

*Betreff:***155. Änderung des Flächennutzungsplanes "Umfeld Hauptbahnhof"  
Stadtgebiet zwischen Kurt-Schumacher-Straße, Ottmerstraße, Willy-Brandt-  
Platz und Berliner Platz  
Planbeschluss***Organisationseinheit:*Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation*Datum:*

13.04.2026

*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:**

Die während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen Nr. 3 und Nr. 4 zu behandeln.

Die 155. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umfeld Hauptbahnhof“ wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung beschlossen.

Die zugehörige Begründung mit Umweltbericht wird beschlossen.

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

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

Planungsziel und Planungsanlass

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

Mit der Zielsetzung, den nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs der Stadt Braunschweig durch eine städtebauliche Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege umzugestalten, wurde im April 2019 ein zweiphasiger städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt. Neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potentialen sollten Ideen für die Neuordnung der Verkehre, die Vernetzung mit dem Park „Viewegs Garten“ und den angrenzenden Quartieren sowie attraktive und eindeutige Stadträume entwickelt werden. In dem Siegerentwurf des Büros WELP von KLITZING ist es in hohem Maße gelungen, den Hauptbahnhof in die Stadt zu integrieren, einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz auszubilden und den Park „Viewegs Garten“ mit seiner baulichen Umgebung zu vernetzen. Die Entwurfsidee sieht die bauliche Nachverdichtung im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgebäudes vor. Dieses wird unter Wahrung seiner denkmalrechtlich Bedeuten und stadträumlichen Wirkung um ein Fernbusterminal im Südwesten baulich erweitert. Eine dichte urban gemischte Bebauung ist sowohl neben dem Bahnhofsgebäude als auch gegenüber, im Bereich der heutigen Verkehrsgrünflächen

auf dem „Wilhelminischen Ring“, beabsichtigt. Der Wilhelminische Ring als Hauptverkehrsstraße bleibt erhalten bzw. wird fortgesetzt.

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

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

#### Geplante Darstellungen im Flächennutzungsplan

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

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

Der Querschnitt der Kurt-Schumacher-Straße wird verringert und zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewandelt. Hierdurch wird der Bahnhof besser an die Innenstadt angebunden. Damit entfällt die regionale Kfz-Verkehrsfunktion der Kurt-Schumacher-Straße, weshalb die Darstellung als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan künftig entfällt. Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat der Abweichung von dem im RROP bisher festgelegten raumordnerischen Ziel „Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung“ zugestimmt.

Mit den geplanten Darstellungen der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes wird auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die Möglichkeit eröffnet, auf den betroffenen Flächen die planerische Vorbereitung für die Verlagerung und den Rückbau der überdimensionierten Verkehrsstrassen zu Gunsten eines urbanen Stadtquartiers zu schaffen. Darüber hinaus kann durch Rückbau von Verkehrsflächen die öffentliche Grünfläche erweitert werden.

Dem beiliegenden Entwurf des Änderungsplanes und der Begründung mit Umweltbericht sind genauere Aussagen zum Gegenstand der Änderung, zu Ziel, Zweck und wesentlichen Auswirkungen der Planänderung zu entnehmen.

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

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 04.11.2024 von der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes unterrichtet und mit Terminsetzung zum 04.12.2024 zur Äußerung aufgefordert. Stellungnahmen, die zu einer wesentlichen Planänderung geführt hätten, wurden nicht vorgebracht.

### Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Mit Bekanntmachung vom 24.09.2025 wurde die Öffentlichkeit von der Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB informiert. Die Entwürfe der Bauleitpläne konnten mit Begründung und Umweltbericht und den bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen vom 25.09.2025 bis zum 27.10.2025 eingesehen werden. Es sind keine Stellungnahmen eingegangen, die zu einer Planänderung führten.

### Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen Nr. 3 und Nr. 4 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und die 155. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umfeld Hauptbahnhof“ sowie die Begründung mit Umweltbericht zu beschließen.

Leppa


### **Anlage/n:**

- 1 - FNP-Änderungsplan (öffentlich)
- 2 - Begründung mit Umweltbericht (öffentlich)
- 3 - Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB (öffentlich)
- 4 - Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB (öffentlich)

# 155. Änderung des Flächennutzungsplanes Umfeld Hauptbahnhof

Rechts-  
grundlagen siehe Anlage

Anlagen Begründung

1 : 15 000 

- Verfahrensexemplar
- Original
- Kopie

S

i.A.

- Die Übereinstimmung mit dem Original wird beglaubigt

Fachbereich  
Stadtplanung und Geoinformation  
Abt. Verwaltung



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

## Planzeichenerklärung

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

155. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig

**Umfeld Hauptbahnhof**

---

Begründung und Umweltbericht

Planbeschluss

**Inhaltsverzeichnis**

1.	Rechtsgrundlagen - Stand: 24.02.2026 -	2
2	Städtebauliche Grundlagen	3
3	Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung	5
4	Umweltbericht	9
5	Begründung der Darstellungen, Fazit	24
6	Verfahrensablauf	25

## **1. Rechtsgrundlagen - Stand: 24.02.2026 -**

---

- 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)  
in der Fassung vom 12. Dezember 2019 (BGBl. S. 2513), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235)
- 1.6 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)  
in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- 1.7 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348)
- 1.8 Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)  
in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 5)
- 1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)  
in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3)
- 1.10 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz (NROG)  
in der Fassung vom 6. Dezember 2017 (Nds. GVBl. S. 456), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. April 2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 31)
- 1.11 Regionales Raumordnungsprogramm 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP)  
in der Fassung der 1. Änderung „Weiterentwicklung Windenergienutzung“ vom 11.01.2024 mit öffentlicher Bekanntmachung vom 08.05.2024 rückwirkend gem. § 11 Abs. 6 ROG zum 02.05.2020 in Kraft getreten
- 1.12 Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2017 (Nds. GVBl. S. 378), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 7. September 2022 (Nds. GVBl. S. 521, 2023 S.103)
- 1.13 Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSIG)  
in der Fassung vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)
- 1.14 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG)  
in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 09. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 4)

## 2 Städtebauliche Grundlagen

### Raumordnung

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

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

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

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



Ausschnitt aus dem RROP 2008

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

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

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

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

Die bestehende Festlegung Vorranggebiet "Hauptverkehrsstraße" sichert im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße die Nutzung Hauptverkehrsstraße gegenüber entgegenstehenden Raumansprüchen bzw. Nutzungen. Die Festlegung ist also eine „Freihalteplanung“ für eben diese Nutzung.

Das Änderungsverfahren hat zwar (unter anderem) die Verlegung der Hauptverkehrsverbindung zum Gegenstand – der Straßenverlauf mit der raumordnerischen Verkehrsfunktion der Kurt-Schumacher-Straße, auf dem die derzeitige Festlegung "Hauptverkehrsstraße" liegt, bleibt aber grundsätzlich erhalten. Diese Zielfestlegung des bestehenden Vorranggebiets „Hauptverkehrsstraße“ bliebe somit, auch nach möglicher Rechtskraft der 155. FNP-Änderung, möglich und als „Freihalteplanung“ raumordnerisch wirksam.

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

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

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

#### Nahverkehrsplan

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

#### Lage und kurze Beschreibung des Gebiets

Der Geltungsbereich der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst das nordwestliche Umfeld des Hauptbahnhofes in Richtung Innenstadt und hat eine Größe von insgesamt ca. 17 ha. Der Änderungsbereich liegt zwischen der Ottmerstraße im Norden und grenzt im Süden an die Gleisanlagen der Deutschen Bahn. Wesentliche Bestandteile der Planung sind die Kurt-Schumacher-Straße, der Bahnhofsvorplatz mit den angrenzenden Plätzen Willy-Brandt-Platz und Berliner Platz sowie der

Einmündungsbereich der Salzdahlumer Straße in den Heinrich-Büssing-Ring. Die Parkanlage „Viewegs Garten“ ist, mit Ausnahme der an die öffentlichen Straßen angrenzenden Randbereiche, nicht Teil des Änderungsbereichs.

### **3 Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung**

---

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

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

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

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

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

Zur städtebaulichen Neuordnung dieses wichtigen Stadtteils ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat am 5. November 2019 den Beschluss zur 155. Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung des Bebauungsplanes AW 118 gefasst. Grundlage des Bebauungsplanes bildet die in dem Wettbewerb prämierte städtebauliche Idee, die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes überprüft und stellenweise angepasst wurde. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren entsprechend den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans geändert.

### Einzelhandel

Einzelhandelsbetriebe sind im Plangebiet vorhanden, vornehmlich ein Fahrradhandel in einem ehemaligen Einkaufszentrum sowie mehrere kleinflächige Geschäfte des Reisendenbedarfs im Hauptbahnhof (Drogerie, Tabak, Zeitschriften, Bäckerei). Die nächstgelegenen Nahversorger befinden sich im Ringcenter am Berliner Platz, direkt an das Plangebiet angrenzend, sowie im Einkaufszentrum BrawoPark, ebenfalls nahe dem Plangebiet. Beide Nahversorger decken das Plangebiet weitgehend ab, womit es durch die bestehende Nahversorgungsinfrastruktur fußläufig versorgt ist. Jedoch bestehen nördlich angrenzend zwischen Wallring und Viewegs Garten Nahversorgungsdefizite, die durch einen fußläufigen neuen Nahversorger im nordwestlichen Bereich des Plangebiets behoben werden sollen. Dieser soll entsprechend einem bereits durchgeführten Verträglichkeitsgutachten von 2024 unter Beachtung des Zentrenkonzepts der Stadt Braunschweig 1.420 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Darüber hinaus sind zwei kleinflächige (max. 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) Einzelhandelsagglomerationen mit zentrenrelevanten Sortimenten geplant, die entsprechend den Vorgaben des LROP 2.3 02 Satz 3 zur Agglomerationsregelung sowie des Verträglichkeitsgutachtens ausgestaltet werden. Die drei Teilbereiche werden so angelegt, dass eine gemeinsame Agglomeration ausgeschlossen ist.

### Derzeitige Darstellung im Flächennutzungsplan

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

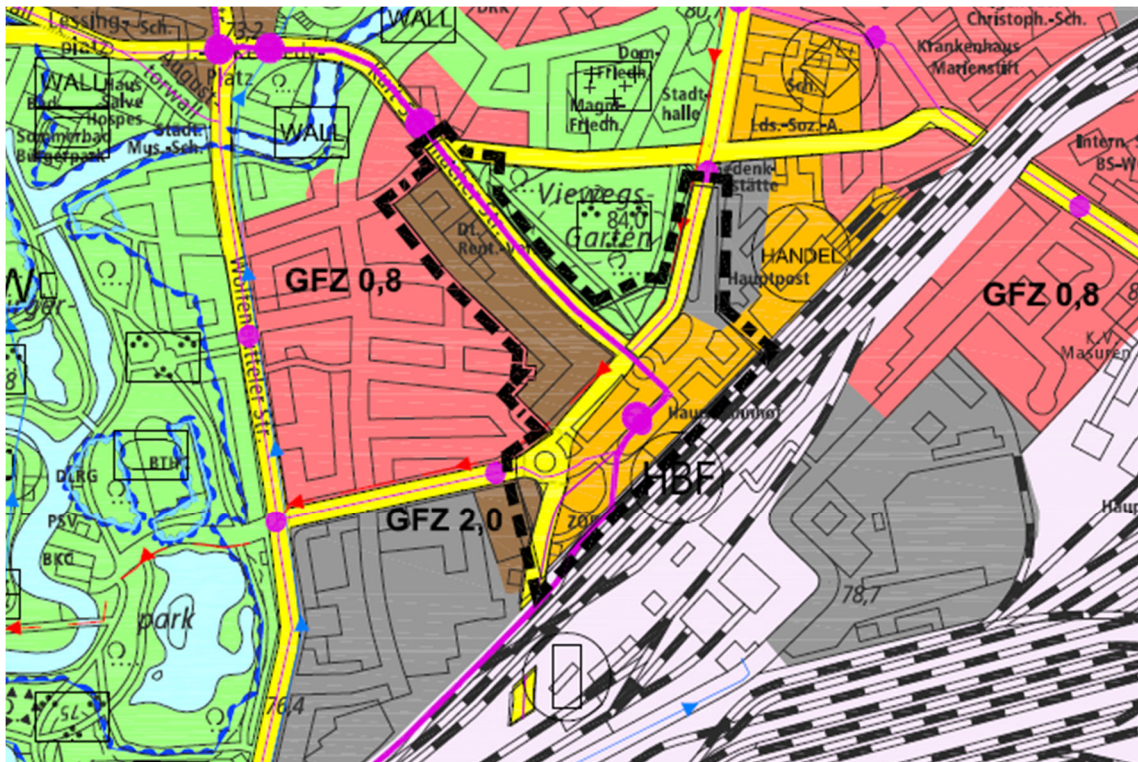
Im nordwestlichen Abschnitt des Änderungsbereichs liegen Teilflächen des BraWo-Parks, die als gewerbliche Bauflächen dargestellt sind (rd. 0,9 ha). Die gewerbliche Baufläche östlich des Willy-Brand-Platzes und die gemischte Baufläche westlich des Berliner Platzes/südlich des Heinrich-Büssing-Rings sind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

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

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

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

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



Kartengrundlage:

Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

#### Geplante Darstellungen im Flächennutzungsplan

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

Für diese Teilflächen läuft im parallel durchgeführten 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 und ggf. auch bis zum Inkrafttreten des Bebauungsplans 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.

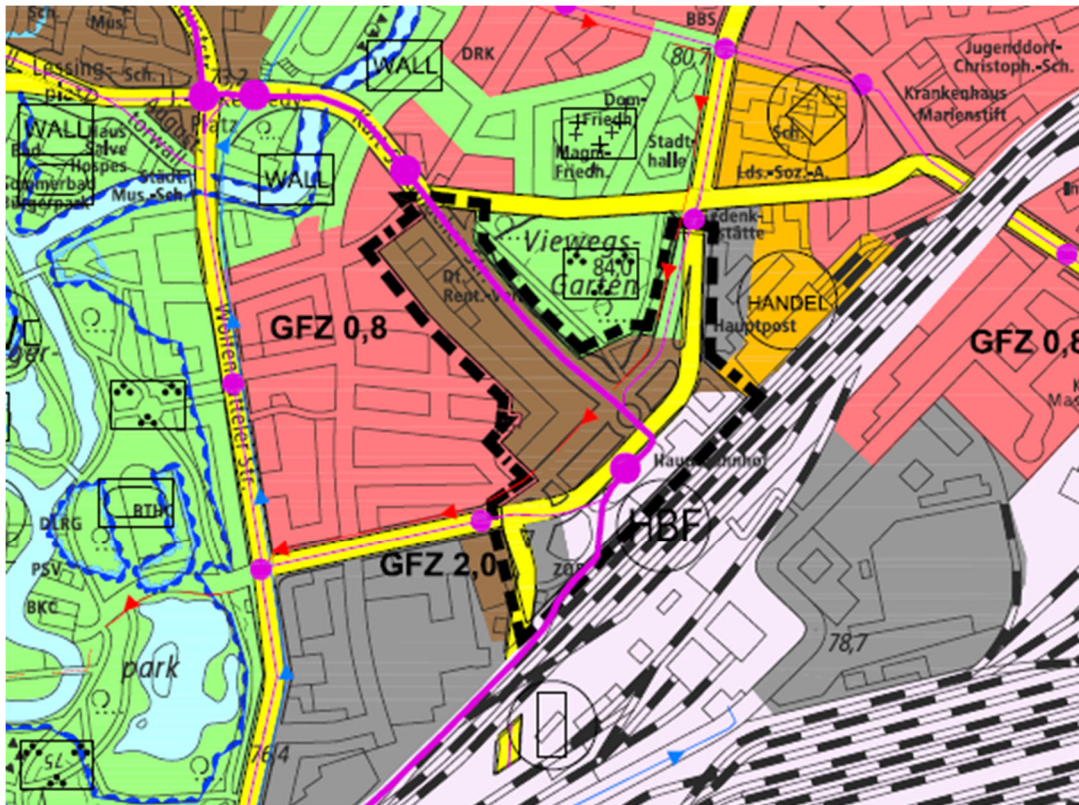
Entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans wird die gemischte Baufläche entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Rings nach Süden bis zum neuen Verlauf der örtlichen Hauptverkehrsstraße erweitert. Dies betrifft auch eine kleine Teilfläche nordöstlich der Kurt-Schumacher-Straße, die derzeit als öffentliche Grünfläche dargestellt wird. Somit werden mit der 155. FNP-Änderung Sonderbauflächen in Größe von 1,6 ha zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Da aus Sonderbauflächen auch sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 3 BauNVO für großflächige Einzelhandelsbetriebe entwickelt werden können, dient die Ausweisung von gemischten Bauflächen auch dem Schutz der angrenzenden Zentren. Jedoch sind in gemischten Bauflächen Einzelhandelsflä-

chen ohne Gebietsversorgungsbezug zulässig, was bei Agglomerationen wiederum die angrenzenden Zentren gefährden kann. Das Agglomerationsprinzip trifft jedoch nicht auf integrierte Lagen zu. Trotzdem werden zum Schutz der Zentrenstruktur, insbesondere der Innenstadt, innerhalb des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens AW 118 Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss und innerhalb der mit EH gekennzeichneten Flächen zugelassen. Eine weitergehende Steuerung von Einzelhandelsflächen ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung kaum möglich. Im parallelen Bebauungsplan wird das Thema konsequent abgearbeitet.

