt-Schumacher-Str. eventuell sogar etwas kühler wird. Und richtige Kaltluftschneisen könne man auch nicht unterbinden, weil es sie ja gar nicht gibt. Ein Freibrief, Luftaustausch ganz zu unterbinden?

Stattdessen wird versucht, der Kritik von GEO-NET das Argument entgegen zu setzen, die Planungen seien insgesamt sehr klimafreundlich. Es wird – quasi ersatzweise – insbesondere auf die CO₂-Reduzierung verwiesen; durch kurze Wege und keine zusätzliche Versiegelung beim Bauen auf bereits verdichtetem Untergrund. Auf vielfältige und nachdrückliche Kritik der Öffentlichkeit hin wurde der grüne Aspekt verstärkt: Fassaden- und Dachbegrünung, Pocket-Parks, Versickerung von Regenwasser vor Ort, geringfügige Reduzierung des Baukörpers an der Südecke von Viewegs Garten, was jetzt wieder einen Gucklochblick vom Bahnhof in den Park ermögliche, wie lächerlich!

Keine CO₂-Bilanz ohne Gegenrechnung

Man kann durchaus positiv auf die CO₂-Reduzierung verweisen, muss sich dann aber der Gegenrechnung stellen. Die Herstellung von Beton, also im Wesentlichen die von Zement, gehört zu den energieaufwendigsten und am meisten CO₂ freisetzenden industriellen technischen Prozessen überhaupt. Die Frage, wie viele Zehntausend Tonnen Beton für die Errichtung der hohen Gebäude hergestellt werden müssten und wieviel Energie (sogenannte „graue Energie“) dafür benötigt werde, blieb bislang unbeantwortet. Für die Herstellung von 1 m³ Beton werden 2.775 MJ Energie benötigt. Die Zementindustrie in Deutschland ist für 10% der industriellen CO₂-Emissionen verantwortlich.

Nicht alle städtischen Abteilungen sind mit den Planungen richtig glücklich. Kritik gibt es von „Stadtgrün“ im persönlichen Gespräch. Deutlicher sind die Äußerungen aus dem Fachbereich Umwelt. Hier wird in der Stellungnahme die Frage aufgeworfen, ob und inwieweit die Planungen mit den gesetzlichen Verpflichtungen zur Klimafolgenanpassung vereinbar seien.

Das steht im Einklang mit Bemühungen im Fachbereich, Klimafolgenanpassung mehr Gewicht zu verleihen und die Bürger einzubeziehen: siehe das Projekt „COABS“.

Die bisherige öffentliche Kritik manifestierte sich deutlich in mehreren „Beteiligungsformaten“, in

<p>denen von den Organisatoren viel Mühe verwendet wurde, mit Hilfe von externen Moderatoren die Kritik zu kanalisieren und zu relativieren. Dies Formate seien nicht immer „glücklich“ verlaufen, räumen die Planenden jetzt auch ein. So kann man es auch nennen.</p>	
<p>2. Das Problem mit den Bäumen</p> <p>In der Ausschreibung für den Architekturwettbewerb 2019 stand noch: „Insgesamt 377 Bäume diverser Arten befinden sich im Wettbewerbsgebiet. Davon sind circa 75% in der Adult-/ Reifephase, in der sich der Baum vor allem entsprechend seines Standortes und der Art ausdehnt. (Wachstumsphase – Alter zw. 15 und 50 Jahre). Die aktuelle Grünbilanz im Wettbewerbsgebiet ist mindestens zu erhalten.</p> <p>Hier ist nicht nur die reine Flächenbilanz (sprachlich so im Original) zu betrachten, sondern auch die Biomasse/ Grünsbstanz in Form der 377 Bäume ist zu erhalten.“ (Auslobung, S.31).</p> <p>Davon ist inzwischen nicht mehr die Rede und die Preisträger haben sich auch nicht daran halten müssen. Laut Umweltbericht sind es nunmehr „knapp 300 Bäume“, von denen rund 200 gefällt und lediglich 250 nachgepflanzt werden sollen.</p> <p>Umfang der Nachpflanzungen für gefällte Bäume: völlig unakzeptabel</p> <p>Das ist wirklich lächerlich, wenn es um die Erhaltung der Biomasse ginge, müssten es mehr als 600 sein. Neupflanzungen ersetzen den Verlust ohnehin erst nach mehreren Jahrzehnten. Zudem gibt es keinerlei Zusicherung, dass alle Neuanpflanzungen im Planungsgebiet stattfinden sollen. Angesichts der Planungen wäre schon für 250 neue gar nicht genug Platz. Passt irgendwie zur Denke im Umkreis des Baudezernats. In Braunschweig gingen von 2019 – 2024 40 Hektar Bäume verloren. In den Wettbewerbsbedingungen war zu lesen: “Die Parkanlage Viewegs Garten soll erhalten bleiben, d.h. den Park begrenzende Bebauungen dürfen ausschließlich außerhalb des noch erhaltenen Parkbereichs erfolgen.“</p> <p>Auch davon hat man sich inzwischen verabschiedet, auch wenn noch immer das Gegenteil behauptet wird. In der Nordwestecke liegt der Neubau eines Kindergartens auf Parkgelände, an der Südostecke gar eine Straße, die die anliegenden Gebäude (8, 6 und 5 Geschosse) erschließt. Bäume in der Stadt sind das A und O, dem Klimawandel zu begegnen und einer Überhitzung der Innenstädte Paroli zu bieten. Sie ermöglichen erst einen längeren Aufenthalt im Freien in der Innenstadt. Dieses Faktum ist unstrittig und wissenschaftlicher Standard. Er gilt vielleicht irgendwann auch in Braunschweig, der Stadt der Wissenschaft und dann hoffentlich nicht zu spät.</p>	<p>Es wird nicht verkannt, dass der Wettbewerbssieger die Vorgaben nicht vollständig umsetzt. In Kenntnis dieses Umstandes hat das Preisgericht dennoch den Wettbewerb zur Umsetzung empfohlen. Der Planung- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 05.11.2019 beschlossen, das Wettbewerbsergebnis zur Grundlage des jetzt erstellten Bebauungsplans zu machen (vgl. Drucksachennummer 19-11781).</p> <p>Es ist zutreffend, dass die geplanten Neupflanzungen den ökologischen Wert der zu fällenden Bäume erst mittelfristig ausgleichen können. Die Bilanz sieht wie folgt aus (vgl. Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan Kapitel 4.4.2): nach dem Baumkataster der Stadt Braunschweig und einem ergänzenden Feldvergleich befinden sich im Plangebiet rund 510 Bäume, 20 dieser Bäume gehören zu einer Ausgleichsmaßnahme. Für den Baumbestand wurde eine visuelle Begutachtung sämtlicher, von der Umsetzung der Planung betroffenen Bäume hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit durchgeführt. Als Kriterien für die Auswahl der schützens- und erhaltenswerten Bäume wurden das Erscheinungsbild, die Solitärwirkung bzw. die Wirkung im Ensemble, ihre Bedeutung als identitätsstiftendes Element sowie die augenscheinliche Vitalität gewählt. Nach diesen Kriterien wurden 63 Bäume als schützenswert beurteilt, von denen 15 Bäume in die etwas vermindert schützenswerte Kategorie eingestuft wurden, 48 Bäume sind erhaltungswürdig.</p> <p>Die Planung wurde so überarbeitet, dass möglichst viele Bäume, insbesondere der schützenswerten Kategorie, erhalten bleiben. Von den 510 Bäumen im Plangebiet, werden rund 250 erhalten. Den 260 entfallenden Bäume werden über entsprechende Festsetzungen 261 neuzupflanzende Bäume gegenübergestellt. Weiterhin werden auf den zukünftigen öffentlichen Grünflächen weitere Baumpflanzungen erfolgen, die jedoch nicht festgesetzt sind, da es sich um städtische Flächen handelt. Weiteres Potenzial besteht im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes. Da sich diese Flächen derzeit noch im Eigentum der Deutschen Bahn befinden, können zum jetzigen Zeitpunkt hierzu keine Aussagen getroffen werden.</p>
<p>3. Das Finanzproblem</p>	

<p>Die Finanzierung der geplanten Baumaßnahmen ist völlig unklar. Einzige Einnahmequelle der Stadt ist der Verkauf der Straßen und Grünanlagen als Baugrund. Der Neubau der Straßen und der Infrastruktur, auch für ÖPNV, die Planungskosten, die Kosten für Ersatzpflanzungen von Bäumen, für Versickerung usw. sind zu finanzieren. Was die finanzielle Leistungsfähigkeit bzw. -bereitschaft der Partner Wertgrund und DB angeht, sind zumindest bei der DB Zweifel angebracht. Bei der Stadt wissen wir es etwas genauer: mehr als eine halbe Milliarde Defizit bereits jetzt im Doppelhaushalt.</p> <p>Dafür schlägt jetzt die Stunde der Investoren, Projektentwickler, Makler, Kreditgeber und aller möglichen Finanzinstitute und einiger großer Baufirmen, die solche Größenordnungen bewältigen können. Natürlich wäre es weit hergeholt anzunehmen, die BraWo-Parker würden diese Einladungen ausschlagen und sich mit dem zufrieden geben, was sie nebenan schon haben. Oder doch von der City of Lions zur Brawo-City? Schon die alten Römer fragten gelegentlich: „cui bono“? Tun wir es ihnen doch mal gleich.</p>	<p>Die Kosten, die für den städtischen Haushalt mit Umsetzung der Planung zu erwarten sind, wurden zum Satzungsbeschluss ermittelt. In der Begründung zum Bebauungsplan sind diese im Kapitel 8 zu finden.</p>
<p>4. Das Problem mit Starkregen und der Schwammstadt-Konzeption</p> <p>Der Bereich zwischen Kurt-Schumacher-Str. und Bahnhofsvorplatz im „Gleisdreieck“ ist bei Starkregen überflutungsgefährdet (>50cm), besondere Maßnahmen für Tiefgaragen, Keller und Hauseingänge sind erforderlich. „Aus der vereinfachten Risikoanalyse geht hervor, dass der überwiegende Anteil der im Bahnhofsquartier geplanten Neubauten sowie die „am Hang“ gelegene, geplante Neubebauung auf der Westseite der Kurt-Schumacher-Straße eine hohe, teilweise eine sehr hohe Starkregengefährdung aufweisen“ (Starkregen-Gutachten, S. 10).</p> <p>Lösungsvorschläge zeigen einen außerordentlich hohen Aufwand an. Zudem ist die Versickerung von Regenwasser nur in einem Teilbereich des Plangebietes (mit sandigem Untergrund) ohne weiteres möglich; in anderen mit tonigem Untergrund gar nicht und in weiteren nur mit Problemen.</p>	<p>Die Stellungnahme gibt den aktuellen Sachstand wieder, der bereits in die Planung eingeflossen ist.</p> <p>In Begründung wird der geplante Umgang mit Starkregeneignissen und der Versickerung von Niederschlagswasser erläutert. Ein Bodengutachten hat festgehalten, wo Versickerung überhaupt aufgrund der Bodenverhältnisse möglich ist. Das Entwässerungskonzept und koordinierte Leitungsplanung hat auf Grundlage des Bodengutachtens aufgezeigt, wo mögliche Versickerungsflächen im Plangebiet angesiedelt werden könnten.</p> <p>Zur Minderung von Überlastungssituationen der Kanalisation soll, sowohl in den Baugebieten als auch auf den Straßenverkehrsflächen, die Ableitung von Niederschlagswasser in die Kanalisation so weit wie möglich reduziert werden. Wo eine örtliche Verdunstung und Versickerung nicht vollständig möglich ist, erfolgt eine Rückhaltung und gedrosselte Einleitung, um Belastungsspitzen zu reduzieren.</p> <p>U.a. da sich das im Gleisdreieck sammelnde Wasser nicht nur im Geltungsbereich anfällt, kann mit den o. g. Maßnahmen auch künftig eine zeitweilige Überflutung des Bereichs vermutlich nicht vollständig vermieden werden. Daher sind beim Bau der geplanten Gebäude zusätzlich bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Überschwemmungen umzusetzen.</p>
<p>5. Das Verkehrs- und Lärmproblem</p> <p>Sämtliche vierspurige Straßen im Planbereich werden entfernt und zumeist in verringertem Umfang neu gebaut – über 10-15 Jahre hinweg. Über diesen Zeitraum wird das Bahnhofsumfeld</p>	<p>Die Einschätzung, dass das Bahnhofsumfeld 10 - 15 Jahre lang ein einziger großer Baustellenbereich sein wird, wird nicht geteilt. Die Umsetzung</p>

<p>ein einziger großer Baustellenbereich sein. Auch danach wird die geplante Verkehrsführung besonders am Knoten: Ring – Ottmerstr./Schillstr. in der Folge absehbar zu häufigen Rückstaus führen, das sei alternativlos, so die Gutachter. Längere Wartezeiten bei der Passage parallel zum Bahnhof am Terminal für Fußgänger und Radfahrende werden ebenso prognostiziert.</p> <p>Der Verkehrslärm zweispuriger Straßen in engen hohen Häuserschluchten liegt deutlich über den Grenzwerten.</p> <p>Die Gutachter stellen fest:</p> <p>„Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung bestätigten die weiterhin hohen Lärmbelastungen für alle Baufelder. In einigen Bereichen wird auch die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) in der Nacht überschritten (S.12)</p> <p>Der anstehende Lärmkonflikt erfordert die Erarbeitung und Abwägung eines Schallschutzkonzepts im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens.“</p> <p>Rückbau der Straßen verringert Lärm nicht</p> <p>Der versprochene „Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen“ hat offensichtlich keineswegs zur Folge, dass die Lärmbelastung in weiten Teilen des Planungsgebiets abnimmt.</p> <p>Wenn z.B. zwischen dem Bahnhof und der Seite mit Hotel und Volksbank auf dem dann ehemaligen Grünstreifen 5- bis 7-geschossige Gebäude platziert werden sollen und der MIV zweispurig direkt vor der Haustür verläuft, müssen „Lärmkonflikte“ entstehen. So genannt im einschlägigen Gutachten. Hier soll also gewohnt und gearbeitet werden?! Wie die sich abzeichnende extreme gesundheitsgefährdende Belastung verringert werden soll, verraten die Planer nicht. Man kann darüber spekulieren, dass die versprochenen 30% Sozialwohnungen irgendwo hier liegen werden und nicht an Viewegs Garten.</p>	<p>des Bebauungsplans erfolgt abschnittsweise; daher werden jeweils nur Teilbereiche des Gebiets von Baumaßnahmen betroffen sein.</p> <p>Die tatsächlichen Lärmbelastungen für die einzelnen Baublöcke kann zum jetzigen Zeitpunkt nur überschlägig ermittelt werden, da die Lärmquellen vielfältig und die genaue Ausprägung der zukünftigen Baukörper und die damit einhergehende lärmabschirmende Wirkung zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös ermittelt werden kann. Daher arbeitet das Schallgutachten mit einer sogenannten freien Schallausbreitung. Es wird nicht verkannt, dass die Lärmvorbelastung in diesem Bereich hoch ist. Das bestätigt auch das Gutachten. Durch entsprechende Maßnahmen, können jedoch im nachgeschalteten Verfahren (Bauantragsverfahren), gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden. Entsprechende Vorgaben finden sich deshalb in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan (vgl. Teil A/ VIII Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes/1-5).</p>
<p>6. Das Problem mit dem Bürobedarf</p> <p>Ein zentraler Begründungsstrang ist die Schaffung von 600 neuen Wohnungen (ein Drittel Sozialwohnungen, 10 % „im mittleren Preissegment“; der Rest im). Die meisten hohen Gebäude sollen entweder ganz oder zumindest teilweise aus Büroräumen bestehen und zum Bahnhof blicken. Die jeweiligen Seiten mit Blick auf Viewegs Garten sollen dagegen ganz überwiegend Wohnungen sein. Während die Wohnungen mit wachsender Bevölkerung begründet werden, fehlen zum hohen Anteil an Büroflächen, die ca. die Hälfte aller Baugeschosse (ca. 100, jedwede Aussagen zum Anteil fehlen) ausmachen sollen, Begründungen für Umfang und Bedarf ebenso. Man habe die Büroflächen nach Corona und dem steigenden Homeoffice-Anteil reduziert, ließ eine Planerin wissen.</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt bis auf die Baublöcke XV und XVI, westlich des Bahnhofsgebäudes, sogenannte „Urbane Gebiete“ fest. Diese Gebietskategorie lässt eine Vielzahl von Nutzungen (vgl. §°6a Abs. 2 BauNVO) ohne Vorgabe eines Mischungsverhältnisses zu. Der Bebauungsplan deckt lediglich die maximale Anzahl von Wohneinheiten im Plangebiet mit 600. Damit wird sichergestellt, dass die für die zukünftigen Neubewohner erforderliche soziale Infrastruktur in diesem Umfang zur Verfügung gestellt werden kann.</p> <p>Der Bebauungsplan schafft lediglich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Hochbauten, die nach Rechtskraft mögliche hochbauliche Umsetzung und damit einhergehende Finanzierung ist nicht bebauungsplanrelevant.</p>

<p>Möchte man mit den vielen Büros und ihren kurzen Wegen Bahnhof-Büro-Bahnhof Fachkräfte aus der Region anlocken, wie der Stadtbaurat unlängst verlauten ließ? Büros, die ob ihrer verkehrsgünstigen Lage erst einmal bezahlt werden wollen. Von wem?</p> <p>Finanziert von der Volksbank, wie nebenan?</p>	
<p>Fazit</p> <p>Wie schon aus den zahlreichen Gutachten hervorgeht, erzeugen die Planungen in vielen Bereichen eine Fülle von Problemen, für die es bislang keine Lösungen gibt, ja aufgrund falscher Grundannahmen und Voraussetzungen wohl auch nicht geben kann. Sie gefährden das Lokalklima in unverantwortlicher Weise, setzen gesundheitsschädigenden Lärm als Dauerzustand und missachten zudem mehrfach wissenschaftliche Erkenntnisse. Sie werden dem eigenen Anspruch, nachhaltig und zukunftsfähig zu sein, nicht gerecht.</p> <p>Sie sind, zumindest in Teilen, auch ein Arbeitsbeschaffungsprogramm für die Immobilienbranche, für die Stadt aber wohl eher ein von übermäßigem Geltungsbedürfnis getriebenes Schuldenprogramm.</p> <p>Der größte Sündenfall aber ist die Bebauung der Ecken von Viewegs Garten, für die es keinerlei Rechtfertigung im Interesse der in Braunschweig lebenden Menschen gibt.</p> <p>Überlebensnotwendig und das Mittel der Wahl, die Klimafolgen zu begrenzen, ist eine durchgehende grüne Achse vom Bürgerpark bis Viewegs Garten – mit sehr vielen Bäumen und ganz ohne Beton.</p> <p>Anlagen Vögele bb_35051_beton_statt_baeume_-_eingabeversion (5) (35166_voegele_bb_35051_beton_statt_baeume_-_eingabeversion__5_.pdf)</p>	<p>Das Fazit wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung s. o.</p> <p>Warum die geplante Bebauung der Ecken von Viewegs Garten (Baublücke I und IX) besonders problematisch sein soll, kann nicht nachvollzogen werden. Aktuell haben die Bereiche geringe Aufenthaltsqualität. Durch die Eckbebauungen wird der Park gegenüber dem Straßenraum klarer gefasst und teilweise vom Verkehrslärm abgeschirmt. Damit gewinnt der Park insgesamt an Aufenthaltsqualität. Die entfallenden Grünflächen werden durch neue Grünflächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes kompensiert.</p> <p>Die klimaökologische Situation auf den an die geplanten Baublöcke angrenzenden Flächen (Kaltluftvolumenstrom in der Nacht) wird durch die geplanten Gebäude nicht signifikant verschlechtert. Die Strömungsrechnungen zeigen, dass insbesondere die nächtlichen Ausgleichsströmungen vom Park zum Bahnhofsvorplatz auch um den Baublock IX herum verlaufen können. Zusätzlich wurde für dieses Baufenster eine zweigeschossige Öffnung zum Park Viewegs Garten hin festgesetzt, um zusätzliche Ausgleichsströmungen vom Park zum Bahnhofsvorplatz zu ermöglichen.</p> <p>Insgesamt führen die durch den Bebauungsplan ermöglichten Planungen zu einer städtebaulich deutlichen Umstrukturierung. Diese ist an dieser Stelle auch gewollt. Es wird nicht verkannt, dass im Zuge der Planungen einzelne Belange hervorgehoben und damit gleichzeitig andere Belange auch zurückgestellt werden. Die Entwicklung des Gebietes um den Hauptbahnhof mit einer neuen baulichen Struktur, dem Rückbau der überdimensionierten Verkehrsinfrastruktur und der Schaffung einer neuen Verbindung in Richtung Innenstadt wird an dieser Stelle jedoch höher bewertet als die vollständige Umsetzung aller aus klimaökologischer Sicht empfohlenen Maßnahmen, bis hin zur Aufgabe der Planung.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr. 2 (35425) Schreiben vom 04.10.2025	Stellungnahme der Verwaltung
<p>In den zur Verfügung gestellten Dokumenten konnte ich keinen Hinweis auf eine Untersuchung zu den Auswirkungen in Bezug auf Lärm- und Parkplatzentwicklung im Bereich des Zuckerberges erkennen. Ansatzweise wird zwar über einen Teil der Wolfenbüttler Straße wie folgt angemerkt: "Die Ergebnisse zeigen, dass an den Immissionsorten entlang der Wolfenbütteler Straße (Immissionsorte 9-11) und Heinrich-Büssing-Ring (Immissionsort 4) die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts bereits im Bestandsfall überschritten ist und der Pegel im Planfall weiter erhöht wird."</p> <p>Auch wenn keine expliziten Immissionsorte im Bereich Höhe Zuckerberg an Wolfenbüttler und Salzdahlumer Straße genannt wurden, ist aufgrund analoger Verkehrsflüsse keine andere Aussage zu erwarten.</p> <p>Auswirkungen auf das Wohngebiet am Zuckerberg werden also nicht explizit genannt, sind jedoch durch folgende Sachverhalte zusätzlich zu erwarten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zusätzliche Lärmbelastung durch erhöhten Verkehr aus dem und in das neue Wohngebiet (einschließlich zusätzlicher Besucher und zusätzlicher Nutzer der dortigen Einrichtungen und Gaststätten). Dies insbesondere zusätzlich zu bereits in den letzten Jahren erhöhtem Gewerbelärm in den Sommermonaten durch Wolters Applausgarten über die gesamte Charlottenhöhe und den Zuckerberg 2. Zusätzliche Lärmbelastung durch erhöhte Nutzung der Sportanlagen Rote Wiese durch Anwohner des neuen Wohngebietes (Verkehr zwecks Parkplatzsuche) 3. Parksituation: Mit Wegfall von kostenlosen Parkplätzen im Bahnhofsbereich wird sich die Parksituation weiter verschärfen. In späteren Bauphasen (Bahnstadt!, geplante Veränderungen im Bebelhof und Wegfall des Pendlerparkplatzes an der Salzdahlumer Straße) werden noch höhere Zahlen von Nicht-Anwohner-Parkern zu verzeichnen sein. <p>Bitte teilen Sie mir mit, welche Auswirkungen insgesamt auf das Wohngebiet Zuckerberg ermittelt wurden, wie diese ermittelt wurden und was in Bezug auf Lärmschutz im Bereich Zuckerberg geplant ist, um die zusätzliche Belastung abzufedern (Verkehrsbeschränkung? Einbahnstraße Zuckerbergweg? Verkehrsberuhigung durch Bodenwellen?)</p>	<p>Die vorliegende Stellungnahme ist im Rahmen der 155. FNP-Änderung, die parallel zum Bebauungsplanverfahren AW 118, „Umfeld Hauptbahnhof“ durchgeführt wird, eingegangen. Da sie aufgrund der Fragestellungen inhaltlich dem Bebauungsplanverfahren zuzuordnen ist, wurde diese Stellungnahme entsprechend verschoben.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Lärmbelastung durch die Wolfenbüttler Straße und die Salzdahlumer Straße im Bereich Zuckerberg schon im Bestand sehr hoch ist (lt. Umgebungslärmkartierung L_{DEN} über 75dB(A) unmittelbar an der Straße).</p> <p>Eine abwägungsrelevante Erhöhung der Lärmbelastung im Bereich Zuckerberg durch die Umsetzung des Bebauungsplans ist jedoch nicht zu erwarten. Nach der schalltechnischen Untersuchung ist eine Betrachtung dort erforderlich, wo der Zusatzverkehr ggü. dem Bestandsverkehr zuzuordnen ist, sich die Belastung in schutzwürdigen Gebieten erheblich erhöht und gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr sichergestellt sind. Dies ist nach Feststellung der schalltechnischen Untersuchung im Bereich Zuckerberg nicht der Fall. Ursächlich hierfür ist der sehr geringe Anteil der zusätzlichen Verkehre ggü. dem Bestandsverkehr.</p> <p>Die Zunahme der Lärmbelastung durch eine erhöhte Nutzung der Sportanlagen Rote Wiese durch Anwohner des neuen Wohngebietes wird nicht als derart relevant angesehen, dass eine vertiefte Betrachtung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlich wäre.</p> <p>Für den Zuckerberg wird kein relevant erhöhter Parkdruck erwartet, da dazu das neue Quartier zu weit entfernt ist. Die Maßnahme Bahnstadt ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans AW 118.</p> <p>Maßnahmen im Bereich Zuckerberg im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan AW 118 sind somit nicht geplant.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Stellungnahme Nr. 3 (34905) Schreiben vom 09.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Sie schreiben: "an der Nord- und Südspitze geringfügig überbaut." Was meinen Sie damit? Wie hoch wird überbaut? In den Entwürfen habe ich gesehen, dass fünf- bis sechsstöckige Gebäude gegenüber meines Grundstücks [Ottmerstraße 3] errichtet werden sollen. Ist das korrekt?</p> <p>Durch diese Maßnahme würde mein Grundstück an Wert verlieren. Die freie Sicht entfielen. Welche Ausgleichszahlungen sind Ihrerseits für betroffene Grundstückseigentümer vorgesehen? Wo kann ich diese beantragen oder werden diese automatisch veranlasst?</p> <p>Des Weiteren ist in diesem Zusammenhang die Grundsteuer zu erwähnen. Sie dient des Werterhalts und der Wertsteigerung. Durch Ihr Vorhaben wird weder der Wert meines Grundstücks erhalten, noch wird er gesteigert. Wie weit werden Sie die Grundsteuer der in Mitleidenschaft gezogenen Grundstückseigentümer senken?</p>	<p>Für den Baublock I an der Nordspitze des Parks setzt der Bebauungsplan aufgrund der geplanten Nutzung und stadträumlichen Ausprägung eine differenzierte Geschossigkeit fest. Im Norden (Ottmerstraße/ Kurt-Schumacher-Straße) kann maximal 5-geschossig, im weiteren Verlauf entlang der Ottmerstraße 2-geschossig und zurückgesetzt an der Kurt-Schuhmacher-Straße ist zwingend 8-geschossig zu bauen</p> <p>Ein Wertverlust für das Grundstück Ottmerstraße 3 ist nicht erkennbar. Ein Recht auf freie Sicht kennt der Gesetzgeber nicht. Daher ist auch eine Ausgleichszahlung nicht erkennbar.</p> <p>Die Festsetzung der Grundsteuer ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 4 (34923) Schreiben vom 12.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Es sollen 600 Wohneinheiten neben Büro- und Geschäftseinheiten entstehen. Dafür sehe ich in dem Plan keine Parkmöglichkeiten. Stattdessen soll im südwestlichen Zipfel ein zentrales Parkhaus entstehen. Eine unmögliche Situation für die Bewohner der Wohneinheiten und der Geschäftsbereiche. Warum werden für die Bewohner nicht Tiefgaragen unter den Wohneinheiten angeboten. Beispiel Nordstadt. Hier sind die Wohnblöcke alle unterkellert und mit Tiefgaragenstellplätzen versehen. Wer möchte schon mit den Utensilien eines vollbepackten PKW 100 bis 300 Meter zu seiner Wohnung laufen.</p> <p>Scheitert es an den Finanzen oder an der geologischen Struktur des Bodens, dass eine solche Lösung nicht in Frage kommt?</p>	<p>Die Herstellung von Tiefgaragen ist in allen Baugebieten planungsrechtlich zulässig. Unterhalb der zukünftigen Baublöcke V und VI ist derzeit eine Tiefgarage vorhanden, die abgerissen und neu gebaut werden soll. Hier werden auch zukünftig die Stellplätze unterhalb des bestehenden Baublocks VII berücksichtigt. Im Baublock XV ist eine Quartiersgarage für die Neubewohner angeordnet, die die bereits genannten Angebote insbesondere für die neuen Baublöcke entlang des Rings und für Mitarbeitende der DB ergänzen soll.</p> <p>Im Übrigen sind alle Neubauten so vorgesehen, dass eine Anfahrt, z.B. zum Be- und Entladen, möglich sein soll.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 5 (34932) Schreiben vom 13.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die DRV- BSH ist Eigentümerin des Grundstücks Kurt-Schumacher-Straße 20 und Miteigentümerin</p>	<p>Das Grundstück Kurt-Schumacher-Straße 20, 20A / Viewegstraße 1B (Flurstück 436/1) liegt im</p>

