

*Betreff:***Stellungnahme der Stadt Braunschweig im förmlichen Beteiligungsverfahren zur Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP), Entwurf 2021***Organisationseinheit:*

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

01.03.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Sitzungstermin

10.03.2021

Status

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

16.03.2021

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

23.03.2021

Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens zur Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Anlass

Ende 2019 wurde ein Verfahren zur Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP), dem Raumordnungsplan für das gesamte Land Niedersachsen, eingeleitet. Inzwischen liegt ein konkreter Planentwurf vor, zu dem das zuständige Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) das förmliche Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren eröffnet hat.

Sachstand

Die Verwaltung beabsichtigt, zu dem Planentwurf eine formelle Stellungnahme abzugeben (Anlage 1), die eines Ratsbeschlusses bedarf. Zur Erarbeitung einer integrierten Stellungnahme ist im Vorfeld eine Abfrage bei den für die unterschiedlichen Themenfelder fachlich jeweils zuständigen Stellen und Bereichen erfolgt. Die eingereichten Hinweise und Bedenken wurden in die integrierte Stellungnahme aufgenommen.

Wesentliche Inhalte der Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Die wesentlichen Änderungsbereiche des Änderungsentwurfes können der Anlage 2 entnommen werden. Da das Stadtgebiet Braunschweig nicht von allen Änderungen oder Ergänzungen (nachteilig) betroffen ist, werden in der Stellungnahme nur die nachfolgend aufgeführten Themen behandelt, in denen eine Einschränkung der städtischen Belange vorliegt oder zu denen Hinweise und Anregungen gegeben werden sollen:

Zu Abschnitt 3.1.5 „Kulturelles Sachgut, Kulturlandschaften“

Es wird darum gebeten, die Liste der Kulturellen Sachgüter im LROP um drei Gebiete aus Braunschweig zu ergänzen (Klosterbezirk Riddagshausen, Wallring, Traditionsinseln), da für Braunschweig bisher keine Festlegungen zu kulturellen Sachgütern getroffen wurden.

Zu Abschnitt 3.2.2 „Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung“

Die Stadt Braunschweig begrüßt, dass im LROP-Entwurf entgegen der allgemeinen Planungsabsichten auf die Festlegung der beiden Ölschieferlagerstätten nördlich von Hondelage und Wendhausen sowie zwischen Flechtorf und Schandelah als Vorranggebiete Rohstoff-

sicherung in der Zeichnerischen Darstellung verzichtet wurde. Da die beiden Lagerstätten jedoch nach wie vor textlich als Ziele der Raumordnung für einen Abbau festgelegt sind, wird in Anlehnung an die vom Rat beschlossene Resolution der grundsätzliche Verzicht auf eine Festlegung der Lagerstätten im Großraum Braunschweig als Ziele oder Grundsätze der Raumordnung zu Abbauzwecken gefordert.

Zu Abschnitt 4.1.2 „Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr“

Die Aufnahme eines Teils der aktuell für den Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecke nach Wendeburg/Harvesse als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke wird begrüßt. Eine Weiterführung der zu sichernden Trasse bis Harvesse wird angeregt. Es wird darum gebeten, die Bahnstrecke zum Hafen Braunschweig ergänzend aufzunehmen. Erneut wird eine Verlängerung der Bahnstrecke von Braunschweig über Wolfsburg z. B. nach Lüneburg in Richtung Norden/Hamburg als zusätzliche Hafenhinterlandanbindung und als wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Region Braunschweig gefordert und mit der Forderung nach einer besseren und direkten Verbindung der Region Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter mit der Metropolregion Hamburg verknüpft.

Zu Abschnitt 4.1.3 „Straßenverkehr“

Dieser Abschnitt wurde entgegen der angekündigten Planungsabsichten nicht verändert. Da hinsichtlich der Klassifizierung überregionaler Straßen auf dem Braunschweiger Stadtgebiet Widersprüche zur städtischen Straßenverkehrsplanung bestehen und somit Anpassungsbedarf im LROP gesehen wird, wird dieser weitergegeben und darum gebeten, den Regionalverband Großraum Braunschweig für die Neuauufstellung des RROP zu ermächtigen, an diesen landesplanerischen Zielen der Raumordnung auf Ebene der Regionalplanung Korrekturen vornehmen zu dürfen.