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

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

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



*Kartengrundlage:*

*Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation*

## 4 Umweltbericht

---

### 4.1 Beschreibung der Planung

Das weitestgehend in den 1960er Jahren entstandene Quartier vor dem Hauptbahnhof der Stadt Braunschweig entspricht mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Die 155. FNP-Änderung soll die städtebauliche Aufwertung und die Umgestaltung des Stadtteils zu einem urbanen Quartier der kurzen Wege planungsrechtlich vorbereiten. Wesentliche Ziele des Bauleitplanverfahrens sind:

- Verkleinerung der Verkehrsflächen zu Gunsten von Bauflächen
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Sicherung von neuen Fuß- und Radwegen
- Bauliche Nachverdichtung durch die Festsetzung von Baugebieten im parallelen Bebauungsplan, sowohl auf bestehenden Bauflächen entlang der 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 nach Westen auf bisherigen Verkehrsflächen

### 4.2 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen

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

#### Übergeordnete Vorgaben

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

#### Stadtweite Fachplanungen und Gutachten:

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

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

#### Plangebietsbezogene Fachplanungen und Gutachten

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

- Biotoptypenkartierung Bestand, Stadt Braunschweig, 27.04.2023
- Faunistische Bestandserfassung & artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsgruppe Ökologie und Landschaft GbR, Braunschweig 14.12.2020

- Gutachten schützens- und erhaltenswerte Bäume Teil 1 und 2, Stadt Braunschweig, Grünordnungs- und Freiraumentwicklungsplanung, Braunschweig 11.01.2021
- Orientierende Baugrund- und Altlastenuntersuchung, Ingenieurbüro BGA Beratende Geologen und Ingenieure, Braunschweig 07.06.2021
- Ergänzende Baugrunduntersuchung, Historische Nachrecherche, GEO-LOG Ingenieurgesellschaft mbH, Braunschweig 19.11.2020
- Ergänzende Baugrunduntersuchung / Untersuchung Versickerbarkeit, BGA Beratende Geologen und Ingenieure, Braunschweig 27.9.2024
- Klimaökologisches Gutachten zum Bebauungsplan Umfeld Hauptbahnhof, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover, 12.09.2024
- Energiekonzept, Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „Starke Bauherren – Gute Gebäude“, siz energieplus, Braunschweig 14.06.2023
- Starkregen-Konzept Bahnhofsquartier, Stufe 1: Auswirkungsbewertung, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Braunschweig 27.03.2025
- RW- und SW-Entwässerungskonzept und koordinierte Leitungsplanung, Ingenieurbüro Dr.-Ing. Olaf Schulz, Braunschweig 21.05.2025
- Eingriffsbilanzierung, Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH, Berlin 02.10.2024
- Verkehrsgutachten Umfeld Hauptbahnhof, Mobilitäts- und Parkraumkonzept, ARGUSstudio, Hamburg 13.06.2025
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren AW 118 „Umfeld Hauptbahnhof“ in Braunschweig - Teil I: Verkehrslärm auf Plangebiet, Verkehrslärmänderung in der Nachbarschaft, Neubau von Straßen, Lärmkontor GmbH, Hamburg 5.09.2024
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren AW 118 „Umfeld Hauptbahnhof“ in Braunschweig - Teil II: wesentliche Änderung von Verkehrswegen, Lärmkontor GmbH, Hamburg 22.8.2024

#### Sonstige Quellen

- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz: Hochwassergefahrenkarte HQ<sub>extrem</sub>; 31.12.2019

#### 4.3 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

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

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

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

Die Umweltprüfung wurde nach folgender Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter 4.2 genannten planerischen Vorgaben und Quellen. Die bei der Erstellung insbesondere von Fachgutachten jeweils angewandten technischen und sonstigen Untersuchungsmethoden sind diesen Quellen zu entnehmen bzw. soweit erforderlich in Kap. 4.4 beschrieben.

- Ortsbegehungen.
- Auswertung der unter den Verfahrensschritten der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB ermittelten Informationen.
- Die Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auf Basis der konkreten Planung.

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

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

#### 4.4 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

##### 4.4.1.1 Betroffenheit Mensch

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

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

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

##### 4.4.1.2 Lärm

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

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

Unter den zuvor genannten Voraussetzungen zeigt sich im Bestand, dass die höchsten Belastungen durch Verkehrslärm mit bis zu 70 dB(A) am Tag und bis zu 64 dB(A) in der Nachtzeit am Berliner Platz 3 (Achat Hotel) und an der Kreuzung Berliner Platz/Kurt-Schumacher-Straße vorliegen. Entsprechend werden nach der Rechtsprechung des BVerwG die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung (sog. Gesundheitswerte, 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) tags erreicht und nachts überschritten. Entlang der Kurt-Schumacher-Straße ist aufgrund der geringeren Verkehrsmengen und des größeren Abstandes der schutzbedürftigen Nutzungen von der Straße die Belastung wesentlich geringer. Dem gegenüber nimmt die Belastung im weiteren Straßenverlauf des Ringes nach Westen bzw. Nordosten nur geringfügig ab. Daher ist auch die Wohnbebauung entlang des Heinrich-Büssing-Rings, das Ring-Center und der BravoPark 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 (zum Verhältnis der Planung zum Lärmaktionsplan der Stadt Braunschweig, siehe: Kapitel 5 „Begründung der Darstellungen, Fazit“).

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

#### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

##### Lärm

Nach dem Verkehrsmodell Braunschweig, Prognose 2030 werden die Verkehrsmengen im Plangebiet (gegenüber 2016) um rund 10% zunehmen. Damit erhöhen sich die Beurteilungspegel für den Verkehrslärm um ca. 0,5 dB(A). Jedoch kann sich durch den Ausbau des ÖPNV der Anteil des Kfz-Verkehrs mittel- bis langfristig verringern.

Durch den Neubau der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße <> Heidberg im Rahmen des Stadtbahnausbaukonzepts Stadt.Bahn.Plus könnte sich der Schienenverkehrslärm erhöhen. Diese Auswirkungen sind im Rahmen des hierfür erforderlichen Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen.

#### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

##### Lärm

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

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

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

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

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

#### 4.4.1.3 Sonstige Emissionen/Immissionen

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

##### Erschütterungen

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

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

##### Erschütterungen

Es ist keine Änderung des aktuellen Zustands zu erwarten.

##### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

### Erschütterungen

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

#### 4.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

###### Schutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile

Im Änderungsbereich bestehen keine gesetzlich geschützten Natur-/Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile, Europäische Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete.

Im Bereich Viewegs Garten befinden sich am östlichen Rand drei Flügelnüsse (*Pterocarya fraxinifolia*), die auf Basis der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Braunschweig vom 19. Oktober 2020 als Naturdenkmale ausgewiesen wurden. Es ist gemäß § 6 der Verordnung ordnungswidrig, sie zu zerstören, beschädigen und zu verändern.

###### Biotoptypen

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

###### Baumbestand

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

###### Tiere

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

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

###### Vögel

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

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

###### Fledermäuse

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

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

#### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

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

#### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

##### Biotoptypen

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

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

##### Baumbestand

Bei Umsetzung der Planung ist mit der Fällung von zahlreichen Bäumen zu rechnen. Im Gegenzug werden im parallelen Bebauungsplanverfahren Festsetzungen getroffen, dass ca. 30% mehr neue Bäume gepflanzt werden als für das Planvorhaben gefällt werden.

##### Tiere

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

#### 4.4.3 Fläche

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

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

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

##### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

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

#### 4.4.4 Boden

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

##### Bodenaufbau und Versiegelung

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

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

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich drei Altlastenverdachtsflächen (ALVF):

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

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

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

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

##### Abfälle

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

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

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

##### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

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

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

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

### Abfälle

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

### 4.4.5 Wasser

#### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Im Änderungsbereich liegen keine Oberflächengewässer.

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

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

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

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

#### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

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

#### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

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

In Bezug auf Starkregen wurde im Rahmen eines Starkregenkonzepts die Gefahr von Überflutungen bei Starkregen untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass die an den Änderungsbereich angrenzenden Gebiete bei Umsetzung der Planung nicht stärker von Überflutungen betroffen sind (z. B. durch abgelenkte oder rückgestaute Starkregenabflussbahnen). Auch für die perspektivisch zum Erhalt vorgesehenen Bestandsgebäude im Geltungsbereich ist keine verstärkte Betroffenheit durch Starkregen zu erwarten. 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. Im Rahmen des parallelen Bebauungsplanverfahrens sind Vermeidungs- und Anpassungsmaßnahmen vertieft zu prüfen.

#### 4.4.6 Klima

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

###### Stadtklima

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

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

###### Klimaschutz

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

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

###### Luftschadstoffe

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

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

###### Stadtklima

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

###### Klimaschutz

Ohne Durchführung der Planung ist kurz- bis mittelfristig mit keiner signifikanten Veränderung der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Bilanz haben. Die Wirkungen dieser Prozesse lassen sich nur bedingt auf die Quartiersebene runterbrechen.

###### Luftschadstoffe

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

## Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

### Stadtklima

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

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

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

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

### Klimaschutz

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

Der parallele Bebauungsplan leistet einen Beitrag zur Minimierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, indem er eine verdichtete kompakte Bauweise ermöglicht und die Herstellung von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen festsetzt. Das Energiekonzept sieht ein von der Fernwärme hydraulisch entkoppeltes Subnetz vor, gespeist durch einen hohen Anteil erneuerbarer Energie.

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

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

### Luftschadstoffe

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

#### 4.4.7 Orts- und Landschaftsbild, Erholung

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

###### Orts- und Landschaftsbild

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

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

###### Freiraumbezogene Erholung

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

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

###### Orts- und Landschaftsbild

Keine Änderung des aktuellen Ortsbilds.

###### Freiraumbezogene Erholung

Keine Änderung der aktuellen Versorgungslage.

##### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

###### Orts- und Landschaftsbild

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

###### Freiraumbezogene Erholung

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

#### 4.4.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

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

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Keine Änderung des Bestands an Kulturgütern und sonstigen Sachgütern.

#### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

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

#### 4.4.9 Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

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

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

#### 4.4.10 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten

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

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

##### 4.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

- Pflanzung von rd. 380 Bäumen
- Nominell bleibt die im FNP generalisierte Darstellung einer öffentlichen Grünfläche zwar unverändert. Auf Ebene der parallelen Bauleitplanung werden die Flächenverluste durch die Rücknahme der Verkehrsflächen jedoch ausgeglichen und in der Summe von 1,0 ha erweitert. Öffentliche Parkanlagen sind mit Gehölzflächen, Einzelbäumen sowie offenen Rasen- und Wiesenflächen strukturreich zu gestalten und überwiegend extensiv zu pflegen. Für Gehölzanzpflanzungen sind standortheimische und klimaangepasste Laubgehölze oder Obstbäume zu verwenden.
- Gärtnerische Anlage und Unterhaltung der nicht überbauten Grundstücksflächen in den Baugebieten als Vegetationsfläche
- Fassadenbegrünung
- Dachbegrünung sowie Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen

#### 4.5.3 Maßnahmen zum Schallschutz

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

#### 4.6 Berücksichtigungsgebot für Folgen bzw. Risiken des fortschreitenden Klimawandels

Gemäß Klimaanpassungsgesetz des Bundes (KANg) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (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.

Grundsätzlich handelt es sich bei dem Plangebiet um eine bereits fast vollständig versiegelte Fläche im innerstädtischen Bereich, die entsprechend ihrer Lage untergenutzt ist. Die Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung dieser Fläche entspricht dem planerischen Leitbild der Innenentwicklung. Die Konzentration von Nutzungen aufgrund höherer Dichten stellt selbst eine klimaschützende Maßnahme dar, da durch die zentrale Lage des Plangebiets mit Nähe zu den erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kindertagesstätten, Schulen etc.) und dem angestrebten Nutzungsmix im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ eine erhebliche Anzahl von Wegen vermieden und das Bahnhofsumfeld aufgewertet werden kann. Aus Sicht des Umweltschutzes stellt die Planung durch den bereits schon jetzt hohen Versiegelungsgrad zwar keine wesentliche Verschlechterung dar, jedoch führt die bauliche Entwicklung in Innenstadtbereichen auch zwangsläufig dazu, dass zukünftig noch mehr Menschen in klimatisch belasteten Innenstadtbereichen wohnen werden. Zum Ausgleich werden im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren Maßnahmen festgesetzt wie die Begrünung der Dachflächen und teilweise Sicherung von offenen Gebäudekubaturen. Ziel ist es, den Zufluss von kühlen Luftströmungen aus der Parkanlage Viewegs Garten auf die stark versiegelten Flächen des Bahnhofsvorplatzes zu verbessern. Ferner wurde für das Quartier ein Energiekonzept zur Vermeidung weiterer CO<sub>2</sub>-Emissionen entwickelt, welches ebenfalls auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung geschieht.

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

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

#### 4.8 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

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

#### 4.9 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

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

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

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

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

#### 4.10 Zusammenfassung

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

#### Mensch und Gesundheit

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

#### Tiere, Pflanzen

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

#### Fläche

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

#### Boden

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

#### Wasser

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

#### Klima

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

#### Landschaftsbild

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

#### Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

## 5 Begründung der Darstellungen, Fazit

---

### **Gemischte Baufläche**

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

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

Mit der geplanten Darstellung kann ein urban gemischtes Quartier mit verschiedenen Nutzungen, wie Wohnen, mischgebietsverträglichem, nicht zentrenrelevantem Einzelhandel, nicht wesentlich störendem Gewerbe sowie kulturellen und sozialen Möglichkeiten, in unmittelbarer räumlicher Nähe realisiert werden. Innerhalb des Lärmaktionsplans der Stadt Braunschweig wird unter der Handlungsstrategie „Vermeidung von Verkehrsemissionen“ eine „verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung“ sowie die „Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlung“ genannt. Obwohl hier eine Wohnnutzung an einem stark verlärmten Ort umgesetzt werden soll, dient die Umsetzung der städtebaulichen Maßnahme direkt am Hauptbahnhof grundsätzlich der Vermeidung von Individualverkehr und bewirkt aus gesamtstädtischer Sicht die Vermeidung von zusätzlichen Verkehren und damit auch zusätzlichen Lärmemissionen. Das Quartier wird als gemischt genutztes Stadtquartier mit integrierten Gemeinbedarfseinrichtungen geplant, wobei die räumliche Nähe von Wohnungen und Arbeitsstätten kurze Wege ermöglicht und somit der Straßenverkehrslärm als größte Lärmquelle zusätzlich vermieden werden kann.