<p>Kurt-Schumacher-Straße 18. Seit Beginn der Planung sind wir mit den Planerinnen des Stadtplanungsamtes in engem Kontakt bezüglich der Auswirkungen des neuen Bebauungsplanes für unser Grundstück.</p> <p>Es wurde erläutert, dass stadtplanerisch ein prägnanter 4 geschossiger Riegel vom Bahnhof aus linksseitig der Kurt-Schumacher-Straße vor unserem Grundstück wünschenswert ist.</p> <p>Wir konnten dieses Ansinnen nicht unbedingt teilen, aber akzeptieren. Es schafft Möglichkeiten für Neubauten.</p> <p>Uns wurde bestätigt, dass der vorhandene B-Plan, welcher unser Grundstück betrifft, dadurch nicht außer Kraft gesetzt wird. Außerdem wurde bestätigt, dass eine 4-geschossige Bebauung vor unseren 1-geschossigen Gebäuden nur mit den erforderlichen Grenzabständen möglich ist, mithin nur durch die Eigentümerin des Grundstücke Kurt- Schumacher Straße 20 und 18 erfolgen kann.</p> <p>Wir bitten um Bestätigung der zukünftigen planerischen Möglichkeiten und Einschränkungen.</p>	<p>Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans AW 41. Die Festsetzungen des Bebauungsplans AW 41 für dieses Grundstück werden durch Festsetzungen des Bebauungsplans AW 118 für ein urbanes Gebiet (MU2) teilweise überplant und damit außer Kraft gesetzt. Dabei handelt es sich um ein insgesamt 16 m breites Baufenster entlang der Kurt-Schumacher-Straße. Rund 6 m dieses Baufensters befinden sich auf den Flächen der Eigentümerin und innerhalb des bestehenden Bebauungsplanes AW 41. Der östlich anschließende Bereich befindet sich auf bisherigen Straßenverkehrsflächen (Flurstück 436/29).</p> <p>Städtebauliches Ziel ist es, perspektivisch das gesamte MU2 im Zusammenhang mit zwei neuen, maximal 4-geschossigen Gebäuden zu bebauen. Im Zuge einer Hochbauplanung, sind dann entsprechende Eigentumsverhältnisse herzustellen und bauordnungsrechtliche Vorgaben im Hinblick auf die unmittelbar angrenzenden Bestandsbauten zu berücksichtigen. Das Grundstück Kurt-Schumacher-Straße 18, 19 wird durch den Bebauungsplan AW 118 nicht überplant. Hier gilt weiterhin der Bebauungsplan AW 41.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 6 (34937) Schreiben vom 13.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Wie aus dem Klimagutachten der Firma GEO-NET hervorgeht, hat die geplante Bebauung erhebliche Auswirkungen auf Tages- und Nachttemperaturen wie auf Luftströmungen. Diese Auswirkungen werden laut Gutachten bis zum Jahr 2050 noch stark zunehmen, was zu steigenden Belastungen führen wird, wenn nicht durch verschiedene Maßnahmen Abhilfe geschaffen wird. Bei den zu erwartenden Problemen spielt das Gebäude an der Südspitze von Viewegs Garten eine ganz besondere Rolle:</p> <p>"Das Gebäude an der Südspitze könnte durch eine Öffnung der Gebäudekubatur in Richtung Süden zum Berliner Platz, eventuell auch in Form eines Durchgangs mit möglichst großer Breite und Höhe (Hervorhebung durch mich, A.M.) den Zufluss von kalten Luftströmungen aus den Grünflächen des Viewegs Garten auf die stark versiegelten Flächen des Bahnhofsvorplatzes deutlich verbessern und somit sowohl die Durchlüftung in der Nacht erhöhen als auch die Wärmebelastung am Tag verringern." (Gutachten GEO-NET, S.37)</p> <p>Der geplante Durchgang in Höhe von zwei Stockwerken (also 6 Meter), worüber 4 weitere Stockwerke (also etwa 12 Meter) lägen, ist also eine</p>	<p>Der zitierten Empfehlung aus dem klimaökologischen Gutachten wurde im weiteren Planungsprozesse gefolgt: In den zeichnerischen Festsetzungen wurde für den Baublock IX bzw. das MU 8 zum Bahnhofsvorplatz hin, ein zweigeschossiges Luftgeschoss festgesetzt. Diese konisch zulaufende Öffnung ist nach Süden rund 14 m breit und mind. 6 m hoch.</p> <p>Die durch Festsetzungen im Bebauungsplan gesicherte Öffnung stellt dabei einen Kompromiss dar zwischen einerseits der vollständigen Umsetzung aller klimaökologisch empfohlenen Maßnahmen bis hin zum Bauverzicht. Andererseits bildet der Baublock IX einen wichtigen ersten Anker für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, auf den an dieser Stelle nicht verzichtet werden soll.</p> <p>Zusätzlich kann im nachgeschalteten Verfahren eine Entsiegelung/ Begrünung des Bahnhofsvorplatzes in Aussicht gestellt werden.</p>

gute Idee, allerdings von der zu erwartenden Wirkung noch nicht ausreichend, um eine wirkliche Verbesserung zu erreichen. Würde man dagegen das Gebäude im Mittelteil ganz öffnen (man kann auch sagen: "weglassen"), und zwar über eine Breite von 19 Metern, würde diese Verbesserung bewirkt (siehe dazu Skizze unten). Im "Innenhof" des Gebäudekomplexes würde sich auch nicht mehr so viel Wärme sammeln können, wie das bei der vorliegenden Planung der Fall wäre, was auch die Aufenthaltsqualität zumindest der Räume zum Hof hin erfreulich anheben würde.

Ein weiterer Vorteil läge darin, dass der Park schon vom Bahnhofsvorplatz her gut sichtbar wäre. Braunschweig als sympathische Großstadt, die viel Grün integriert, sogar da, wo in den meisten Städten eine Steinwüste vorherrscht, wäre unmittelbar erlebbar; bei der vorliegenden Planung wäre der Park dagegen allenfalls in Gestalt seiner Ränder sichtbar.

Die beiden Gebäudeteile, die nach der vorgeschlagenen Öffnung einander gegenüber lägen, könnten durch eine transparente Fußgängerbrücke locker verbunden werden (wie es etwa die Brücke zwischen den zwei Gebäuden des Bundestages in Berlin leistet, die zu beiden Seiten der Spree liegen), so dass ein optischer Rahmen entstünde, der das Bild des Parkes betont, ohne ihn zu verdecken. Das ist zwar kein notwendiger Bestandteil des Vorschlages, wäre aber vermutlich eine ästhetische Bereicherung.

Natürlich würde das Raum-Volumen des Gebäudekomplexes dadurch vermindert, allerdings nicht gravierend. Nach überschlägiger Berechnung dürfte die Minderung etwa ein Neuntel betragen. Wenn man bedenkt, dass in der ursprünglichen Planung an dieser Stelle das neue Konzerthaus liegen sollte, dürfte diese Minderung durchaus verkraftbar sein.

Um die genannten Vorteile im vollen Umfang zu erreichen, wäre eine weitere Modifikation des Gebäudekomplexes zu erwägen, die die beiden fünfstöckigen Teilgebäude am Ende des "rechten Flügels" betrifft: um sowohl einen breiteren Durchlass für die Luftströmung aus dem Park zu schaffen als auch den Blick vom Bahnhof auf den Park nicht zu sehr einzuschränken, sollte entweder das Endgebäude verkleinert werden (I) oder beide Gebäude sollten etwas nach rechts (also Osten) verschoben werden (II), ähnlich wie dies bei dem achtstöckigen Endgebäude des "linken Flügels" vorgesehen ist (da eben nach links).

Im Fall I würde eine natürlich zusätzliche Verminderung des Bauvolumens bewirkt, die sich aber zusammen mit der oben genannten Minderung etwa auf ein Sechstel belaufen würde.

Soweit der Vorschlag. Bei allen Planungen sollten wir bedenken, dass das Jahr 2050 gar nicht so weit entfernt ist, wie wir es jetzt noch empfinden:

<p>nach Ende der Bauzeit, in ca. 10 Jahren, beträgt der Abstand nur noch 15 Jahre. Skizze folgt per Brief</p>	<p>Eine Skizze ist nicht eingegangen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 7 (34995) Schreiben vom 17.10.2025 Regionalverband Großraum Braunschweig</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Für die weitere Entwicklung des Umfelds am Hauptbahnhof Braunschweig rege ich folgende Punkte an: Das Nahverkehrsterminal ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten bereits heute stark ausgelastet. Um den öffentlichen Nahverkehr langfristig leistungsfähig, sicher und attraktiv zu gestalten, sollte geprüft werden, inwieweit eine Erweiterung der Kapazitäten möglich und sinnvoll ist. Ziel sollte eine optimierte Abwicklung der Fahrgastströme und eine höhere Aufenthaltsqualität sein.</p>	<p>Das Nahverkehrsterminal wird im Bebauungsplan nicht explizit festgesetzt, sondern ist Teil der Verkehrs- bzw. Bahnflächen. Fragen der Kapazität sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan steht einer Erweiterung nicht entgegen.</p>
<p>Die derzeitige Gleisführung mit sehr engen Kurven führt zu betrieblichen Einschränkungen, insbesondere durch niedrige Fahrgeschwindigkeiten, erhöhten Verschleiß an Fahrzeugen und Infrastruktur sowie eingeschränkten Fahrkomfort und Lärmemissionen. Ich rege an, zu prüfen, ob durch eine optimierte Trassenführung betriebliche Abläufe verbessert und langfristige Instandhaltungskosten reduziert werden können. Ich bitte um Berücksichtigung dieser Aspekte im weiteren Planungsverlauf sowie um Einbindung des Regionalverbandes als Aufgabenträger ÖPNV in die entsprechenden Abstimmungen. Anlagen: 2025-10-17_Regionalverband (34995_2025-10-17__regionalverband.pdf)</p>	<p>Die Führung der Straßenbahngleise ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Er übernimmt die bestehende Gleisführung nur nachrichtlich. Optimierungen müssen ggf. im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens geplant werden. Von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wurde im Rahmen der Beteiligungsverfahren kein Optimierungsbedarf benannt.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 8 (35011) Schreiben vom 23.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Mein Name ist xxx, und ich lebe bereits seit 6 Jahren in Braunschweig. Ich bin als Student hierhergezogen und habe Braunschweig als meine zweite Heimat lieb gewonnen. Ich freue mich sehr über die Neuentwicklung des Umfelds vor dem Hauptbahnhof. Ich befürworte die Planung der neuen Wohnungen, aber finde das die ca. 600 Wohnungen noch</p>	<p>Die Zustimmung zu Planung wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan lässt max. 600 Wohneinheiten innerhalb der urbanen Gebiete zu. Die Begrenzung der zulässigen Wohnungen ist erforderlich, um die im Umfeld bestehende und im Geltungsbereich geplante soziale (Kindertagesstät-</p>

<p>zu wenig sind, es sollten mehr sein. Außerdem finde ich die Bebauungsvorschriften zu einschränkend.</p> <p>Das Stadtbild am Hauptbahnhof kann noch mehr Wohnungen vertragen. Es ist mir auch egal ob die gebauten Wohnungen Luxuswohnungen sind, solange diese von privaten Bauherren getragen werden.</p> <p>Aufgrund der doch recht angespannten Wohnungslage in Braunschweig sehe ich mich wahrscheinlich gezwungen nach dem Ende meines Studiums einen anderen Wohn- und Arbeitsplatz zu suchen. Die zusätzlichen Wohnungen würden den Wohnungsmarkt entspannen und mich evtl. zum Bleiben überzeugen.</p> <p>Ich hoffe das Projekt wird erfolgreich abgeschlossen.</p>	<p>ten, Schulen, etc.) und grüne Infrastruktur (Parkanlagen, Kinder- und Jugendspielflächen) nicht zu überlasten. Die max. zulässige Zahl der Wohneinheiten orientiert sich dabei am Dichtekonzept der Stadt Braunschweig (vgl. Mitteilung 23-21913) . Das Plangebiet ist in diesem Konzeptpapier Teil der urbanen Ringgebiete. Dieser Siedlungstyp ist als „kompakte Stadt“ definiert. Als Orientierungswert werden hier 150 - 200 Wohneinheiten (WE) je ha Netto-Bauland benannt. Dies entspricht in Bezug auf die Baugebiete im Plangebiet (rd. 4,0 ha) rd. 600 - 800 WE.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 9 (35014) Schreiben vom 24.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Ich befürworte das Vorhaben und das Vorgehen mit den örtlichen Bauvorschriften.</p> <p>Die Umsetzungen nach den Gestaltungshandbüchern sollten nach meiner Auffassung durch weitere Maßnahmen für eine gelingender Aneignung und soziokulturelle Attraktivitätssteigerung ergänzt werden.</p> <p>Zum Beispiel durch die prozessuale Integration von Kunst im öffentlichen Raum in Form von Plastiken, Skulpturen, Objekten und Aktionen mit Beteiligung der Einwohner und Interessenten im neuen und umliegenden Quartier. Vor dem Her- und Aufstellen von "Experten"-Kunst sollte ein öffentlicher Beteiligungsprozeß mit Einbezug von Kulturamt/-rat und weiteren Initiativen/Vereinen/Stakeholdern/etc. ähnlich dem Vorgehen bei der Bebauungsplanänderung durchgeführt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in der Stellungnahme benannten Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsquartiers (u. a. Kunst im öffentlichen Raum, Aktionen mit Beteiligung der Einwohner und Interessenten) sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 10 (35020) Schreiben vom 25.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Als Anwohner der Ottmerstr. verschlechtert sich unsere Wohnsituation. Der gesamte Durchgangsverkehr geht künftig über die Ottmerstr. und dadurch ist mit erheblich mehr Verkehrslärm und Luftschadstoffbelastung zu rechnen, gerade auch</p>	<p>Es ist zutreffend, dass die Umsetzung der Planung die Verkehrsbelastung der Ottmerstraße erhöhen wird. Dies wurde in die Abwägung eingestellt und durch Maßnahmen zum Lärmschutz (reflexionsmindernde Fassaden für an die entlang der Ottmerstraße geplanten Gebäude, Erstattung</p>

<p>durch den Rückstau im Kreuzungsbereich Ottmerstr./Kurt-Schumacher-Str.</p> <p>Durch die Bebauung an der Nordspitze des Viewegsgarten bekommen wir u. a. einen 8-stöckigen Hochbau vor die Nase gesetzt und es entsteht eine Häuserflucht, wo sich künftig die Hitze staut. Hier wird eine nicht mehr zeitgemäße Versiegelung der Grünfläche vorgenommen, statt sie zu erhalten.</p> <p>Was wird für die Bewohner der Ottmerstr. getan, damit sich die Wohnungsqualität nicht verschlechtert.</p>	<p>der Kosten für Schallschutzmaßnahmen für Bestandsgebäude bei Erfüllung der Voraussetzungen nach der 24. BImSchV) berücksichtigt.</p> <p>Eine Stauung von Hitze nördlich des Baublocks I ist nach den Ergebnissen der klimaökologischen Untersuchung nicht zu erwarten und nicht nachvollziehbar.</p> <p>Es werden nur kleine Teile der Grünfläche versiegelt; der größte Teil des Baublocks I liegt im öffentlichen Straßenland. Aktuell haben die Bereiche geringe Aufenthaltsqualität. Durch die Eckbebauung wird der Park gegenüber dem Straßenraum klarer gefasst und teilweise vom Verkehrslärm abgeschirmt. Damit gewinnt der Park insgesamt an Aufenthaltsqualität. Die entfallenden Grünflächen werden durch neue Grünflächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes kompensiert.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 11 (35026) Schreiben vom 26.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Folgende Überlegungen bitte ich bei der Bewertung und Integration von Bürgervorschlägen in den Bebauungsplan "Umfeld Hauptbahnhof, AW 118" mit zu berücksichtigen:</p> <p>Unterirdische Zivilschutzanlagen unterhalb des für Tiefbauarbeiten anzu gehenden Gesamtareals: Absichern des Bahnhofspublikums, der Anwohnenden und der im Umfeld Erwerbstätigen entlang zukünftiger Bedrohungslagen und als Maßnahme zur Klimaanpassung nach KAnG (siehe Leitsatz/Ziel CoABS "Mensch und Gesundheit", Anstreben einer DGNB-Quartier Zertifizierung, Handlungsfeld "technische Qualität")</p>	<p>Unterirdische Zivilschutzanlagen sind nach den Festzungen des Bebauungsplans in allen Baugebieten planungsrechtlich zulässig. Die Planung von öffentlichen Schutzräumen ist aber nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern erfolgt, soweit erforderlich, im Rahmen einer abgestimmten Gesamtplanung durch die dafür zuständigen Stellen.</p> <p>Der Zusammenhang mit dem Verbundprojekt „Co-Adapted Braunschweig“ und der DGNB-Zertifizierung kann nicht nachvollzogen werden.</p>
<p>- Bau einer großen Brauchwasser-Zisterneninfrastruktur (Zielgröße: mind. 50.000m³, entspricht in etwa der auf die Innenstadt niedergegangenen Wassermenge während des Starkregenereignisses im Juni 2023), Absenken/Neigen des Straßenraumes, damit Niederschläge sich im Bahnquartiersareal an zentralen Teilflächen sammeln, dort in Brauchwasser-Zisternen fließen und erst danach über die Kanalisation abgeführt werden: Rückhalten von Niederschlägen für Perioden der Trockenheit, Hitzekompensation mittels Verdunstungskühle durch Ausbringen auf besonnten Aussenflächen, Schaffen von Ressourcen zum Bewässern örtlicher Grünanlagen</p>	<p>Zisternen zur Rückhaltung von Regenwasser sind in allen Baugebieten und in den Verkehrsflächen planungsrechtlich zulässig.</p> <p>Solche Rückhalteräume sind nach dem Starkregenkonzept zum Bebauungsplan grundsätzlich eine geeignete Maßnahme zur Verringerung der Risiken von Starkregen.</p> <p>Im Entwässerungskonzept für den Bebauungsplan ist ein unterirdisches Regenrückhaltebecken mit einem Volumen von 1.000 m³ geplant. Mit dieser Kapazität kann die Häufigkeit eine Überlastung der nachgelagerten Kanalisation verringert werden.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - 30 Prozent Fassadengrün-Vorgabe an nach Süden, Südosten oder Südwesten weisenden Fassaden, davon die Hälfte durch Photovoltaik ersetzbar, keine Kompensation durch bodengebundenes kleinkroniges Grün 	<p>Der Bebauungsplan setzt für die urbanen Gebiete und die Gewerbegebiete eine Begrünung von mindestens 10% der straßenzugewandten und mindestens 20% der straßenabgewandten Fassadenfläche fest (vgl. textliche Festsetzungen Teil A/VI „Grünordnung“/ 5. Fassadenbegrünung). Diese Festsetzung ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung unterschiedlicher Belange, wie klimaökologischer Aspekte, Erscheinungsbild der Hochbauten an diesem hochverdichteten Standort und auch zusätzlichen Kostenfaktoren für die spätere Umsetzung. Die Alternative, statt Fassadenbegrünung bodengebundene Begrünung herzustellen, ermöglicht ökologische Maßnahmen auch wenn baukonstruktive Rahmenbedingungen bzw. die Querschnitte des angrenzenden öffentliche Straßenraums die Anordnung von Pflanzbeeten für bodengebundene Fassadenbegrünung nicht zulassen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - 30 Zentimeter Pflanztiefe als Vorgabe für Dächer auf neu zu errichtenden Gebäuden, für auch intensiv begrünte Dachanlagen und Höhengärten, als Bioinvestment in ein Grünes Tor zur Stadt, als biodiversitätsfördernder Stadtgrün-Ausbau auf den Dächern von sonst flächenversiegelnd wirkenden Gebäuden (s.a. BUGG.de); dachflächenfüllende Photovoltaik als nachrangig bei Stadtgrün-Vorrang 	<p>Der Bebauungsplan regelt einen differenzierten Substrataufbau, je nach Zielsetzung: so ist für alle Neubauten eine 70%-ige extensive Begrünung der Dachflächen herzustellen. Dieser Substrataufbau ist für diese Art der Begrünung ausreichend. Für Baugebiete mit einem Gebäuderücksprung sind die vorgelagerten Flächen zu mindestens 20 % zu begrünen und mit einem Substrataufbau von mind. 30 cm zu versehen. Dadurch wird eine intensivere Bepflanzung ermöglicht. Für Dachflächen von Tiefgaragen müssen Substrataufbauten von mind. 60 cm bzw. 120 cm aufgebracht werden, um hier entsprechende Bepflanzungen durchzuführen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - zwischen den Gebäuden einer Gebäudereihe begehbare grüne Brücken 	<p>Begehbare grüne Brücken zwischen Gebäuden sind nicht geplant, da der Nutzen im Verhältnis zu den Kosten als zu gering eingeschätzt wird.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - roof top Angebote wie Restaurationen, Veranstaltungsflächen, öffentlich begehbare Dachgartenanlagen, ggf. kombiniert mit genossenschaftlichen Nutzungsmodellen (s.a. Energiegenossenschaft Braunschweiger Land e.G.) - in Kooperation mit dem Stadtgarten Braunschweig (z. Zt. Standorte in der Schefflerstraße, Heydenstraße) eine gemeinschaftlich betriebene Dachgartenanlage auf dem obersten Parkdeck des am Eingang in die Salzdhahumer Straße geplanten Parkhauses, als beispielhafte Umnutzung für künftige Neuerschliessungen vorhandener oberster Parkdecks (z.B. Karstadt, Schlossarkaden, Wilhelmstraße, BraWo-Park) zu klimaangepassten öffentlichen Räumen - Braunschweigs Öffentlichkeit erhält eine weitere Grünanlage an zentraler Stelle, empfängt und verabschiedet Bahnreisende klimaangepasst, Aufwertung der Aufenthaltsqualität im 	<p>Die genannten Nutzungen sind nach den Festsetzungen des Bebauungsplans planungsrechtlich grundsätzlich zulässig und müssen ggf. in nachgeschalteten Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) bei Bedarf geregelt werden.</p>

<p>Bahnhofsquartier als Tor zur Stadt, naturnaher Aussichtspunkt und verbindendes Grünareal über dem Straßenraum</p> <p>Anlagen Ideen für den Bebauungsplan Bahnquartier 251026 KI-Validierung.pdf (bb_35026_ideen_fuer_den_bebauungsplan_bahnquartier_251026_ki-validierung.pdf)</p>	
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. in nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 12 (35027) Schreiben vom 26.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Vorschlag einer Bauabfolge: abschnittsweises Errichten der Bahnquartier-Gebäude nacheinander. Die Bebauung, die den Park anschneidet, erfolgt zum Schluss und nutzt die Chance auf Angleichen dieser prominenten Gebäudestrukturen an zu jenem Zeitpunkt bestehende Erkenntnisse und Eindrücke, welche sich aus dem bereits erbauten Bauensemble in seinem Zusammenspiel aus Bestandsbebauung, Verkehrsgeschehen oder Nutzungszielprofilveränderungen entlang der dann vorliegenden Zwangslagen oder Umwelteinflüsse ergeben.</p> <p>Sukzessives Fertigstellen der Bauabschnitte minimiert Risiken, wirkt ressourcenschonend, nimmt Druck aus dem Umsetzungsgeschehen, zumal im Bahnquartier einige Gebäude schneller erbaubar erscheinen als andere.</p>	<p>Die Umsetzung der Planung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt ist für das nachgeschaltete Verfahren eine abschnittsweise Entwicklung vorgesehen. Es soll drei Bauabschnitte geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erster Bauabschnitt: Hochbauten mit infrastrukturellen Anlagen direkt am Bahnhof - Zweiter Bauabschnitt Entwicklung rund um die Kurt- Schumacher- Straße - Dritter Bauabschnitt: Neubebauung entlang des Rings und Anpassung Ring.
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 13 (35028) Schreiben vom 26.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Vorschlag: Virtuelles Abbild des Bahnquartierareals miterstellen</p> <p>Als künftiges Angebot der Stadt an ihre Stakeholder: Einbindung des Areals als Zukunftsort und Einstieg in die Stadt und ihre Angebote, zur Implementierung in öffentliche Informationsangebote der Digitalen Stadt.</p> <p>Story: Ein künftiger Besucher hält beim Verlassen des Bahnhofs ein Kameratablet zwischen sich und die Stadtansicht, dessen Display zum darauf Dargestellten passende Inhalte und Funktionen bedienbar über dem Kamerabild zeigt (Augmented Reality, AppleVisionPro, GoogleGlasses e.a.).</p>	<p>Der Vorschlag, bei zukünftigen Planungen, virtuelle Abbilder für das Stadtmarketing zu erstellen, ist grundsätzlich sinnvoll und nachvollziehbar. Diese Hinweise sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>HowTo: Technologien für derartige digitale Konstrukte existieren, sie virtuell an diesem Ort einzubinden erscheint denkbar durch eine städtische Genossenschaftsstruktur ähnlich der Energiegenossenschaft Braunschweiger Land, wurzelnd im städtischen Bildungsbereich, aus Kunst, Kultur und Wirtschaft unterstützt. Die öffentliche Ausschreibung eines solchen Gebildes birgt ebenfalls Potential, wobei die kulturelle und stadtentwicklerische Nachhaltigkeit einer in der Stadtgemeinschaft hervorgebrachten Lösung für die Stadtgemeinschaft wertvoller erscheint.</p>	
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 14 (35029) Schreiben vom 26.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Vorschlag zum Einbezug des Parkareals in das Bahnquartier: Viewegs Gartenpause Ein im Park eingebetteter Kurzzeitcampingplatz für Sommergäste und Outdoortouristen, zur bahnanquartierkonformen Nutzung des Parkareals, welches bislang vorrangig als vor Bebauung zu schützende Grünfläche mit Baumbestand Berücksichtigung findet. Story: Einchecken per App, fünf Euro pro Nacht in der ersten Woche, inklusive Nahverkehr und sanitärer Anlagen sowie zwanzig Prozent auf Alles bei teilnehmenden Geschäften, zehn Euro pro Nacht in der zweiten Woche, ab der dritten Woche zwanzig Euro pro Nacht. Wie ein Wohnmobilparkplatz für Bahnreisende, stadtmittiges Camping im Grünen, als entschleunigte Überleitung in die Innenstadt mit bis zum Löwenwall/Windmühlenberg verlängerter Grünanlage, Festivalareal für nicht-lärmintensive Außenveranstaltungsformate (taz lab 2025, Klimawende-Camps)</p>	<p>Der Vorschlag, einen Kurzzeitcampingplatz/ Wohnmobilparkplatz oder ein Festivalareal innerhalb der öffentlichen Grünfläche „Viewegs Garten“ zu errichten, widerspricht den Zielen des Bebauungsplans, die Grünfläche „Viewegs Garten“ als öffentliche Parkanlage zu erhalten.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 15 (35041) Schreiben vom 27.10.2025 NABU</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Wir haben den Eindruck, dass die nachfolgenden nach Priorität sortierten Ziele in die geplante Baumaßnahme eingeflossen sind: 1) Schaffung eines Quartiers, welches dem gewünschten Renomee von Stadt und Architekten entspricht.</p>	<p>Die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Gebäude unterliegt – ausgenommen der örtlichen Bauvorschriften - grundsätzlich der Baufreiheit der einzelnen Eigentümerinnen. Die städtebaulichen Ansprüche an den konkreten Ort wurden im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens ermittelt.</p>