Zu Abschnitt 4.2 „Energie“

Es wird begrüßt, dass mit der Neufassung dieses Abschnittes das Ziel verfolgt wird, die Klimaziele besser erreichen und den Ausbau der Erneuerbaren Energien voranbringen zu können. Gegen die Änderungen in dem Abschnitt bestehen keine Bedenken.

Zu den Vorgaben für die Darstellungen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen (Planzeichen)

Es wird angeregt zu prüfen, ob ein Planzeichen „Vorbehaltsgebiet Freiraumfunktionen“ ergänzend zum „Vorranggebiet Freiraumfunktionen“ und analog zu der Logik vieler anderer Planzeichen, für die es sowohl Vorrang- als auch Vorbehaltsgebietskategorien gibt, eingeführt werden kann. Die Aufnahme eines „Vorbehaltsgebietes Freiraumfunktionen“ könnte dazu führen, dass insbesondere im Bereich von bestehenden Siedlungsrändern für die Kommunen mehr Spielräume für maßvolle Siedlungserweiterungen verbleiben als das unter Anwendung eines „Vorranggebietes Freiraumfunktionen“ der Fall ist.

Verfahrensgang und weiteres Vorgehen

Das zuständige Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) hat der Stadt Braunschweig eine Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme bis zum 26. März 2021 eingeräumt, um den notwendigen Ratsbeschluss in der Sitzung am 23. März 2021 einholen zu können. Auf Wunsch des Ministeriums soll ihm die Stellungnahme jedoch bis zum offiziellen Ende des Beteiligungszeitraumes am 19. März 2021 bereits vorab zur Kenntnis und vorbehaltlich des Ratsbeschlusses zugeleitet werden.

Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens werden die eingegangenen Stellungnahmen zur beabsichtigten Änderung des LROP vom Ministerium erörtert, soweit sie sich auf wesentliche Inhalte der Planung beziehen. Die Entwurfsfassung wird anschließend auf Grundlage der Stellungnahmen und der Erörterungen überarbeitet und dem Landtag zu einer Stellungnahme vorgelegt. Danach entscheidet die Landesregierung abschließend über den Entwurf der neuen Verordnung.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Stellungnahme der Stadt Braunschweig inkl. ihrer Anlagen in der vorgelegten Fassung zu beschließen, so dass diese fristgerecht in das förmliche Beteiligungsverfahren eingebracht werden kann.

Leuer

Anlage/n:

1. Stellungnahme der Stadt Braunschweig (inkl. Anlagen) im förmlichen Beteiligungsverfahren nach § 9 Abs. 2 ROG i.V.m. § 3 NROG zur Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP), Entwurf 2021
2. Übersicht über die wesentlichen Änderungsbereiche des LROP-Entwurfes

Anlage 1

Stellungnahme der Stadt Braunschweig zur Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP), Entwurf 2021 im förmlichen Beteiligungsverfahren nach § 9 Abs. 2 ROG i.V.m. § 3 NROG

Mit dem Entwurf der Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogrammes beabsichtigt das Land Niedersachsen, die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu aktualisieren. Die Stadt Braunschweig nimmt zu dem mit Anschreiben vom 22. Dezember 2020 und seit dem 20. Januar 2021 online einzusehenden Entwurf des Landesraumordnungsprogramms im Rahmen förmlichen Beteiligungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 2 ROG i.V.m. § 3 NROG wie folgt Stellung:

Zu Abschnitt 3.1.5 „Kulturelles Sachgut, Kulturlandschaften“, Ausweisung von historischen Siedlungsbereichen

Die Ausweisung von historischen Siedlungsbereichen im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) als Kulturelles Sachgut, HK (Historische Kulturlandschaft) wird von der Stadt Braunschweig begrüßt. Die Liste der Kulturellen Sachgüter sollte aber um drei Gebiete aus Braunschweig ergänzt werden.