Die Entwicklung des Bahnhofquartiers wird als geplante Maßnahmen im Kapitel „Vermeidung von Lärmemissionen in der Stadtentwicklung“ des Lärmaktionsplans der Stadt Braunschweig in mehreren Maßnahmenbereichen genannt.

Der hohe Bedarf an Wohnraum in der Stadt in Verbindung mit der direkten Nähe zum Hauptbahnhof; die räumliche Nähe von Wohnungen, Arbeitsstätten und Einzelhandelsflächen; die bestehende Erholungsfläche im Nahbereich der geplanten Wohnnutzung sowie die Nutzungsgliederung im Bebauungsplan (angestrebte Ansiedlung der Wohnnutzungen in weniger verlärmten Teilbereichen) und die im Bebauungsplan vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen setzen die Handlungsstrategien des Lärmaktionsplans um.

### **Gewerbliche Baufläche**

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

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

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

### **Grünflächen**

#### **gem. § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB**

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

**Fazit:**

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

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

## **6           Verfahrensablauf**

---

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

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

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

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

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

Mit Bekanntmachung vom 24.09.2025 wurde die Öffentlichkeit von der Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB informiert. Die Entwürfe der Bauleitpläne konnten mit Begründung und Umweltbericht und den bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen an öffentlich zugänglichen Lesegeräten im Rathaus-Altbau sowie im Internet vom 25.09.2025 bis zum 27.10.2025 eingesehen werden. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 25.09.2025 von der Veröffentlichung unterrichtet. Es sind keine Stellungnahmen eingegangen, die zu einer Planänderung führten.

Mit den vorliegenden Unterlagen soll der Planbeschluss über die 155. Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt werden.

Flächennutzungsplan

**155. Änderung des FNP Umfeld Hauptbahnhof**

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

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

Amt für regionale Landesentwicklung, Schreiben vom 19.11.2024	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Auf Seite 6 der Begründung wird ausgeführt: Nach den geplanten Festsetzungen des künftigen Bebauungsplanes AW 118 werden im FNP eine gemischte Baufläche (Nordosten) bzw. - aufgrund der hohen Lärmbelastung - eine gewerbliche Baufläche (Südwesten) dargestellt. Diese Bauflächen sind bislang noch gewidmete Anlagen der Eisenbahn, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird angestrebt."</p> <p>Auf gewidmetem Bahngelände hat die Gemeinde im Grundsatz keine Planungsbefugnis. Allerdings sind die Flächen der gemeindlichen Planung nicht völlig entzogen. Darstellungen bzw. Festsetzungen, die mit der Planfeststellung bzw. der Widmung in Übereinstimmung stehen sind zulässig. Im Flächennutzungsplan sind von der Planfeststellung abweichende Darstellungen zulässig und können verfahrensmäßig abgeschlossen werden, wenn die Beendigung der Rechtswirkung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Widmung in absehbarer Zeit in Aussicht steht und der Fachplanungsträger zustimmt. In der Begründung fehlen Angaben über den Stand des Freistellungsverfahrens und die Zustimmung der DB sowie die Angabe, ob die Freistellung in naher Zukunft zu erwarten ist.</p> <p>Zur zukünftigen Nutzung der gewerblichen Fläche ist in der Begründung nichts ausgesagt. Wurde die Darstellung des Gewerbegebiets nur gewählt, um die Lärmwerte einzuhalten wäre diese Darstellung ermessensfehlerhaft.</p> <p>Auf Seite 11 der Begründung wird dargelegt: "Im Bestand werden die höchsten Beurteilungspegel (Lr) durch Verkehrslärm am Berliner Platz 3 (Achat Hotel) und an der Kreuzung Berliner Platz/Kurt-Schumacher-Straße erreicht. Mit maximal 70 dB(A) am Tag und</p>	<p>Der Hinweis für die nachfolgende Planungsebene wird zur Kenntnis genommen. Der FNP stellt – maßstabsgerecht – keine gewidmeten Bahnflächen als Bauflächen dar.</p> <p>Für die Veröffentlichung gem. § 3 (2) BauGB wurden die Planzeichnung und die Begründung entsprechend dem aktuellen Stand der Entwidmungsverfahren angepasst.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausweisung der Art der baulichen Nutzung basiert auf dem städtebaulichen Konzept, welches im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs als Sieger prämiert wurde. Innerhalb dessen, werden gewerbliche Baugebiete in Bahnhofsnähe vorgesehen, da hier ein Standortvorteil für die gewerblichen Nutzungen gesehen wird. Die verkehrsbedingten Emissionen sind in das Schallgutachten des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens eingeflossen. Neben dem Tren-</p>

<p>64 dB(A) in der Nacht werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete (65/55 dB(A)) teils deutlich überschritten; die Grenze zur Gesundheitsgefährdung wird tagsüber erreicht und nachts überschritten. Daher ist auch die Wohnbebauung entlang des Heinrich-Büssing-Rings, das Ring-Center und der Brawo Park von teils deutlichen Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte sowie von Überschreitungen der Gesundheitswerte in der Nacht betroffen. 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 (S12) Der anstehende Lärmkonflikt erfordert die Erarbeitung und Abwägung eines Schallschutzkonzepts im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens. Es bestehen derzeit keine Hinweise, dass die Konflikte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht lösbar wären."</p> <p>Diese Abwägung ist bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung erforderlich, fehlt hier aber vollständig. (Soweit es sich um ein Parallelverfahren handelt, könnte die Abwägung aus dem B-Plan übernommen werden.) Bei Überschreitung der Gesundheitswerte besteht die Pflicht zu einer besonders sorgfältigen Abwägung. Es fehlen Überlegungen, mit welche Mitteln den Überschreitungen begegnet werden soll.</p> <p>Auf Seite 18 der Begründung wird ausgesagt: " In Bezug auf mögliche Überflutungen bei Starkregen wird im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren darauf hingewiesen, dass Überlastungen der Entwässerungsanlagen mit einem verbundenen Überstau nicht ausgeschlossen werden können. Dies trifft jedoch auch schon auf die jetzige Situation zu. Grundstückseigentümer sind angehalten, 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. Konflikte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht lösbar wären."</p> <p>Auch hier fehlt ein Hinweis auf die mögliche Lösung der Problematik und eine Abwägung.</p>	<p>nungsgrundsatz im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes werden verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten können. Dazu zählen passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B.: die Schalldämmung der Außenbauteile nach DIN 4109, die Festsetzung von schallabsorbierenden Fassaden, Regelungen zur fensterunabhängigen Lüftung der Aufenthaltsräume, der Realisierung besonderer Fensterkonstruktionen und Regelungen zur Zulässigkeit von schallgeschützten Außenwohnbereichen (wie z. B.: schallgeschützte Balkone und Loggien). Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Die Begründung wird dahingehend ergänzt.</p> <p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung. Im Rahmen des Starkregenkonzepts wurde auch die Gefahr von Überflutungen bei Starkregen im Planfall untersucht. 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 vorgesehenen Bestandsgebäude im Geltungsbereich (Achat Hotel, Iduna-Hochhäuser) ist keine verstärkte Betroffenheit durch Starkregen zu erwarten. Zur Minderung der Gefahren bei Starkregen werden im Rahmen des parallelen Bebauungsplanverfahrens verschiedene gebietsabhängige Maßnahmen zur Reduzierung der Zuflussmengen getroffen:</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Aus raumordnerischer Sicht habe ich folgende Anmerkungen: Ziel der 155. FNP-Änderung ist die planungsrechtliche Entwicklung eines neuen Stadtquartiers. Nördlich des Braunschweiger Hauptbahnhofs soll ein urbanes und zukunftsfähiges Quartier entstehen. Durch den Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen soll ein Quartier mit kurzen Wegen, öffentlichen Orten und Einrichtungen wie Parks, grünen Straßenräumen und Plätzen sowie kulturellen und sozialen Angeboten entstehen. Dazu ist im Wesentlichen die Festsetzung gemischter Bauflächen und gewerblicher Bauflächen beabsichtigt. Im Bereich der Mischbauflächen soll laut Begründung ein urban gemischtes Quartier mit verschiedenen Nutzungen wie Wohnen, mischgebietsverträglicher, nicht zentrenrelevanter Einzelhandel, nicht wesentlich störendes Gewerbe sowie kulturellen und sozialen Nutzungen in unmittelbarer räumlicher Nähe realisiert werden. Die südwestlichen Bereiche des Plangebietes sollen als gewerbliche Bauflächen dargestellt werden. Diese direkt an den Hauptbahnhof grenzenden Flächen sind insbesondere für die Unterbringung von Gewerbebetrieben, Büro- und Verwaltungsgebäuden, öffentlichen Betrieben sowie Anlagen für sportliche Zwecke vorgesehen. Weitergehende konkrete Aussagen zu geplanten Festsetzungen bzgl. Einzelhandel sind aus der Begründung nicht entnehmbar. Ich weise darauf hin, dass bei Planungen zu solchen Einzelhandelsgroßprojekten die Ziele des LROP Abschnitt 2.3 Entwicklung der Versorgungsstrukturen des Einzelhandels zu beachten sind. Eine Auseinsetzung mit den raumordnerischen Vorgaben des Abschnitts 2.3 hat in der Begründung zur konkretisierenden verbindlichen Bauleitplanung zu erfolgen. Da in der Begründung explizit die mögliche Ansiedlung nicht zentrenrelevanten Einzelhandels erwähnt wird, verweise ich dazu insbesondere auf die Regelung zur raumordnerischen Zulässigkeit von neuen Einzelhandelsgroßprojekten mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten außerhalb der städtebaulich integrierten Lagen (LROP 2.3 06).</p> <p>In der Begründung wird ausgeführt, dass die Kurt-Schumacher-Straße künftig für den MIV gesperrt werden soll. Die Kurt-Schumacher-Straße ist im RROP für den Großraum Braunschweig als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung fest-</p>	<p>Ziel der Planung ist die Entwicklung eines gemischt genutzten urbanen Stadtquartiers im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. Der Einzelhandel soll nur der Versorgung des Gebietes dienen. Daher werden mit der 155. FNP-Änderung bisherige Sonderbauflächen in Größe von 1,6 ha zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Da aus Sonderbauflächen auch sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 3 BauNVO für großflächige Einzelhandelsbetriebe entwickelt werden können, dient die Darstellung von gemischten Bauflächen auch dem Schutz der angrenzenden Zentren. Eine weitergehende Steuerung von Einzelhandelsflächen ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung kaum möglich, sondern obliegt der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Zum Schutz der Zentrenstruktur, insbesondere der Innenstadt, sind in den Bebauungsplänen Regelungen zu den zulässigen Sortimenten bzw. zur Beschränkung der zulässigen Einzelhandelsflächen vorzusehen. Dies ist hier der Fall. Innerhalb des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens AW 118 werden sowohl in den urbanen Gebieten als auch den Gewerbegebieten Regelungen zur Einzelhandelssteuerung vorgesehen. Darüber hinaus findet das Zentrenkonzept der Stadt Anwendung, indem entsprechende Regelungen für die konkrete Ansiedlung sowohl zentrenrelevanten als auch nicht zentrenrelevanten Einzelhandels getroffen sind.</p> <p>Zur künftigen Bedeutung der Kurt-Schumacher-Straße: Diese wird nicht komplett gesperrt, sondern in ihrer Verkehrsbedeutung für Kfz und möglichen Befahrbarkeit herabgestuft. Bezüglich des geänderten Verkehrskonzeptes wurden Abstimmungstermine mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>gelegt. Die von der Stadt Braunschweig beabsichtigte Planung steht somit absehbar der vorrangigen Zweckbestimmung entgegen. Zur Auflösung dieses Zielkonflikts stehen entweder das raumordnerischen Instrument des Zielabweichungsverfahrens (§ 19 Abs. 2 NROG) oder eine Planänderung des RROP zur Auswahl. In der Begründung der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist eine dahingehende Auseinandersetzung erforderlich.</p> <p>Es wäre sehr hilfreich, wenn Sie die Begründung des B-Plans zur Verfügung stellen könnten; außerdem die folgenden Gutachten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren AW 118 "Umfeld Hauptbahnhof" in Braunschweig - Teil I: Verkehrslärm auf Plangebiet, Verkehrslärmänderung in der Nachbarschaft, Neubau von Straßen, Lärmkontor GmbH, 5.9.2024</li><li>- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren AW 118 "Umfeld Hauptbahnhof" in Braunschweig - Teil II: wesentliche Änderung von Verkehrswegen, Lärmkontor GmbH, 22.8.2024 -Ergänzende Baugrunduntersuchung / Untersuchung Versickerbarkeit, BGA Ingenieurbüro für Baugrund-Grundwasser-Altlasten, Braunschweig, 27.9.2024</li><li>- Gutachten zu den innenstadtverträglichen Entwicklungspotenzialen des Hauptbahnhofquartiers in Braunschweig, Dr. Acocella Stadt- und Regionalentwicklung, Nürnberg, 09.05.2023</li><li>- Gutachten städtebauliche Wirkungsanalyse, Bahnhofsquartier Braunschweig (Potenzialanalyse), Stadt+Handel Beckmann und Föhner Stadtplaner GmbH, Dortmund/ Leipzig, 30.04.2024</li></ul>	<p>durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei verkehrsgutachterlichem Nachweis einer leistungsstarken Umleitung von dem Ziel der Raumordnung abgewichen werden kann. Die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens sei dann nicht mehr erforderlich.</p> <p>Im RROP 2008 wird die Kurt-Schumacher-Straße als "Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung" festgelegt. Durch die vorgesehene Verkehrsplanung entfällt zukünftig die Funktion als Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung. Vom Regionalverband Großraum Braunschweig liegt die Zustimmung vor, dass von diesem raumordnerischen Ziel abgewichen werden kann, da das vorliegende Verkehrsgutachten die Leistungsfähigkeit über 2 Varianten (Verlagerung über die Wolfenbütteler Straße und Verlagerung über die Ottmerstraße) nachweist.</p> <p>Dem Hinweis wurde gefolgt und die raumordnerisch relevanten Einzelhandelsgutachten wurden zur Verfügung gestellt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b></p>

	Die Begründung wurde entsprechend der Stellungnahme ergänzt. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.
<b>Avacon Netz GmbH</b> Schreiben vom 07.11.2024	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Im Geltungsbereich des o.g. Verfahrens befinden sich keine Versorgungsanlagen von Avacon Netz GmbH/ Avacon Wasser GmbH / WEVG GmbH & Co KG.  Änderungen der uns vorliegenden Planung bedürfen einer erneuten Prüfung.  Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Betroffenheit durch die Ziele und Zwecke der Planung.
	<b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.
<b>Braunschweig Zukunft GmbH Wirtschaftsförderung</b> Schreiben vom 12.12.2024	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Vielen Dank für die Beteiligung und Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme am Bebauungsplanverfahren AW 118 "Bahnhofsviertel - Umfeld Hauptbahnhof" und der 155. FNP Änderung Umfeld Hauptbahnhof.  Zunächst begrüßen wir die Umsetzung des vorgenannten Bebauungsplans und die Schaffung neuer Gewerbeflächen in integrierten Lagen in der Stadt Braunschweig.  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	Die Bedenken betreffen die Bebauungsplan-Ebene. Ziel der Planung ist die Entwicklung eines insgesamt gemischt genutzten urbanen Stadtquartiers im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. Daher werden mit der 155. FNP-Änderung Sonderbauflächen in Größe von 1,6 ha zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Prinzipiell können auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung verschiedene Baugebiete, wie z. B. Mischgebiete, urbane Gebiete sowie Kerngebiete entwickelt werden. Die konkrete Steuerung einzelner gewerblicher Nutzungen ist der vorbereitenden Bauleitplanung verwehrt und obliegt der nachgelagerten verbindlichen Bauleitplanung. Daher betreffen die Hinweise das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung, auf der die Belange abgewogen werden. Bisher ist der Büroflächen-Leerstand in Braunschweig sehr gering. Die Ansiedlung von Büroflächen in dieser städtisch wie regional äußerst zentralen Lage kann dazu führen, dass nennenswert dezentralere Bürostandorte gewerblich nachgenutzt werden können.