<p>2) Schaffung eines Quartiers, das den bekannten aber leider aus unserer Sicht nicht vollständigen Anforderungen zukünftiger urbaner Nutzer genügt. Dazu zählen die Art der Wohnungen, deren Lage, die Verkehrsanbindung sowie die Nähe von Ressourcen.</p> <p>3) Gestaltung des Quartiers im Sinne niedriger Betriebsfolgekosten für die Stadt</p> <p>4) Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben bzgl. der bekannten Schutzgüter.</p> <p>In dem vorliegenden Entwurf vermissen wir einige Ziele und haben folgende Wünsche.</p>	<p>Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf.</p> <p>Die gesetzlichen Vorgaben der jeweiligen Schutzgüter wurden im Rahmen der Umweltprüfung beachtet. Die Ergebnisse der Prüfung sind im Umweltbericht dokumentiert (vgl. Kapitel 4 der Begründung).</p>
<p>Wir wünschen uns, aus der mondänen Ödnis - dazu zählen auch Brunnen und Wasserspielplätze- echte Erlebnis- und Begegnungsräume für Erwachsene, Kinder und Natur zu schaffen, mit denen sich die Neubürger identifizieren und in deren Pflege und Erhalt sie sich einbringen können.</p>	<p>Die konkrete Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern wird im in nachgelagerten Verfahren geklärt. Die Anregungen aus der Stellungnahme fließen dort ein.</p>
<p>Wir wünschen uns, Viewegs Garten und Teile der neuen Anlagen zu nutzen, um eine heute kaum vorhandene Biodiversität aufzubauen. Es genügt nicht, in dem Park sowie neuen Gebäuden Nistkästen für Vögel oder Kästen für Fledermäuse aufzuhängen und einige Strukturflächen wie z.B. Staudenbeete zu schaffen. Tiere benötigen vielmehr auch in direkter Umgebung einen geeigneten Lebensraum mit diversen Nahrungsquellen sowie Schutzräume. Dieser sollte aus Stillgewässern, bewachsenen Gräben, insektenfreundlichen Bereichen, Hecken, "wilden Ecken" und anderen Komponenten bestehen. Es bestünde unserer Meinung nach eine gute Chance den heutigen sauberen Park in diesem Sinne zu bereichern sowie private Anlagen zu fördern.</p>	<p>Die konkrete Gestaltung der Erweiterung von Viewegs Garten ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern wird im in nachgelagerten Verfahren geklärt. Die Anregungen aus der Stellungnahme werden dort fachlich beurteilt.</p>
<p>Wir wünschen uns den kompletten sofortigen Ausgleich der angeblich notwendigen Baumfällungen, um dadurch für Braunschweig eine Klimaresilienz zu schaffen.</p> <p>Es reicht nicht aus, zu beweisen, dass die heutigen Maßnahmen in 20-30 Jahren den Wirk-Status Quo von heute wieder erreicht haben werden.</p>	<p>Ein unmittelbarer und vollständiger ökologischer Ausgleich für die entfallenden Bäume, z. B. gemessen an der Grünsubstanz, ist nicht möglich, da eine derart dichte Begrünung aus gestalterischen und funktionalen Gründen nicht möglich bzw. sinnvoll ist.</p>
<p>Die Niederschläge auf den großen überdachten Flächen des Bahnhofs dürfen unserer Meinung nach nicht in der Kanalisation verschwinden, sondern müssen für Biotope und neue Stillgewässer zur Verfügung stehen.</p> <p>Der Bahnhof wird durch die Maßnahme der Stadt aufgewertet und es kann im Gegenzug seitens der Bahn eine Nutzungsänderung der Abwässer erwartet werden.</p>	<p>Der Bahnhof steht im Eigentum der Deutschen Bahn AG, ist denkmalschützt und unterliegt als Eisenbahnanlage der Planfeststellung. Möglichkeiten, die Regenentwässerung zu regeln, werden nicht gesehen. Zudem sprechen auch technische Gründe gegen den Vorschlag, da es schwierig erscheint, das anfallenden Regenwasser an für Biotope und neue Stillgewässer geeignete Stellen zu leiten.</p>
<p>Wir möchten das Bahnhofsquartier nicht verhindern, sondern dass es auch wirtschaftlich ein Erfolgsmodell wird.</p> <p>Dazu folgende Gedanken: Es wird vermutlich in Braunschweig wie auch in anderen Städten keine</p>	<p>Die Förderung des stationären Handels zur Belebung des Quartiers ist ein Ziel des Bebauungsplans. Dabei dürfen jedoch die Zentren der Stadt (gemäß Zentrenkonzept Braunschweig) nicht beeinträchtigt werden. Die Förderung des stationären</p>

<p>weiteren Konsumsteigerungen vor Ort, bestenfalls Verschiebungen im Stadtbereich geben. Letztere würden u. U. zu weiteren Leerständen in den anderen Stadtteilbereichen führen (siehe Schloss).</p> <p>Eine Steigerung ist nur möglich, wenn man es schafft, den bequemen ONLINE-Einkauf zurück zudrängen, z.B. indem man emotionale Hürden, wie die Suche nach einem Parkplatz, abbaut und ein einfaches serviceorientiertes positives Einkaufserlebnis fördert.</p> <p>Deswegen müssen vermutlich kleine Vorort- Geschäfte mit persönlichen Services gegenüber dem günstigen ONLINE-Einkauf unterstützt werden - genauso wie das Bewusstsein der Bürger diese Chance in Form von etwas mehr Kosten mitzutragen.</p> <p>Bitte überlegen Sie, wie Sie eine erlebnisreiche Stadt kreieren können, eine Stadt mit Emotionen und Begegnungen, kostenlosen oder implizit von den Anwohnern getragenen Services.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn diese Gedanken Anregung für weitere Verbesserungen bei diesem oder zukünftigen Bauvorhaben ist</p> <p>Anlagen AW 118 Umfeld Hauptbahnhof.pdf (bb_35041_aw_118_umfeld_hauptbahnhof.pdf)</p>	<p>ren Handels durch die Bereitstellung vieler Parkplätze wird jedoch aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen für den Geltungsbereich des Bebauungsplans kritisch gesehen.</p> <p>Die weiteren Anregungen betreffen nicht den Regelungsgegenstand von Bebauungsplänen, sondern müssen über andere Instrumente verfolgt werden.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 16 (35043) Schreiben vom 27.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Als Anwohner - mittlerweile der 4. Generation - der Ottmerst. 7 möchten wir unsere Bedenken zum Ausdruck bringen, was die Verkehrsführung, schon jetzt, aber besonders nach dem Rückbau des Wilhelminischen Rings und der Kurt-Schumacher-Str. betrifft.</p> <p>Wenn wir die Pläne des neuen Bahnhofsquartiers richtig lesen, wird der Hauptverkehrsfluss aus den östlichen Gebieten, von der Helmstedter Straße kommend über die Schillstraße in Richtung Kennedyplatz in Zukunft noch stärker über die Ottmerstraße geleitet werden. Schon jetzt, verursacht durch die Baustelle vor dem Hauptbahnhof, leiden wir unter einem fast unerträglich hohen Verkehrsaufkommen auf unserer Straße. Seit längerer Zeit beobachten wir, wie sich der Verkehr durch die kleinen Nebenstraßen unseres Wohnviertels drängt. Besonders aber ist die Ottmerstraße betroffen, wo sich nicht nur zu Stoßzeiten der Verkehr vor den Ampelanlagen bis fast zur Kleinen Campestraße zurückstaut, was für</p>	<p>Der Wilhelminische Ring wird nicht zurückgebaut. Seine verkehrliche Leistungsfähigkeit bleibt erhalten.</p> <p>Eine Herabstufung der Ottmerstraße ist aus verkehrlichen Gründen nicht möglich. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Braunschweig stuft die Straße als Teil des Hauptverbindungsnetzes ein. An dieser Einstufung hält der Bebauungsplan fest.</p> <p>Eine mögliche Temporeduzierung könnte im Rahmen der Lärmaktions- oder Luftreinhalteplanung vorgesehen werden. Sie kann durch den Bebauungsplan nicht geregelt werden.</p>

<p>uns Anwohner eine hohe Lärm- und Feinstaubbelastung mit sich bringt, sowie eine Gefährdung unserer schulpflichtigen Kinder.</p> <p>Unsere Eingabe/Bitte wäre es daher, diese Straße nicht als Hauptdurchgangsstraße auszuweisen, sondern sie vielmehr durch eine Anlieger-, oder zumindest durch eine Tempo-30-Regelung (wie vielerorts in Braunschweig bereits geschehen, z.B. am Mittelweg oder der Stobenstraße) wenigstens teilweise zu beruhigen.</p>	
<p>Auch gilt unsere Sorge dem alten Baumbestand in Viewegs Garten, welches Gebiet seinerzeit für die fehlgeplante Kurt-Schumacher-Straße mehr als 1/3 seines Bestandes opfern musste, in besonderem Maße, wenn an der Schnittstelle Kurt-Schumacher-Straße / Ecke Ottmerstraße ein größeres Gebäude (oder sind es sogar 5?) entstehen sollte.</p>	<p>Für die Umsetzung des Gebäudes sind Baumfällungen erforderlich. Sie werden aber durch Neupflanzungen kompensiert.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 17 (35045) Schreiben vom 27.10.2025 VCD Braunschweig</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Das aktualisierte Mobilitäts- und Parkraumkonzept für das Bahnhofsquartier Braunschweig stellt in vielen Bereichen eine sinnvolle Weiterentwicklung dar. Besonders positiv hervorzuheben sind die Einführung von Mobilitätsbausteinen wie stationsbasiertem Carsharing, der geplante Ausbau barrierefreier Fußwegverbindungen sowie die angestrebte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch neue Stellplatzregelungen. Es greift zentrale Leitlinien einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung auf. Als VCD Braunschweig begrüßen wir insbesondere die Zielsetzung, ein urbanes und autoarmes Quartier zu schaffen, das eine attraktive Verbindung für den Fußverkehr zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt herstellt. Dies ist ein wichtiges Signal für eine Mobilitätswende hin zu mehr Lebensqualität und Klimaschutz.</p> <p>Positive Aspekte aus Sicht des VCD</p> <p>Klare Leitplanken für nachhaltige Mobilität</p> <p>Die Einführung von 12 Leitplanken bildet ein solides Fundament für eine integrierte Planung. Sie schaffen Orientierung und sichern Qualität ein guter Ansatz, der sich in der weiteren Planung wiederfinden sollte.</p> <p>Stärkung des Umweltverbunds</p> <p>Das Konzept berücksichtigt alle zentralen Verkehrsträger des Umweltverbunds Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, stationsgebundenes Carsharing.</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung zum Konzept wird zur Kenntnis genommen. Die Argumente stützen die Planung. Ein Überarbeitungsbedarf für den Entwurf des Bebauungsplans resultiert hieraus nicht.</p>

<p>Diese Intermodalität ist notwendig, um echten Handlungsspielraum zu schaffen.</p> <p>Straßenraumgestaltung mit Potenzial Die geplante Neuverteilung von Verkehrsflächen eröffnet die Chance, Kfz-Dominanz abzubauen, etwa durch Maßnahmen wie den Rückbau von Fahrspuren, die Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche oder die Ausweisung neuer Fußgängerzonen. Der öffentliche Raum kann so neu definiert werden hin zu mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit.</p> <p>Evaluation und Nachsteuerung Dass das Konzept Mechanismen zur Überprüfung der Maßnahmen vorsieht, ist aus Sicht des VCD ausdrücklich zu begrüßen. Verkehrspolitik muss lernfähig sein insbesondere bei neuen Quartiersansätzen.</p>	
<p>Kritikpunkte und offene Fragen Kfz-Parken noch zu präsent</p> <p>Der Themenkomplex Parken wird mit neun Unterkapiteln sehr ausführlich behandelt. Die Frage drängt sich auf, ob hier nicht noch zu stark von einem autozentrierten Leitbild ausgegangen wird gerade im Widerspruch zum erklärten Ziel eines autoarmen Quartiers.</p>	<p>Die Versorgung mit Stellplätzen auf privaten Grundstücksflächen und mit öffentlichem Parkraum ist ein zentrales verkehrs- und umweltplanerischen Thema mit vielfältigen Auswirkungen auf das geplante Quartier. Eine intensive Betrachtung war daher geboten.</p> <p>Die intensive Betrachtung steht nicht im Widerspruch zum Ziel eines autoarmen Quartiers, sondern ist Voraussetzung dafür.</p>
<p>Emissionsfreie Lieferlogistik nicht mitgedacht Ein zentrales Thema wurde bislang nicht berücksichtigt: die emissionsfreie und nachhaltige Lieferlogistik. Gerade im Bahnhofsquartier bietet sich die Chance, ein zukunftsweisendes Logistikkonzept von Anfang an mitzudenken. Durch zentrale, anbieterübergreifende Depot- oder Quartierszentren können die großen Warenströme gebündelt und anschließend mit feinemobilen Fahrzeugen wie Lastenrädern oder E-Cargobikes emissionsfrei auf der letzten Meile verteilt werden. Ergänzend sollten Paketstationen und Abholboxen integriert werden, um den Lieferverkehr weiter zu minimieren.</p> <p>Darüber hinaus ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Schienenknotenpunkt auch über eine emissionsfreie Lieferung und Entsorgung von Gütern und Waren aller Art über das vorhandene Gleissystem nachzudenken. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind ideal, um Güterverkehre bereits auf der Schiene zu bündeln und lokal emissionsfrei weiterzuverteilen beispielsweise durch Mikrodepots mit direktem Gleisanschluss oder innovative Konzepte wie Cargo-Trams.</p> <p>Dies reduziert nicht nur Lieferverkehre und Emissionen im neuen Quartier, sondern erhöht auch die Aufenthaltsqualität im Quartier und dient als Blaupause für die gesamte Stadt. Ergänzend sollten Paketstationen und Abholboxen integriert</p>	<p>Fragen der Lieferlogistik haben für das Bebauungsplanverfahren keine Relevanz. Die für die Anlieferung benötigten Haltemöglichkeiten sollen im öffentlichen Straßenraum verortet werden. Depots können grundsätzlich in den Baugebieten eingerichtet werden.</p>

<p>werden, um den Lieferverkehr weiter zu minimieren.</p>	
<p>Verpflichtender Stellplatzschlüssel widerspricht Verkehrswende</p> <p>Zwar ist der vorgeschlagene Schlüssel von 0,3 Stellplätzen je Wohneinheit ambitioniert, dennoch bleibt es eine Verpflichtung auch für private Investoren. Das bedeutet: Stellplätze müssen gebaut werden, selbst dort, wo kein Bedarf besteht. Das ist nicht mehr zeitgemäß insbesondere in unmittelbarer Bahnhofsnähe mit exzellenter ÖPNV-Anbindung. Der Stellplatzschlüssel sollte für das Quartier gestrichen werden.</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt keinen Stellplatzschlüssel fest. Unter Teil A/ V „Stellplätze und Garagen“ ist lediglich festgesetzt, dass oberirdische Stellplätze für Kfz und Garagen für Kfz nur im Gewerbegebiet 1 (Baublock XV) zulässig sind.</p> <p>Ansonsten richtet sich die verbindlich mindestens herzustellende Anzahl an Stellplätzen nach §§ 47 und 49 Abs. 2 Satz 2 NBauO. Dabei ist anzumerken, dass es mit der Novellierung der NBauO für Wohnungen keine Stellplatzpflicht mehr gibt.</p>
<p>Tempo 30/20 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität</p> <p>Das gesamte Quartier weist eine sehr hohe Dichte an Fußgängerinnen, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzerinnen auf. Es ist der größte Umsteigepunkt der Stadt mit täglich tausenden Menschen auf engem Raum. Für die Verkehrssicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität ist es dringend erforderlich, das gesamte Gebiet durchgängig zu beruhigen und deutlich zu entschleunigen. Der VCD fordert, hier mindestens Tempo 30 anzuordnen besser noch Tempo 20. Die aktuelle Novelle der StVO schafft dafür die rechtlichen Voraussetzungen. Die Maßnahme wäre ein konsequenter Schritt zur Umsetzung des Leitbilds einer menschenfreundlichen, nachhaltigen Stadt.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden, sondern sind Gegenstand verkehrsbehördlicher Anordnungen.</p> <p>Nach den im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung angestellten Überlegungen ist es geplant, für die Planstraßen, die Campestraße und die Viewegstraße Tempo 30 anzuordnen. Für die Ottmerstraße, die Kurt-Schumacher-Straße und den Ring soll aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs (bei der Kurt-Schumacher-Straße insbesondere des Linienbusverkehrs) keine Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen.</p>
<p>Verkehrsvermeidung nicht ausreichend berücksichtigt</p> <p>Neben der Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel muss auch die Vermeidung von Verkehr Ziel der Planung sein z.B. durch kurze Wege (siehe Planungsansatz der "15-Minuten-Stadt"), funktionale Mischung und digitale Alternativen. Diese Perspektive fehlt weitgehend, bzw. wurde nicht direkt thematisiert.</p>	<p>Eine enge Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, sozialer Infrastruktur und Erholung ist ein zentrales Ziel des Bebauungsplans. Durch Festsetzung von urbanen Gebieten, in denen eine Vielzahl von Nutzungen zulässig ist, wird dieses Ziel planungsrechtlich umgesetzt. Zur wohnortnahen Versorgung sind zwei neue Kindertagesstätten und neue Parkanlagen geplant.</p> <p>Die Nutzungsmischung kann für die städtischen Grundstücke über nachgeschaltete Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) gesteuert werden.</p>
<p>Carsharing</p> <p>Das Konzept nennt stationsgebundenes Carsharing, bleibt aber unkonkret. Weder Betreiberstruktur noch Zielquoten sind definiert. So besteht die Gefahr, dass es als Feigenblatt fungiert, ohne echten Einfluss auf den Modal Split.</p>	<p>Die konkrete Planung eines stationsgebundenen Carsharings ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern wird auf nachgelagerten Planungsebenen näher betrachtet. Die notwendigen Flächen sollen in Quartiersstraßen verortet werden.</p>
<p>Feinmobilität wird bislang ignoriert</p> <p>Ein weiterer, bislang nicht berücksichtigter Aspekt ist das Thema Feinmobilität gerade am Standort des Bahnhofsquartiers mit seiner flachen Topografie, der hohen Dichte an Umsteigepunkten, touristischen Zielen und Dienstleistungen ist diese Form der Mobilität besonders relevant. Gemeint sind all jene Mobilitätsformen, die zwischen dem klassischen Zufußgehen und dem Auto lie-</p>	<p>Die Feinmobilität wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans im Rahmen des Mobilitäts- und Parkraumkonzepts berücksichtigt. So sind z. B. große Abstellanlagen für Fahrräder geplant. Sie bieten auch Raum für das Abstellen von Lastenrädern, E-Scootern etc.</p>

<p>gen: Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter, Rollatoren, Handwagen, Skateboards, E-Rollstühle oder kompakte Leichtfahrzeuge. Gerade im Umfeld des Hauptbahnhofs, wo Menschen täglich kurze Wege zurücklegen, bietet die Feinmobilität enormes Potenzial, bleibt im Konzept jedoch unberücksichtigt.</p>	
<p>Forderungen des VCD Braunschweig: 1. Stellplatzverpflichtung vollständig aufheben Im Bahnhofsquartier ist auf eine verpflichtende Stellplatzquote für den motorisierten Individualverkehr vollständig zu verzichten. Wer Stellplätze errichten möchte, kann dies freiwillig tun. Niemand soll mehr dazu gezwungen werden.</p>	<p>Die herzustellende Anzahl an Stellplätzen richtet sich nach §§ 47 und 49 Abs. 2 Satz 2 NBauO. Dabei ist anzumerken, dass es für Wohnungen keine Stellplatzpflicht gibt. Da der genaue Bedarf und die räumliche Verteilung von Stellplätzen zum aktuellen Planungsstand nicht bekannt sind, trifft der Bebauungsplan keine davon abweichende Regelung.</p>
<p>2. Durchgängige Verkehrsberuhigung: Tempo 30 oder besser Tempo 20 im gesamten Quartier. Aufgrund der hohen Dichte an Fuß- und Radverkehr sowie der zentralen Lage am größten ÖPNV-Knotenpunkt der Stadt ist eine durchgängige Verkehrsberuhigung im gesamten Quartier notwendig. Der VCD fordert mindestens Tempo 30 besser noch Tempo 20 zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Die neue StVO-Novelle ermöglicht diese Maßnahme ausdrücklich. Eine konsequente Umsetzung trägt zur Reduktion von Unfallrisiken, zur Förderung aktiver Mobilität und zur Schaffung eines lebenswerten öffentlichen Raums bei.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden, sondern sind Gegenstand verkehrsbehördlicher Anordnungen. Nach den im Rahmen der schaltechnischen Untersuchung angestellten Überlegungen ist es geplant, für die Planstraßen, die Campestraße und die Viewegstraße Tempo 30 anzuordnen. Für die Ottmerstraße, die Kurt-Schumacher-Straße und den Ring soll aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs (bei der Kurt-Schumacher-Straße insbesondere des Linienbusverkehrs) keine Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen.</p>
<p>3. 15-Minuten-Stadt als Leitbild umsetzen: Das Bahnhofsquartier bietet ideale Voraussetzungen zur Verkehrsvermeidung, um den modernen Planungsansatz der "15-Minuten-Stadt" konsequent umzusetzen. Alle für das tägliche Leben notwendigen Funktionen wie Einkaufen, Bildung, Gesundheit, Freizeit, Nahversorgung und Mobilität sollen innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Dieser Ansatz reduziert Wege, fördert die Nahmobilität und stärkt den sozialen Zusammenhalt im Quartier.</p>	<p>Eine enge Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, sozialer Infrastruktur und Erholung ist ein zentrales Ziel des Bebauungsplans. Durch Festsetzung von urbanen Gebieten, in denen eine Vielzahl von Nutzungen zulässig ist, wird dieses Ziel planungsrechtlich umgesetzt. Zur wohnortnahen Versorgung sind zwei neue Kindertagesstätten und neue Parkanlagen geplant. Die Nutzungsmischung kann für die städtischen Grundstücke über nachgeschaltete Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) gesteuert werden.</p>
<p>4. Feinmobilität sichtbar und fördernd integrieren Das Thema Feinmobilität ist konzeptionell und räumlich zu verankern: mit durchgängigen, barrierefreien Wegen, Abstellanlagen, Mobilitätsstationen und passenden Sharing-Angeboten. Auch soziale Feinmobilität (z.B. Rollatoren, E-Rollstühle) ist zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Feinmobilität wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans im Rahmen des Mobilitäts- und Parkraumkonzepts berücksichtigt. So sind z. B. große Abstellanlagen für Fahrräder geplant. Sie bieten auch Raum für das Abstellen von Lastenrädern, E-Scootern etc. Die Frage wird im Rahmen der weiteren Planung für die Gebäude und den Straßenraum näher betrachtet.</p>
<p>5. Verkehrsflächen neu aufteilen Vorrang für Umweltverbund Der Straßenraum muss konsequent an Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV angepasst werden Vorrangzonen, sichere Querungen, ruhige Zonen und Aufenthaltsqualität inklusive.</p>	<p>Ein Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) ist Ziel der Planung. Dies spiegelt sich in der Dimensionierung und geplanten Einteilung der Verkehrsflächen wider.</p>

<p>6. Verkehrsvermeidung als zentrales Ziel verankern</p> <p>Durch kurze Wege, Mischnutzung und digitale Alternativen kann Verkehr reduziert werden. Diese Perspektive gehört verbindlich in Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag.</p>	<p>Eine enge Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, sozialer Infrastruktur und Erholung ist ein zentrales Ziel des Bebauungsplans. Durch Festsetzung von urbanen Gebieten, in denen eine Vielzahl von Nutzungen zulässig ist, wird dieses Ziel planungsrechtlich umgesetzt. Zur wohnortnahen Versorgung sind zwei neue Kindertagesstätten und neue Parkanlagen geplant. Die Nutzungsmischung kann für die städtischen Grundstücke über nachgeschaltete Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) gesteuert werden.</p>
<p>7. Emissionsfreie Lieferlogistik von Anfang an mitdenken</p> <p>Große Warenströme sollten in anbieterübergreifenden Depots oder Quartierszentren gebündelt und anschließend per Lastenrad, E-Cargobike oder anderen feinkomplexen Lösungen emissionsfrei verteilt werden. Zusätzlich ist eine Anbindung an das bestehende Gleissystem zur Versorgung und Entsorgung per Bahn zu prüfen.</p>	<p>Fragen der Lieferlogistik haben für das Bebauungsplanverfahren keine Relevanz. Die für die Anlieferung benötigten Haltemöglichkeiten sollen im öffentlichen Straßenland verortet werden. Depots können grundsätzlich in den Baugebieten eingerichtet werden.</p>
<p>8. Carsharing verbindlich verankern</p> <p>Ohne verbindliche Quoten bleibt Carsharing marginal. Aus Sicht des VCD wäre eine Quote von mindestens einem Carsharing-Fahrzeug pro 25 Wohneinheiten angemessen. Vorbildlich ist hier das Modellquartier Vauban in Freiburg, wo durch vertraglich gesichertes Carsharing eine massive Reduktion des privaten Pkw-Bestands erzielt wurde. Die Stadt muss hier klare Regelungen treffen, z.B. durch Flächensicherung, Einbindung in Bebauungspläne oder Ausschreibung gemeinschaftlicher Betreiber*innen.</p>	<p>Die Frage, ob und wie verbindliche Regelungen für das Vorhalten von Carsharing-Fahrzeugen getroffen werden sollen, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und können ggf. in nachgeschalteten Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) bei Bedarf geregelt werden.</p>
<p>9. Mobilitätsstationen in Wohngebäuden nach dem Vorbild der GWG München</p> <p>Zusätzlich sollten ein oder zwei Mobilitätsstationen direkt in/an zentrale Wohngebäude integriert werden nach dem Vorbild der GWG München. Diese Stationen bieten Raum für Lastenräder, Carsharing-Fahrzeuge, Leih-Trolleys, Leihgeräte, Paketstationen und Fahrradserviceeinrichtungen. Sie fördern eine nachhaltige Alltagsmobilität direkt am Wohnort und erhöhen die Attraktivität autofreier Wohnformen. Weitere Informationen bietet das sehr erfolgreich umgesetzte Projekt in München unter: https://www.muenchner-wohnen.de/.pdf</p>	<p>Die Frage, ob, wo und wie Mobilitätsstationen eingerichtet werden sollen, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und können ggf. in nachgeschalteten Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) bei Bedarf geregelt werden.</p>
<p>10. GEIG-konforme Ladeinfrastruktur bei Stellplätzen sicherstellen</p> <p>Bei der Errichtung von Stellplätzen ist sicherzustellen, dass diese vollumfänglich den Anforderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) entsprechen. Das bedeutet: Jeder Stellplatz muss vollständig für Ladeinfrastruktur ausgebaut oder vorbereitet sein, sodass eine Nachrüstung jederzeit unkompliziert möglich</p>	<p>Es handelt sich um eine eigenständige gesetzliche Regelung. Der Bebauungsplan steht der Beachtung nicht entgegen. Eine weitere Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich.</p>