Die Stadt Braunschweig bittet um Aufnahme der nachfolgend beschriebenen Stadtgebiete in das LROP. Eine exakte parzellenscharfe Abgrenzung bzw. Kennzeichnung dieser Bereiche erscheint aufgrund des Maßstabs des LROP (M 1:500.000) nicht zielführend. Es wird daher eine eher abstrahierende Darstellung empfohlen. Eine genauere Kennzeichnung kann sich bei Bedarf im Weiteren nach den konkreten, rechtlich bestehenden Festsetzungen richten, die zu den Gebieten vorliegen.

Klosterbezirk Riddagshausen

In einem Sumpfgebiet im Osten der Stadt Braunschweig wurde 1145 von Zisterziensermönchen der Abtei Amelungsborn ein Tochterkloster gegründet. 1147 wurde es päpstlich bestätigt. Die heutige Klosterkirche wurde 1275 geweiht. Das Kloster gewann rasch an wirtschaftlicher Bedeutung. Im Auftrag der Mönche wurden auch 28 Teiche u.a. zur Fischzucht angelegt, von denen heute noch 11 existieren.

Nach der Reformation wurde der Konvent als protestantische Klosterschule und Predigerseminar weitergeführt. Mit der Säkularisation Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das Kloster eine landwirtschaftliche Domäne. Die Konventsgebäude verfielen und wurden abgebrochen. Die ehemalige Klosterkirche wurde erhalten und blieb auch von Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg weitgehend verschont. In den 1980er-Jahren wurde in der ehemaligen Domäne eine Managementerschule eingerichtet.

Seit dem 19. Jahrhundert setzten sich Braunschweiger Persönlichkeiten insbesondere für den Erhalt der Teichgebiete in ihrer natürlichen Form ein. 1936 wurden diese zum Naturschutzgebiet erklärt und 1962 zum Europareservat erhoben. Sie werden teilweise heute noch bewirtschaftet und dienen wie historisch begründet der Fischwirtschaft.

Riddagshausen, sein Klosterbezirk und das angrenzende Naturschutzgebiet mit den Teichen sind in Braunschweig ein außerordentlich beliebtes Ausflugs- und Naherholungsziel.

Der gesamte Klosterbezirk Riddagshausen wurde 1963 in der Braunschweiger Denkmalschutzsatzung als schutzwürdig ausgewiesen und 1989 wegen seiner geschichtlichen, künstlerischen und städtebaulichen Bedeutung als Gruppe baulicher Anlagen in das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz eingetragen. Zur Gruppe zählen der von einer hohen Bruchsteinmauer umschlossene Bezirk des ehemaligen Zisterzienser-Klosters und des Klosterguts mit Kirche, Torhaus, Kapelle, Gutshof, Nebengebäuden, Park, Gärten und Mauereinfriedungen sowie die nordöstlich und südöstlich anschließenden Teiche.

Anhand der Kartierung der Denkmalgruppe im Fachinformationssystem der Niedersächsischen Denkmalpflege kann der Bereich dieser Historischen Kulturlandschaft nachvollzogen werden.

Der Stadt Braunschweig ist bewusst, dass sich die flächenhafte Darstellung als Historische Kulturlandschaft (HK) insbesondere im Bereich der Klosterteiche (Kreuzteich, Mittelteich und Schapenbruchteich) mit der Schutzgebietsfläche „NSG BR1 Riddagshausen“ überschneidet und somit auch mit der Vorrangfläche für Natur- und Landschaft im LROP. Aus naturschutzfachlicher Sicht wird eine Überlagerung als unschädlich eingestuft, soweit daraus faktisch keine Widersprüche zu der geltenden NSG-Verordnung sowie den aktuellen Nutzungen entstehen.