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 eingeschränkte Gewerbeflächen ausgeweitet werden könnte.

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.

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.

- 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.

Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.

Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.

Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.

<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 Faserkonstruktionen anzuwenden (s. Punkt 6.3), ebenfalls in der Kalkulation zur wirtschaftlichen Darstellung der Investition eines Unternehmens in den neuen Standort widerspiegeln. 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. Wir bitten darum, die vorgenannten Punkte wohlwollend zu prüfen und unter Berücksichtigung der genannten Einwände zu überarbeiten. Gerne stehen wir bei Rückfragen und auch für einen gemeinsamen Austausch zur Verfügung.</p>	<p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Braunschweiger Verkehrs-GmbH</b> Schreiben vom 04.12.2024</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Im Begründungsentwurf sind in Teilen des Geltungsbereiches Ziele und Grundsätze der Raumordnung zu Schienenverkehrsanlagen ausgewiesen. Dabei sind die Vorranggebiete RegioStadtBahn und Stadtbahn in Abschnitten überlagert und nicht voneinander abgegrenzt. Da es sich bei den Stadtbahnanlagen in den meisten Fällen um Bestandsanlagen handelt, sollte hierzu auch eine vollständige textliche Benennung der Straßenzüge sowie eine vollständige zeichnerische Darstellung in</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft insbesondere die Planzeichnung des Bebauungsplans. Sofern die Hinweise die FNP-Änderung betreffen, wurde die Begründung entsprechend angepasst.</p>

den Plänen erfolgen. Bestandsanlagen der Stadtbahn müssen auch bei einem möglichen Entfall der Vorbehaltstrasse RegioStadtBahn (RSB) erhalten bleiben und sollten zudem höher gewichtet werden als ein mögliches Planungsszenario der RSB und somit textlich zuerst aufgeführt werden.

Die textlich aufgeführten Straßenzüge der RegioStadtBahn sind teils nicht korrekt. Folgenden Änderungsvorschlag regen wir an: S.4: Für Teile des Geltungsbereichs werden folgende Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Raumordnung mit Textziffer zugewiesen siehe dazu auch Anmerkungen zur zeichnerischen Darstellung

Vorranggebiet "Stadtbahn" (Z IV 1.3 (2), G IV 1.3 (4)) für den Heinrich-Büssing-Ring und den Willy-Brandt-Platz

Ändern in 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 "RegioStadtBahn" (Z IV 1.3 (2)/(3), G IV 1.3 (4)) für den Straßenzug Kurt-Schumacher-Straße - Berliner Platz - Salzdahlumer Straße

Ändern in Vorranggebiet RegioStadtBahn" (Z IV 1.3 (2)/(3), G IV 1.3 (4)) für die Straßenzüge Kurt-Schumacher-Straße - Berliner Platz

S.5: Die Stadtbahntrasse im Verlauf des Straßenzugs Kurt-Schumacher-Straße - Berliner Platz -Salzdahlumer Straße wird als "Trasse für den Schienennahverkehr (RegioStadtbahn)"; die Stadtbahntrassen im Straßenzug Berliner-Platz - Heinrich-Büssing-Ring und Willy-Brandt-Platz werden als "Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr (Stadtbahn) dargestellt.

Ändern in

Die Stadtbahntrassen im Straßenzug Kurt-Schumacher-Straße - Berliner-Platz - Willy-Brandt-Platz -Heinrich-Büssing-Ring und Salzdahlumer Straße werden als "Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr (Stadtbahn) dargestellt. Die Stadtbahntrasse im Verlauf des Straßenzugs Kurt-Schumacher-Straße - Berliner Platz wird als "Trasse für den Schienennahverkehr (RegioStadtBahn)" dargestellt.

S. 6 und 7 Abbildungen:

Siehe hierzu Anmerkungen zur zeichnerischen Darstellung

Zeichnerische Darstellung:

In der zeichnerischen Darstellung sind bestehende Stadtbahnanlagen unvollständig oder

Die zeichnerischen Darstellungen im FNP erfolgen nicht lagetreu und in einem Maßstab 1:15.000. Bei den Darstellungen handelt es sich demensprechend um generalisierte nachrichtliche Übernahmen. Die Hinweise

<p>teilweise falsch positioniert dargestellt: Es gibt teilweise eine Überlagerung von Gleisanlagen der Stadtbahn und der RegioStadtBahn im Abschnitt Kurt-Schumacher Straße / Berliner Platz / NVBF, die sich im Plan nicht ablesen lässt. Hier wäre eine eindeutige Zuordnung zumindest textlicher Art in der Legende notwendig, um die zwingend zu erhaltenden Bestandsanlagen der Stadtbahn zu verdeutlichen.</p> <p>Im Bereich westlich des Nahverkehrsbahnhofes fehlt die Darstellung der bestehenden Stadtbahnwendeschleife, die erhalten bleiben muss.</p> <p>Die Darstellung des Gleisdreiecks auf dem Berliner Platz suggeriert den Entfall einer Fahrbeziehung. Das Gleisdreieck muss mit allen Fahrbeziehungen vollständig erhalten bleiben und die Darstellung sollte angepasst werden.</p> <p>Es fehlt die Darstellung der vorhandenen Stadtbahnhaltestelle auf dem Berliner Platz in Richtung Willi-Brandt-Platz, die auch künftig für Umleitungsverkehre erforderlich ist.</p> <p>Die durch den Planungsbeschluss vom 30.04.2024 festgelegte Trassenführung der Stadtbahn über den Bahnhofsvorplatz in Richtung Salzdahlumer Straße sollte ebenfalls aufgenommen werden und der Anschluss an die Fortführung in der Salzdahlumer Straße vervollständigt werden.</p> <p>Die dargestellte Lage der Haltestelle Campestraße passt nicht zu den Planungsüberlegungen des B-Plans. Eine Positionierung auf dem Knotenpunkt K.-Schumacher-Straße / Ottmerstraße innerhalb des Geltungsbereiches erscheint sinnvoll.</p> <p>Außerhalb des Geltungsbereiches wären die Positionen der Standorte der Haltestellen Marienstift, Georg-Eckert-Straße, Bertramstraße zu überprüfen und deren Lage anzupassen.</p> <p>Die BSVG schließt sich bezüglich des Stadtbahnausbaus zur Salzdahlumer Straße der Stellungnahme der Abt 66.23 an:</p> <p>Allgemeine Hinweise des Stadtbahnausbauprojekts 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</p>	<p>betreffen teilweise den parallelen Bebauungsplan. Ein Überarbeitungsbedarf resultiert hieraus nicht.</p> <p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Dritten als vorbereitende Maßnahmen finanziert werden, um den Nutzen-Kosten-Quotient des Stadtbahnausbau-Projektes Salzdahlumer Str./Heidberg (inkl. Campusbahn) geringstmöglich zu belasten und die Förderfähigkeit sowie das Ausbauprojekt an sich nicht zu gefährden.</p> <p>Es ist zu beachten, dass die verkehrlichen Beurteilungen zum Stadtbahnausbau-Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg für die Projektphase recht detailliert waren. Noch erfolgende Anpassungen an den Konzepten zu den Verkehrsanlagen des Bahnhofsumfelds (z.B. Zufahrtsmöglichkeit zum GE 2) müssen mit den untersuchten verkehrlichen Rahmenparametern im Stadtbahnausbau-Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg abgeglichen werden, bevor die Planungen abgeschlossen werden.</p> <p><b>Allgemeine Hinweise zum FNP</b> Im FNP/B-Plan ist für die geplante Stadtbahn in Richtung Klinikum eine konkrete Freihaltetrasse (mit planerischen Pufferzonen) auf Grundlage der vorliegenden Trassierungsvorplanung zu berücksichtigen. S. auch den Hinweis zur Zeichnerischen Darstellung. Grundsätzlich sollte geprüft werden, wann die Stadtbahnneubautrasse unter den jeweils als Prognose ohne Durchführung der Planung formulierten Absätzen herangezogen wird und wann nicht. Die Erwähnung scheint nicht stringent. Der Stand des Dokuments (Datum) ist mit 30.10.2025 angegeben.</p> <p><b>Zeichnerische Darstellung</b> Bei Änderung des FNP ist die Möglichkeit zu ergreifen, im Bereich des Geltungsbereichs (innerhalb der Grenzen des Geltungsbereichs) auf dem Bahnhofsvorplatz eine dünne, Magentafarbene Linie für die Stadtbahntrasse, parallel zur dicken Magentafarbenen Linie für die RegioStadtBahn, darzustellen. Die Linie für eine Stadtbahn über die Salzdahlumer Straße endet derzeit unterhalb der Bahnbrücken, der weitere Verlauf ist unklar. Durch den Planungsbeschluss vom 30.04.2024 ist der zukünftige Trassenverlauf der Stadtbahntrasse über den Bahnhofsvorplatz festgelegt. Unterhalb der Karte fehlt, Salzdahlumer Straße zur Einordnung des Stadtgebietes.</p> <p><b>Planzeichenerklärung</b> Flächen für Bahnanlagen Flächen für Bahnanlagen Die Darstellungen für Hauptleitung Wasser,</p>	<p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung. 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. Das Datum in der Begründung wird in den folgenden Verfahrensschritten korrekt aktualisiert werden.</p> <p>Die zeichnerischen Darstellungen im FNP erfolgen nicht lagetreu und in einem Maßstab 1:15.000. Bei den Darstellungen handelt es sich dementsprechend um generalisierte nachrichtliche Übernahmen. Die Hinweise betreffen teilweise den parallelen Bebauungsplan. Ein Überarbeitungsbedarf auf FNP-Ebene resultiert hieraus nicht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der Legende wird nur die Planzei-</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>etc. fehlen (grüne/blau Linien)</p> <p>Begründungsentwurf und Umweltbericht 4.4.1.2 Absatz Erschütterungen (S. 12): Es ist keine Änderung des aktuellen Zustands zu erwarten. Bitte ebenso wie unter dem Absatz Lärm (oberhalb) auf den Neubau der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße/Heidberg hinweisen. Auch Erschütterungen werden durch den Neubau der Stadtbahntrasse über die Salzdahlumer Straße beeinflusst. Eine Veränderung der Erschütterungsproblematik darf den Stadtbahnausbau in Zukunft nicht behindern. Die geplante Stadtbahn auf der Salzdahlumer Straße ist daher bei den Erläuterungen/Untersuchungen zur Erschütterung (Erschütterungsgutachten) als Planfall mit zu berücksichtigen, um den Nachweis mit Stadtbahn sicherzustellen.</p> <p>4.4.1.3 Sonstige Emissionen/Immissionen (S. 13): Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind daher nicht auszuschließen und müssen durch geeignete technische Maßnahmen kompensiert werden. In Bezug auf den vorliegenden B-Plan ergeben sich wesentliche Änderungen in den Abständen der künftigen Bebauungen zu den bestehenden Stadtbahngleisanlagen, sodass mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit Beeinträchtigungen durch Erschütterungen zu erwarten sind. Es können kostenrelevante Änderungen an den bestehenden Gleisanlagen zur Minderung von Betroffenheiten erforderlich werden. Zur Ermittlung der Auswirkungen bedarf es eines erschütterungstechnischen Gutachtens, welches bislang nicht vorliegt. Dabei sind sowohl Bestandsstrecken als auch die geplante Streckenerweiterung Richtung Salzdahlumer Straße zu berücksichtigen</p> <p>Bitte wie im Absatz Lärm (oberhalb) einen Hinweis auf die neue Stadtbahnstrecke ergänzen. Auch bei Durchführung der Planung zum Bahnhofsquartier wird der Betrieb der Stadtbahnneubaustrecke Auswirkungen auf Erschütterungen haben bzw. entsprechende Immissionen an den zukünftigen Anlagen und Hochbauten nach sich ziehen. Die rechnerische Überprüfung des Einhaltens von Anforderungen aus dem Erschütterungsschutz auch mit der geplanten Stadtbahntrasse in Richtung Klinikum muss rechtzeitig erfolgen, um die Folgekosten im Projekt Bahnhofsquartier abbilden zu können. Die Kosten dürfen nicht auf das Stadtbahnausbauprojekt abgewälzt werden, da dies den</p>	<p>chen dargestellt, die innerhalb des Änderungsbereichs ausgewiesen wurden.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Der im Parallelverfahren durchgeführte Bebauungsplan berücksichtigt den geplanten Stadtbahnausbau, indem er in den für die Trassenführung vorgesehenen Bereichen öffentliche Verkehrsflächen festsetzt. Alle weiteren Fragestellungen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die geplante Trasse zu klären. Die Begründung wird entsprechend den Hinweisen angepasst.</p> <p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Nutzen-Kosten-Indikator und damit die Förderfähigkeit des Projekts beeinflusst. Ein entsprechender Hinweis ist in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen. Eine Gefährdung der technischen Machbarkeit der geplanten Stadtbahntrasse durch Erschütterungsemissionen ist auszuschließen. Die Untersuchungen und der Nachweis der technischen Machbarkeit gemäß AMTA-Beschluss vom 30.04.2024, DS 24-23324, erfolgte ohne differenzierte Berücksichtigung von Hochbauten im Nahbereich der geplanten Stadtbahntrasse.</p> <p>4.4.2 Absatz Baumbestand (S. 15): Gemäß Nutzungsbeispiel zum nachgelagerten B-Plan sind Bäume im Bereich der zukünftigen Stadtbahntrasse in Richtung Salzdahlumer Straße festgesetzt (Planstraße K). Die Festsetzung für diesen Bereich ist zurückzunehmen, um unnötige Zwangspunkte bei Bau der geplanten Stadtbahntrasse zu vermeiden. Bei der Auswahl der Baumstandorte ist entsprechend ein ausreichender Abstand zu den bestehenden Gleisen sowie der geplanten Stadtbahntrasse über die Salzdahlumer Straße zu gewährleisten. Die Wahl der Baumart ist auch mit Blick auf die Fahrleitung entsprechend bedächtig zu treffen. Baumstandorte sind so zu wählen, dass sie auch die bauzeitlichen Beeinträchtigungen während des Stadtbahnausbaus ohne Einschränkungen überleben. Ein Ausgleich der festgesetzten Bäume darf nicht zulasten der Stadtbahnausbaumaßnahme gehen.</p> <p>4.4.5 Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung (S. 18): dass (sic!) auf den Verkehrsflächen und Grünflächen als auch das in den Bauflächen anfallende Regenwasser vollständig lokal zurückzuhalten, zu verdunsten und zu versickern. Die Versickerung von Niederschlagswasser ist in vorhandenen Gleisbereichen aufgrund der verschiedenen Oberbauformen nur bedingt möglich. Die Entwässerung angrenzender Flächen darf nicht in Bereiche des Bahnkörpers geleitet werden. Die Dachentwässerung des vorhandenen Terminaldaches muss weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>4.4.5 Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung (S. 18): dass (sic!) auf den Verkehrsflächen und Grünflächen als auch das in den Bauflächen anfallende Regenwasser vollständig lokal zurückzuhalten, zu verdunsten und zu versickern.</p>	<p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p> <p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Die Versickerung von Niederschlagswasser ist in vorhandenen Gleisbereichen aufgrund der verschiedenen Oberbauformen nur bedingt möglich. Die Entwässerung angrenzender Flächen darf nicht in Bereiche des Bahnkörpers geleitet werden. Die Dachentwässerung des vorhandenen Terminaldaches muss weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>5 Gewerbliche Bauflächen gem. BauGB/BauNVO (S. 24) weitere Mobilitätsangebote konzentriert werden. Die weiteren Mobilitätsangebote sollten im Einklang mit dem Stadtbahnausbau stehen und entsprechend erforderliche Flächen berücksichtigen.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung der Anmerkungen und im Weiteren um eine enge Abstimmung zum B-Plan Bahnhofsquartier mit unserem Hause.</p>	<p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Die Begründung wurde entsprechend der Stellungnahme ergänzt. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>BS/ENERGY, Braunschweiger Versorgungs-AG &amp; Co. KG</b> Schreiben vom 12.11.2024</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Für das Areal "Bahnhofsquartier - Umfeld Hauptbahnhof" zwischen den Straßen Kurt-Schumacherstraße, Viewegstraße, Willy-Brandt-Platz und Berlinger-Platz bietet sich im Sinne einer den Klimaschutzziele der Bundesregierung und dem European Green Deal der EU verpflichteten und nachhaltigen Lösung die Realisierung einer Fernwärmeversorgung an.</p> <p>Im Geltungsbereich Kurt-Schumacherstraße, Willy-Brandt-Platz bis zur Kreuzung Ottmerstraße befindet sich unter anderem eine Fernwärmehauptleitung DN500. Des Weiteren befindet sich im Bereich des Atrium-Bummel-Centers (Iduna-Hochhäuser) eine Fernwärmeleitung DN250 mit entsprechenden Hausanschlüssen. Ebenso sind im gesamten Geltungsbereich bereits eine Vielzahl von Gebäuden an das Fernwärmenetz angeschlossen.</p> <p>Für Baumaßnahmen in diesem Bereich sind umfangreiche Umliegungen der bisherigen Fernwärmeleitungen für die Versorgung der bestehenden und der neu geplanten Gebäude notwendig. Hierzu haben bereits im</p>	<p>Der Hinweis betrifft das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und nicht die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Bestehende Fernwärmeleitungen sind aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.</p> <p>Die Hinweise betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme.</p>