<p>ist. Damit wird eine zukunftsichere Ausgestaltung gewährleistet und der Wandel zur emissionsfreien Mobilität konsequent unterstützt.</p>	
<p>11. Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteur*innen sichern Ein "Quartiersforum Mobilität" mit Stadt, Entwicklerinnen, Verkehrsverbänden und Anwohnerinnen kann die Umsetzung begleiten und legitimieren.</p>	<p>Bei dem Bebauungsplan handelt es sich um ein bodenrechtliches Instrument. Fragen der gemeinschaftlichen Entwicklung bestimmter Themen sind nicht Regelungsgegenstand und können nicht festgesetzt werden.</p>
<p>Fazit Nach Abwägung aller genannten Kritikpunkte und Forderungen zeigt sich: Das Mobilitätskonzept enthält viele starke Elemente für eine Verkehrswende auf Quartiersebene. Doch um zukunftsfähig zu sein, braucht es mehr Mut in vier entscheidenden Bereichen: Der Stellplatzschlüssel muss vollständig entfallen, Feinmobilität muss konsequent mitgedacht werden, das gesamte Quartier muss deutlich entschleunigt und durchgängig verkehrsberuhigt gestaltet werden mindestens mit Tempo 30, idealerweise mit Tempo 20, und die 15-Minuten-Stadt muss als verbindliches Leitbild der Quartiersentwicklung verankert werden. Der VCD Braunschweig fordert die Stadt auf, diese Punkte verbindlich in die weitere Planung aufzunehmen. Nur so wird das Bahnhofsquartier zu einem echten Modell für eine lebenswerte, klimagerechte Stadtmobilität im 21. Jahrhundert. Anlagen Stellungnahme zum Mobilitätskonzept Bahnhofsquartier.pdf (bb_35045_stellungnahme_zum_mobilitaetskonzept_bahnhofsquartier.pdf)</p>	<p>Das Fazit wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung im Einzelnen s. o.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 18 (35056) Schreiben vom 27.10.2025 BUND</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2024 über die Wiederherstellung der Natur und zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/869 trat am 18. August 2024 in Kraft. Sie setzt zeitlich gestaffelte qualitative und quantitative Ziele für die Wiederherstellung von Ökosystemen und zur Bekämpfung des Biodiversitätsverlusts, sie nennt auch Gründe und Maßnahmen. Für stadttypische Ökosysteme werden insbesondere Wiederherstellung und Vergrößerung und Entwicklung städtischer Grünflächen, Nettoerhalt (Bezugsgröße: Istzustand 2024) und Vergrößerung der Baumüberschirmung, Begrünung von Dächern und Au-</p>	<p>Die EU-Wiederherstellungsverordnung ist bekannt. Obwohl hier grundsätzlich eine Vorwirkung gegeben ist, kann ein Vollzug auf kommunaler Ebene erst erfolgen, wenn der Bund und/oder das Land Verfahrensregeln zum Vollzug erlässt. Vorgaben für die Aufstellung des Bebauungsplans lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt aus der Verordnung nicht ableiten.</p>

<p>ßenwänden und die daraus resultierenden Verbesserungen für Wasserhaushalt, Biodiversität und Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel angeführt. Auch die Beendigung bzw. Sanierung von Lichtverschmutzung wird angeführt.</p>	
<p>Dies vorausgesetzt nimmt die BUND Kreisgruppe Braunschweig wie folgt zur oben genannten Planung Stellung.</p> <p>Die Stellungnahme wird aufgrund von § 10 f Satz 2 der "Satzung für den Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V. (Teil A)" auch im Namen des BUND Landesverbands Niedersachsen e.V. abgegeben.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>III. Überbaubare Grundstücksflächen:</p> <p>Zu 1. Eine Überschreitung von 12 m auf 16 m Breite in der Blockinnenseite soll ausnahmsweise zulässig sein. Wozu soll diese Überschreitung dienen? Um die Neuversiegelung zu begrenzen und weitere Versickerungsbereiche zu ermöglichen, s. auch unten, sollten die Baugrenzen strikt eingehalten werden.</p>	<p>Der als Grundlage des Bebauungsplans dienende Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs für das Umfeld des Hauptbahnhofs sieht im Baublock V die Errichtung von mehreren, bis zu 12 m tiefen Gebäudevorsprüngen zur Gliederung des Innenhofs vor (vgl. Nutzungsbeispiel). Der Innenhof ist so groß, dass diese Gebäudevorsprünge mit den sonstigen Anforderungen an den Innenhof (freiraumbezogene Erholung, Regenwasserversickerung, Lebensraum für Pflanzen und Tiere) vereinbar sind.</p>
<p>VI. Grünordnung</p> <p>2. Öffentliche Flächen:</p> <p>Zu 2.1: Überall, wo es irgend möglich ist, sollten aufgrund des höheren Schattenwurfs großkronige Bäume vorgesehen werden. Im Braunschweiger Straßensbild sind an vielen Stellen alte, großkronige Bäume vorhanden. Aufgrund ihrer Höhe stören sie den Verkehr nicht. Neu gepflanzte Bäume sollten so entwickelt werden, dass sie diesen Anspruch erfüllen.</p>	<p>Die Neupflanzungen auf öffentlichen Flächen sollen so weit wie möglich mit großkronigen Bäumen erfolgen. Nur bei beengten Platzverhältnissen (z. B. geringe Straßenbreite, Nähe zu Oberleitungen der Straßenbahn) muss ggf. auf kleinkronige Bäume zurückgegriffen werden. Bei den privaten Flächen soll im Rahmen der Erstellung der qualifizierten Freiflächenpläne (Hinweis C.6) auf die Pflanzung von großkronigen Bäumen hingewirkt werden.</p>
<p>5. Fassadenbegrünung:</p> <p>Zu 5.1: Während in den alten textlichen Fassungen 30 % Fassadenbegrünung auf der Straßenseite und 60 % auf der straßenabgewandten Seite vorgesehen waren, wurden die Werte in der aktuellen Fassung auf 10 % bzw. 20 % reduziert! Aufgrund der Klimabelastung des Bereichs ist diese Reduktion nicht akzeptabel. Ein hoher Prozentsatz für die Begrünung schließt Glasfronten für die Gebäude aus, auch dies ist als Beitrag für die Klimaanpassung und aus energetischen Gründen wichtig.</p>	<p>Die Festsetzungen zur Fassadenbegrünung wurden gegenüber der Beteiligung gem. § 4(2) BauGB dahingehend geändert, dass sich in der früheren Fassung die Fassadenbegrünung auf die <i>geschlossenen</i> Außenwandflächen bezogen hat. Das bedeutet, dass die numerische Zahl sich in der aktuellen Fassung zwar reduziert hat, dass aber jetzt von der gesamten Fassade die Rede ist. Dadurch ergibt sich eine sinnvolle und nachvollziehbare Ermittlung des Anteils der Fassadenbegrünung, der sich aufgrund der geänderten Bezugsgröße sogar erhöhen dürfte. Glasfronten sind entsprechende der Örtlichen Bauvorschrift, wenn überhaupt nur sehr eingeschränkt möglich (vgl. textliche Festsetzungen Teil B/ III „Fassaden der Hauptbaukörper“/ 2. „Materialität“).</p>
<p>IX Erneuerbare Energien</p> <p>Da in dem neuen Stadtbereich mit hohen Temperaturen zu rechnen ist, ist davon auszugehen, dass in vielen Gebäuden Klimaanlagen installiert werden, d.h. es besteht auch im Sommer ein hoher Energiebedarf. Es sollte eingeplant werden,</p>	<p>Die genannten Aspekte sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der Bebauungsplan steht einem solchen Vorschlag aber auch</p>

<p>die im Sommer überschüssige Wärme zu speichern (Wärmereservoir), damit diese Wärme einen Beitrag für das Heizen im Winter liefern kann.</p>	<p>nicht entgegen. Da es für das Plangebiet ein eigenes Energiekonzept gibt, fließen diese Anregungen ggf. in die spätere Umsetzung ein.</p>
<p>Örtliche Bauvorschrift: II Dächer der Hauptbaukörper Zu 2: Es wird festgelegt, dass Dachüberstände max. 20 cm tief sein dürfen. Unklar ist, warum. Dachüberstände sorgen für Schatten, in diesem Fall für das obere Stockwerk, und sind sinnvoll für die Klimaanpassung.</p>	<p>Die Vorgaben der Örtlichen Bauvorschrift folgt den Regelungen des Gestaltungshandbuchs für das Bahnhofsquartier. Ziel ist, trotz der Ablesbarkeit einzelner Gebäude einen gestalterischen Zusammenhang herzustellen. Hierbei wurde eine moderne Interpretation der gründerzeitlichen Bebauung in Braunschweig zugrunde gelegt.</p>
<p>VII. Fahrradabstellanlagen: Zu 1: Angesichts der beabsichtigten Förderung des Fahrradverkehrs ist die Zahl der vorgeschriebenen Abstellplätze viel zu gering.</p>	<p>Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die Festsetzung fußt auf dem Parkraumkonzept Radverkehr des Mobilitäts- und Parkraumkonzepts. Es sieht eine über den Anforderungen des § 48 NBauO hinausgehende Ausstattung mit Fahrradabstellplätzen vor.</p>
<p>C. Hinweise Zu 2. Entwässerung: Hier wird deutlich von den Festsetzungen in den älteren Versionen der textlichen Festlegungen abgewichen: Auch das Niederschlagswasser in den urbanen Gebieten sollte weiterhin versickert oder, noch besser, genutzt werden (nicht nur das Niederschlagswasser von den Grünanlagen und Verkehrsflächen). Das Prinzip Schwammstadt sollte auch im Bahnhofsumfeld umgesetzt werden, insbesondere weil das Gebiet am Hauptbahnhof bereits von Überschwemmungen bei Starkregen betroffen war. Eine Abweichung von dem hohen Anspruch ist nicht akzeptabel. Entsprechend sind Überschreitungen von Baugrenzen, u.a. auch für Tiefgaragen kritisch zu sehen. Wenn die zur Verfügung stehenden Flächen in der derzeitigen Planung, s. Begründung mit Umweltbericht, nicht ausreichen, um das Niederschlagswasser komplett aufzunehmen, muss umgeplant werden.</p>	<p>Das Ziel wurde nicht aufgeben. Statt eines (unverbindlichen) Hinweises wird örtlichen Verdunstung, Versickerung und ggf. temporärer Rückhaltung des Regenwassers auf den Baugrundstücken nun (rechtsverbindlich) festgesetzt (TF X.3). Die baulichen Anlagen sind daher grundsätzlich so zu errichten, dass eine vollständige Verdunstung und Versickerung erfolgen kann. Bei einer Unterbauung von Höfen durch Tiefgaragen können die notwendigen Anlagen (bei ausreichendem Grundwasserflurabstand) auch unter der Garage errichtet werden.</p>
<p>Das Eckgebäude im Süden von Viewegs Garten sollte in der Planung gestrichen werden und stattdessen ein Regenwasserrückhaltebecken als Teich gestaltet werden (offene Wasserflächen fehlen in diesem Stadtbereich). Das Problem der Aufheizung und der Verringerung des Luftstroms vom Park zum Bahnhofvorplatz, das auch im klimaökologischen Gutachten dargestellt wird, könnte damit aufgehoben werden. Zusätzlich zum Kühleffekt könnte auch für Reisende ein attraktiver Aufenthaltsort geschaffen werden.</p>	<p>Auf die im Baublock IX vorgesehene Bebauung soll nicht verzichtet werden. Sie ist zur Fassung des Straßenraums und zur Ausbildung wichtiger Raumkanten erforderlich. Durch die Eckbebauungen wird der Park gegenüber dem Straßenraum klarer gefasst und teilweise vom Verkehrslärm abgeschirmt. Damit gewinnt der Park insgesamt an Aufenthaltsqualität. Die entfallenden Grünflächen werden durch neue Grünflächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes kompensiert. Die klimaökologische Situation auf den an den geplanten Baublock angrenzenden Flächen (Kaltluftvolumenstrom in der Nacht) wird durch die geplanten Gebäude nicht signifikant verschlechtert. Der Empfehlung des klimaökologischen Gutachtens wurde dahingehend gefolgt, dass In den zeichnerischen Festsetzungen für den Baublock IX bzw. das MU 8 zum Bahnhofsvorplatz hin, ein</p>

	<p>zweigeschossiges Luftgeschoss festgesetzt wird. Diese konisch zulaufende Öffnung ist nach Süden rund 14 m breit und mind. 6 m hoch und ermöglicht auch zukünftig den gewünschten Kühleffekt.</p>
<p>Weitere Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Abflachung von Böschungsbereichen sollte nur in dem Maße erfolgen wie sie für die Anlage von Zuwegungen in den Park, die für alle Personengruppen geeignet sind, erforderlich ist, ansonsten sollten Böschungen erhalten bleiben - mal als Biotopstruktur und an anderer Stelle als "Erlebnisfläche" für Kinder. 	<p>Detailfragen zum Umgang mit den Höhenunterschieden zwischen Viewegs Garten und Kurt-Schumacher-Straße sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern werden im Rahmen der weiteren Objektplanung geklärt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Jugendspielflächen sollten nicht versiegelt werden. 	<p>Detailfragen zum Versiegelungsgrad der geplanten Jugendspielflächen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern werden im Rahmen der weiteren Objektplanung geklärt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Klimaschonende Baumaterialien sollten vorgeschrieben werden. 	<p>Die Verwendung bestimmter Baumaterialien aus Gründen des Klimaschutzes soll im Bebauungsplan nicht geregelt werden, da die Planungen nicht so weit konkretisiert wurden, dass eine Regelung im Bebauungsplan möglich wäre.</p> <p>Bei Bedarf können in nachgeschalteten Verfahren (z.B. Konzeptvergaben) entsprechende Regelungen aufgenommen werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Es fehlen Festsetzungen für die Beleuchtung. Selbst wenn die Stadt Braunschweig für die Verkehrsflächen weniger insektenschädliche Beleuchtung einsetzt, sollte das auch für Hauseingänge etc. auf den Bauflächen umgesetzt werden. 	<p>Regelungen zur Art der Beleuchtung sollen nicht getroffen werden. Die faunistische Situation im Plangebiet und seiner Umgebung ist nicht so sensibel, dass derartige Vorgaben für die privaten Grundstückseigentümer erforderlich wären.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 19 (35061) Schreiben vom 28.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Während ich noch am Überlegen war, meine Anmerkung zu formulieren, kamen mir ein Leserbrief und die Meinung von xx zu Gesicht, sodass ich mir keine Gedanken mehr machen muss, mein Unverständnis über die Ideen der Stadtplanung noch auf den Weg zu bringen. Ich vermisse kostengünstige und pragmatische Lösungen, angesichts knapper Haushaltsmittel und klimatischen Bedingungen.</p> <p>[Der Zeitungsartikel von xx fordert, den Baumbestand auf den Mittelinseln des Wilhelminischen Rings zu erhalten, die Eckebereich von Viewegs Garten nicht zu bebauen und den Bahnhofsvorplatz stärker zu begrünen.</p>	<p>Hier bestehen die klassischen Zielkonflikte der Bauleitplanung. Unter Klimaschutzaspekten muss mehr als das Mikroklima betrachtet werden. Auch der Verzicht auf Versiegelung anderer Flächen, eine nachhaltige Mobilität und vieles mehr muss abgewogen werden. Als Ergebnis dieser Abwägung ist die geplante Bebauung an diesem Standort gut und richtig. Die heutigen Planungen befinden sich immer im Spannungsfeld zwischen einer künftigen Bebauung im Bestand und der Planung auf der „grünen Wiese“. Dies wird in der vorliegenden Planung durch eine Vielzahl neuer öffentlicher Grünflächen getan. Beim Bauen im</p>

<p>Der Leserbrief fordert, zu Lasten der geplanten Neubebauung die Viewegs Garten zu erweitern.] Anlagen IMG_4500 (35061_img_4500.jpg) IMG_4553 (35061_img_4553.jpg)</p>	<p>Bestand sind Kompromisse zwischen den Anforderungen an ein gesundes Mikroklima und den Anforderungen an eine kompakte innerstädtische Bebauung zu finden. Angesichts der Lage und Erschließung der Flächen würde eine aufgelockerte Bebauung auch Umweltschutzziele (Vorrang der Innenentwicklung, Verkehrsvermeidung) widersprechen Der Anteil an Klimaschutzmaßnahmen in der vorliegenden Planung ist hoch, im öffentlichen Raum wird eine Vielzahl neuer Bäume geplant.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 20 (35060) Schreiben vom 28.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Pläne sind gut, wo sie tatsächlich, wie vorgegeben, versiegelten (Straßen)Raum entsiegeln oder mit Wohnhäusern überbauen. Sie sind abzulehnen, wo sie nicht-versiegelte Flächen neu versiegeln und überbauen. Insbesondere sind die großen alten Bäume auf der pocketparkgroßen Mittelinselfläche zwischen Hauptbahnhof und Volksbank dringend zu erhalten. Alte Bäume sind in ihrem ökologischen Nutzen und kulturellen Wert unersetzlich, Nachpflanzungen anderswo sind teuer, gedeihen oft nicht und nützen dem bereits aufgeheizten Mikroklima vorm Hauptbahnhof nichts. Dasselbe gilt für die Eingriffe (Baumfällen und Bebauen) in Viewegs Garten. Dessen geplante geringfügige Erweiterung hat angesichts des schmalen ringsum führenden, keine neue Fläche bildenden Streifens und der erst noch anzupflanzenden Jungbäume weniger ökologischen Wert als die vorhandenen Bäume. Statt dort neu zu bauen, sollte der Bahnhofsvorplatz komplett entsiegelt und begrünt werden. Nur so sind Mikroklima, Lüftungsschneisen und Versickerung zu gewährleisten. Zusätzliche Bebauung auf einer hochwassergefährdeten, nämlich schon mal komplett überlaufenen Fläche sind widersinnig, daran ändern auch künstliche Zisternen und Drainagen nichts. Die Argumentation der Verwaltung ist durchgehend widersprüchlich: Hier wird einem Quartier die grüne Lunge genommen, anderswo werden Pocketparks angelegt. Hier wird eine wichtige Luftzufuhr- und Grünschneise für die gesamte Innenstadt durchtrennt. Anlagen 35060_stellungnahme_bahnhofsviertel.docx</p>	<p>Hier bestehen die klassischen Zielkonflikte der Bauleitplanung. Unter Klimaschutzaspekten muss mehr als das Mikroklima betrachtet werden. Auch der Verzicht auf Versiegelung anderer Flächen, eine nachhaltige Mobilität und vieles mehr muss abgewogen werden. Als Ergebnis dieser Abwägung ist die geplante Bebauung an diesem Standort gut und richtig. Die heutigen Planungen befinden sich immer im Spannungsfeld zwischen einer künftigen Bebauung im Bestand und der Planung auf der „grünen Wiese“. Beim Bauen im Bestand sind Kompromisse zwischen den Anforderungen an ein gesundes Mikroklima und den Anforderungen an eine kompakte innerstädtische Bebauung zu finden. Dies wird in der vorliegenden Planung durch eine Vielzahl neuer öffentlicher Grünflächen getan. Der Anteil an Klimaschutzmaßnahmen in der vorliegenden Planung ist hoch, im öffentlichen Raum wird eine Vielzahl neuer Bäume geplant.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p>

	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.
<p>Stellungnahme Nr. 21 (35424) Schreiben vom 25.10.2025 Hausgemeinschaft Ottmerstraße 4</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Unterzeichnenden sind Mieter des Hauses Ottmerstraße 4. Unser Haus liegt direkt an der Grenze des Plangebiets "Umfeld Hauptbahnhof" und ist von den geplanten Maßnahmen erheblich betroffen. Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB möchten wir unsere Sichtweise, Kritik und Anregungen zur geplanten Neubebauung einbringen. Unser besonderes Interesse gilt dem Erhalt der vorhandenen Grünflächen, der Lärmsituation sowie der Wohn- und Lebensqualität, die durch die geplante Bebauung direkt beeinträchtigt wird.</p> <p>I. Zur Änderung des Flächennutzungsplans 1. Verkehrliche Auswirkungen auf die Ottmerstraße</p> <p>Wir begrüßen die Absicht der Stadt Braunschweig, das Umfeld des Hauptbahnhofs städtebaulich zu entwickeln und die Verbindung zur Innenstadt zu stärken. Allerdings führt die geplante Neuordnung des Verkehrsraums und die künftige Verkehrsführung zu deutlich höheren Verkehrsbelastungen entlang der gesamten Ottmerstraße. Dies betrifft alle dortigen Wohngebäude, insbesondere die Häuserzeile Ottmerstraße 1-7, die zusätzlich durch Schallreflexionen der geplanten Neubauten gegenüber besonders betroffen sein wird.</p> <p>Nach den vorliegenden schalltechnischen Gutachten ist für diesen Bereich ein erheblicher Anstieg der Dauerschallpegel von derzeit 63 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts auf künftig 68 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts prognostiziert. Damit werden die Grenzwerte der 24. BImSchV (59 bzw. 49 dB(A)) deutlich überschritten.</p> <p>Gemäß § 50 BImSchG sind bei der Bauleitplanung schutzbedürftige Nutzungen (hier: Wohngebäude) so zu berücksichtigen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Planung muss daher verbindliche Lärmvorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen vorsehen.</p> <p>Wir regen daher an, dass im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Ottmerstraße als besonders lärmbelasteter Wohnstandort eingestuft und in der Abwägung entsprechend berücksichtigt wird, - die Auswirkungen des steigenden Verkehrsaufkommens im gesamten Straßenverlauf differenziert dargestellt werden, 	<p>Die Hinweise werden teilweise berücksichtigt. Es wird nicht verkannt, dass durch die Planungen zukünftig voraussichtlich mehr Verkehr auf der Ottmerstraße verlaufen wird. Entsprechende Prognosen sind in die lärmtechnischen Ermittlungen eingeflossen. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Reduzierung der Lärm-Immissionswerte sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern sind Gegenstand verkehrsbehördlicher Anordnungen.</p> <p>Die schalltechnischen Gutachten enthalten Aussagen zu möglichen verkehrlichen Anordnungen. Demnach ist es geplant, für die Planstraßen, die Campestraße und die Viewegstraße Tempo 30 anzuordnen. Für die Ottmerstraße, die Kurt-Schumacher-Straße und den Ring soll aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs (bei der Kurt-Schumacher-Straße insbesondere des Linienbusverkehrs) keine Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen. Auch der Ausbau bzw. Umbau der Straße ist derzeit nicht geplant, weshalb die Umsetzung von lärmmindernden Deckschichten (Flüsterasphalt) derzeit nicht geplant ist. Die Maßnahme ist ggf. im Rahmen der Lärmaktionsplanung umzusetzen.</p> <p>Aus diesem Grund wurden auch Folgemaßnahmen diskutiert. Selbst wenn es sich bei der Ottmerstraße nicht um eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs im Sinne der 16. BImSchV handelt, werden die tatsächlichen verkehrlichen und immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen bei Umsetzung der Planung messtechnisch ermittelt, um den Anspruch von Schallschutzfenstern nach 24. BImSchV zu prüfen.</p> <p>Ferner ist jedoch anzumerken, dass die verkehrlichen Untersuchungen, die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sind, prinzipiell von einer 100%igen Verlagerung des Verkehrs auf die Ottmerstraße ausgehen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass ein Anteil des Quellverkehrs der Innenstadt auch über die Wolfenbüttler Straße abgewickelt werden wird. Im Falle von begründeten Beschwerden, wird die Situation messtechnisch überprüft.</p> <p>Zur Vermeidung bzw. Minderung der schalltechnischen Auswirkungen auf die Nachbarschaft wird die Umsetzung schallabsorbierender Fassade an der Neubebauung an der Ottmerstraße planungsrechtlich vorgeschrieben.</p> <p>Den Forderungen nach weiteren Baumpflanzungen bzw. nach dem Erhalt von Bestandsbäumen</p>

<ul style="list-style-type: none">- für die besonders exponierten Gebäude (Ottmerstraße 1-7) ein Sonderbedarf an passivem Schallschutz festgestellt wird.- die Fahrbahn mit lärmindernder Oberfläche gestaltet wird,- und eine reduzierte zulässige Geschwindigkeit (Tempo 30) im gesamten Straßenverlauf festgelegt wird. <p>Angesichts der geplanten Entwicklung kommt der Ottmerstraße künftig eine wesentlich stärkere Bedeutung als übergeordnete Verkehrsverbindung zu. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass eine vollständige Vermeidung von Durchgangsverkehr in diesem Bereich nicht realisierbar ist. Technische und bauliche Lärminderungsmaßnahmen sind daher zwingend erforderlich.</p> <p>2. Ökologische und akustische Bedeutung bestehender Baumgruppen</p> <p>Die geplante Neubebauung im nordwestlichen Eck des Vieweggartens und des Plangebiets, unmittelbar gegenüber der Häuserzeile Ottmerstraße 1-7, ist von besonderer Relevanz. An dieser Stelle sollen mehrgeschossige Baukörper mit vorgesehenen 2 bis 8 Geschossen genau dort errichtet, wo sich derzeit mehrere großkronige Bäume befinden, die eine wertvolle grüne und schallmindernde Pufferzone zwischen Ottmerstraße und Bahnhofsareal bilden. Nach den Planunterlagen betrifft dies insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">- Baumgruppe Nr. 10, 20, 30 - Silber-Ahorn (<i>Acer saccharinum</i>) Höhe: 2 × 20,14 m Stammumfang: 2 × 188 cm, 1 × 157 cm Kronendurchmesser: 2 × 22 m, 1 × 16 m- Baumgruppe Nr. 130, 140, 150 - Schwedische Mehlbeere (<i>Sorbus intermedia</i>) Höhe: je 15 m Stammumfang: 126, 157 und 110 cm Kronendurchmesser: 1 × 10 m, 2 × 12 m <p>Diese Großbäume erfüllen trotz teilweiser Schädigung eine zentrale ökologische und akustische Funktion. Sie absorbieren Straßenlärm, sorgen für Abkühlung und tragen wesentlich zur Minderung von Staubbelastung im Straßenraum bei. Mit der geplanten Neubebauung würde dieser natürliche Schutz vollständig entfallen. Zugleich entstünden neue, hohe Fassadenflächen, die erhebliche zusätzliche Schallreflexionen auf die Wohnhäuser der Ottmerstraße 1-7 verursachen.</p> <p>3. Optimierung der Neubebauung unter Berücksichtigung von Umwelt- und Wohnschutz</p> <p>Wir schlagen daher vor, die Neubebauung nicht im nordwestlichen Eck des Vieweggartens, sondern im nordöstlichen Bereich oder entlang der östlichen Parkkante vorzusehen. Diese Verlagerung würde den Erhalt der schallabsorbierenden Baumgruppen ermöglichen und Konflikte mit der bestehenden Wohnbebauung vermeiden.</p> <p>Diese Variante hätte mehrere Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none">- Erhalt der schallabsorbierenden Baumgruppen und ihrer klimatisch wichtigen Funktion,	<p>aufgrund ihrer immissionsschutzrechtlichen Bedeutung kann nicht gefolgt werden, da Baumgruppen und/oder Solitäräume keinen Einfluss auf die Schallausbreitung ausüben.</p> <p>Bzgl. der artenschutzrechtlichen Belange wurde ein Fachgutachten erstellt (Planungsgruppe Ökologie und Landschaft 12/20), welches die artenschutzrechtliche Betroffenheit ermittelte. Innerhalb der Baumgruppen im Nordwesten des Vieweggartens konnten insbesondere Lebensräume der Zwergfledermaus und des großen Abendseglers nachgewiesen werden, die beide einen günstigen und im Fall des großen Abendseglers in Niedersachsen einen unzureichenden Erhaltungszustand aufweisen. Es handelt sich beim Artenschutz um eine eigenständige gesetzliche Regelung. Vor Fällung der Bäume sind diese auf dauerhaft genutzte Lebensstätten zu fachgutachterlich zu kontrollieren und es sind ggf. Fledermauskästen in der Nähe anzubringen. Eine weitere Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich.</p>
--	---

- Vermeidung zusätzlicher Schallreflexionen auf die Wohnbebauung der Ottmerstraße 1-7,
- keine zusätzliche Beeinträchtigung bestehender Wohnnutzungen,
- und eine sinnvolle bauliche Ergänzung des Quartiers an der östlichen Parkkante.