Wallring

Der Wallring rund um die Braunschweiger Altstadt ist eine städtebauliche Anlage von historischer, kultureller, baukünstlerischer und ökologischer Bedeutung. Entstanden ist er aus den aus Gräben, Bastionen und Ravelins der ehemaligen barocken Festungsanlagen sowie dem vorgelagerten Glacis, wie sie von 1692 bis 1741 angelegt worden waren. Die Oker, die in zwei Armen aufgeteilt und der abgewinkelten Bastionsform folgend als Umflut um die Stadt herumgeleitet wurde, war wesentlicher Teil davon.

Als dieser bis zu 200 m breite Verteidigungsgürtel aus militärtechnischer Sicht nicht mehr erforderlich erschien, wurde 1769 beschlossen, ihn zurückzubauen. Teile wurden an wohlhabende Bürger als Grundstücke veräußert, andere zunächst als Weideland und zur Nutzholzanpflanzung genutzt. Zwischen 1802 und 1831 folgte dann unter Leitung des Baumeisters Peter Joseph Krahe die Umgestaltung zu der heute noch bestehenden Abfolge von Promenaden und Parks. Integriert wurden kleine Platzanlagen an Kreuzungspunkten und neugeschaffene Torhäuser an den Stadteingängen. Parallele Gräben wurden zum Teil verfüllt, die winklig verlaufende Okerumflut blieb erhalten.

Trotz einiger Eingriffe, die nach dem 2. Weltkrieg aus verkehrlichen Gründen erfolgten, ist der Wallring um die Altstadt in wesentlichen Teilen noch heute als breiter, grüner Gürtel vorhanden und kann mit seiner weitgehend erhaltenen Form und Größe als einzigartig in Niedersachsen angesehen werden. Bundesweit gibt es nur wenige vergleichbare Anlagen. Dem Bereich kommt heute eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung als Ausgleichsraum für das innerstädtische Gebiet zu. Für die Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger hat er zudem einen hohen Wert als innerstädtisches Freizeit- und Naherholungsangebot und als Radverkehrsverbindung, den es zu schützen und zu erhalten gilt.

Bereits 1951 erließ die Stadt Braunschweig eine erste Wallringsatzung, und die Braunschweiger Denkmalschutzsatzung von 1963 erfasste viele der Bestandteile des Wallrings als schutzwürdig.

Mit der Inventarisierung der Kulturdenkmale durch das Land Niedersachsen 1989 wurden dann sowohl die Okerumflut, als auch die aus den Bastionen gestalteten Parks, alle promenadenartig geplanten Wallstraßen mit ihren Plätzen und Stadteingängen, sowie wichtige eingefügte Kulturbauten (u.a. Herzog-Anton-Ulrich-Museum, Staatstheater, Städtische Museum) und eine hohe Zahl von Villen- und Wohnhausbauten des gesamten 19. Jahrhunderts in diesem Bereich als Kulturdenkmale nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz (NDSchG) eingetragen.

Straßenneugestaltungen, die den Bereich des Wallrings tangieren oder kreuzen, werden seit Jahrzehnten immer auch genutzt, um den historischen Charakter gemäß der Kraheschen Wallringplanung zu verdeutlichen.

Zwischen 2011 und 2015 wurden mit den neu aufgestellten Bebauungsplänen IN 217, IN 234 und IN 235 etwa 90% des Wallrings bauleitplanerisch erfasst und mit weitgehenden örtlichen Bauvorschriften zum Erhalt der historischen, kulturellen, baukünstlerischen und ökologischen Bedeutung belegt. Für den verbliebenen, bislang nicht bauleitplanerisch geregelten Abschnitt im Süden des Wallrings, der unter anderem durch den Standort des ehemaligen Braunschweiger Kopfbahnhofs, aber auch durch eine auf Peter Joseph Krahe zurückgehende Parkanlage und bedeutende Villen aus dem 19. Jahrhundert geprägt ist, sind verschiedene Planungen eingeleitet, die auf eine Verbesserung des Wallringcharakters hinzielen.

Seine gebietsmäßige Eingrenzung kann über die nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz festgelegten Denkmale und Denkmalgruppen vollzogen werden.