<p>Vorfeld Gespräche stattgefunden, die wir mit Ihnen gerne fortführen.</p> <p>Unsere Braunschweiger Fernwärme wird schon jetzt in Kraft-Wärme-Kopplung und zusätzlich seit Ende 2022 in einem modernen Biomasse-Heizkraftwerk erzeugt. Zudem weist das Fernwärmeversorgungssystem Braunschweig der BSIENERGY einen besonders günstigen Primärenergiefaktor von derzeit nur 0,27 sowie besonders geringe CO2-Emissionen auf. Diese Wärmeversorgung ist für Neubauten zu empfehlen, um somit einen Beitrag zu den umweltpolitischen Zielen der Stadt Braunschweig zu leisten. Momentan entwickeln wir den Transformationsplan in Richtung einer klimaneutralen Wärmeversorgung.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn wir die neuen Grundstückseigentümer mit Fernwärme versorgen dürfen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>BS/Netz GmbH</b> Schreiben vom 04.12.2024</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Hinweis: Die Versorgungsanlagen der Wasser- und Wärmeversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik/Breitbandversorgung stehen im Eigentum der BS ENERGY, Braunschweiger Versorgungs-AG &amp; 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>Stromversorgung: 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>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.</p>

**Kreuzungsbereich Ottmerstraße / Kurt-Schumacher-Straße**

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

**Kurt-Schumacher-Straße**

Die Versorgungstrassen (0,4kV und 20kV) 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 Vieweg Straße. 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**  
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.

**Gas- und Wasserversorgung:**  
Aufgrund der Umgestaltung, hauptsächlich durch die neue Bebauung, sind eine Vielzahl an Hauptversorgungstrassen der Gas- und Wasserversorgung betroffen. Um eventuell erforderliche Versorgungskonzepte erstellen zu können ist eine frühzeitige Einbeziehung der Leitungsträger und Trassenabstimmung zwingend erforderlich.

Wesentliche Punkte der Gas- und Wasserversorgung sind:

**Ottmerstraße bis Willy-Brandt-Platz**  
Hier sind vorhandene Versorgungstrassen in der geplanten Grünfläche, diese Trassen sollten erhalten bleiben und durch Schutzstreifen freigehalten werden. Baumstandorte sind in diesem Bereich auszuschließen.

**Kurt-Schumacher-Straße**  
Hier wird die Wasserversorgungsleitung DN 200 auf gesamter Länge überbaut. Neue Trassenräume für die Umlegung sind zwingend erforderlich

**Berliner Platz**  
Hier sind hauptsächlich die Versorgungstrassen auf der Nordseite betroffen, auch hier sind für eventuelle Umlegungen neue Trassenräume erforderlich.

**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.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen

Aufgrund der Vielzahl der betroffenen Leitungstrassen und Gewerke sollte durch den Veranlasser eine gemeinsame Trassenraumplanung erfolgen.

**Steuerungs- und Kommunikationstechnik:**  
Durch die geplante Umgestaltung des Bahnhofumfeldes sind viele Kabeltrassen der Steuerungs- und Kommunikationssparte durch Überbauung betroffen. Die betreffenden Kabeltrassen entnehmen Sie bitte dem beigefügten Plan.

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.

Aufgrund der vielen Konfliktstellen sollte vorab eine Gesamt-Trassenraumplanung über alle Sparten und Leitungsträger erfolgen.

**Fernwärme:**

Durch die vorgesehene Umgestaltung der Verkehrsflächen und der angestrebten Erhöhung des Gebäudebestandes sind nahezu alle vorhandenen Fernwärmeleitungen Haupt-, Verteil- und Anschlussleitungen betroffen.

Die Hauptleitungen dienen zur Versorgung der südlich und östlich des Hauptbahnhofes liegenden Stadtteile Heidberg, Merverode, Rautheim, Lindenberg, Baugebiet Heinricher-Löwe einschließlich des Klinikums Salzdahlumer Straße.

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.

Auf Basis der geplanten Umgestaltung müssen die Fernwärmetrassen weitgehend großflächig umverlegt werden und die Hausanschlussstrassen entsprechend angepasst werden.

Besonders problematisch sind die Bereiche Berliner Platz und Tiefgarage Atrium-Center. 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

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.

<p>verlegte Haupttrasse DN 250, Trogkanal, einschließlich der davon abgehenden Anschlussstrassen und Kundenstationen nicht weiter genutzt werden. Im Siegerentwurf sind keine geeigneten Leitungsräume für die alternative Fernwärmestrassen zu identifizieren.</p> <p><b>Breitbandversorgung:</b> Für das Umfeld Hauptbahnhof ist eine Breitbandversorgung mit Glasfaserkabeln mittels FTTH (Fibre to the home) vorgesehen. Die 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><b>Allgemein:</b> Die angestrebte Reduzierung der vorhandenen Fahrbahnlflächen 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>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens beachtet.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region Nord</b> Schreiben von 10.12.2024</p>	<p><b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b></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 Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA</p>	<p>Die Hinweise/Sachstandsdarstellungen werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und werden ebendort abgewogen.</p>

<p>(§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG).</p> <p><b>Infrastrukturelle Belange</b> Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p><b>Standsicherheit</b> Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und -anlagen, ist stets zu gewährleisten.</p> <p><b>Zuwegungen</b> 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><b>Immissionen</b> 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 aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen. 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>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da keine Eingriffe in die angrenzende Bahnstrecke erfolgen, ist nicht von einer Gefährdung oder Störung der Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auszugehen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren und werden ebendort abgewogen. Ferner ist der Stellungnahme nicht zu entnehmen, wo die Planung den Anforderungen entgegensteht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Emissionen durch Bahnanlagen sind in das Schallgutachten des Bebauungsplanverfahrens eingeflossen. Auf der Ebene der parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens werden neben dem Trennungsgrundsatz im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten können. Dazu zählen passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B.: die Schalldämmung der Außenbauteile nach DIN 4109, die Festsetzung von schallabsorbierenden Fassaden, Regelungen zur fensterunabhängigen Lüftung der Aufenthaltsräume, der Realisierung besonderer Fensterkonstruktionen und Regelungen zur Zulässigkeit von schallgeschützten Außenwohnbereichen (wie z. B.: schallgeschützte Balkone und Loggien).</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Neu-) Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite 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>Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen 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>Schlussbemerkungen Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich sind uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor. Wir bitten Sie an dem weiteren Verfahren zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit die Abwägungsergebnisse und den Satzungsbeschluss, bevorzugt per E-Mail, zuzusenden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen das parallel durchgeführte Bebauungsplanverfahren bzw. die Realisierung der Planung und werden ebendort abgewogen. Ferner ist der Stellungnahme nicht zu entnehmen, wo die Planung den Anforderungen entgegensteht.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Deutsche Telekom Technik GmbH</b> Schreiben vom 03.12.2024</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>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 (<a href="https://trassenauskunftkabel.telekom.de/start.html">https://trassenauskunftkabel.telekom.de/start.html</a>) im Internet abfragen. Maßnahmenbezogen können Sie Pläne auch</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.</p>

<p>gerne direkt über uns T-NL-N-PTI-24-Bauleitplanung@telekom.de abfordern. 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.</p> <p>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>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. 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</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>und/oder Informationen rechtzeitig zu übermitteln. 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. Zur Versorgung neu zu errichtender Gebäude mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und ggf. außerhalb des Plangebiets erforderlich. 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. 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. 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>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das vorliegende Verfahren ist nicht Bestandteil des besonderen Städtebaurechts (Sanie-</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Diese Stellungnahme gilt sinngemäß auch für den BPlan "Bahnhofsquartier - Umfeld Hauptbahnhof", AW 118 Eine Benachrichtigung nach Beschluss des Bebauungsplanes wäre aus unserer Sicht wünschenswert. Die gesetzlichen Pflichtangaben finden Sie unter: <a href="https://www.telekom.de/pflichtangaben-dttechnik">https://www.telekom.de/pflichtangaben-dttechnik</a></p>	<p>rungsmaßnahme) sondern ein vorbereiten- des Bauleitplanverfahren, welches Bestandteil des allgemeinen Städtebaurechts ist.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>EWE NETZ GmbH</b> Schreiben vom 06.11.2024</p>	<p><b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b></p>
<p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess 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. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, wie z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. 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>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. In der Laufzeit Ihres Verfahrens kann sich unser Leitungs- und Anlagenbestand ändern. Damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage eines veralteten Planwerkes kommt, nutzen Sie dafür bitte unsere aktuelle Leitungs- und Anlagenauskunft. Auf unserer Internetseite der EWE NETZ GmbH können Sie sich jederzeit nach einer erfolgreichen Registrierung auf unserem modernen Planauskunftsportale über die konkrete Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen informieren: <a href="https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen">https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen</a></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen die nachgelagerten Zulassungsverfahren bzw. die Realisierung der Baumaßnahme. Der bestehende Leitungsbestand ist aufgrund der städtebaulichen Neuordnung innerhalb des Änderungsbereiches umzulegen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b></p>

	<p>Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Industrie- und Handelskammer Braunschweig</b> Schreiben vom 11.12.2024</p>	<p><b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b></p>
<p>Mit den o.g. Bauleitplanverfahren soll das vorderseitige Umfeld des Hauptbahnhofs neu geordnet und entwickelt werden. Die planerische Grundkonzeption ist auch aus wirtschaftlicher Sicht grundsätzlich zu begrüßen. Der vorliegende Bebauungsentwurf begegnet den bekannten städtebaulichen Defiziten vor dem Hauptbahnhof und setzt die bisher untergenutzte zentrale Lage in Wert. Er schafft damit auch Raum für geeignete wirtschaftliche Nutzungen, die sich im vorgesehenen "urbanen Quartier der kurzen Wege" mit Wohnnutzungen kombinieren lassen. Die Realisierung der geplanten Neuordnung des vorderseitigen Bahnhofsumfeldes wird sicherlich einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, zumal hierfür im öffentlichen Raum erhebliche Umbauten erfolgen müssen, das Einvernehmen zumindest der wichtigsten Grundeigentümer im Plangebiet unerlässlich ist und für die geplanten Neubauten geeignete Investoren zu finden sind. Ungeachtet unserer grundsätzlichen Zustimmung zu den übersandten Flächennutzungs- und Bebauungsplanunterlagen müssen wir auf zwei Punkte hinweisen, bei denen wir Gesprächsbedarf - auch außerhalb der hier in Rede stehenden Bauleitplanverfahren - anmelden möchten.</p> <p>1. Geplante Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße für den motorisierten Individualverkehr 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</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es fand ein Austausch bezüglich der genannten Themen mit der IHK und der Stadt Braunschweig statt, in dem Unklarheiten ausgeräumt werden konnten.</p> <p>Zur künftigen Bedeutung der Kurt-Schumacher-Straße: Diese wird nicht komplett gesperrt, sondern in ihrer Verkehrsbedeutung für Kfz und möglichen Befahrbarkeit herabgestuft. Der Querschnitt der Kurt-Schumacher-Straße wird verringert und zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewandelt. Hierdurch wird der Bahnhof besser an die Innenstadt angebunden. Damit entfällt die regionale Funktion, weshalb die Darstellung als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan künftig entfällt.</p>