Eine solche Anpassung würde den Zielkonflikt zwischen Stadtentwicklung, Lärmschutz und Klimaanpassung entschärfen und die Anforderungen aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB (Gesundheitsschutz), § 1a BauGB (Klimaschutz und -anpassung) sowie § 50 BImSchG (Trennung unverträglicher Nutzungen) besser erfüllen.

II. Zum Bebauungsplan AW 118

1. Lärmschutz und bauliche Maßnahmen

Der Bebauungsplan enthält grundsätzlich positive Ansätze, insbesondere reflexionsmindernde Fassadengestaltungen (§ A VIII. 4). Diese betreffen jedoch ausschließlich die Neubauten und bieten keinen Schutz für den bestehenden Wohnungsbestand an der Ottmerstraße.

Wir regen daher an, dass im Bebauungsplan oder in einer begleitenden Satzung folgende konkrete und verbindliche Maßnahmen ergänzt werden:

- Für den passiven Schallschutz der Bestandsgebäude ist festzulegen, dass für die Gebäude Ottmerstraße 1-7 eine Prüfung auf Anspruch baulicher Schallschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV erfolgt. Die Eigentümer sind über Förder- oder Ausgleichsmöglichkeiten zu informieren und bei der Umsetzung aktiv zu unterstützen.
- Zur aktiven Lärminderung im Straßenraum sind eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30, der Einsatz lärmindernden Asphalts sowie die Prüfung zusätzlicher Baumpflanzungen zur Schallreduktion vorzusehen.
- Zur Vermeidung zusätzlicher Schallreflexionen sind Neubauten entlang der Ottmerstraße mit schallabsorbierenden Fassadenoberflächen auszuführen und Nachweise der Schallreflexionswerte gemäß RLS-19 vorzulegen.
- Für die Kontrolle und den Nachweis nach Umsetzung ist ein Lärmmonitoring mit Messpunkten entlang der Ottmerstraße, insbesondere an den Gebäuden 1-7, einzurichten. Bei Überschreitung der Grenzwerte sind geeignete Nachsteuerungsmaßnahmen zu veranlassen.

Diese Ergänzungen sind erforderlich, um den Anforderungen aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB (Gesundheitsschutz der Bevölkerung) und § 50 BImSchG gerecht zu werden.

2. Artenschutz / Fledermausaktivität

Im Bereich zwischen den Gebäuden Ottmerstraße 1-7 und dem gegenüberliegenden Viehweggarten ist regelmäßig Fledermausaktivität zu

Die Anbringung einer schallabsorbierenden Fassade an der Neubebauung an der Ottmerstraße dient der Vermeidung bzw. Minderung der schalltechnischen Auswirkungen auf die Nachbarschaft. Schallabsorbierende Fassadenelemente dienen nicht den Nutzenden des Neubaus (Baublock I), sondern mindern die Schallreflexionen der gegenüberliegenden Bestandsbebauung an der Ottmerstraße und dienen damit deren Schutz.

Ein Anspruch auf passiven Schallschutz für die Gebäude Ottmerstraße 1-7 kann auf Antrag der Eigentümerinnen und Eigentümer im nachgeschalteten Verfahren geprüft werden. Es werden die tatsächlichen verkehrlichen Auswirkungen der Umsetzung der Planung ermittelt und der Anspruch von lärmindernden Maßnahmen (Schallschutzfenster) geprüft.

Bzgl. der artenschutzrechtlichen Belange wurde ein Fachgutachten erstellt (Planungsgruppe Öko-

<p>beobachten. Der Abschnitt dient erkennbar als Flug- und Jagdkorridor zwischen Park und Wohnbebauung. Durch die geplante Neubebauung und die Entfernung bestehender Baumgruppen würde dieser Lebensraum erheblich beeinträchtigt, insbesondere durch den Verlust von Flugachsen und Orientierungspunkten, die Beseitigung von Jagdhabitaten sowie zusätzliche Lichtquellen mit Barrierewirkung für empfindliche Arten. Nach § 44 BNatSchG besteht ein Verbot, besonders geschützte Arten - einschließlich aller Fledermausarten nach Anhang IV FFH-Richtlinie - erheblich zu stören oder deren Lebensstätten zu zerstören. Der aktuelle Planentwurf berücksichtigt diese Anforderungen bislang nicht ausreichend. Wir regen daher an, dass im Bebauungsplan oder in einer begleitenden Satzung folgende Maßnahmen verbindlich festgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zur Ermittlung der artenschutzrechtlichen Belange ist vor der Planfeststellung ein Fledermaus Fachgutachten zu beauftragen.- Zur Sicherung der Flugkorridore sind bestehende Baumstrukturen nach Möglichkeit zu erhalten oder durch Neupflanzungen großkroniger Bäume in unmittelbarer Nähe zu ergänzen.- Zur Vermeidung von Barrierewirkungen durch Licht sind im nordwestlichen Planungsgebiet Maßnahmen des Lichtmanagements vorzusehen, wie der Einsatz abgeschirmter Leuchten und die Reduzierung der nächtlichen Beleuchtungsintensität. <p>Diese Anforderungen ergeben sich aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 44 BNatSchG und sind notwendig, um die natürlichen Lebensgrundlagen in diesem innerstädtischen Grünverbund zu schützen.</p> <p>III. Zusammenfassung</p> <p>Wir befürworten die Entwicklung des Bahnhofsviertels grundsätzlich, jedoch wird die gesamte Ottmerstraße künftig durch das höhere Verkehrsaufkommen erheblich belastet. Für die Gebäude Ottmerstraße 1-7 kommen zusätzlich die negativen Auswirkungen der geplanten Neubebauung im nordwestlichen Eck des Viewegsgartens hinzu, insbesondere Schallreflexionen durch neue Baukörper und der Verlust schallabsorbierender Bäume.</p> <p>Wir bitten die Stadt Braunschweig daher im weiteren Verfahren folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Festlegung eines differenzierten Lärmschutzkonzepts mit Monitoring und Maßnahmenplan für die gesamte Ottmerstraße,- Behandlung der Ottmerstraße als besonders schutzbedürftiger Wohnstandort,- Überarbeitung des Standorts der Neubebauung im nordwestlichen Viewegsgarten,- Sicherung bzw. lokaler Ersatz der Baumgruppen Nr. 10/20/30 und Nr. 130/140/150,	<p>logie und Landschaft 12/20). Darin wurde festgestellt, dass Teile des Untersuchungsgebiets als Jagdgebiet, Verbindungsstrukturen und Flugkorridore für Fledermäuse (Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großen Abendsegler) dienen. Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet nach vier Begehungen und einer Bewertung nach dem Verfahren nach BRINKMANN als Jagdgebiet von mittlerer Bedeutung und als Quartiersstandort von geringer Bedeutung einzustufen.</p> <p>Vor der Fällung von Bäumen sind diese auf dauerhaft genutzte Lebensstätten fachgutachterlich zu kontrollieren und es sind ggf. Fledermauskästen in der Nähe anzubringen. Es handelt sich um eine eigenständige gesetzliche Regelung. Eine weitere Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich.</p> <p>Darüber hinaus müssen sowohl für gebäudebrütende Vogel- und Fledermausarten Nist- und Ruhestätten im Bereich der Gebäude durch geeignete Bauweise in die Konstruktion integriert oder als künstliche Nisthilfen angebracht werden.</p>
---	--

<p>- und Durchführung eines Artenschutzgutachtens mit Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse.</p> <p>Nur so können die Ziele des Gesundheits- und Artenschutzes, der Klimaanpassung und einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Einklang gebracht werden.</p> <p>Anlagen bb_35024_2025-10-25_stellungnahme_hausgemeinschaft_ottmerstrasse4 (4) (35424_bb_35024_2025-10-25_stellungnahme_hausgemeinschaft_ottmerstrasse4__4_.pdf)</p>	
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 22 (35427) Schreiben vom 26.10.2025 Hausgemeinschaft Ottmerstraße 6</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Wir, xxx, xxx und xxx sind Mieter bzw. Eigentümer in der Ottmerstraße 6 und möchten uns dem Änderungsvorschlag, der von der Hausgemeinschaft Ottmerstraße 4, deren Eigentümer ich bin, der am 25.10.2025 eingereicht wurde, anschließen.</p>	<p>Die Angabe wird zur Kenntnis genommen. Der Änderungsvorschlag wird unter der lfd. Nr. 23 abgewogen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 23 (35428) Schreiben vom 27.10.2025 braunschweiger forum, Verein für bürgernahe Stadtplanung e.V.</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>In meiner Funktion als Vorsitzende des braunschweiger forums, Verein für bürgernahe Stadtplanung e.V. möchte ich stellvertretend für unseren Verein eine Stellungnahme abgeben, die Sie als UPLOAD finden:</p> <p>Umgestaltung des Bahnhofsbereichs im Angesicht des Klimawandels – Veränderungen klimagerecht meistern</p> <p>Wer als Reisender den Bahnhof einer Norddeutschen Großstadt verlässt, sei es etwa Hamburg-Hbf, Bremen oder Hannover, ist mitten im Stadtzentrum. Lärm, Hektik, oft chaotisch anmutendes Durcheinander, Verkehrsgewühl, Menschenmassen, Vieles von dem finden wir in Braunschweig in etwas anderer Form auch. Und doch gibt es zwei wesentliche Unterschiede: Der Blick geht hier nicht auf das Stadtzentrum, trotz mehrerer Hochhäuser in der Nähe, und es gibt Grün,</p>	<p>Die Darstellungen werden zur Kenntnis genommen. Die Ansicht, dass im Bahnhofsbereich Änderungsbedarfe bestehen, wird geteilt.</p>

<p>sehr viel Grün (genau 377 Bäume waren es 2019). Da liegt in 100 m Luftlinie der Park zur Rechten und die vielen Bäume auf der Mittelinsel des Willy-Brandt-Platzes zur Linken.</p> <p>Verwaltungsvorschläge bedeuten drastische Änderungen</p> <p>Die von der Verwaltung der Stadt jetzt vorgelegten Pläne zielen auf drastische Veränderungen. Es soll „ein urbanes Entree zur Stadt ausgebildet werden“, „mit einer dichten urbanen Bebauung“. Der Hauptbahnhof „solle zum neuen Rand der City“ werden. Die Möglichkeit dazu eröffnet der Rückbau von Straßen, die als „überdimensioniert“ und „nicht zukunftsorientiert“ charakterisiert werden und so den Weg hin zur Nachverdichtung zu einem „urbanen Quartier“ frei machen sollen.</p> <p>Aus der Sicht des Braunschweiger Forums besteht realer Veränderungsbedarf im Bahnhofsbereich</p> <p>Es ist grundsätzlich sinnvoll, dem Bedarf nicht entsprechende Straßen zurückzubauen. Die Mobilität hat sich gewandelt und wird sich noch stärker wandeln (müssen). Die starke Zunahme des Fahrradverkehrs führt seit vielen Jahren zu chaotischen Verhältnissen beim Abstellen; ein Wetterschutz fehlt völlig. Der Fernbusbahnhof entspricht in Gestaltung und Komfort nicht den gewachsenen Anforderungen. Ein möglicher weiterer Anstieg des ÖPNV ist durch Erweiterung des Nahverkehrsterminals zu berücksichtigen. Die Aufenthaltsqualität im Bereich des Vorplatzes lässt zu wünschen übrig. Bereits die Stadtklimaanalyse von GEO-NET 2017 hatte diesen Bereich als überhitzungsgefährdet („Hotspot“) bezeichnet und Gegenmaßnahmen identifiziert, die jedoch ausblieben. Wenn jetzt geplant wird auf 18 Baufeldern unter wesentlicher Inanspruchnahme bisheriger Straßenflächen und Grünflächen bis zu 12geschossige Betongebäude zu errichten, dann hat das eher am Rande mit der Behebung bisheriger Infrastrukturmängel am Bahnhof zu tun.</p>	
<p>Das Braunschweiger Forum lehnt hingegen die vorgelegten Planungen aus mehreren schwerwiegenden Gründen ab. An dieser Stelle sollen insbesondere genannt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Erhebliche Gefährdung des Stadtklimas, nur Zitate statt Konsequenzen und keinerlei wirk-same Maßnahmen aus der aktuellen klima-ökologischen Untersuchung von GEO-NET für die Klimafolgen-Anpassung.- Massive Probleme mit gesundheitsschädlichem Lärm.- Große Starkregen-Gefährdung.- Verheerende Energiebilanz durch die „Graue Energie“ angesichts des Bedarfs von zehn tausenden Tonnen Beton in 18 Baufeldern, die in den fertigen Gebäuden stecken müsste.- Dauerbaustelle bei einer Bauzeit von 10 oder eher 15 Jahren.	<p>Unter Klimaschutzaspekten muss mehr als das Mikroklima betrachtet werden. Auch der Verzicht auf Versiegelung anderer Flächen, eine nachhaltige Mobilität und vieles mehr muss abgewogen werden. Als Ergebnis dieser Abwägung ist die geplante Bebauung an diesem Standort gut und richtig. Die heutigen Planungen befinden sich immer im Spannungsfeld zwischen einer künftigen Bebauung im Bestand und der Planung auf der „grünen Wiese“. Beim Bauen im Bestand sind Kompromisse zwischen den Anforderungen an ein gesundes Mikroklima und den Anforderungen an eine kompakte innerstädtische Bebauung zu finden. Dies wird in der vorliegenden Planung durch eine Vielzahl neuer öffentlicher Grünflächen getan. Der Anteil an Klimaschutzmaßnahmen in der vorliegenden Planung ist hoch,. Zur Reduzierung der Auswirkungen auf das Stadt-</p>

<ul style="list-style-type: none">- Völlig ungeklärte Finanzierungsfragen für die Stadt.- Der Ersatz von mindestens 200 älteren Bäumen im Planbereich durch 250 junge verstößt eklatant gegen die gebotene Biomassenbilanz.- Die Stadt verkauft mehrere Hektar eigene Grundstücke an private Investoren – sieht so die Zukunft in Braunschweig aus?- Nach Brawo-Park nun nebenan der „Bahnhof-Park“? Die Pläne wirken wie die Einladung an die finanzkräftige Volksbank, ihren Besitz zur Brawo-City zur erweitern. <p>Stellvertretend für die genannten Gründe soll an zwei Bereichen die Ablehnung näher ausgeführt werden.</p>	<p>klima, wurden im Ergebnis der Abwägung verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen- Sicherung von Freiflächen in den Baugebieten- Baumpflanzungen- Fassadenbegrünung- Dachbegrünung- Begrünung der Innenhöfe- Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX um die den Zufluss kühlerer Luft von Viewegs Garten zum Bahnhofsbereich zu verbessern <p>Die Regelung weiterer Maßnahmen zum Schutz vor Hitze im Rahmen des Bebauungsplans können im Ergebnis der Abwägung mit anderen Belangen nicht umgesetzt werden, da ein dichte, innerstädtische Nachverdichtung des Bereichs ein zentrales Planungsziel ist. Angesichts der Lage und Erschließung der Flächen würde eine aufgelockerte Bebauung auch Umweltschutzziele (Vorrang der Innenentwicklung, Verkehrsvermeidung) widersprechen. Heutige Planungen befinden sich immer im Spannungsfeld zwischen einer Verdichtung im Bestand und der Planung auf der „grünen Wiese“. Beim Bauen im Bestand sind Kompromisse zwischen den Anforderungen an das Stadtklima und den Anforderungen an eine kompakte innerstädtische Bebauung zu finden. Dies wird in der vorliegenden Planung getan.</p> <p>Entsprechend kommt das klimaökologische Gutachten zu dem Schluss, dass sich die klimaökologische Situation bei Umsetzung der Planung bereichsweise verschlechtert und bereichsweise verbessert. Insgesamt tritt gegenüber dem Ist-Zustand keine Verschlechterung ein. Die Auswirkungen auf das Umfeld sind gering.</p> <p>Der Bereich um den Bahnhof weist bereits im Bestand eine hohe Starkregengefährdung auf, weshalb im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Starkregenereignissen geprüft wurden. Zisternen zur Rückhaltung von Regenwasser sind in allen Baugebieten und in den Verkehrsflächen planungsrechtlich zulässig. Solche Rückhalteräume sind nach dem Starkregenkonzept zum Bebauungsplan grundsätzliche eine geeignete Maßnahme zur Verringerung der Risiken von Starkregen. Im Entwässerungskonzept für den Bebauungsplan ist ein unterirdisches Regenrückhaltebecken mit Volumen von 1.000 m³ geplant. Mit dieser Kapazität kann die Häufigkeit eine Überlastung der nachgelagerten Kanalisation verringert werden.</p> <p>Die Betonmenge bzw. die zu ihrer Herstellung benötigte Energie wurde nicht ermittelt und ist auch nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Dies war nicht erforderlich, weil die Kenntnis dieser Zahlen keinen Einfluss auf das Ergebnis der Abwägung hätte. Außerdem können sie nicht zuverlässig ermittelt werden, da die benötigte Menge stark von</p>
--	---

	<p>der Konstruktionsweise abhängt, die aber im Bebauungsplan nicht geregelt werden kann.</p> <p>Die weiteren in der Stellungnahme angesprochenen Sachverhalte zu Biomassebilanzen, Umsetzungszeiten, Finanzierung, der Grundstücksvermarktung sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern als allgemeine stadtentwicklungspolitische Themen zu einzuordnen.</p>
<p>1. Die Bebauung der Südostecke von Viewegs Garten</p> <p>[Abbildungen: Ausschnitt Rahmenplan, Foto Südostecke Viewegs Garten]</p> <p>Hier treffen gleich mehrere Elemente einer verfehlten Planung zusammen. Trotz der wiederholten Zusage, Viewegs Garten nicht anzutasten, geschieht dies hier doch. Zwar nicht durch Fällung von Bäumen, sondern indem die Ecke abgeschnitten, bebaut und hoch beschattet wird. Über diese Ecke soll auf der Parkseite sogar eine Straße führen, die die beiden Gebäude mit neun und fünf Geschossen erschließt. Der so entstehende massive Riegel schneidet den Bahnhofsbereich von der direkten kühlenden nächtlichen Luftzufuhr aus Viewegs Garten ab, wie die aktuelle Klimauntersuchung 2024 von GEO-NET zeigt und die Planenden auch bestätigen:</p> <p><i>„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 bemerkbar macht. Insbesondere im Bereich des Berliner Platzes, sowie an der Südspitze und Westspitze der Parkanlage Viewegs Garten ist dies durch den Verlust der Grünstrukturen verursacht. 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.“</i> (Umweltbericht S.18)</p> <p>Davon haben aber die Nutzer*innen des Bahnhofs und des ÖPNVs und die Menschen, die in den hohen Gebäuden im Bahnhofsbereich wohnen oder in den zahlreichen Büros arbeiten sollen, rein gar nichts.</p>	<p>Es werden nur kleine Teile der Grünfläche versiegelt; der größte Teil des Baublocks IX liegt im bisherigen öffentlichen Straßenraum. Aktuell haben die Bereiche geringe Aufenthaltsqualität. Durch die Eckbebauung wird der Park gegenüber dem Straßenraum klarer gefasst und teilweise vom Verkehrslärm abgeschirmt. Damit gewinnt der Park insgesamt an Aufenthaltsqualität. Die entfallenden Grünflächen werden durch neue Grünflächen entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes kompensiert.</p> <p>Die klimaökologische Situation auf den an den geplanten Baublock angrenzenden Flächen (Kaltluftvolumenstrom in der Nacht) wird durch die geplanten Gebäude nicht signifikant verschlechtert. Der Empfehlung des klimaökologischen Gutachtens wurde dahingehend gefolgt, dass In den zeichnerischen Festsetzungen für den Baublock IX bzw. das MU 8 zum Bahnhofsvorplatz hin, ein zweigeschossiges Luftgeschoss festgesetzt wird. Diese konisch zulaufende Öffnung ist nach Süden rund 14 m breit und mind. 6 m hoch und ermöglicht auch zukünftig den gewünschten Kühleffekt.</p>
<p>Das ist aber noch nicht alles, wie weitere Zitate aus dem Umweltbericht belegen.</p> <p><u>Lärm-Prognose:</u> Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung bestätigten die weiterhin ho-</p>	<p>Die Darstellungen zum Sachstand werden zur Kenntnis genommen. Sie wurden bei der Planung bereits berücksichtigt. Neue Aspekte werden nicht benannt.</p>

<p>hen 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. (S.12)</p> <p><u>Erschütterungen</u>: 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. (S. 13)</p> <p><u>Starkregen-Prognose</u>: Die Simulationen zeigen weiterhin, dass der überwiegende Anteil der neuen Bauflächen 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.“ (S. 16/17)</p> <p>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 <u>Treibhausgase</u> verursacht werden.“ (S.18)</p>	<p>Zum <u>Lärmschutz</u> trifft Bebauungsplan, ergänzend zu der nach DIN 4109 ohnehin umzusetzende Schalldämmung von Außenbauteilen, Regelungen zur Herstellung von schallgedämmten Lüftungsmöglichkeiten für Schlafräume, zur Verglasung von Außenwohnbereichen und zur Umsetzung von reflexionsmindernden Fassadenstrukturen.</p> <p>Notwendige Maßnahmen zum Schutz vor <u>Erschütterungen</u> werden im Baugenehmigungsverfahren festgelegt. Regelungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.</p> <p>Im Hinblick auf <u>Starkregen</u> soll zur Minderung von Überlastungssituationen der Kanalisation, sowohl in den Baugebieten als auch auf den Straßenverkehrsflächen, die Ableitung von Niederschlagswasser in die Kanalisation so weit wie möglich reduziert werden. Wo eine örtliche Verdunstung und Versickerung nicht vollständig möglich ist, erfolgt eine Rückhaltung und gedrosselte Einleitung, um Belastungsspitzen zu reduzieren. U.a. da sich das im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Platz/ Ring (Gleisdreieck) sammelnde Wasser nicht nur im Geltungsbereich anfällt, kann mit den o. g. Maßnahmen eine Überflutung des Bereichs vermutlich nicht vollständig vermieden werden. Daher sind beim Bau der geplanten Gebäude zusätzlich bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Überschwemmungen umzusetzen.</p> <p>Der Bebauungsplan leistet einen Beitrag zur Minderung der Emissionen von <u>Treibhausgasen</u>, indem er die Herstellung von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen festsetzt. Weiterhin trägt die zentrale Lage und sehr gute, zum Großteil bereits vorhandene Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV und den Regionalverkehr dazu bei, Verkehre zu vermeiden bzw. auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern. Für die Wärmeversorgung ist entsprechend dem Energiekonzept ein leitungsgebundenes Netz vorgesehen, das hydraulisch von den Bestandsstrukturen der Fernwärme getrennt ist. Auf diese Weise können die Systemtemperaturen gesenkt, der Druck reduziert und die Einbindung erneuerbarer Energiequellen vor Ort ermöglicht werden. Bei Bedarf können in nachgeschalteten Verfahren (z. B. Konzeptvergaben) Regelungen zu klimaschonenden Baumaterialien (insbesondere Holzbauweise) aufgenommen werden.</p>
<p>2. Klimafolgenanpassung</p> <p>Den Planenden ist bekannt, dass sie negative Folgen des Klimawandels zu vermeiden hätten. In den Unterlagen wird dies als Berücksichtigungsgebot für Folgen bzw. Risiken des fortschreitenden Klimawandels“ bezeichnet und ausgeführt:</p> <p><i>„Gemäß Klimaanpassungsgesetz des Bundes (KAnG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels</i></p>	<p>Die genannten Gesetze wurden bei der Planung beachtet. Sie regeln nicht, negative Folgen auf das Lokalklima komplett zu vermeiden, sondern legen fest, dass Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – in Abwägung mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen des Bebauungsplans – zu berücksichtigen sind. Dies ist erfolgt.</p>

(NKlimaG) 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.“ (S.21)

Die klimatischen Folgen für den Ist-Zustand, also die gegenwärtige Situation des Klimawandels und die Folgen einer Bebauung, wurden von der Umwelt-Consultingfirma GEO-NET aus Hannover im Auftrag der Stadt Braunschweig 2024 untersucht und dargestellt (Abbildungen dort). Von derselben Firma stammt auch das aktuelle Stadtklimagutachten (2017). In einem weiteren Schritt wurden die Folgen für die weiteren Perspektiven bei Fortschreiten des Klimawandels im Jahr 2050 modelliert (Klimaszenario RCP8.5) – wieder ohne und mit Umsetzung der Planungen. Damit kann die weitere Entwicklung als bekannt vorausgesetzt werden und auf diesen Grundlagen sind jetzt Maßnahmen zur Minderung der Folgen des Klimawandels zu ergreifen: „Klimafolgenanpassung“. Dies ist keine freiwillige Leistung, sondern eine gesetzliche Verpflichtung – ein „Gebot“!

[Abbildungen: Auszug lokalklimatische Untersuchung: Wärmebelastung am Tag (Ist- und Planzustand), Wärmebelastung am Tag (Planzustand 2050), Lufttemperatur in der Nacht Planzustand 2050]

Wie die vorliegenden Gutachten und deren Visualisierung zeigen, entziehen sich die Planungen vollständig dieser Verpflichtung. Sie lassen die mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartenden massiven Erwärmungen in verdichteten Stadtbereichen, wie beim Bahnhof, völlig außer Acht (siehe Abbildungen). So wird etwa auf S. 36 des aktuellen klimaökologischen Gutachtens von GEO-NET deutlich, dass die Sommertemperaturen bei autochthoner Wetterlage (austauscharme hochsommerliche Schönwetterlage) durchgehend über 41°, z.T. aber auch über 44° liegen. Die Nachttemperaturen sinken danach praktisch flächendeckend nicht unter 21,5°, was einen erholsamen Schlaf unmöglich macht. So wird im Gutachten formuliert:

„Die Abbildungen zeigen, dass sowohl in der Nacht und am Tag mit einer deutlich erhöhten Belastung durch Hitze bis zum Jahr 2050 gerechnet werden muss. Die räumlichen Differenzen der Temperaturen und PET entsprechen dabei weitgehend der Ausprägung aus der Plan-Situation für heute. Hervorzuheben ist dabei, dass sich in der Nacht die starke Bebauung und Versiegelung auf die Lufttemperaturen auswirkt und sich großflächig Temperaturen von über 21 °C einstellen. Auch Grünflächen kühlen weniger aus und haben besonders am Tag selbst durch die erhöhten

Es ist anzumerken, dass der Zustand 2050 (nach dem Klimaszenario RCP8.5) nur für den Prognose-Planfall ermittelt wurde. Eine Simulation für den Prognose-Nullfall ist nicht Teil der Untersuchung. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die für das Jahr 2050 prognostizierten Veränderungen weitgehend aus dem Klimawandel und nicht aus der Umsetzung des Bebauungsplans resultieren.

Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme werde die lokalklimatische Prognose nicht ignoriert, sondern ihr wird Rechnung getragen. Es wird auch keine massive Neuversiegelung geplant, sondern der Anteil versiegelter Flächen im Geltungsbereich nimmt nur geringfügig zu.

Im Ergebnis der Abwägung wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung getroffen:

- Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen
- Sicherung von Freiflächen in den Baugebieten
- Baumpflanzungen
- Fassadenbegrünung
- Dachbegrünung
- Begrünung der Innenhöfe
- Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX, um die den Zufluss kühlerer Luft von Viewegs Garten zum Bahnhofsbereich zu verbessern.

Weitere Maßnahmen zum Schutz vor Hitze können im Ergebnis der Abwägung mit anderen Belangen im Bebauungsplan nicht umgesetzt werden. Gemäß dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030 ist eine kompakte, innerstädtische Nachverdichtung des Bereichs ein zentrales Planungsziel. Die aus der Umsetzung des Ziels resultierende dichte Bebauung behindert auf Teilflächen Luftströmungen. Dies ist nicht zu vermeiden. Der zusätzlichen Pflanzung von Bäumen sind durch die vielfältigen Anforderungen an den Freiraum (insbesondere verkehrlicher Art) Grenzen gesetzt.

Zudem wäre es nicht angemessen, alle bis 2050 ggf. zu erwartenden Folgen des Klimawandels im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu bewältigen. Hier sind in den kommenden Jahrzehnten kontinuierlich weitere stadtweite Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

<p><i>Temperaturen verstärkt mit Trockenheit zu kämpfen, die sich auch auf die Ökosystemfunktionen, wie z. B. die Klimaregulierung negativ auswirken wird. Am Tag ist mit noch stärkerer Hitzebelastung auf allen Flächen zu rechnen, die nicht ausreichend mit Verschattung durch Bäume oder künstliche Elemente versorgt sind." (S. 36)</i></p> <p>Die Planungen tragen aber diesen Entwicklungen keine Rechnung, versuchen auch keine „Maßnahmen zur Minderung“ zu ergreifen, sondern durch die massive Neuversiegelung und durch das Fällen von mindestens 200 Bäumen im Planbereich wird krisenhaften Entwicklungen nicht begegnet, sie werden im Gegenteil noch weiter zugespitzt. Es stellt keinerlei Ausgleich der zu erwartenden Klimafolgen dar, 250 junge Bäume neu zu pflanzen, zumal dies hauptsächlich bei der Seite von Viewegs Garten geschehen soll. Der ist durch seine etwas erhöhte Lage ohne-hin durch Trockenheit gefährdet. Für das Lokalklima im Bahnhofsbereich spielen diese Pflanzungen überhaupt keine Rolle.</p>	
<p>Für das Braunschweiger Forum ergeben sich daraus folgende Konsequenzen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Die Planung, aus heutiger Sicht überdimensionierte Verkehrswege zurückzubauen, wird unterstützt.2. Eine Umgestaltung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds ist sinnvoll und notwendig und wird befürwortet (siehe S. 1)3. Die Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsbereichs sind in ihrer gegenwärtigen Form völlig unakzeptabel. Möglichen Vorteilen in einzelnen Bereichen stehen gravierende Nachteile in vielen anderen Bereichen gegenüber, die bei weitem überwiegen.4. Die Planungen tragen hochgradig wahrscheinlichen Klimafolgen nicht wirklich Rechnung, eine Klimafolgenanpassung fehlt nahezu vollständig. <p>Für das Braunschweiger Forum ergeben sich daraus zwingend folgende städtische Handlungen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Eine Klimafolgenanpassung in einer Großstadt ist ohne ein ambitioniertes Programm zur Pflanzung sehr vieler neuer Bäume nicht denkbar. Das belegen wissenschaftliche Untersuchungen zweifelsfrei.2. Die durch den Rückbau von Straßen entsiegelten Flächen müssen für großzügige Neupflanzungen genutzt werden.3. Anzustreben ist eine durchgehende grüne Achse, die angesichts einer fehlenden Kaltluftschneise eine solche zwischen dem Bürgerpark und Viewegs Garten ermöglicht. <p>Die Stadt der Zukunft ist grün! (Andreas Berger, BZ, 18.10.2025, S.3)</p> <p>Anlagen bb_35058_stellungnahme_des_braunschwei-</p>	<p>Zur Berücksichtigung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel s. o.</p> <p>Wo die grüne Achse von Bürgerpark bis Viewegs Garten verlaufen soll, geht aus der Stellungnahme nicht hervor. Daher ist eine Abwägung nicht möglich.</p>

ger_forums_zur_planung_umfeld_hauptbahnhof_aw_118 (4) (35428_bb_35058_stellungnahme_des_braunschweiger_forums_zur_planung_umfeld_hauptbahnhof_aw_118__4_.pdf)	
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Anhänge zu den Stellungnahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit

1. **Anhang zur Stellungnahme Nr.13 (ID 35026) vom 26.10.2025**
 - Ideen für den Bebauungsplan Bahnhofsquartier
2. **Anhang zur Stellungnahme Nr.21 (ID 35061) vom 18.10.2025**
 - 2 Auszüge aus der Braunschweiger Zeitung undatiert
3. **Anhang zur Stellungnahme Nr. 25 (ID 35428) vom 27.10-2025**
 - Grafiken im Text enthalten

1. Anhang zur Stellungnahme Nr. 13

26.10.2025

Beitrag zur Bürgerbeteiligung Bahnquartier AW 118

Seite 1 von 6

KI-basierte Validierung eingereicherter Vorschläge für den Bebauungsplan Bahnquartier AW 118, im Rahmen der Bürgerbeteiligung erstellt mit:

mlx-community/gpt-oss-20b [lokales LLM, Software: LM-Studio]

Chosen context injection strategy: 'inject-full-content'. All content can fit into the context

Done predicting

Thought for 3.72 seconds

53.01 Tok/Sek

2768 Tokens

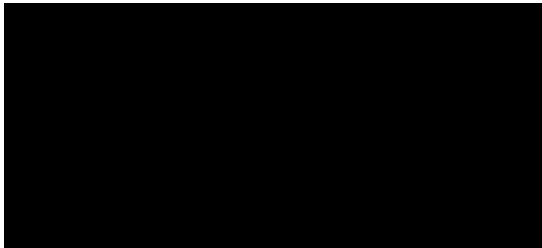
36.78s bis zum ersten Token

Stoppgrund: EOS-Token gefunden

INPUT TOKENS:0

KONTEXT IST ZU 18.5% VOLL

Ihr Ansprechpartner:



Prompt: **Wie sinnvoll erscheinen folgende Überlegungen hinsichtlich der Gestaltung des im beiliegenden Dokument beschriebenen Areals?**

- unterirdische Zivilschutzanlagen unterhalb des für Tiefbauarbeiten anzugehenden Gesamtareals: Absichern des Bahnhofspublikums, der Anwohnenden und der im Umfeld Erwerbstätigen entlang zukünftiger Bedrohungslagen und als Maßnahme zur Klimaanpassung nach KAnG (siehe Leitsatz/Ziel CoABS "Mensch und Gesundheit", Anstreben einer DGNB-Quartier-Zertifizierung, Handlungsfeld „technische Qualität“)
- Bau einer großen Brauchwasser-Zisterneninfrastruktur (Zielgröße: mind. 50.000m³, entspricht in etwa der auf die Innenstadt niedergegangenen Wassermenge während des Starkregenereignisses im Juni 2023), Absenken/Neigen des Straßenraumes, damit Niederschläge sich im Bahnquartiersareal an zentralen Teilflächen sammeln, dort in Brauchwasser-Zisternen fließen und erst danach über die Kanalisation abgeführt werden: Rückhalten von Niederschlägen für Perioden der Trockenheit, Hitzekompensation mittels Verdunstungskühle durch Ausbringen auf besonnten Aussenflächen, Schaffen von Ressourcen zum Bewässern örtlicher Grünanlagen
- 30 Prozent Fassadengrün-Vorgabe an nach Süden, Südosten oder Südwesten weisenden Fassaden, davon die Hälfte durch Photovoltaik ersetzbar, keine Kompensation durch bodengebundenes kleinkroniges Grün
- 30 Zentimeter Pflanztiefe als Vorgabe für Dächer auf neu zu errichtenden Gebäuden, für auch intensiv begrünte Dachanlagen und Höhengärten, als Bioinvestment in ein Grünes Tor Zur Stadt, als biodiversitätsfördernder Stadtgrün-Ausbau auf den Dächern von sonst flächenversiegelnd wirkenden Gebäuden (s.a. BUGG.de); dachflächenfüllende Photovoltaik als nachrangig bei Stadtgrün-Vorrang
- zwischen den Gebäuden einer Gebäudereihe begehbare grüne Brücken
- roof top Angebote wie Restaurationen, Veranstaltungsflächen, öffentlich begehbare Dachgartenanlagen, ggf. kombiniert mit genossenschaftlichen Nutzungsmodellen (s.a. Energiegenossenschaft Braunschweiger Land e.G.)
- in Kooperation mit dem Stadtgarten Braunschweig (z.Zt. Standorte in der Schefflerstraße, Heydenstraße) eine gemeinschaftlich betriebene Dachgartenanlage auf dem obersten Parkdeck des am Eingang in die Salzdahlumer Straße geplanten Parkhauses, als beispielhafte Umnutzung für künftige Neuerschliessungen vorhandener oberster Parkdecks (z.B. Karstadt, Schlossarkaden, Wilhelmstraße, BraWo-Park) zu klimaangepassten öffentlichen Räumen

Beurteilung der vorgeschlagenen Maßnahmen für das neue Bahnquartier Braunschweig

#	Maßnahme	Relevanz & Passung zum Vorhaben (nach dem Handbuch)	Vorteile	Risiken / Herausforderungen	Hinweise aus dem Gestaltungshandbuch
1	Unterirdische Zivilschutzanlagen unter dem Gesamtareal Absicherung des Bahnhofpublikums und Anwohnern gegenüber Bedrohungslagen, klimafreundliche Nutzung (KANg)	Hohe Relevanz – das Handbuch nennt explizit „Klimaanpassung“ (vgl. Kapitel C – <i>Klima, Energie und Ökologie</i>) sowie das DGNB-Handbuch-Ziel „technische Qualität“. Zivilschutz ist ein Element der “Resilienz” -Komponente (Handlungsfeld 5).	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz von Menschen und Eigentum - Reduktion von Risiken bei Natur-/ technischen Gefahren - Erhöht das Sicherheitsprofil des Quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Kosten und Baukomplexität (Abschließung von Bahn-/ Baugrund) - Konflikt mit bestehenden Infrastrukturen (Zuglinien, Versorgungsleitungen) - Längere Bauzeit kann Plan- und Förderbedingungen beeinflussen 	<ul style="list-style-type: none"> - DGNB-Quartier: § 5 „technische Qualität“ strebt Zuverlässigkeit, Sicherheit und Funktionsstabilität an - Kapitel C.3: „Versickerungsmulden und Retentionsräume“ betont die Notwendigkeit von Rückhalte- / Versickerungsflächen, aber nicht explizit von Schutzanlagen. - Abschnitt „Ruhender Verkehr“ (C.3) legt Wert auf Sicherheit für Fuß- und Radverkehr, was durch Schutzanlagen ergänzt werden kann.
2	Große Brauchwasser-Zisternen (≥50 000 m³) , Ableitung von Regenrückhalte-/ Versickerungsflächen & Nutzung bei Trockenheit	Stark mit dem „Schwammstadt“-Ansatz des Handbuchs verknüpft (Seiten 118-135, Kapitel C.2). Regenwassermanagement ist bereits ein Kernthema; die vorgeschlagene Kapazität entspricht dem Wasserverlust bei Juni-2023-Starkregen.	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion von Abfluss & Hochwasser - Bereitstellung für Bewässerung von Grünflächen - Beitrag zur Luft- & Mikroklimaförderung (Verdunstung) 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Flächenanforderungen – kann Grundflächen für Gebäude und Parkplätze beeinträchtigen - Komplexe hydraulische Gestaltung, Integration in bestehende Kanalisation (Kapitel C.3 „Versickerungsmulden“) 	<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt „Intarsien“ (C.3) beschreibt Regenwasser-Management als Gestaltungselement - Kapitel C.2 „Klima, Energie und Ökologie“ betont Regenwassernutzung für Grünanlagen.
3	30% Fassadengrün-Vorgabe (Süd-/Südbesteuerte Fassaden, ½ Photovoltaik) ohne bodengebundenes Grün	Übereinstimmung mit DGNB-Zertifizierung – Handbuch betont „Fassadenbegrünung“ (Kapitel C.2, S. 127-135) und setzt Priorität auf Grünflächen. Photovoltaik-Integration ist im Handbuch als ergänzende Maßnahme aufgeführt, jedoch mit klarer Hierarchie: Stadtgrün > PV.	<ul style="list-style-type: none"> - Klimaschutz (CO₂-Reduktion, Mikroklima) - Luftqualitätsverbesserung - Ästhetischer Mehrwert 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchdrang von Photovoltaik kann die Fassadenfärbung und -material beeinträchtigen (Handbuch betont einheitliche Farben) - Erhöhter Wartungsaufwand (Grünpflege + PV-Wartung). 	<ul style="list-style-type: none"> - Kapitel C.2 „Fassadenbegrünung“: „... 80% der Oberflächen sollen begrünt werden.“ - Photo-PV wird als „nachrangig“ bei Grünpriorität beschrieben.

4	30 cm Pflanztiefe für Dächer (intensiv-begrünte Dachanlagen, Höhengärten)	Direkte Übereinstimmung mit „Grüne Stadt“ (Kapitel C.2 – 30 cm Tiefe wird empfohlen, um Biodiversität zu fördern).	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der biologischen Vielfalt - Flächenversiegelung reduzieren - Kälte- und Hitze-kompensation 	<ul style="list-style-type: none"> - Logistische Komplexität (Dachtragfähigkeit, Wasserabfluss, Dachbelag). - Erhöhter Bauaufwand (z. B. Fundamentierung von Grünanlagen). 	<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt „30-cm-Pflanztiefe“ (C.2) betont bereits die Notwendigkeit für Biodiversität. - „Intarsien“ (C.3) bezieht sich auf vertikale Grünflächen, ergänzt durch Dachbegrünung.
5	Begehbare grüne Brücken zwischen Gebäudeeinheiten	Stimmig mit „Vernetzung“ und „Öffentlicher Raum“ (Kapitel C.2 & Kapitel B). Brücken unterstützen das „Stadt der kurzen Wege“-Konzept (C.3) und erhöhen die Mobilität für Fuß-/Radverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Durchgängigkeit - Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsflächen - Ökologische Verbindung von Grünarealen 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Kosten und bauliche Komplexität (Bauweise, Statik) - Erforderliche Genehmigungen (Bauordnung, Denkmalschutz bei Gebäuden). 	<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt „Promenade“ (C.2) betont offene, begehbare Wege. - Kapitel B „Verkehr & Erschließung“: Fokus auf Fuß-/Radwege, nicht auf Brücken.
6	Rooftop-Angebote (Restauration, Veranstaltungsflächen, öffentlich begehbare Dachgärten)	Unterstützt „Baukultur“ (Kapitel C.1) und das Konzept von „zusammenhängenden, lebendigen Quartieren“. Rooftop-Flächen können als öffentlich nutzbare Grünflächen dienen und gleichzeitig Energiebedarf decken (PV-Integration).	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöht Nutzwert, soziale Interaktion - Potenzial zur Energieerzeugung (PV) - Möglichkeit für genossenschaftliches Modell (Energie-/Nutzungsgenossenschaft). 	<ul style="list-style-type: none"> - Erfordert zusätzliche Rückbau- und Bautätigkeiten, ggf. statische Nachrüstung. - Wartungskosten für Dachflächen (Befruchtung, Bewässerung). 	<ul style="list-style-type: none"> - Kapitel C.2 „Intarsien“ beschreibt vertikal-grüne Elemente, die auch Dachflächen einschließen können. - Abschnitt „Fassadenbegrünung“ legt Wert auf Erhaltung des Grundflächenwerts.
7	Gemeinschaftlich betriebene Dachgartenanlage auf oberem Parkdeck (Salzdahlumer-Straße)	Entspricht dem „Vernetzungs- und Begegnungs“-Konzept (Kapitel C.2). Parkdeck-Dachgärten schaffen zusätzliche Grünflächen, befähigen zu einer „Stadt der kurzen Wege“.	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Grünfläche in dichtem Quartier - Anreicherung von Biodiversität (Pflanzung, Nesthäuschen) - Erhöht Attraktivität des Parkhauses 	<ul style="list-style-type: none"> - Integration in bestehende Parkdecks erfordert strukturelle Analyse (Lastkapazität, Entwässerung). - Erforderliche Genehmigungen (Bauordnung, Denkmalschutz) 	<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt „Intarsien“: Beispiel für vertikal-grüne Gestaltung (Spiel- und Aufenthaltsflächen) - Kapitel C.2 „Grüner Platz“ betont die Bedeutung von Grün in der Nähe von Verkehrsflächen.

Kurz-Checkliste für die Umsetzung

Thema	Wichtige Punkte aus dem Handbuch
DGNB-Zertifizierung	5 Handlungsfelder: ökologische Qualität, technische Qualität, sozio-ökonomische Qualität & Funktionsqualität. Der Vorschlag muss in der Bewertung (Punkte-Score) positiv abzuschneiden.
Klimaanpassung	Abschnitt „Klima, Energie und Ökologie“ (Kapitel C.2) betont Regenwassermanagement, Wärmerückhaltung, Biodiversität.
Mensch & Gesundheit	Leitsatz „Mensch und Gesundheit“ (CoABS) fordert sichere, gesunde Lebensräume. Unterirdische Schutzanlagen und grüne Brücken stärken diesen Aspekt.
Zivilschutz	Explizite Erwähnung im Handbuch nicht, jedoch indirekt in „Versicherungssicherheit“ und „Stabile Bauweise“.
Boden- & Grundwasserschutz	Versickerung, Retentionsräume, Dachbegrünung sind in Kapitel C.3 detailliert beschrieben.
Integrierte Mobilität	„Stadt der kurzen Wege“ (C.3) – begehbare Brücken, Gehwege, Fahrrad- und Fußverkehr, Radstationen.
Öffentlicher Raum	„Freiraumtypologien“ (C.2) – Parks, Plätze, Promenaden, Grün-Abläufe; Rooftop-Flächen als Erweiterung.

Fazit

Die vorgeschlagenen Maßnahmen **stimmen grundsätzlich sehr gut** mit der Vision des Bahnquartiers überein:

1. **Klimadimension** (Regenwasser-Zisternen, Dachbegrünung, Fassaden-PV) ist bereits ein Kernbestandteil des Handbuchs.
2. **Sicherheits- & Resilienzdimension** (Unterirdische Schutzanlagen, grüne Brücken) ergänzt die bereits vorgestellte „Stadt der kurzen Wege“ und die DGNB-Anforderungen.
3. **Soziale & kulturelle Dimension** (Rooftop-Veranstaltungsflächen, Gemeinschaftsgärten) fällt unter die „soziale Infrastruktur“ und wird im Handbuch als Chance für Zusammen-leben dargestellt.

Herausforderungen:

- **Kosten & Bauzeit** – besonders bei unterirdischen Schutz-anlagen und Dachbegrünungen.
- **Baugrund & Infrastrukturanpassung** – notwendig, um Versickerung und Zisternen zu integrieren.
- **Genehmigungsprozesse** – einige Maßnahmen (z.B. Rückbau von Parkdeck-Dächern) erfordern umfangreiche Prüfung.

Empfehlung:

- Vorab einen **Kosten- Nutzen- und Machbarkeitswert** der einzelnen Komponenten ermitteln.
- **Priorisierung** nach DGNB-Kriterien (z. B. Punkte-Gewichtung) – Maßnahmen, die mehrere Handlungsfelder gleichzeitig verbessern sollten zuerst geplant werden.
- **Einbindung von Fachplanern** (Bauingenieure, Hydrauliker, Landschaftsarchitekten) und **Stakeholder-Dialog** (Anwohner*innen, Bahn, Stadtverwaltung), um die vorgeschlagenen Schutz- und Grünflächen praxisnah zu realisieren.

Damit wird das Quartier nicht nur ein „Stadt der kurzen Wege“, sondern auch ein Beispiel für **nachhaltige, resilient geplante** urbane Räume.

Die Stadt der Zukunft ist grün



Andreas Berger zu Pocketparks und Umweltpolitik

Bei Umfragen wünschen sich die Menschen meistens zuerst mal mehr Grün, gerade in der Stadt. Ein guter Reflex und ganz natürlich, denn hier ist bei weitgehender und dichter Versiegelung durch Häuser und Straßen die Belastung durch Abgase und Feinstaub am stärksten spürbar. Und auch, wie sich Steine aufheizen und zwischen den Hauswänden Hitzestaus entstehen.

Entsiegeln und Bäume pflanzen sind das effizienteste Mittel dagegen. Wer soll sich etwa auf dem total zugestrichelten Wollmarkt an der ehrwürdigen Andreaskirche in Braunschweig wohlfühlen? Heute fragt man sich, wie es bei den Stadterneuerungen der 90er und 2000er Jahre zu solchen Von-Wand-zu-Wand-Versiegelungen kommen konnte. Am Anton-Ulrich-Museum wurde derselbe Fehler noch 2016 gemacht, obwohl sich hier vorher eine Grünanlage am Haus befand. Wegen der starken Aufheizung im Museum wurde hier nun die Hälfte der Versteinerung wieder mit Pflanzbeeten zurückgebaut, aber warum bloß die Hälfte?

Schaut man sich allein in Braunschweig um, gibt es noch allenthalben derart zu säuberlich versiegelte Rand- und Aufstellflächen, gerade an neugestalteten Kreuzungen, die so zu Hitzeherden werden. Da war man in der Wilhelm-Bode-Straße in den 80ern schon weiter, als man Bäume genau an die Kreuzungen



Der neue Pocketpark am Alter Zeughof in Braunschweig holt etwas mehr Grün in die Stadt. Er wird bei künftigen Hitzephasen für Abkühlung und Erholung sorgen. Wichtig ist der Erhalt alter, schattenspendender Bäume.

ANDREAS BERGER/OLYMPIA

pflanzte, die dort nun wunderbar für Schatten sorgen. Stadtklima, so sieht man, ist Pingelarbeit. Im Zweifelsfall ist weniger Versiegeln immer besser.

Insofern sind die städtischen Initiativen für Pocketparks natürlich zu begrüßen. Mag auch mancher Umbau wie am Braunschweiger Hagenmarkt recht aufwendig scheinen. Und fehlt es in den Ausschreibungsvorgaben offenbar an Klarheit, wenn alter Baumbestand erhalten werden könnte. Am alten Zeughof durfte nicht jeder stehen bleiben. Was sind das für Gartenplaner, die den ökologischen Mehr-

wert großgewachsener Bäume nicht respektieren? Das Ergebnis aber wird eine grüne Oase, die in Zeiten verstärkter Hitzewellen geradezu überlebenswichtig ist.

Was aber geschieht? Viele Nutzer des hier ehemals hingequetschten Parkplatzes schimpfen über die wegfallenden Abstellmöglichkeiten. Ist es wirklich so schlimm, ein paar Meter weiter in den sehr zentralen Parkgaragen zu parken? Vermutlich schimpfen da die Einpendler aus dem grünen Umland, aber, schon richtig, ein Oberzentrum wie Braunschweig muss seine Gäste aus den Landkreisen, aus Salzgitter und

Wolfsburg pflegen. Nachdem man das mit der Regiostadtbahn nicht hingeht hat und weil der ÖPNV nicht für alle die Alternative sein kann (zurzeit wird er ja eher zurückgefahren als erweitert), muss nun zumindest der Parkhauservice blühen!

Es sind im Übrigen sicher nicht, wie oft behauptet, ein paar weggefallene oberirdische Parkplätze, die etwa in Teilen von Braunschweigs Innenstadt den Handel ausdünnen. Das war schon beim Bau der Schloss-Arkaden, die wichtige Ankergeschäfte konzentrieren, prognostiziert worden. Internethandel und Fachkräftemangel tun ein Übriges. Aber der südlich lebende Braunschweiger Kohlmarkt und Magnikirchplatz, der Rathausmarkt von Wolfenbüttel zeigen, dass hier durchaus städtisches Leben herrscht.

Wer mehr Wohnraum schaffen will, sollte daher in den Innenstädten beginnen. In Braunschweig stehen noch einige Ex-Kaufhäuser leer, könnten begrünt neue Wohnqualität schaffen. Die Stiflhöfe sind ein kleiner Anfang. Aber sie könnten die Attraktivität der Hacksches Hofe in Berlin bekommen, zumal wenn das Haus der Musik realisiert wird und mehr gastronomische Begleitung braucht.

Einiges kann die Stadt anstoßen, für anderes müssen die Immobilienbesitzer selbst in Gang kommen. Sofern es sich um bereits versiegel-

tes Gebiet handelt und eventuell sogar graue Energie, also zum Beispiel die Substanz der Altbauwerke, genutzt werden kann. Der so oft beschworene Bauturbo vertritt sich dagegen eher schlecht mit der Ökologie.

Auch die Stadt Braunschweig handelt da inkonsequent. Im Bahnhofsumfeld die überdimensionierte Kurt-Schumacher-Straße rückzubauen durch Wohnhäuser ist klug, dabei auch in Viewegs Garten einzugreifen unnötig und die alten Bäume auf der geräumigen Mittelinsel vom Bahnhof für Hochhäuser zu kühlen, sträflich. Auf der einen Seite Pocketparks bauen, auf der anderen Seite neu versiegeln?

Die aufgeheizte Situation auf dem Bahnhofsvorplatz kann man beim Radfahren regelrecht spüren. Hier müsste im Gegenteil Begrünung her. Zumal der Bereich bei der Überschweimmung voll geflutet war, da können die versprochenen Zisternen nur zweite Wahl sein. Und das Entree durch den Park in die Stadt ist ein Trumpf, den man sich nicht verbauen sollte: Wer sich mal in Bremen vom dortigen Hauptbahnhof durch die neue 08/15-Bebauung zu den nun verborgenen Wäldern getastet hat, bekommt eine Ahnung, was man verliert. Die Zukunft der Städte wird grün sein, sonst kann keiner mehr in ihnen leben. Zeigen wir es.