<p>Individualverkehr halten wir auf Basis unseres derzeitigen Kenntnisstands nicht für nachvollziehbar, zumal aus den Planunterlagen auch nicht hervorgeht, wie eine zügige Anbindung des Hauptbahnhofes 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 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>2. Zulässigkeit von Einzelhandel im Plangebiet</p> <p>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 m<sup>2</sup> 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>Eine Erläuterung über die vorgesehene Verkehrsführung zwischen der IHK und der Stadt Braunschweig hat stattgefunden. Es lagen durch uneindeutige Formulierungen in den Planunterlagen Missverständnisse vor.</p> <p>Ziel der Planung ist die Entwicklung eines gemischt genutzten urbanen Stadtquartiers im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. Der Einzelhandel soll nur der Versorgung des Gebietes dienen. Daher werden mit der 155. FNP-Änderung bisherige Sonderbauflächen in Größe von 1,6 ha zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Da aus Sonderbauflächen auch sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 3 BauNVO für großflächige Einzelhandelsbetriebe entwickelt werden können, dient die Ausweisung von gemischten Bauflächen auch dem Schutz der angrenzenden Zentren. Eine weitergehende Steuerung von Einzelhandelsflächen ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung kaum möglich, sondern obliegt der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Zum Schutz der Zentrenstruktur, insbesondere der Innenstadt, sind in den Bebauungsplänen Regelungen zu den zulässigen Sortimenten bzw. zur Beschränkung der zulässigen Einzelhandelsflächen vorzusehen. Dies ist hier der Fall. Innerhalb des parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahrens AW 118 werden sowohl in den urbanen Gebieten als auch den Gewerbegebieten Regelungen zur Einzelhandelssteuerung vorgesehen. Darüber hinaus findet das Zentrenkonzept der Stadt Anwendung, indem entsprechende Regelungen für die konkrete Ansiedlung sowohl zentrenrelevanten als auch nicht zentrenrelevanten Einzelhandels getroffen sind.</p> <p>Die erwähnten Gutachten wurden der IHK zeitnah nach Erhalt der Stellungnahme zur Verfügung gestellt.</p> <p>Der Hinweis bezüglich ausnahmsweise zulässigen Einzelhandelsflächen im Gewerbegebiet und dessen Bedeutung für die Raumordnung betrifft das nachgelagerte Bebauungsplanverfahren, da nur hier Regelungen zur Zulässigkeit von Einzelhandel getroffen werden können.</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><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Regionalverband Großraum Braunschweig</b> Schreiben vom 21.11.2024</p>	<p><b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b></p>
<p>Als für den Großraum Braunschweig zuständige untere Landesplanungsbehörde hatte ich zu der o. g. Planung bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB Stellung genommen (mein Schreiben vom 18.02.2020). Ich hatte insbesondere darauf hingewiesen, 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. 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>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. 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. Auf die Ergebnisse des angesprochenen Gutachtens, die zu erwartende Verlagerung des</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich des geänderten Verkehrskonzeptes wurden Abstimmungstermine mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei verkehrsgutachterlichem Nachweis einer leistungsstarken Umleitung von dem Ziel der Raumordnung abgewichen werden kann. Die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens sei dann nicht mehr erforderlich (siehe unten).</p> <p>Die übrigen Hinweise bzgl. der RegioStadtBahn werden zur Kenntnis genommen. Trotz der Funktionslosigkeit ist das Vorranggebiet (VR) im aktuell geltenden RROP immer noch zeichnerisch festgelegt. Ein offizielles Verfahren, in dem das VR rechtswirksam aus dem RROP herausgenommen wurde, gab es nicht. Demensprechend wird das VR im Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen.</p> <p>Zur künftigen Bedeutung der Kurt-Schumacher-Straße: Diese wird nicht komplett gesperrt, sondern in ihrer Verkehrsbedeutung für Kfz und möglichen Befahrbarkeit herabgestuft. Bezüglich des geänderten Verkehrskonzeptes wurden Abstimmungstermine mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig durchgeführt. Vom Regionalverband Großraum Braunschweig liegt die Zustimmung vor, dass von diesem raumordnerischen Ziel abgewichen werden kann, da das vorliegende Verkehrsgutachten die Leistungsfähigkeit über 2 Varianten (Verlagerung über die Wolfenbütteler</p>

<p>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>Straße und Verlagerung über die Ottmerstraße) nachweist.</p>
<p>Erstellt am: 17.07.2025</p> <p>In meiner Stellungnahme vom 03.12.2024 im Rahmen der Behördenbeteiligung gern. § 4 Abs. 2 BauGB hatte ich darauf hingewiesen, dass zur Prüfung der Zielkonformität ein Verkehrsgutachten erforderlich sei. Dieses Gutachten liegt nun mit Datum vom 17.03.2025 vor. Nach eingehender Prüfung kann in Bezug auf das betroffene Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ im Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße abschließend festgestellt werden, dass ein Zielkonflikt mit den raumordnerischen Vorgaben des RROP nicht erkennbar ist.</p> <p>Begründung: Mit der geplanten Verlagerung der Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig wird die übergeordnete Verkehrsverbindung und damit die Funktion der Festlegung weiter gewährleistet. Die kleinräumige Verlagerung der Hauptverkehrsstraße (von der Kurt-Schumacher auf die Ottmerstraße) bei Erhalt der essentiellen Verkehrsfunktion und Verkehrsaufgabe wird vom Regionalverband Großraum Braunschweig als räumlich zielkongruent beurteilt. Die bestehende Festlegung Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ sichert im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße die Nutzung Hauptverkehrsstraße gegenüber entgegenstehenden Raumansprüchen bzw. Nutzungen. Die Festlegung ist also eine „Freihalteplanung“ für eben diese Nutzung. Die im Verfahren befindliche 155. FNP Änderung hat zwar (unter anderem) die Verlegung der Hauptverkehrsverbindung zum Gegenstand - der Straßenverlauf mit der raumordnerischen Verkehrsfunktion der Kurt-Schumacher-Straße, auf dem die derzeitige Festlegung „Hauptverkehrsstraße“ liegt, bleibt aber grundsätzlich erhalten. Diese Zielfestlegung des bestehenden Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ bliebe somit, auch nach möglicher Rechtskraft der 155. FNP-Änderung, möglich und als „Freihalteplanung“ raumordnerisch wirksam. Eine Ausschlussplanung ist mit der raumordnerischen Festlegung von „Hauptverkehrs-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die im Verfahren befindliche 155. FNP-Änderung hat zwar die Verlegung der Hauptverkehrsverbindung zum Gegenstand - der Straßenverlauf mit der raumordnerischen Verkehrsfunktion der Kurt-Schumacher-Straße, auf dem die derzeitige Festlegung „Hauptverkehrsstraße“ liegt, bleibt aber grundsätzlich erhalten. Diese Zielfestlegung des bestehenden Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ bliebe somit, auch nach möglicher Rechtskraft der 155. FNP-Änderung, möglich und als „Freihalteplanung“ raumordnerisch wirksam.</p> <p>Das RROP befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Im Rahmen dieses Verfahrens werden auch die Planungsinhalte der Stadt Braunschweig im Sinne des Gegenstromprinzips berücksichtigt. Spätestens mit dem Abschluss der Neuaufstellung werden somit beide Planungen übereinstimmen. Somit besteht kein Zielkonflikt zwischen den Planungen der 155. Änderung FNP und den raumordnerischen Festlegungen des RROP. Somit ist ein Zielabweichungsverfahren nicht erforderlich.</p>

<p>straße von regionaler Bedeutung" nicht verbunden.  Zusammengefasst stellt sich die Sachlage wie folgt dar:  1. die Verkehrsfunktion bleibt erhalten,  2. die kleinräumliche Verschiebung wird durch den Regionalverband als „zielkongruent" eingestuft,  3. die bestehende Zielfestlegung im RROP als „Freihalteplanung" bleibt wirksam und  4. die Darstellung weiterer Hauptverkehrsverbindungen im FNP ist möglich.  Des Weiteren befindet sich das RROP derzeit in der Neuaufstellung. Wie bereits bei der Erarbeitung des gültigen RROP 2008 werden auch im Rahmen dieses Verfahrens die Planungsinhalte der Stadt Braunschweig im Sinne des Gegenstromprinzips berücksichtigt. Spätestens mit dem Abschluss der Neuaufstellung werden somit beide Planungen übereinstimmen.</p> <p>Fazit  Es besteht kein Zielkonflikt zwischen den Planungen der 155. Änderung FNP und den raumordnerischen Festlegungen des RROP besteht. Somit ist ein Zielabweichungsverfahren nicht erforderlich.</p>	
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b>  Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stadtentwässerung Braunschweig GmbH</b>  Schreiben vom 27.11.2024</p>	<p><b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b></p>
<p>Die Stellungnahme der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH wurde an das Referat 0660 Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft der Stadt Braunschweig übermittelt und wird von dort weitergegeben.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b>  Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Vodafone GmbH – deutschlandweit</b>  Schreiben vom 27.11.2024</p>	<p><b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b></p>
<p>Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht.  In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b></p>

	Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.
<b>Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Hannover</b> Schreiben vom 18.12.2024	<b><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></b>
Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes werden von der der 155. Änderung des Flächennutzungsplanes ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken. Wegen der geplanten Änderung der Nutzung von gewidmeten Bahnflächen verweise ich auf meine Stellungnahme zum Bebauungsplan Bahnhofsquartier - Umfeld Hbf, AW 118 Stadtgebiet im Bereich Kurt-Schumacherstraße, Viewegstraße, Ottmerstraße, Willy-Brandt-Platz und Berliner- Platz vom 11.12.2024, die ich als Anlage beigefügt habe.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.  Die Hinweise beziehen sich auf das parallele Bebauungsplanverfahren und werden hier abgewogen.
	<b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

Flächennutzungsplan  
**155. Änderung des FNP Umfeld Hauptbahnhof**

Beteiligung gemäß § 3(2) BauGB vom 25. September 2025 bis 27. Oktober 2025

<p><b>Stellungnahme Nr. 1 (35421)</b> Schreiben vom 01.10.2025, 06.10.2025, 27.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>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 kann im Zuge der Bauleitplanung nicht geregelt oder ermittelt werden. Die benötigte Menge hängt stark von der Konstruktionsweise und der Ausnutzung der Möglichkeiten des Bebauungsplanes ab.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 2 (35859)</b> Schreiben vom 04.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<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." 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. Auswirkungen auf das Wohngebiet am Zuckerberg werden also nicht explizit genannt, sind jedoch durch folgende Sachverhalte zusätzlich zu erwarten: 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</p>	<p>Es ist zutreffend, dass die Lärmbelastung durch die Wolfenbütteler Straße und die Salzdahlumer Straße im Bereich Zuckerberg schon im Bestand sehr hoch ist (lt. Umgebungslärmkartierung L<sub>DEN</sub> über 75 dB(A) unmittelbar an der Straße). Eine abwägungsrelevante Erhöhung der Lärmbelastung im Bereich Zuckerberg durch die Umsetzung der Bauleitpläne ist jedoch nicht zu erwarten. Nach der schalltechnischen Untersuchung ist eine Betrachtung dort erforderlich, wo der Zusatzverkehr gegenüber dem Bestandsverkehr zuordenbar ist, sich die Belastung in Wohngebieten 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 gegenüber dem Bestandsverkehr.  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 Bauleitplanverfahrens erforderlich wäre. Sie ist ggf. hinzunehmen.  Für den Zuckerberg wird kein relevant erhöhter Parkdruck erwartet, da dazu das neue Quartier zu weit entfernt ist. Die Maßnahme Bahnstadt ist nicht Gegenstand dieser Bauleitpläne.</p>

<p>2. Zusätzliche Lärmbelastung durch erhöhte Nutzung der Sportanlagen Rote Wiese durch Anwohner des neuen Wohngebietes (Verkehr zwecks Parkplatzsuche)</p> <p>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> <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>Maßnahmen im Bereich Zuckerberg im Zusammenhang mit dem Bauleitplan sind somit nicht geplant.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 3 (35420)</b> Schreiben vom 06.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>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."</p> <p>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 Stellungnahme bezieht sich auf die Begründung des Bebauungsplanverfahrens AW118, welches parallel zum 155. FNP- Änderungsverfahren durchgeführt wird.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen darstellt (z. B. Wohnbaufläche, Grünfläche, Wald). Er enthält keine Aussagen zur möglichen Fällung von einzelnen Bäumen.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 4 (35015)</b> Schreiben vom 24.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Ich unterstütze diesen neuen Flächennutzungsplan, und finde es gut, dass am Hauptbahnhof mehr Wohnungen und Geschäftsflächen entstehen können. Ich würde es auch unterstützen, wenn dort noch mehr Wohnungen und Geschäftsflächen entstehen könnten.</p>	<p>Die Zustimmung zu Planung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der verkehrlich sehr gut angebundene Standort rechtfertigt grundsätzlich eine sehr hohe städtebauliche Dichte. Die geplante bauliche Dichte liegt daher bereits oberhalb der Orientierungswerte des Dichtekonzeptes. Es ist zu berücksichtigen, dass neben Wohnungen auch Dienstleistungen und andere Nutzungen untergebracht werden.</p> <p>Die Begrenzung der zulässigen Wohnungen ist weiterhin erforderlich, um die im Umfeld bestehende und im Geltungsbereich geplante soziale (Kindertagesstätten, Schulen, etc.) und grüne Infrastruktur (Parkanlagen, Kinder- und Jugendspielflächen) nicht zu überlasten.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b></p>

	Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.
<p><b>Stellungnahme Nr. 5 (35024)</b> Schreiben vom 25.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></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 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: 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, für die besonders exponierten Gebäude (Ottmerstraße 1-7) ein Sonderbedarf an passivem Schallschutz festgestellt wird. die Fahrbahn mit lärmmindernder Oberfläche gestaltet wird,</p>	<p>Die Hinweise werden teilweise im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren AW 118 berücksichtigt. Es ist zutreffend, dass nach den vorliegenden schalltechnischen Gutachten 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 wird. Damit werden die Grenzwerte der 24. BImSchV (59 bzw. 49 dB(A)) deutlich überschritten. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern sind Gegenstand verkehrsbehördlicher Anordnungen.</p> <p>Jedoch enthalten die schalltechnischen Gutachten auch 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 Wolfenbütteler Straße abgewickelt werden wird, weshalb die tatsächlichen Auswirkungen auf die Anwohner der Ottmerstraße messtechnisch ermittelt werden sollen.</p> <p>Zur Vermeidung bzw. Minderung der schalltechnischen Auswirkungen auf die Nachbarschaft wird die Umsetzung schallabsorbierender Fassade an der Neubebauung an der Ottmerstraße im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren AW 118 planungsrechtlich vorgeschrieben. Schallabsorbierende Fassadenelemente dienen nicht den Nutzenden der Gebäude, sondern mindern die Schallreflexionen der entsprechenden Gebäude</p>

<p>und eine reduzierte zulässige Geschwindigkeit (Tempo 30) im gesamten Straßenverlauf festgelegt wird.</p> <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 Viewegsgartens 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> <p>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</p> <p>Baumgruppe Nr. 130, 140, 150 - Schwedische Mehlsbeere (<i>Sorbus intermedia</i>) Höhe: je 15 m   Stammumfang: 126, 157 und 110 cm   Kronendurchmesser: 1 × 10 m, 2 × 12 m</p> <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 Viewegsgartens, 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"><li>Erhalt der schallabsorbierenden Baumgruppen und ihrer klimatisch wichtigen Funktion,</li><li>Vermeidung zusätzlicher Schallreflexionen auf die Wohnbebauung der Ottmerstraße 1-7,</li><li>keine zusätzliche Beeinträchtigung bestehender Wohnnutzungen,</li><li>und eine sinnvolle bauliche Ergänzung des Quartiers an der östlichen Parkkante.</li></ul> <p>Eine solche Anpassung würde den Zielkonflikt zwischen Stadtentwicklung, Lärmschutz und Klimaanpassung entschärfen und die Anforderun-</p>	<p>zum Schutz der gegenüberliegenden Nachbarbebauung an der Ottmerstraße.</p> <p>Den Forderungen nach weiteren Baumpflanzungen bzw. nach dem Erhalt von Bestandsbäumen aufgrund ihrer immissionsschutzrechtlichen Bedeutung kann nicht gefolgt werden, da Baumgruppen und/oder Solitärbäume keinen Einfluss auf die Schallausbreitung ausüben.</p> <p>Ein Fachgutachten (Planungsgruppe Ökologie und Landschaft 12/20) ermittelte die artenschutzrechtliche Betroffenheit. Innerhalb der Baumgruppen im Nordwesten des Viewegs Gartens 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. Vor Fällung der Bäume 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 Bauleitplanverfahren ist nicht erforderlich.</p> <p>Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen darstellt (z. B. Wohnbaufläche, Grünfläche, Wald). Er enthält keine Aussagen zur möglichen Fällung von einzelnen Bäumen.</p> <p>Hauptzielsetzung der städtebaulichen Neuordnung ist ein zukunftsfähiges urbanes Quartier der kurzen Wege. Dabei soll die Hauptachse Bahnhof-Innenstadt auch auf der Ostseite in den Kreuzungsbereichen städtebaulich gefasst werden, damit auch von dem Innenstadtbereich aus gesehen eine städtebauliche Fassung auf beiden Seiten der Kurt-Schumacher-Straße erreicht werden kann. Dieses Ziel könnte mit einer Verlagerung des Baublocks an die Ostseite des Parks nicht erreicht werden.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>gen aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB (Gesundheitsschutz), § 1a BauGB (Klimaschutz und -anpassung) sowie § 50 BImSchG (Trennung unverträglicher Nutzungen) besser erfüllen.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 6 (35030)</b> Schreiben vom 26.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></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. 5 abgewogen.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 7 (35422)</b> Schreiben vom 27.10.2025</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: Beton statt Bäume Vorab, zur Klarstellung: Veränderungen mit dem Ziel der Verbesserung sind im Bahnhofsbereich grundsätzlich notwendig und sinnvoll, ja gar überfällig. 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, ... Die Stadt will jedoch eine grundsätzliche Umgestaltung auf den Weg bringen. 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: „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.“ Immerhin sechs Jahre hat es vom Architektenwettbewerb bis zur Vorlage der beiden Pläne (s.o.) gedauert. Das verwundert bei näherer Betrachtung nicht.</p>	<p>Die Folgen für das Lokalklima werden nicht verschwiegen. Es wurde ein klimaökologisches Gutachten als Fachbeitrag zu den Bauleitplänen erstellt. Zudem werden die Auswirkungen auf das Stadtklima im Umweltbericht beschrieben. Die Kosten können zum jetzigen Planungsstand noch nicht seriös beziffert werden und sind auch nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die restlichen Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen, eine Relevanz für die Abwägung ist jedoch nicht erkennbar.</p>
<p>1. Das Problem mit der Überhitzung Jährlich sterben im Schnitt der letzten Jahre allein in Deutschland 3.000 – 4.000 Menschen an Hitze-folgen. Die aktuellen Planungen blenden das</p>	<p>Das Thema Hitze wird nicht ausgeblendet. Es wurde im Rahmen der Bauleitplanung ausführlich ermittelt, bewertet und im Rahmen der Abwägung</p>

<p>Thema Überhitzung in der Praxis beim Bahnhofsviertel völlig aus - wider besseren Wissens. 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 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 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 Eifrig wird aus dem Klimagutachten 2024 zitiert, aber keinerlei Konsequenzen im Hinblick auf die zu erwartenden extremen Belastungen gezogen:</p>	<p>berücksichtigt. Die Einschätzung, der Bahnhofsbereich würde bis 2050 tageweise eine No-go-Area werden, wird nicht geteilt. Wie in der Stellungnahme auch zugestanden, wurden im Ergebnis der Abwägung verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen</li><li>• Sicherung von Freiflächen in den Baugebieten</li><li>• Baumpflanzungen</li><li>• Fassadenbegrünung</li><li>• Dachbegrünung</li><li>• Begrünung der Innenhöfe</li><li>• Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX um die den Zufluss kühlerer Luft von Viewegs Garten zum Bahnhofsbereich zu verbessern</li></ul> <p>Die Regelung weiterer Maßnahmen zum Schutz vor Hitze im Rahmen der Bauleitplanung können im Ergebnis der Abwägung mit anderen Belangen nicht umgesetzt werden, da ein dichte, innerstädtische Nachverdichtung des Bereichs ein zentrales Planungsziel ist.</p> <p>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>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

„Da die Planung eine räumliche Ausweitung der Gebäudestrukturen über bestehenden Verkehrsflächen und auch Grünflächen vorsieht, ist zu beobachten, dass sich sowohl in der Nacht- als auch in der Tagsituation ein Anstieg der Temperaturen, bzw. Wärmebelastung insbesondere im Bereich des Berliner Platzes, sowie an der Südspitze und Westspitze der Parkanlage Viewegs Garten durch den Verlust der Grünstrukturen bemerkbar macht. In diesen Bereichen ist durch weitläufig hohe Versiegelungsgrade und geringe Verschattung stellenweise mit extremen Wärmebelastungen an heißen Tagen zu rechnen.“ (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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Bilanz ohne Gegenrechnung  
Man kann durchaus positiv auf die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 m<sup>3</sup> Beton werden 2.775 MJ Energie benötigt. Die Zementindustrie in Deutschland ist für 10% der industriellen CO<sub>2</sub>-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          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.          Hier ist nicht nur die reine Flächenbilanz ist (sprachlich so im Original) zu betrachten, sondern auch die Biomasse/ Grünsubstanz in Form der 377 Bäume ist zu erhalten.“ (Auslobung, S.31). 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. Umfang der Nachpflanzungen für gefällte Bäume: völlig unakzeptabel          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.“ 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>Die Stellungnahme bezieht sich auf die Begründung des Bebauungsplanverfahrens AW118, welches parallel zum 115. FNP- Änderungsverfahren durchgeführt wird.          Der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) stellt nur die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen dar (z. B. Wohnbaufläche, Grünfläche, Wald). Er enthält keine Aussagen zur möglichen Fällung oder Pflanzung von einzelnen Bäumen.          Die Darstellung wird zur Kenntnis genommen. Es ist zutreffend, dass die geplanten Neupflanzungen den ökologischen Wert der zu fällende Bäume erst mittelfristig ausgleichen können. Entgegen der Behauptung in der Stellungnahme können und werden die 380 Neupflanzungen im Plangebiet erfolgen. Die geplanten Standorte werden im Nutzungsbeispiel dargestellt. Es wurde geprüft, ob die Zahl der Baumpflanzungen weiter erhöht werden kann. Dazu wird im Bereich der Verkehrsflächen und der Parkanlagen nur geringes Potential gesehen. Möglichkeiten werden aber auf dem Bahnhofsvorplatz gesehen, der sich jedoch im Eigentum der Deutschen Bahn befindet. Im Zuge der geplanten Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll auf zusätzliche Baumpflanzungen hingewirkt werden.</p>
<p>3. Das Finanzproblem          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</p>	<p>Grundsätzlich ist die Finanzierung der Umsetzung nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p>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. 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>4. Das Problem mit Starkregen und der Schwammstadt-Konzeption Der Bereich zwischen Kurt-Schumacher-Str. und Bahnhofsvorplatz im „Gleisdreieck“ ist bei Starkregen überflutungsgefährdet (&gt;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). 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. In der Begründung wird der geplante Umgang mit Starkregenereignissen und der Versickerung von Niederschlagswasser erläutert. Ein Bodengutachten hat festgehalten, wo Versickerung aufgrund der Bodenverhältnisse möglich ist. Das Entwässerungskonzept und koordinierte Leitungsplanung hat auf Grundlage des Bodengutachtens aufgezeigt, wo mögliche Versickerungsflächen im Plangebiet angesiedelt werden können. 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 gedroselte Einleitung, um Belastungsspitzen zu reduzieren.</p>
<p>5. Das Verkehrs- und Lärmproblem 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 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. Der Verkehrslärm zweispuriger Straßen in engen hohen Häuserschluchten liegt deutlich über den Grenzwerten. Die Gutachter stellen fest: „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>Die Einschätzung, dass das Bahnhofsumfeld 10 - 15 Jahre lang ein einziger großer Baustellenbereich sein wird, wird nicht geteilt. Die Umsetzung der Bauleitplanung erfolgt abschnittsweise; daher werden jeweils nur Teilbereiche des Gebiets von Baumaßnahmen betroffen sein. Durch die Verringerung des Querschnitts der Kurt-Schumacher-Straße und der damit verbundenen Aufwertung und Umwandlung als Flaniermeine zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wird es zu Verkehrsverlagerungen auf die Ottmerstraße und die Wolfenbütteler Straße kommen. Dies ist nicht alternativlos, aber im Hinblick auf die Vorteile, wie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, gerechtfertigt. Da die Verkehrsmengen nur bedingt mit der Breite der Verkehrsflächen im Verhältnis stehen, zieht die geplante Verkleinerung der Verkehrsflächen am Ring keine Reduzierung der dortigen Verkehrsmengen nach sich. Vielmehr ist es ausdrückliches Planungsziel, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Rings nicht reduziert wird. Infolgedessen wird dort auch die Lärmbelastung weiterhin sehr hoch sein. Die durch die Verkleinerung der Verkehrsflächen freiwerdenden Flächen</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>sind für eine schutzbedürftige Nutzung aber gleichwohl geeignet. Durch die im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren AW 118 planungsrechtlich gesicherten Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden (insbesondere an Fenster, Lüftungsöffnungen und Balkonen) können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.</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>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>Vorab ist anzumerken, dass der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen darstellt (z. B. Wohnbaufläche, Grünfläche, Wald). Er enthält keine Aussagen zur möglichen Höhe von Gebäuden oder zur Finanzierbarkeit von Vorhaben.</p> <p>Bisher ist der Büroleerstand in Braunschweig gering und viele Bürobetriebe befinden sich mangels Alternative noch in für sie ungünstigen Lagen, die besser für Gewerbebetriebe oder Wohnungen umgenutzt werden könnten.</p> <p>Wegen der zentralen Lage des Plangebiets sowie der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und den schienengebundenen Regional- und Fernverkehr, ist davon auszugehen, dass innerhalb des geplanten längeren Umsetzungszeitraums ein ausreichender Bedarf für die geplanten Flächen vorhanden sein wird.</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. Sie sind, zumindest in Teilen, auch ein Arbeitsbeschaffungsprogramm für die Immobilienbranche, für die Stadt aber wohl eher ein von übermäßigem</p>	<p>Das Fazit wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung s. o.</p> <p>Warum die geplante Bebauung der Ecken von Viewegs Garten (Baublöcke 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>Geltungsbedürfnis getriebenes Schuldenprogramm. 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. 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. Anlagen Vögele bb_35051_betonstattbaeume_-_eingabeversion (5) (35166_voegele_bb_35051_betonstattbaeume_-_eingabeversion_5_.pdf)</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. Die Strömungsrechnungen zeigen, dass die nächtlichen Ausgleichströmungen vom Park zum Bahnhofsvorplatz auch um den Baublock IX herum verlaufen können. Wo die grüne Achse von Bürgerpark bis Viewegs Garten verlaufen soll, geht aus der Stellungnahme nicht hervor. Daher ist eine Abwägung nicht möglich.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 8 (35071)</b> Schreiben vom 27.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></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 Mittelinsel 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 Bebauung) 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>Es ist darauf hinzuweisen, dass der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen darstellt (z. B. Wohnbaufläche, Grünfläche, Wald). Er enthält keine Aussagen zur möglichen Fällung von einzelnen Bäumen. 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 recht hoch, im öffentlichen Raum wird eine Vielzahl neuer Bäume geplant.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>

<b>Stellungnahme Nr. 9 (35055)</b> Schreiben vom 27.10.2025	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>Ergänzend zu meiner Stellungnahme gem. 4(2) habe ich, da mir nun erstmalig die entsprechenden Gutachten zur Verfügung stehen, folgende Anmerkungen:</p> <p>Laut Begründung ist das Plangebiet aktuell maßgeblich durch den Verkehrslärm von den Straßenzügen des Wilhelminischen Rings (Heinrich-Büsing-Ring - Berliner Platz - Willy-Brandt-Platz (L 295)) sowie den quer zum Ring verlaufenden Straßen Kurt-Schumacher-Straße und Salzdahlumer Straße - Berliner Platz (K 10) vorbelastet. Nach dem Verkehrsmodell Braunschweig, Prognose 2030 werden die Verkehrsmengen im Plangebiet (gegenüber 2016) um rund 10% zunehmen. Damit würden sich die Beurteilungspegel für den Verkehrslärm um ca. 0,5 dB(A) erhöhen. Auch für die geplanten Baufelder bestätigten die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung weiterhin hohe Lärmbelastungen. Die Orientierungswerte für Urbane Gebiete werden an vielen Stellen nicht eingehalten. In einigen Bereichen wird trotz schallschützender Planung künftig die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (sog. Gesundheitswerte) von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) tags erreicht und nachts überschritten. Es fehlt eine Abwägung, warum in diesen Gebieten ein massiver Ausbau der Wohnnutzung stattfinden und unter welchen Maßnahmen er unter Berücksichtigung der Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse ermöglicht werden soll. Da diese Standortentscheidung eine grundlegende Abwägung erfordert, kann sie nicht auf die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung verschoben werden.</p>	<p>Es ist ausdrückliches Planungsziel, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Rings nicht reduziert wird. Infolgedessen wird dort auch die Lärmbelastung weiterhin sehr hoch sein. Die durch die Verkleinerung der Verkehrsflächen freiwerdenden Flächen sind für eine schutzbedürftige Nutzung aber gleichwohl geeignet. Durch die im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren AW 118 planungsrechtlich gesicherten Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden (insbesondere an Fenster, Lüftungsöffnungen und Balkonen) können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.</p> <p>Standortentscheidungen in der Stadtentwicklung weisen meistens Zielkonflikte auf. Besonders innerstädtische Flächen sind aufgrund der städtebaulichen Dichte und der Nutzungsintensität häufig schalltechnisch und klimatisch stärker belastete Flächen als Stadtrandbereiche. 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 ruhiges Wohnumfeld und den Anforderungen an eine kompakte innerstädtische Bebauung zu finden. 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.</p> <p>Entsprechend dem Lärmaktionsplan der Stadt Braunschweig werden unter der Handlungsstrategie „Vermeidung von Verkehrsemissionen“ eine „verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung“ sowie die „Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlung“ genannt. Grundsätzlich ist es zutreffend, dass hier eine Wohnnutzung an einem stark verlärmten Ort umgesetzt werden soll. Grundsätzlich dient die Umsetzung der städtebaulichen Maßnahme direkt am Hauptbahnhof der Vermeidung von Individualverkehr und bewirkt aus gesamtstädtischer Sicht der Vermeidung von zusätzlichen Verkehren und damit auch der Vermeidung von zusätzlichen Lärmemissionen. Das Quartier wird als gemischt genutztes Stadtquartier mit integrierten Gemeinbedarfseinrichtungen geplant, wobei die räumliche Nähe von Wohnungen und Arbeitsstätten kurze Wege ermöglicht und somit der Straßenverkehrslärm als größte Lärmquelle zusätzlich vermieden werden kann. Die Entwicklung des Bahnquartiers wird demnach als geplante Maßnahmen im Kapitel „Vermeidung von Lärmemissionen in der Stadtentwicklung“ des Lärmaktionsplans der Stadt Braunschweig unter mehreren Maßnahmenbereichen aufgeführt.</p> <p>Der hohe Bedarf an Wohnraum in der Stadt in Verbindung mit der direkten Nähe zum Hauptbahnhof; die räumliche Nähe von Wohnungen, Ar-</p>