Denn auch auf dem Lande droht Ungemach: neue Siedlungen auf

Ackerland, interkommunale Gewerbegebiete. Stadtentwicklung immer noch als Landfraß? Gut sind die jüngst beschlossenen Verordnungsmaßnahmen bei neuen Baugebieten, die auf den tatsächlichen Bedarf reagieren sollen. Denn die Digitalisierung könnte auch das Verlangen nach Gewerbeflächen minimieren. Und eine Generation nach den Boomerjünglingen wird auch wieder viel Wohnraum frei. Würde man Kundenparkplätze verpflichtend auf oder unter Supermärkte bauen, wäre Platz da für weitere Gebäude oder Wiesen. Dorf- und Städteingänge würden optisch gewinnen.

Das klingt jetzt alles sehr kleinteilig. Aber genau da vor der Nase der Menschen entscheidet sich ökologischer Erfolg. Wenn man durch die gemeinsam ausgehandelte Einbahnstraßenregelung doch noch ein paar Anwohnerparkplätze in Schrägaufstellung und die alte Baumreihe rettet. Oder wenn man mit seinem Balkonkraftwerk Strom spart.

Natürlich gehört auch die große Politik in den Blick. Wenn mehr als die Hälfte des Stroms aus erneuerbarer Energie gewonnen wird, sollte sich das auch beim Strompreis auswirken und so die Akzeptanz von Solar- und Windanlagen erhöhen. Und wenn Niedersachsens Ministerpräsident die nötige neue Bahnstrecke zwischen Hamburg und Hannover aus ökologischen Gründen ablehnt, bei der Heideautobahn zwischen Wolfsburg und Lüneburg aber keine Bedenken hat, wird die umweltfreundlichere Mobilität gefährlich ausgebremst.

Der Umbau ist nötig, sonst wird durch Klimaveränderungen und Umweltkatastrophen alles viel teurer, das Bundeswirtschaftsministerium prognostiziert allein für Deutschland Milliardensummen.

Fangen wir klein an: Wenn du Bäume sehen willst, geh in den Wald? Nein, wenn du in der Stadt überleben willst, psychisch wie physisch, pflanze so viel du kannst davon und erhalte die alten.



Missachteter Pocketpark: Die alten Bäume auf Braunschweigs Berliner Platz sorgen für Kühlung. Sie sollen bebaut werden.

Das lesen Sie in der Braunschweiger Zeitung am Sonntag

Ranking der Baumwipfelpfade

Das Touristikunternehmen TUI hat in einer großen Analyse verschiedene Baumwipfelpfade verglichen. Auch Bad Harzburg ist dabei.

Wovon die AfD lebt

Grünen-Politikerin Ricarda Lang und Soziologe Steffen Mau über den Aufstieg der extremen Rechten

Ki soll den Staat beschleunigen

Ein Berliner Start-Up ermöglicht Baugenehmigungen in wenigen

Monaten und Gesetze auf Knopfdruck. Profitiert es vom neuen Regierungsplan?

Humor ist die Antwort

Anneke Kim Sarnau spricht über das Landleben, Eifersucht und ihre Paraderollen

Das alles und mehr auf 28 Seiten

Alle Abonnenten können ohne Aufpreis die digitale Sonntagsausgabe im E-Paper lesen, freischalten unter braunschweiger-zeitung.de



geht, das beruhigt im Leben ungesund! und ist dazu auch noch gesund!

**Markus Meyer,
Braunschweig**

Zementboulevard zur City Zum Umbau des Bahnhofsumfeldes:

Die Stadt argumentiert zum wiederholten Male damit, dass Reisende nicht wissen, in welche Richtung sie den Bahnhof verlassen müssen, um die Innenstadt zu erreichen. Es fehle dem Reisenden das zugebaute Bahnhofsumfeld, das ihm signalisiert: Ja, hoppala, hier stehen jede Menge Hochhäuser, dahinter muss es in die Innenstadt gehen. So er dann den richtigen Ausgang gefunden hat, zeigt ihm die Betonwüste,

dass er hier richtig ist und nur diesem Zementboulevard zu folgen hat, bis er in die nächste Diaspora, der zukünftig durch Leerstand geprägten Innenstadt, gelangt. Große Betonklötze sollen das Flair einer pulsierenden und aufstrebenden Stadt repräsentieren. Das neue Hauptbahnhofsviertel muss weltstädtischen Charakter erhalten. Kann es nicht vielleicht doch so sein, dass ankommende Reisende und auch Anwohner sich über einen vergrößerten Park und eine zurückgebaute Kurt-Schumacher-Straße mehr freuen würden? Die Menschen sind nicht dumm, man kann ihnen auch zutrauen, dass sie den richtigen Weg in die City finden und dass sie auch hinter einem gemütlich anmutenden Park die Silhouette der Innenstadt wahrneh-

men können.

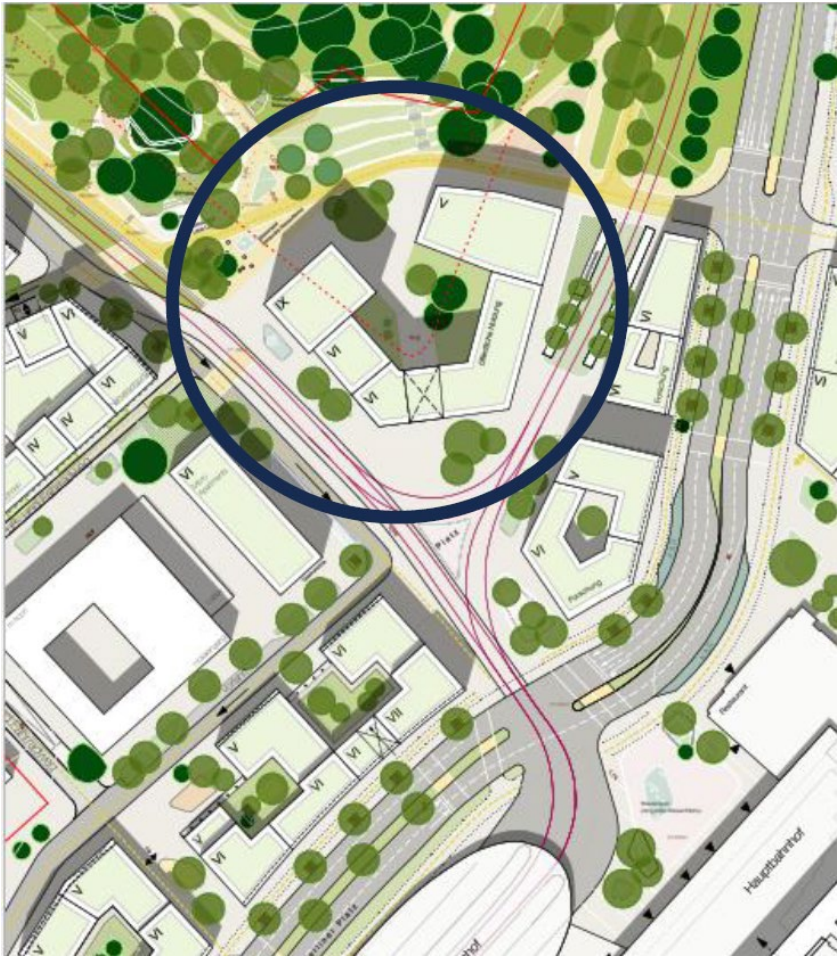
**Marc Mehnert,
Braunschweig**

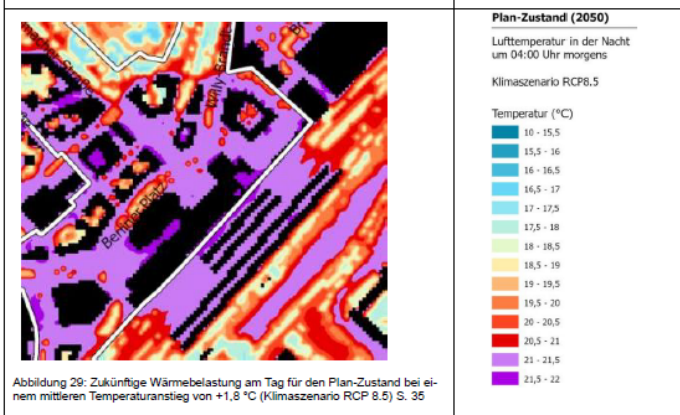
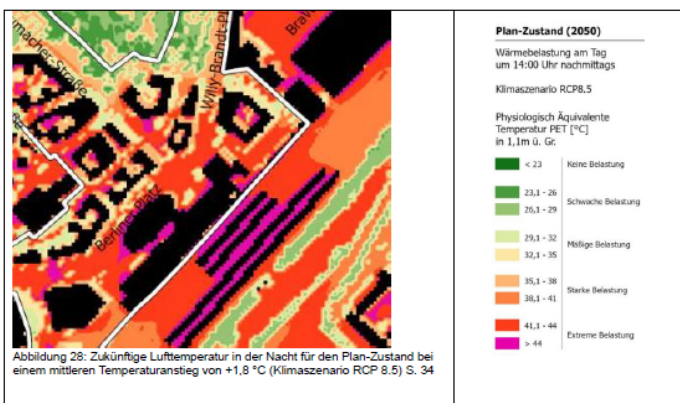
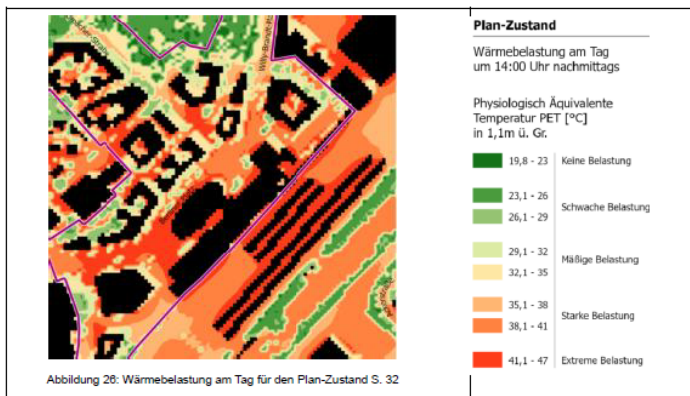
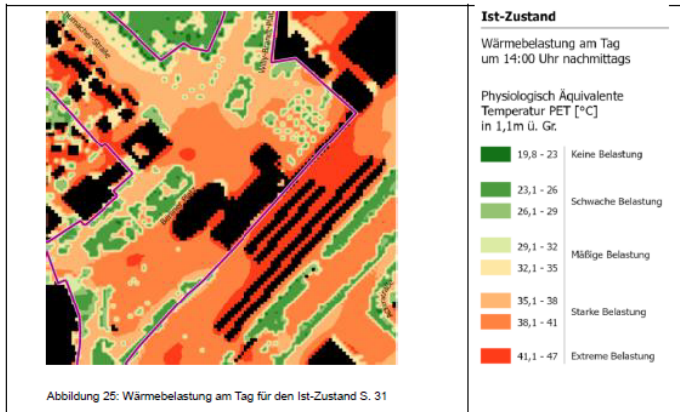
Hinweis

Ihre Meinungsäußerung ist uns willkommen! Sie muss nicht dem Standpunkt der Redaktion entsprechen. Wir behalten uns das Recht vor, Einsendungen zu kürzen. Senden Sie Ihren Leserbrief bitte mit vollständigem Namen, Anschrift und Telefonnummer an:

Braunschweiger Zeitung
Hintern Brüdern 23
38100 Braunschweig
**redaktion.braunschweig
@funkemedien.de**

3. Anhang zur Stellungnahme Nr. 25 (35428)





Abbildungen aus: Klimaökologisches Gutachten Planetenwurf Bahnhofsviertel Braunschweig GEO-NET 2024

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 a (3) BauGB vom 22.09.2025 bis 06.10.2025

Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

1. Braunschweiger Verkehrs-GmbH Schreiben vom 06.10.2025	Stellungnahme der Verwaltung
Wir erhalten unsere Anmerkungen zu den vorherigen Beteiligungen aufrecht und bitten im Weiteren um Berücksichtigung folgender Anmerkungen:	Die Hinweise in der Stellungnahme der BSVG werden insgesamt zur Kenntnis genommen. Die Anmerkungen zu den vorherigen Beteiligungen wurden in die Abwägung eingestellt.
<ul style="list-style-type: none"> - westlich der Gleise im Willi-Brandt-Platz ist eine neue Baumreihe im Abstand von 3 m von der Gleisachse geplant worden. Hier sollen 20 Platanen gepflanzt werden, was zu eng ist, für sich groß entwickelnde Bäume - (vgl. Bestandsbäume im Abschnitt St. Leonhard) - Für Neupflanzungen von Bäumen ist zu beachten, dass ein ausreichender Abstand zur Straßenbahntrasse gewährleistet ist. - Der Bewuchs muss unter Berücksichtigung der Höhe der Baumkronen und des Wurzelraumes, einschließlich des Zuwachses und der Standfestigkeit so gewählt werden, dass ein ausreichender Abstand zum Lichtraum der Straßenbahneinschließlich der Fahrleitungsanlage gewährleistet ist. - Eine regelmäßige Kontrolle und Pflege des Bewuchses ist durch die Stadt Braunschweig erforderlich. - Sichtbeziehungen an Querungsstellen über Gleisanlagen dürfen durch Baumstandorte oder Bewuchs nicht beeinträchtigt sein. Hierfür ist der Nachweis erforderlich. 	<p>Es wird klargestellt, dass der Abstand der (3 m breiten) Fläche zum Anpflanzen von der Gleisachse 3 m beträgt. Bei einer entsprechenden Positionierung innerhalb der Fläche zum Anpflanzen können auch größere Abstände zur Gleisachse (bis zu knapp 6 m) realisiert werden. Die Maßnahmenfläche selbst ist 3 m breit und ca. 140 m lang, es steht somit eine Anpflanzfläche von rund 420 m² zur Verfügung. Die genaue Anordnung der 20 festgesetzten Platanen muss im weiteren Verfahren mit der BSVG geklärt werden.</p> <p>Der mögliche Abstand der neuen Baumstandorte zur Gleisachse ist somit nach Einschätzung der Stadt ausreichend. Zur Freihaltung des erforderlichen Lichtraums werden ggf. entsprechende Schnittmaßnahmen vorgenommen.</p> <p>Die weiteren Hinweise betreffen nicht den Bebauungsplan. Sie werden zur Kenntnis genommen. Der geforderte Nachweis wird in der weiteren Ausbauplanung geführt. Eine regelmäßige Kontrolle und Pflege des Bewuchses durch die Stadt Braunschweig wird gewährleistet.</p>
- Die Haltestelle Campestraße scheint immer noch zu schmal zu sein für einen Kombihalt mit Bus an der Rückseite - Bäume sind auf dieser Breite nicht möglich, da die erforderlichen Durchgangsbreiten nicht gewährleistet werden können.	Die Dimensionierung der Haltestelle und Baumpflanzungen im Umfeld der Haltestelle werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt.

<ul style="list-style-type: none"> - Im Gleisdreieck ist der Gleisbereich mit einer grüngrauen Farbe gekennzeichnet, welche nicht in der Legende erklärt ist ... da die im Bestand vorhandene Betonplatte erhalten bleiben soll, ist die Art der Gleiseindeckung darauf anzupassen und mit der BSVG abzustimmen. 	<p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan. Er wird zur Kenntnis genommen. Abstimmungen mit der BSVG zur Art der Gleiseindeckung erfolgen im Rahmen der weiteren Ausbauplanung.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Die Oberflächenentwässerung der angrenzenden Verkehrsflächen darf nicht in den Gleisbereich hinein geleitet werden. 	<p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan. Er wird zur Kenntnis genommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle Heinrich-Büssing Ring muss in Bestandslage erhalten bleiben, eine Verlagerung in den Gleisbogen führt zu Problemen mit den Bordabständen (Barrierefreiheit) - die östliche Zuwegung muss verlängert werden bis zur neuen Querung des Straßenbereiches - Die Farbdarstellung im Nutzungsbeispiel muss geändert werden. - Auf der Westseite ist außerhalb des B-Planumgriffs eine zweite Bahnsteigzuwegung vorgesehen, diese sollte außerhalb der vorhandenen Bahnsteiglänge angeordnet werden 	<p>Die Lage der Haltestelle und ihre Zuwegungen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt. Das Nutzungsbeispiel wird angepasst.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Inwiefern der B-Plan-Umgriff auf die Änderungen des Straßenverlaufs im H-B-Ring angepasst werden müssen, wäre zu prüfen. 	<p>Der Geltungsbereich umfasst alle Abschnitte des Rings, bei denen die Grenzen des öffentlichen Straßenraums geändert werden sollen. Teile der Ausbauplanung für den Heinrich-Büssing-Ring liegen zwar außerhalb des Geltungsbereichs, eine Erweiterung des Geltungsbereichs ist nicht erforderlich, da hier die Grenzen des öffentlichen Straßenraumes unverändert bleiben. Es wird nur die Einteilung der Straßenverkehrsfläche geändert. Festsetzungen zur Einteilung der Straßenverkehrsflächen werden durch den Bebauungsplan nicht getroffen. Die Führung der Straßenbahn bleibt unverändert.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Die Gebäudeecke der Überbauung der Wendeschleife liegt nahe der Gleistrasse zur Salzdahlemer Straße - es ist nicht erkennbar, ob sich hier ein Höhenkonflikt ergibt - die Prüfung und der Nachweis der Gebäudeabstände in allen stadtbahnrelevanten Geschosshöhen ist erforderlich. 	<p>Durch den Bebauungsplan wird im für den Bereich der Wendeschleife, der mit einem Gebäude (Baublock XV) überbaut werden soll, ein Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten des Trägers des ÖPNV (hier BSVG) festgesetzt. Die Rechtsfolge dieser Festsetzung ist, dass nur ein Gebäude zulässig ist, bei dem Kubatur und die lichte Höhe des Luftgeschosses so ausgebildet wird, dass der nötige Lichtraum freigehalten wird.</p> <p>Einzelheiten zu Höhen und Abständen werden im Rahmen der Objektplanung für das Gebäude festgelegt und mit der BSVG abgestimmt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Anlage 4 b: Grundwassermessstelle AW-033 scheint im Konflikt mit Stadtbahntrasse SB+ 31 zu stehen - Klärung ob GWM neu oder Bestand 	<p>Es handelt sich um eine bestehende Grundwassermessstelle. Diese muss ggf. im Zuge der Ausbauplanung der Stadtbahntrasse SB + 31 versetzt werden.</p>

	<p>Vorschlag der Verwaltung</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. in den nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>2. LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH</p> <p>Schreiben vom 06.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die von Ihnen über das Bauportal der Stadt Braunschweig zur Verfügung gestellten Unterlagen haben wir durchgesehen. Im Geltungsbereich des o.g. Verfahrens verlaufen die Betriebsanlagen der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG). Wir weisen weiterhin auf unsere Stellungnahme vom 19.11.2024 (AZ.: BSVG / T2-4914). Darüber hinaus machen wir aufmerksam, dass die vorgesehenen Bäume einen ausreichenden Abstand zur Straßenbahntrasse haben müssen. Der Bewuchs muss unter Berücksichtigung der Höhe der Baumkronen, des Zuwachses und der Standfestigkeit so gewählt werden, dass ein ausreichender Abstand zum Lichtraum der Straßenbahn einschließlich der Fahrleitungsanlage gewährleistet ist. Eine regelmäßige Kontrolle und Pflege des Bewuchses ist erforderlich. Sichtbeziehungen an Querungsstellen dürfen nicht beeinträchtigt sein. Eine Minimierung der Querungsstellen und eine signaltechnische Absicherung ist aus unserer Sicht weiterhin erforderlich.</p>	<p>Die im Bebauungsplan festgesetzte Baumreihe weist einen ausreichenden Abstand zur Straßenbahntrasse auf.</p> <p>Ansonsten werden die Standorte für die neuen Straßenbäume im Rahmen der Ausbauplanung festgelegt. Querungsstellen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die Hinweise (Abstand von Bäumen zur Straßenbahntrasse, Anlage von Querungsstellen) werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt.</p>
<p>Die Straßenbahntrasse sollte aus Gründen der Betriebssicherheit vom übrigen Verkehrsflächen getrennt sein.</p>	<p>Eine Trennung der Straßenbahntrasse von den übrigen Verkehrsflächen ist nicht Ziel der Planung. Aspekte der Betriebssicherheit müssen hier in Abwägung mit den übrigen Belangen des Bebauungsplans (Verkleinerung der Verkehrsflächen aus Gründen der Stadtgestaltung, Bereitstellung von Bauland im Rahmen der Innenentwicklung, sparsamer Umgang mit Grund und Boden) zurücktreten.</p> <p>Bauliche Elemente sind von Seiten der Stadt nicht gewünscht. Eine abschließende Klärung erfolgt im Rahmen der weiteren Ausbauplanung.</p>
<p>Die Entwässerung des Oberflächenwassers angrenzender Verkehrsflächen des öffentlichen Straßenraumes in die Gleise ist zu vermeiden.</p>	<p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan. Er wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. in den nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>

<p>3. Braunschweig Zukunft GmbH, (Wirtschaftsförderung) Schreiben vom 10.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Zu den getätigten Änderungen ergibt sich die Nachfrage: In der textlichen Festsetzung ist nun im GE der Einzelhandel ausgeschlossen. Betrifft dies den Einzelhandel im Allgemeinen, oder orientiert sich das Verbot an dem Zentrenkonzept der Stadt Braunschweig?</p>	<p>Gemäß textlicher Festsetzung A I.2.3 sind in den Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe, egal mit welcher Größe oder mit welchen Sortimenten, unzulässig. Die Gewerbegebiete sollen insbesondere der Unterbringung von sonstigen Gewerbebetrieben, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie von Mobilitätsangeboten vorbehalten sein. Der Einzelhandel soll, auch zur Berücksichtigung des Zentrenkonzepts der Stadt Braunschweig, in den Blöcken V/VI, XII/XIII und XVIII konzentriert werden.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. Industrie- und Handelskammer Braunschweig Schreiben vom 01.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Änderungen oder Ergänzungen berühren durch uns zu vertretende Belange lediglich im Hinblick auf die Festsetzungen zum Einzelhandel. Die entsprechenden Planinhalte haben sich im Vergleich zum vorangegangenen Beteiligungsschritt auch nur geringfügig geändert. So wurde in der Textfestsetzung A 1 2.2 die ausnahmsweise Zulässigkeit des sogenannten Annexhandels herausgenommen. Weiterhin wurde - wie von uns mit Schreiben vom 03.12.24 gefordert - in der Textfestsetzung A 1 2.3 die Unzulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in den Gewerbegebieten festgeschrieben. Gegen diese Änderungen bzw. Ergänzungen bestehen von unserer Seite keine Bedenken.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen .</p>
<p>5. Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Hannover Schreiben vom 21.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>

<p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Aufstellung des Bebauungsplanes: "Bahnhofsquartier - Umfeld Hauptbahnhof", AW 118 in der Planung ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken gegen die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes am Hauptbahnhof mit dem Ziel einer Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wie in der Begründung zum B-Plan Kapitel 2.4 Eisenbahnflächen richtig dargestellt, sind ca. 2,9 ha des Bebauungsplanes AW 118 planfestgestellte Flächen für Bahnbetriebszwecke (bahnbetrieblich notwendige Flächen). Insofern ist es richtig, dass die dem Bahnbetrieb dienenden Flächen nur nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden.</p>	<p>Im Rahmen der parallel zum Bebauungsplan stattfindenden Verhandlungen zum Verkauf von Flächen der DB AG an die Stadt Braunschweig wurde bekannt, dass ein Teilstück des Flurstücks Flurstück 1/43, Flur 4, Gemarkung Altwiek (ehemals Flurstück 1/32, Flur 7 Gemarkung Altwiek) bereits mit Bescheid vom 23.03.1999 von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde. Die nachrichtliche Übernahme im Bebauungsplan wurde angepasst.</p>
<p>Um den Fachplanungsvorbehalt für die Flächen aufzuheben und wieder in die kommunale Planungshoheit der Stadt Braunschweig zu überführen, ist eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz notwendig. Zur Erläuterung zu der im Bebauungsplanung an verschiedenen Stellen erwähnten Freistellung von Bahnbetriebszwecken lassen Sie mich auf folgendes hinweisen.</p> <p>In der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes Außenstelle Hannover vom 11.12.2024, Gz. 58141-581pt/017-2024#429 ist die Aussage getroffen, dass Bahnanlagen im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Dieses konnte nur dann überwunden werden, wenn das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das überragende öffentliche Interesse überwog. Städtebauliche Planungen, "so gut sie auch waren", lagen seit Ende Dezember 2023 bis zur erneuten Änderung des AEG nicht im überragenden öffentlichen Interesse.</p> <p>In der nunmehr seit 17. Juli 2025 geltenden Fassung des § 23 AEG sind die Voraussetzungen für die Freistellung geändert und wieder etwas "entschärft" worden. Der Betriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage ist oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, liegt zwar weiterhin im überragenden öffentlichen Interesse, soweit das Grundstück der Wiederinbetriebnahme, Aufrechterhaltung oder Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur dienen kann.</p> <p>Ein überragendes öffentliches Interesse liegt nicht vor, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder für die Eisenbahninfrastruktur ein Ersatz geschaffen worden ist und 	<p>Die Informationen zum Freistellungsverfahren werden zur Kenntnis genommen. Die Voraussetzungen für eine Freistellung sind nach Ansicht der Stadt gegeben. Der Antrag wurde am 14.01.2026 elektronisch gestellt.</p>

<p>2. langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist und</p> <p>3. die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert wird.</p> <p>Im Freistellungsverfahren wird durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Stelle zu prüfen sein, ob die o.g. Voraussetzungen gegeben sind, um dann nach Abwägung einen Freistellungsbescheid zu erlassen.</p> <p>Daher werden Sie gebeten, einen entsprechenden Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover zu stellen. Dabei sind neben der Begründung des Antrags, entsprechende Planunterlagen beizufügen, in denen die freizustellenden Flächen zeichnerisch dargestellt sind. Die Antragstellung erfolgt in digitaler Form, sogenannter E-Service. Näheres dazu finden Sie auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Register Freistellung Antragstellung mit den entsprechenden Merkblättern. Im Freistellungsverfahren werden durch das Eisenbahn-Bundesamt verschiedene Stellen beteiligt und um Stellungnahme gebeten, u.a. die DB InfraGO AG und die Bundesnetzagentur.</p>	
<p>Bitte ändern Sie in Kapitel 5.14 Nachrichtliche Übernahmen 5.14.1 Eisenbahnanlagen die Bezeichnung DB Netz in DB InfraGO AG. Und fügen Sie bitte unter C Schienenverkehrslärm noch die Strecke 1730 Hannover - Braunschweig hinzu.</p>	<p>Die Begründung wurde entsprechend geändert.</p>
<p>Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG - Geschäftsbereich Personenbahnhöfe - als Trägerin öffentlicher Belange und als Grundstückseigentümerin über die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.</p>	<p>Die DB InfraGO AG wurde beteiligt.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. in den nachgeschalteten Verfahren berücksichtigt.</p>
<p>6. Stadt Braunschweig, Untere Naturschutzbehörde (68 Fachbereich Umwelt) Schreiben vom 06.10.2025</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>