	<p>beitsstätten und Einzelhandelsflächen; die bestehende Erholungsfläche im Nahbereich der geplanten Wohnnutzung sowie die Nutzungsgliederung im Bebauungsplan (angestrebte Ansiedlung der Wohnnutzungen in weniger verlärmten Teilbereichen) und die im Bebauungsplan vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen setzen somit die Handlungsstrategien des Lärmaktionsplans um. Als Ergebnis dieser Abwägung ist die geplante Nutzungsstruktur an diesem Standort gut und richtig.</p>
<p>Zudem sollte auch die eventuell aus Schallschutzgründen geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Planbereich und die Auswirkungen auf das übergeordnete Straßennetz abgewogen werden. Hiermit wird die Funktion der Wilhelminischen Ringstraße als Hauptverkehrsader erstmalig in Frage gestellt.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können nicht im Bauleitplanverfahren geregelt werden, sondern sind Gegenstand verkehrsbehördlicher Anordnungen. 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>Für die am Bahnhofsvorplatz geplanten neuen Bauflächen (eine gemischte Baufläche im Nordosten, rd. 10 ha, und eine gewerbliche Baufläche im Südwesten, rd. 0,9 ha) besteht noch der Planungsvorbehalt für gewidmete Bahnanlagen; die Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird lt. Begründung angestrebt. Im Flächennutzungsplan sind von der Planfeststellung abweichende Darstellungen zulässig und können verfahrensmäßig abgeschlossen werden, wenn die Beendigung der Rechtswirkung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Widmung in absehbarer Zeit in Aussicht steht und der Fachplanungsträger zustimmt. In der Begründung fehlen Angaben über den Stand des Freistellungsverfahrens und die Zustimmung der DB sowie die Angabe, ob die Freistellung in naher Zukunft zu erwarten ist. Ist diese nicht kurzfristig in Aussicht gestellt, sollten diese Flächen, wie im Bebauungsplan, entsprechend gekennzeichnet werden. Die fehlenden Angaben und Abwägungen können möglicherweise aus der Begründung des parallel aufgestellten Bebauungsplans übernommen werden.</p>	<p>Der Flächennutzungsplan stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung der Gemeinde dar und ist nicht parzellenscharf. Die Prüfung der eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen erfolgte im parallel durchgeführten Bebauungsplanverfahren AW 118. Teile des Geltungsbereichs des Bebauungsplans AW 118 sind planfestgestellte Flächen für Bahnbetriebszwecke (bahnbetrieblich notwendige Flächen). Dazu gehören das Bahnhofsgelände (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 in den Flächennutzungs- und den Bebauungsplan übernommen, so dass auf diesen Flächen keine planungsrechtlichen Aussagen getroffen werden können. Für diese Teilflächen läuft parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Freistellungsverfahren mit Entbehrlichkeitsprüfung gemäß § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) beim Eisenbahn-Bundesamt. Für die im Zuge der städtebaulichen Entwicklung benötigten Teilflächen läuft ein Freistellungsverfahren, welches zeitnah abgeschlossen wird. 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.</p>

<p>Aus Sicht der Raumordnung habe ich noch folgende Anmerkungen:          Ich habe aus raumordnerischer Sicht zu den nun vorgelegten Einzelhandelsgutachten im Rahmen der 155. Änderung des FNP der Stadt Braunschweig "Umfeld Hauptbahnhof" folgende Anmerkungen:          Im Gutachten von Stadt&amp;Handel (Stand 30.04.2024) wird nachvollziehbar nachgewiesen, dass ein Lebensmittelmarkt mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 1.420 m<sup>2</sup> als Vorhaben der nicht-raumbedeutsamen wohnortbezogenen Nahversorgung angesiedelt werden kann.          Da im Plangebiet verschiedene Einzelhandelsbetriebe vorgesehen sind (Lebensmittel, Drogerie, Apotheke, Reformhaus, Fahrradmarkt, verschiedene zentrenrelevante/aperiodische Sortimente), führt die Nahversorgungsregelung dazu, dass planerisch innerhalb der einzelnen Baufelder, zwischen den Baufeldern untereinander sowie im Zusammenspiel mit externen existierenden Standorten (Hauptbahnhof, Brawo-Park) keine großflächigen Agglomerationen entstehen dürfen, bei denen der Anteil der periodischen Sortimente unter 90 % fällt. Dadurch ergeben sich enge Grenzen für die Realisierung der Planung.          Da das Bahnhofsquartier durch eine städtebauliche Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege umgestaltet werden soll, das ausweislich des Geländemodells eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro, Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie, Forschung, Kultur, Gemeinbedarf und Einzelhandel aufweisen soll, ist alternativ denkbar, das Bahnhofsquartier zu einer städtebaulich integrierten Lage i.S.d. LROP Abschnitt 2.3 Ziffer 05 zu entwickeln. Das LROP eröffnet insbesondere für Oberzentren wie die Stadt Braunschweig die Möglichkeit, mehr als nur eine städtebaulich integrierte Lage (klassischerweise die Innenstadt) zu entwickeln. Der Brawo-Park ist bereits als städtebaulich integrierte Lage anerkannt, sodass eine Ausweitung auf das Bahnhofsquartier denkbar ist.          Diese Option böte der Stadt Braunschweig eine größere Flexibilität in der Planung sowie der Ansiedlung einzelner Einzelhandelsbetriebe.          In diesem Fall wären im Rahmen der Bauleitplanung die Vorgaben des LROP Abschnitt 2.3 zu beachten und in der Begründung abzuarbeiten. Dabei weise ich insbesondere auf das Kongruenzgebot grundzentral für periodische Sortimente (LROP 2.3 Ziffer 03 Satz 2) sowie das Beeinträchtungsverbot (LROP 2.3 Ziffer 08) hin. Bei der Auseinandersetzung mit dem Beeinträchtungsverbot ist zu beachten, dass neue Einzelhandelsgroßprojekte nicht nur die vorhandenen Versorgungseinrichtungen innerhalb der Standortgemeinde, sondern auch in benachbarten Zentren beeinträchtigen können.</p>	<p>Ziel der Planung ist die Entwicklung eines gemischt genutzten urbanen Stadtquartiers im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. Der Einzelhandel soll nur der Versorgung des Gebietes dienen. Daher werden mit der 155. FNP-Änderung bisherige Sonderbauflächen in Größe von 5,7 ha zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Prinzipiell können auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung verschiedene Baugebiete, wie z. B. Mischgebiete, urbane Gebiete sowie Kerngebiete entwickelt werden.          Die konkrete Steuerung einzelner gewerblicher Nutzungen ist der vorbereitenden Bauleitplanung verwehrt und obliegt der nachgelagerten verbindlichen Bauleitplanung.</p> <p>Das benachbarte Zentrum Innenstadt wird durch die Planung nicht negativ beeinflusst. Im Bahnhofsquartier soll kein zusätzlicher zentraler Versorgungsbereich entstehen, auch wenn die Voraussetzungen raumordnerisch gegeben sind (Stichwort städtebaulich integrierte Lage nach LROP 2.3 Ziffer 05).          Von mehreren kleinteiligen Einzelhandelsbetrieben können aufgrund von Agglomerations- und Kumulationseffekten Auswirkungen wie von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen ausgehen und negative Auswirkungen auf das innerstädtische Zentrum haben. In einer städtebaulich integrierten Lage, wie in diesem Fall, stellen die einzelnen kleinteiligen Geschäfte keine Agglomeration und somit auch kein Einzelhandelsgroßprojekt dar.</p>
<p>Ergänzung der Stellungnahme 13.11.2025:          Betreff: 155 FNP Änderung Umfeld Hauptbahnhof</p>	<p>Wie aus dem Nachtrag zur Stellungnahme richtigerweise hervorgeht, handelt es sich beim Bahnhofsumfeld um eine städtebaulich integrierte</p>

<p>im Nachgang zu meiner Stellungnahme teile ich Ihnen die folgende Klarstellung im Bezug auf die Beurteilung der Raumordnung mit:  Auch in der Begründung zu Ziffer 02 Satz 2 und Satz 3 des rechtskräftigen LROP steht, dass Einzelhandelsagglomerationen räumliche Konzentrationen von Einzelhandelsbetrieben außerhalb städtebaulich integrierter Lagen darstellen (6. Absatz der Begründung auf S. 106 im roten Heft)  - Konsequenterweise folgt daraus, dass mehrere jeweils für sich kleinflächige Geschäfte in einer städtebaulich integrierten Lage keine Agglomeration darstellen und daher auch kein Einzelhandelsgroßprojekt bilden, welches das Beeinträchtigungsverbot einzuhalten hätte.  Da es sich beim Bahnhofumfeld um eine integrierte Lage handelt, ist die Agglomerationsregel für nicht großflächige Einzelhandelsprojekte nicht anzuwenden.  Anlagen  155 FNP Änderung 3(2). (35055_155_fnp_aenderung_3_2 .docx)</p>	<p>Lage. Mehrere kleinteilige Geschäfte in einer städtebaulich integrierten Lage stellen keine Agglomeration und somit auch kein Einzelhandelsgroßprojekt dar.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung:</b>  Die Begründung wird um die inhaltliche Abwägung bezüglich der Schallsituation ergänzt. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 10 (35058)</b>  Schreiben vom 27.10.2025</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></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  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, 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.  Verwaltungsvorschläge bedeuten drastische Änderungen  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“</p>	<p>Die Darstellungen werden zur Kenntnis genommen. Die Ansicht, dass im Bahnhofsbereich Änderungsbedarfe bestehen, wird geteilt.</p>

<p>und "nicht zukunftsorientiert" charakterisiert werden und so den Weg hin zur Nachverdichtung zu einem „urbanen Quartier“ frei machen sollen. Aus der Sicht des Braunschweiger Forums besteht realer Veränderungsbedarf im Bahnhofsbe- reich 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 Wetter- schutz 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"> <li>- 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.</li> <li>- Massive Probleme mit gesundheitsschädlichem Lärm.</li> <li>- Große Starkregen-Gefährdung.</li> <li>- Verheerende Energiebilanz durch die „Graue Energie“ angesichts des Bedarfs von zehntausenden Tonnen Beton in 18 Baufeldern, die in den fertigen Gebäuden stecken müsste.</li> <li>- Dauerbaustelle bei einer Bauzeit von 10 oder eher 15 Jahren.</li> <li>- Völlig ungeklärte Finanzierungsfragen für die Stadt.</li> <li>- Der Ersatz von mindestens 200 älteren Bäumen im Planbereich durch 250 junge verstößt eklatant gegen die gebotene Biomassenbilanz.</li> <li>- Die Stadt verkauft mehrere Hektar eigene Grundstücke an private Investoren – sieht so die Zukunft in Braunschweig aus?</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Stellvertretend für die genannten Gründe soll an zwei Bereichen die Ablehnung näher ausgeführt werden.</p>	<p>Unter Klimaschutzaspekten muss mehr als das Klima 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 Klima 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 im öffentlichen Raum. Zur Reduzierung der Auswirkungen auf das Stadtklima, wurden auf der Ebene der Bauungsplanung im Ergebnis der Abwägung verschiedene Maßnahme zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung getroffen. Die weiteren in der Stellungnahme angesprochenen Sachverhalte zu Biomassebilanzen, Umsetzungszeiten, Finanzierung, der Grundstücksvermarktung sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

<p><b>1. Die Bebauung der Südostecke von Viewegs Garten</b>          [Abbildungen: Ausschnitt Rahmenplan, Foto Südostecke Viewegs Garten]          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:  <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)          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>Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan stellt die Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen dar (z. B. Wohnbaufläche, Grünfläche, Wald). Er enthält keine Aussagen zur möglichen Höhe von Gebäuden.          Es werden nur kleine Teile der Grünfläche versiegelt; der größte Teil des Baublocks IX 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.          Die klimaökologische Situation auf den an den geplanten Baublock angrenzenden Flächen (Kaltluftvolumenstrom in der Nacht) wird durch die geplanten Gebäude nicht signifikant verschlechtert. Die Strömungsrechnungen zeigen, dass die nächtlichen Ausgleichströmungen vom Park zum Bahnhofsvorplatz auch um den Baublock IX herum verlaufen können.</p>
<p>Das ist aber noch nicht alles, wie weitere Zitate aus dem Umweltbericht belegen.  <u>Lärm-Prognose:</u> Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung bestätigten die weiterhin hohen Lärmbelastungen für alle Baufelder. In einigen Bereichen wird weiterhin die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (sog. Gesundheitswerte) von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten. (S.12)  <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)  <u>Starkregen-Prognose:</u> Die Simulationen zeigen weiterhin, dass der überwiegende Anteil der neuen Bauflächen eine hohe, teilweise eine sehr</p>	<p>Die Darstellungen zum Sachstand werden zur Kenntnis genommen. Sie wurden bereits im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Neue Aspekte werden nicht benannt.</p>

<p>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 Treibhausgase verursacht werden.“ (S.18)</p>	
<p><b>2. Klimafolgenanpassung</b></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: <i>„Gemäß Klimaanpassungsgesetz des Bundes (KAnG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (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.“</i> (S.21)</p> <p>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“!</p> <p>[Abbildungen: Auszug lokalklimatische Untersuchung: Wärmebelastung am Tag (Ist- und Planzustand), Wärmebelastung am Tag (Planzustand 2050), Lufttemperatur in der Nacht Planzustand 2050]</p> <p>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,</p>	<p>Die Rechtslage ist bekannt.</p> <p>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.</p> <p>Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wird 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.</p> <p>Im Ergebnis der Abwägung wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der sommerlichen Hitzebelastung getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen</li> <li>- Sicherung von Freiflächen in den Baugebieten</li> <li>- Baumpflanzungen</li> <li>- Fassadenbegrünung</li> <li>- Dachbegrünung</li> <li>- Begrünung der Innenhöfe</li> <li>- Öffnung der Gebäudekubatur im Baublock IX, um die den Zufluss kühlerer Luft von Viewegs Garten zum Bahnhofsbereich zu verbessern.</li> </ul> <p>Die Regelung weiterer Maßnahmen zum Schutz vor Hitze im Rahmen der Bauleitplanung kann im Ergebnis der Abwägung mit anderen Belangen nicht umgesetzt werden, da eine dichte, innerstädtische Nachverdichtung des Bereichs ein zentrales Planungsziel ist.</p> <p>Zudem wäre es nicht angemessen, alle bis 2050 ggf. zu erwartenden Folgen des Klimawandels im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zu bewältigen. Hier sind in den kommenden Jahrzehnten kontinuierlich weitere stadtweite Anpassungsmaßnahmen erforderlich.</p>

<p>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:</p> <p><i>„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 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.“</i> (S. 36)</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 beiderseits 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"><li>1. Die Planung, aus heutiger Sicht überdimensionierte Verkehrswege zurückzubauen, wird unterstützt.</li><li>2. Eine Umgestaltung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds ist sinnvoll und notwendig und wird befürwortet (siehe S. 1)</li><li>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.</li><li>4. Die Planungen tragen hochgradig wahrscheinlichen Klimafolgen nicht wirklich Rechnung, eine Klimafolgenanpassung fehlt nahezu vollständig.</li></ol>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen. Zur Berücksichtigung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel s. o. Wo die grüne Achse von Bürgerpark bis Viewegs Garten verlaufen soll, geht aus der Stellungnahme nicht hervor. Daher ist eine Abwägung nicht möglich.</p>

<p>Für das Braunschweiger Forum ergeben sich daraus zwingend folgende städtische Handlungen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Eine Klimafolgenanpassung in einer Großstadt ist ohne ein ambitioniertes Programm zur Pflanzung sehr vieler neuer Bäume nicht denkbar. Das belegen wissenschaftliche Untersuchungen zweifelsfrei.</li><li>2. Die durch den Rückbau von Straßen entsiegelten Flächen müssen für großzügige Neuanpflanzungen genutzt werden.</li><li>3. Anzustreben ist eine durchgehende grüne Achse, die angesichts einer fehlenden Kaltluftschneise eine solche zwischen dem Bürgerpark und Viewegs Garten ermöglicht.</li></ol> <p>Die Stadt der Zukunft ist grün! (Andreas Berger, BZ, 18.10.2025, S.3)</p> <p>Anlagen bb_35058_stellungnahme_des_braunschweiger_forums_zur_planung_umfeld_hauptbahnhof_aw_118 (4) (35428_bb_35058_stellungnahme_des_braunschweiger_forums_zur_planung_umfeld_hauptbahnhof_aw_118_4 .pdf)</p>	
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b> Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.</p>