<p>Leider sind die naturschutzfachlichen Belange noch nicht ausreichend berücksichtigt. Für den Ausgleich der Kompensationsfläche IN 225 "Ritterbrunnen-West" (Platanen) ist in den aktuellen Unterlagen eine Neupflanzung von 20 Platanen im Bereich einer Maßnahmenfläche geplant. Wie ich in meiner letzten Stellungnahme geschrieben habe, ist diese Kompensationsfläche in doppeltem Umfang auszugleichen. Die Grundlage für die aktuell geplanten 20 Platanen, findet sich, wenn ich es richtig sehe, im Umweltbericht unter 4.5.1. Dort wird beschrieben, dass 10 der 20 Bestandsplatanen erhalten werden sollen. Diese Bäume werden allerdings nicht in den textlichen oder zeichnerischen Festsetzungen zum Erhalt festgesetzt. Das Nutzungsbeispiel, auf das unter 4.5.1. verwiesen wird, bietet keine Rechtssicherheit. Ich bitte Sie daher, den Erhalt dieser 10 Platanen in den textlichen und zeichnerischen Festsetzungen aufzunehmen. Auf der aktuellen Grundlage ist der Verlust aller 20 Platanen anzunehmen, sodass eine Kompensation von 40 Platanen notwendig wäre. Daher wäre alternativ die aktuell geplante Maßnahmenfläche zu vergrößern oder um eine weitere Fläche zu ergänzen, sodass eine Kompensation von 40 Platanen möglich ist.</p>	<p>Die Pflanzung der 20 Platanen zum Ausgleich im Zuge des Bebauungsplanverfahrens IN 225 war eine „sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen“ gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB. Zusätzlich erfolgte eine Selbstverpflichtungserklärung der Stadt gegenüber der zuständigen Naturschutzbehörde. Auf dieser Grundlage wurden die Bäume in das Kataster der Kompensationsmaßnahmen der Stadt Braunschweig aufgenommen.</p> <p>Die Absicherungen der Maßnahme haben weiterhin Bestand. Die verbleibenden zehn Platanen befinden sich auch bei Umsetzung des Bebauungsplans weiterhin auf Flächen der Stadt Braunschweig. Über das Nutzungsbeispiel ist aufgezeigt, dass Bäume bei Umsetzung der geänderten Straßenführung erhalten bleiben. Die Selbstverpflichtungserklärung hat für die verbleibenden Bäume weiterhin Bestand.</p> <p>Die Festsetzung einer Erhaltungsbindung im Bebauungsplan ist daher entbehrlich.</p>
<p>Ansonsten habe ich aus naturschutzfachlicher Sicht keine weiteren Bedenken.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 a (3) BauGB vom 19.01.2026 bis 02.02.2026

Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

<p>1. Braunschweiger Verkehrs-GmbH Schreiben vom 04.02.2026 (mit Fristverlängerung) zusammen mit Abteilung 66.12 (enthält Stellungnahme von 66.23) Tiefbau und Verkehr - Verkehrsplanung - Projekte, Bebauungspläne der Stadt Braunschweig (da Bezugnahme BSVG)</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Von Seiten der BSVG schließen wir uns vollumfänglich der Stellungnahme von Abt. 66.23 zur Sicherung der Flächen für den Stadtbahnausbau zur Salzdahlumer Straße an.</p> <p>"Die Stellungnahme bezieht sich auf die zugehörigen Unterlagen zum Bebauungsplan AW 118 (B-Plan).</p> <p>Hinweise des Stadtbahnausbauprojekts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht Stadt.Bahn.Plus. sollten eine Freihaltung der Flächen für den Anschluss der Stadtbahn vom Nahverkehrsterminals an die Salzdahlumer Straße Planungsziel des Bebauungsplans sein. - Es wird daher angeregt, die im Bebauungsplan lila dargestellte Fläche mit der Bezeichnung "Anlage der Eisenbahn" an die geplante Trassierung des Stadtbahnausbau-Projektes Salzdahlumer Str./Heidelberg anzupassen. Es sollte seitens Fachbereich 61 und der Stadt angestrebt werden bzw. geprüft werden, inwieweit die in der Anlage farblich gekennzeichnete Fläche zusätzlich von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden kann, um alle städtischen Planungen/ Projekte für die Verfahren zur Freistellung der DB-Flächen von Bahnbetriebszwecken zu berücksichtigen. 	<p>Die im Rahmen des Gesamtprojekts Stadt.Bahn.Plus geplante Neubaustrecke Salzdahlumer Straße – Heidelberg wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt. Die Baugebiete (hier Baublöcke XV und XVI) wurde so angeordnet, dass die geplante Trassenführung (gemäß Machbarkeitsstudie) weiterhin möglich bleibt. Die für die Neubaustrecke benötigten Flächen werden, soweit sie im städtischen Eigentum stehen, als Straßenverkehrsflächen festgesetzt und stehen somit für die Planung zur Verfügung. Bei der schalltechnischen Untersuchung wurde die geplante Neubaustrecke berücksichtigt.</p> <p>Eine Freistellung weiterer Flächen von Bahnbetriebszwecken im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist aus Sicht der Stadt nicht erforderlich. Die planerische Sicherung von Flächen der DB für die geplante Neubaustrecke ist kein Ziel des Bebauungsplans und soll es, insbesondere, da das Verfahren kurz vor dem Abschluss steht, auch nicht werden. Ein inhaltlicher Zusammenhang mit den Planungen für das Bahnhofsquartier besteht nicht, da die Neubaustrecke allenfalls im untergeordneten Umfang einer verbesserten Erschließung des geplanten Bahnhofsquartiers dient.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Ziel ist eine planungsrechtlich eindeutige und konfliktfreie Sicherung der für den Stadtbahnausbau erforderlichen Flächen im Zuge des Bebauungsplans. - Diese Stellungnahme baut inhaltlich auf der vorangegangenen Stellungnahme vom 04.12.2024 auf. Die dort aufgeführten Hinweise behalten weiterhin ihre Gültigkeit." <p>Anlage Skizze der ergänzend zu entwidmenden DB-Fläche</p>	<p>Abschließend sei angemerkt, dass ein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nicht an ein Bebauungsplanverfahren gekoppelt ist. Der BSVG steht es frei, für die zur Umsetzung des Neubaustrecke benötigten Eisenbahnflächen einen Antrag auf Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken beim Eisenbahnbundesamt zu stellen.</p>
<p>Die BSVG weist darauf hin, dass unsere sämtlichen vorhergehenden Stellungnahmen weiterhin Gültigkeit haben und bitten um deren Berücksichtigung.</p>	<p>Die Stellungnahmen vom 03.03.2020 (frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange), 09.12.2024 (formelle Beteiligung der Träger öffentlicher Belange) und 06.10.2025 (erneute, eingeschränkte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange) sind im Rahmen der Abwägung in die Planung eingeflossen.</p>
<p>Darüberhinausgehende Anmerkungen zu den vorliegenden B-Plan-Änderungen erheben wir nicht.</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass ansonsten keine Anmerkungen gegeben werden.</p>
<p>Stadt Braunschweig, Abteilung 66.12 Tiefbau und Verkehr - Verkehrsplanung - Projekte, Bebauungspläne, enthält Stellungnahme von Abt. 66.23 (Bezugnahme BSVG)</p> <p>Schreiben vom 01.02.2026: Keine Anmerkungen.</p> <p>Schreiben vom 02.02.2026: Aus Sicht Stadtbahnausbauprojekt (Stadt.Bahn.Plus.) sollten eine Freihaltung der Flächen für den Anschluss der Stadtbahn vom Nahverkehrsterminals an die Salzdahlumr Straße Planungsziel des Bebauungsplans sein.</p> <p>Es wird daher angeregt, die im Bebauungsplan lila dargestellte Fläche mit der Bezeichnung Anlage der Eisenbahn an die geplante Trassierung des Stadtbahnausbau-Projektes Salzdahlumer Str./Heidelberg anzupassen. Es sollte seitens Fachbereich 61 und der Stadt angestrebt werden bzw. geprüft werden, inwieweit die in der Anlage farblich gekennzeichnete Fläche zusätzlich von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden kann, um alle städtischen Planungen/ Projekte für die Verfahren zur Freistellung der DB-Flächen von Bahnbetriebszwecken zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Auswertung erfolgt oben.</p>

<p>Ziel ist eine planungsrechtlich eindeutige und konfliktfreie Sicherung der für den Stadtbahnausbau erforderlichen Flächen im Zuge des Bebauungsplans.</p>	
<p>Diese Stellungnahme baut inhaltlich auf der vorangegangenen Stellungnahme vom 04.12.2024 auf. Die dort aufgeführten Hinweise behalten weiterhin ihre Gültigkeit.</p>	<p>Die Stellungnahme vom 04.12.2024 (formelle Behördenbeteiligung) ist im Rahmen der Abwägung in die Planung eingeflossen.</p>
<p>2. Eisenbahn-Bundesamt Stellungnahme vom 03.03.2026</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Auf Ihren dringenden Wunsch habe ich die geringfügig angepassten Unterlagen zum Bebauungsplan "Umfeld Hauptbahnhof, AW 118 Stadtgebiet im Bereich Kurt-Schumacher-Straße, Viewegstraße, Ottmerstraße, Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz" noch mal kurzfristig geprüft.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt hat als Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes ja bereits eine Stellungnahme zum o.g. B-Plan abgegeben, siehe Gz. 58141-581pt/017-2024#429.</p> <p>Zu dem geringfügig angepasstem B-Plan bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken, sofern die im B-Plan dargestellten Flächen, was die Bahnanlagen betrifft, mit denjenigen Flächen im laufenden Freistellungsverfahren korrespondieren.</p> <p>Das Freistellungsverfahren wird wie Ihnen bereits bekannt ist, von meiner Kollegin Frau xx unter dem Gz: 58149-581pf/030-2026#003 bearbeitet.</p>	<p>Die im Bebauungsplan zur Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nachrichtlich übernommenen Flächen entsprechen den Flächen, für die ein Antrag auf Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken gestellt wurde.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Umfeld Hauptbahnhof“

AW 118

Ergebnisprotokoll zur Erörterungsveranstaltung im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118

Präsentationen/ Ausgehängte Planunterlagen:

- Vorstellung der Planungsziele und des weiteren Vorgehens mittels Präsentation durch den Stadtbaurat Herr Leuer
- Vorstellung des Bebauungsplanes durch die Planergemeinschaft Stadt und Raum eG mittels Präsentation
- Flächennutzungsplan- Änderung - Entwurf
- Bebauungsplan - Entwurf mit textlichen Festsetzungen und Begründung
- Nutzungsbeispiel - Entwurf
- Luftbild und Luftbild mit Überlagerung der Planung
- Gestaltungshandbücher zur Ansicht
- Film zur Planung
- Plan mit QR- Code zum Beteiligungsverfahren

Zeit: 9. Oktober 2025

Ort: BC III, EG

Beginn: 18:00 Uhr

Ende: 20.20 Uhr

Vertreterin und Vertreter der Planergemeinschaft Stadt und Raum eG:

Frau Minor und Herr Hüppe

Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung:

- Herr Leuer, Stadtbaurat
- Herr Mollerus, Abteilungsleiter Stadtplanung
- Frau Steller, Abteilung Stadtplanung, Stellenleiterin für den Planungsbezirk Innenstadt
- Frau Schäfer, Sachbearbeiterin im Planungsbezirk Innenstadt
- Frau Beckmann- Möllenbernd, Frau Günther für das Protokoll

Anwesend sind ca.120 Bürgerinnen und Bürger.

Herr Mollerus begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, erläutert den Anlass und das Ziel der Veranstaltung, umreißt den Ablauf und stellt die Akteure vor. Er verweist auf den ausgehängten QR- Code, über den eine direkte Verlinkung zu den ausgelegten Unterlagen gegeben ist und dort auch Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden können. Stellungnahmen zur vorliegenden, im Internet abrufbaren Planung können noch bis zum 27. Oktober 2025 (digital/ per Post oder direkt im Rathaus) abgegeben werden.

Herr Leuer leitet in die Vorstellung des Bahnhofsquartieres ein. Er erläutert das Gesamtkonzept, die geplante Bebauung sowie die angestrebten Nutzungen. Er gibt Einblicke in das bisherige Verfahren und erläutert die Flächennutzungsplan-Änderung.

Im Anschluss stellen Frau Minor und Herr Hüppe den Bebauungsplan sowie die Umweltbelange anhand einer Präsentation vor.

Herr Leuer erläutert das Mobilitätskonzept. Durch die Lage des Quartiers direkt am Hauptbahnhof besitzt das Konzept eine hohe Bedeutung. Die verkehrliche Funktion des Wilhelminischen Ringes wird durch die Umplanung nicht beeinträchtigt.

Darüber hinaus gibt der Stadtbaurat Erläuterungen zum Energiekonzept und zum Gestaltungshandbuch 1. Die Erstellung des Gestaltungshandbuches 2 mit weiterreichenden Regelungen zur Materialität der Baukörper und der Freiräume erfolgt nach dem Satzungsbeschluss.

Aus der anschließenden Diskussion ergeben sich folgende Fragen bzw. Anmerkungen.

1. Frage:

Sind Zisternen und Zivilschutzanlagen wie z.B. Bunker vorgesehen? Soll es offene Wasserflächen im Gebiet geben? Sind durch Straßenraumabsenkungen Regenwassersammelpunkte geplant? Sind Fassaden- und Dachbegrünungen/ Dachgärten, insbesondere auf öffentlichen Gebäuden, vorgesehen?

zu 1. Stellungnahme der Verwaltung:

Für private Bauherren ist geregelt, das Regenwasser auf den jeweiligen Privatgrundstücken zu verbringen. Die Art und Weise der Regenwassersammlung- und Ableitung ist im Bebauungsplan nicht geregelt. Folglich ist sowohl eine Versickerung als auch eine Regenrückhaltung in Form von Zisternen vorstellbar. Es werden maximale Einleitmengen in die öffentliche Kanalisation festgelegt.

Im öffentlichen Straßenraum ist das anfallende Niederschlagswasser jeweils zu sammeln, zu verdunsten und zu versickern. Nur in Bereichen, wo das nicht möglich ist, darf auch in die Kanalisation abgeleitet werden. Die Flächen von Viewegs Garten sollen hierzu mit genutzt werden und es sind Entwässerungsmulden geplant. Bei Starkregenereignissen wird nicht ausgeschlossen werden können, dass sich auch mal Wasser staut. Auf der Ebene des Bebauungsplans sind keine Zisternen eingeplant. Erst nach Konkretisierung der Planung kann das Regenwassermanagement genau festgelegt werden. Für die Bestandsgebäude im Umfeld wird die Situation mit Umsetzung der Planung eher besser.

Fassaden- und Dachbegrünungen/ Dachgärten sind ausdrücklich gewünscht und werden auch entsprechend festgesetzt.

Zivilschutzanlagen haben bislang bei der Planung keine Rolle gespielt. Der Bebauungsplan gibt aber die Möglichkeit der Integration derartiger Anlagen. Damit besteht bei der Konkretisierung der Planung die Chance, entsprechende Anlagen unterzubringen.

2. Frage:

Was habe ich mir unter modernisiertem Individualverkehr vorzustellen? Das Projekt sieht eine Verkehrsberuhigung im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße und entlang des Wilhelminischen Rings vor. Wohin wird dieser Verkehr dann verlagert?

zu 2. Stellungnahme der Verwaltung:

Der Wilhelminische Ring wird in seiner Funktion nicht eingeschränkt. Er wird nicht verkehrsberuhigt. In der südlichen Kurt-Schumacher-Straße hingegen bestehen so massive Überkapazitäten wie in keiner anderen Straße unserer Stadt. Diese überschüssigen Verkehrsflächen werden im Abschnitt zwischen der Ottmerstraße und dem Bahnhof zurückgebaut und verkehrsberuhigt. Dadurch wird zusätzlicher Verkehr auf die Ottmerstraße verlagert. Dieser Umstand wurde gutachterlich untersucht. Beeinträchtigungen sind vorwiegend im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße/Campestraße/ Ottmerstraße zu erwarten. Es wird an dieser Stelle auf den Mobilitätsentwicklungsplan für die Gesamtstadt hingewiesen. Es wird davon ausgegangen, dass künftig die E-Mobilität eine immer größere Rolle spielt und der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch die stärkere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fahrrades reduziert wird.

3. Frage:

Es wird gefragt, ob sich im Auditorium ein Vertreter der Wertgrund befindet.

Die vorhandene Tiefgarage liegt unter den Planstraßen A und B. Was wird aus der bestehenden Tiefgarage beim Bau dieser Straßen? Wie sieht die Ableitung des Regenwassers in diesem Bereich aus? Aufgrund der bestehenden Niveauunterschiede zwischen der Viewegstraße und der Kurt-Schumacher-Straße werden Probleme vermutet.

zu 3. Stellungnahme der Verwaltung:

Ein Vertreter der Firma Wertgrund ist nicht anwesend. Die Firma Wertgrund ist allerdings als Partnerin von Anfang an in den Prozess eingebunden und hat alle Planungsschritte kooperativ mitgetragen.

Die Tiefgarage soll neu gebaut werden und liegt künftig voraussichtlich unter den Planstraßen A und B. Der bestehende Niveauunterschied kann bei der späteren Ausführungsplanung in Form einer stufenartigen Ausbildung der Tiefgarage berücksichtigt werden. Derartige Fragen der späteren Umsetzung sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

4. Frage:

- Im Planungsgebiet und auch unter den geplanten Pocket-Parks liegt eine Vielzahl bestehender Leitungen. Wie geht man damit um?

zu 4. Stellungnahme der Verwaltung:

Das Leitungsthema wurde bei dieser Planung bereits sehr frühzeitig berücksichtigt. Es wurde unter Einbindung der Leitungsträger ein koordiniertes Leitungskonzept für die Verlagerung und den Neubau der unterirdischen Infrastruktur erstellt. In der weiteren Planung wird das Konzept konkretisiert. Die vorhandenen Leitungen werden nicht alle zum gleichen Zeitpunkt verlegt und erneuert werden. Dies ist abhängig von den jeweiligen Bauabschnitten.

5. Frage/ Anregung:

Die Planungen - insbesondere des Bahnhofsvorplatzes - entsprechen nicht dem Klimagutachten, das für das Planungsgebiet eine starke Überhitzung prognostiziert. Darauf wird in der Planung nicht reagiert. Man kann in der Planung überhaupt nicht erkennen, wo die über 300 Bäume, die gefällt werden sollen, ersetzt werden. Dadurch werden die klimatischen Verhältnisse verschlechtert. Die Planung wird als „veraltet“ angesehen.

Es wird eine grüne Achse zwischen dem Viewegs Garten und dem Bürgerpark angeregt.

zu 5. Stellungnahme der Verwaltung:

Hier bestehen die klassischen Zielkonflikte der Stadtentwicklung. Unter Klimaschutzaspekten muss mehr als das Mikroklima betrachtet werden. Auch der Verzicht auf Versiegelung anderer Flächen, eine nachhaltige Mobilität und vieles mehr berührt die Überlegungen. Als Ergebnis dieser Abwägung ist die geplante Bebauung an diesem Standort gut und richtig. Die heutigen Planungen befinden sich immer im Spannungsfeld zwischen einer künftigen Bebauung im Bestand und der Planung auf der „grünen Wiese“. Beim Bauen im Bestand sind Kompromisse zwischen den Anforderungen an ein gesundes Mikroklima und den Anforderungen an eine kompakte innerstädtische Bebauung zu finden. Dies wird in der vorliegenden Planung durch eine Vielzahl neuer öffentlicher Grünflächen getan. Der Anteil an Klimaschutzmaßnahmen in der vorliegenden Planung ist recht hoch, so dass sie als sachgerecht aufgefasst wird. Es werden mehr Bäume gepflanzt als gefällt werden. Die Stadtbahntrassen sollen auf Grüngleisen geführt werden und es entstehen zwei neue Pocket- Parks. Eine Intensivierung dieser Maßnahmen ist in den späteren Ausführungsplanungen möglich. Der Bahnhofplatz ist in weiten Teilen im Besitz der DB. Der Bebauungsplan steht einer stärkeren Begrünung dieser Fläche nicht im Wege.

Größere Grünschnitten, wie hier angeregt, lassen sich nicht mit einer kompakten, innerstädtischen Bebauung vereinbaren.

6. Frage/ Anregung:

Der im Bebauungsplan geregelte Substrataufbau ist mit 10 cm für eine intensive Dachbegrünung zu niedrig. Der geplante Anteil einer 70 %-igen extensiven Dachbegrünung ist zu gering. Es sollten auch mehr Fassadenbegrünungen vorgesehen werden. Auch hier ist der geplante Anteil der Fassaden, die begrünt werden sollen, zu gering. Auf die geplante Substituierung (Baumpflanzungen für nicht herstellbare Fassadenbegrünungen) sollte ganz verzichtet werden. Photovoltaikanlagen an den Wandflächen in Südlage sind wünschenswert.

zu 6. Stellungnahme der Verwaltung:

Im Plangebiet sollen maximal 600 zusätzliche Wohnungen ermöglicht werden, von denen 30% im sozialen Wohnungsbau vorgesehen sind. Daher muss zwischen unterschiedlichen Anforderungen abgewogen werden, damit die Bauvorhaben bezahl- und realisierbar bleiben. Die Stadt hat aber den großen Vorteil, dass der Anteil städtischer Grundstücke im Planungsgebiet sehr hoch ist und damit über die planungsrechtlichen Elemente hinaus, z.B. über Konzeptvergaben, ggf. weitere Aspekte zum Klimaschutz aufgenommen werden können.

7. Frage:

Wie gelingt es die Vorgaben des Gestaltungshandbuches umzusetzen?

Warum sollen die abgestellten Fahrräder auf zwei Fahrrad-Parkhäuser verteilt werden, was unter Umständen zu höheren Betriebskosten führt?

zu 7. Stellungnahme der Verwaltung:

Die wichtigsten Punkte des Gestaltungshandbuches wurden in die Örtliche Bauvorschrift zum Bebauungsplan übernommen und erhalten damit Verbindlichkeit. Die Punkte, die aus rechtlichen Gründen nicht übernommen werden konnten, können ggf. in die noch folgenden Konzeptvorgaben und Kaufverträge übernommen werden.

Die Planung von zwei Fahrrad- Garagen ist vor dem Hintergrund der bestehenden Wegeführungen zum Hauptbahnhof günstig. Damit Radfahrende nicht erst am Bahnhof vorbeifahren müssen, um einen Abstellplatz zu finden, wird ihnen aus jeder Richtung ein Angebot zum Parken gemacht. Eine mögliche Trägerschaft der Fahrrad- Garagen ist noch nicht geklärt.

8. Frage/ Hinweis:

Der eigentliche Hotspot am Hauptbahnhof sind die Bahnsteige und die Bahngleise. Diese erzeugen einen Luftstrom vom Heinrich-Büssing- Ring bis zu Viewegs Garten. Durch den geplanten Baublock am Park aber wird die Frischluftzufuhr vom Viewegs Garten verstellt.

zu 8. Stellungnahme der Verwaltung:

Es wird auf den geplanten, zweigeschossigen Durchgang zum Park in diesem Baublock hingewiesen. Über diesen kann nachts kalte Luft in das Quartier strömen.

9. Frage/ Anregung:

Eine Verlängerung des Parks in Richtung Friedhof/ Bürgerpark würde das Klima entscheidend verbessern. Warum werden Straßenflächen nicht begrünt, sondern bebaut?

- Kann es sich die Stadt nicht leisten, aus Straßen Parks zu machen?

zu 9. Stellungnahme der Verwaltung:

Der erweiterte Park „Viewegs Garten“ und die geplanten Pocket- Parks werden eine positive Wirkung auf das Mikroklima haben.

In dem Projekt wurde ein beachtlicher Anteil der Klimaschutzforderungen berücksichtigt. In der Gesamtbetrachtung ist die Entwicklung ein Gewinn für Braunschweig, betrachtet man auch die Anzahl neuer Wohnungen sowie die möglichen zusätzlichen Gewerbeeinrichtungen.

10. Frage:

In welcher Reihenfolge soll die Bebauung umgesetzt werden? Kann man das in Jahren angeben?

zu 10. Stellungnahme der Verwaltung:

Es soll drei Bauabschnitte geben. Die Umsetzung soll mit dem Bahnhofsvorfeld südlich des verlagerten Wilhelminischen Ringes beginnen.

Allerdings sind die Bauabschnitte auch abhängig von den Partnern DB und Wertgrund.

11. Frage:

Wie sieht die Zeitplanung für die Umsetzung des Quartiers aus?

zu 11. Stellungnahme der Verwaltung:

Vom Grunderwerb der Grundstücke bis hin zur Realisierung der Bebauung rechnet man mit 6 -8 Jahren. Diese Zeitangabe ist allerdings auch marktgebunden und kann derzeit nur vorläufig prognostiziert werden.

12. Frage/ Anregung:

Die Radwege und die entsprechenden Anbindungen entlang der Ottmerstraße und der Schillstraße werden kritisiert. Insbesondere die Weiterführung des Radweges über den Parkplatz des BraWo-Parks wird als unprofessionell bezeichnet.

Werden die Bäume entlang der Ottmerstraße gefällt? Wie ist die Qualität der Radwegeplanung im Zusammenhang mit dem Baumerhalt?

zu 12. Stellungnahme der Verwaltung:

Die angesprochene Radwegeführung und deren Qualitäten liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Der Baumerhalt hat eine sehr hohe Priorität, daher werden die Bäume entlang der Ottmerstraße erhalten. Die Schillstraße ist von dem Projekt nicht betroffen.

Die Anregung wird gerade in Bezug auf die über das Plangebiet hinausgehenden Elemente mit in die weiteren Überlegungen aufgenommen.

13. Frage:

Die geplanten 600 Wohneinheiten und das geplante Gewerbe werden eine Vielzahl von Parkplätzen nach sich ziehen. Wie wird das gelöst?

zu 13. Stellungnahme der Verwaltung:

Die heute für Großstädte ungewöhnliche Situation, dass am Hauptbahnhof kostenlos geparkt werden kann, wird zukünftig aufgelöst. Es ist eine Quartiersgarage geplant, die den ruhenden Verkehr des Quartiers, weiterer Parkplatzsuchenden und der DB aufnehmen soll. Innerhalb der jetzt bestehenden Bebauung insbesondere im Bahnhofsviertel ist eine Parkraumbewirtschaftung und eine Ausweisung von Anwohnerparken vorgesehen.

14. Frage:

Ist Braunschweig Mitglied im Bundesverband Gebäudegrün (BuGG)? Wurde mit dem Verband bereits gesprochen bzw. wurde der Fachbereichsleiter des Fachbereichs Stadtgrün eingebunden?

zu 14. Stellungnahme der Verwaltung:

Braunschweig ist Mitglied im BuGG. Die entsprechenden Fachdienststellen zum Thema Fassadengrün wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eingebunden.

Herr Mollerus bedankt sich für die intensive Diskussion. Er verweist nochmal auf Möglichkeit, im Internet die Planunterlagen einzusehen und eine Stellungnahme abzugeben.

Herr Leuer gibt abschließend einen Ausblick auf die weitere Planung. Er verweist auf den Umfang der städtischen Grundstücke im Planungsgebiet und die damit einhergehenden Möglichkeiten über den Bebauungsplan hinausgehende Regelungen im weiteren Verfahren aufzunehmen, z.B. bei Konzeptvergaben oder Grundstücksverkäufen.

Es ist derzeit vorgesehen, die Planung in drei Bauabschnitten zu realisieren:

1. Bauabschnitt Infrastrukturprojekte direkt am Bahnhof
2. Bauabschnitt: Entwicklung entlang der Kurt- Schumacher- Straße
3. Bauabschnitt: Anpassung Wilhelminischer Ring und Neubebauung entlang des Rings

Herr Leuer verabschiedet die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und bedankt sich für das große Interesse an der Planung. Er sieht in dem breiten Interesse eine Bestätigung der bisherigen Arbeit und betont, dass so viel Interesse und konstruktive Kritik Rückenwind für dieses wichtige Projekt sind.

gez. Gabriele Günther