Traditionsinseln

In der Wiederaufbaudiskussion nach dem Zweiten Weltkrieg wurde (nicht nur in Braunschweig) geplant, im Sinne einer Erinnerung an die Vorkriegssituation historisch besonders bedeutende Bereiche wiederherzustellen, und von der Zerstörung verschonte Quartiere zu erhalten. Dafür wurden beschädigte Baudenkmale vornehmlich in ihrem Äußeren rekonstruiert, sowie anderweitige historische Bausubstanz hinzugefügt und angepasste Neubauarchitektur ergänzt. In Braunschweig prägte sich dafür der Begriff *Traditionsinseln* ein. Gemeint war damit auch die bewusste Abgrenzung dieser komprimierten Denkmalbestände gegenüber der in modernem Stil aufzubauenden, übrigen Innenstadt.

Fünf Traditionsinseln mit unterschiedlichen Erhaltungszuständen und jeweils einer dazugehörenden Stadtkirche, wurden benannt:

- Burgplatz mit Dom St. Blasii
- Altstadtmarkt mit St. Martini
- Magniviertel mit St. Magni
- Ägidienviertel mit St. Ägidien
- Michaelisviertel mit St. Michaelis

Die ausgesuchten Bereiche wurden in der Folge stadtplanerisch mit besonderem Augenmerk behandelt und gestaltet.

1963 wurden die fünf Traditionsinseln als schutzwürdig in die damalige Braunschweiger Denkmalschutzsatzung übernommen. Im heute gültigen Verzeichnis der Kulturdenkmale nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz sind sie durch eine hohe Dichte an denkmalgeschützten Gebäuden und eingetragenen Denkmalgruppen identifizierbar, so dass im Weiteren auch eine Eingrenzung vorgenommen werden kann.

Zu den Anmerkungen in diesem Abschnitt liegen der Stellungnahme folgende Anlagen bei:

- Stadtkarte mit Kennzeichnung der von der Stadt Braunschweig vorgeschlagenen Historischen Kulturlandschaften HK für das LROP im Maßstab 1:25.000
- Vorschlag zur Übertragung der Historischen Kulturlandschaften HK in der Stadt Braunschweig in die Kartierung des LROP (M 1:500.000)

Zu Abschnitt 3.2.2 „Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung“

Die Stadt Braunschweig begrüßt, dass im LROP-Entwurf entgegen der allgemeinen Planungsabsichten auf die Festlegung der beiden Ölschieferlagerstätten nördlich von Hondelage und Wendhausen sowie zwischen Flechtorf und Schandelah als Vorranggebiete Rohstoffsicherung in der Zeichnerischen Darstellung verzichtet wurde.

Die textlich im rechtsverbindlichen LROP 2017 formulierten Ziele der Raumordnung in Bezug auf die Ölschieferlagerstätten im Großraum Braunschweig wurden jedoch nicht verändert und gelten damit nach wie vor. Sie sind in ihrer Wirkung ebenso wie die ursprünglich geplanten, zeichnerisch festzulegenden Vorranggebiete für nachgeordnete Planungsebenen bereits heute verbindlich, so dass sie kaum Handlungsspielräume eröffnen.

Bereits beim Änderungsverfahren des LROP 2015/2016 hat die Stadt Braunschweig eine kritische Stellungnahme zu den Zielfestlegungen für die Ölschieferlagerstätten abgegeben und hinsichtlich der Abbauverfahren sowie in Anbetracht der Klimaschutzziele Bedenken geäußert. Diese fanden damals jedoch keine Berücksichtigung. Auch im aktuellen Änderungsentwurf wurden die bestehenden Festlegungen nicht verändert.

Am 16. Dezember 2020 hat der Rat der Stadt Braunschweig eine Resolution verabschiedet, die sich in der heutigen Zeit grundsätzlich gegen eine Festlegung der Ölschieferlagerstätten im Großraum Braunschweig als textlich oder zeichnerisch festgelegte Ziele oder Grundsätze der Raumordnung richtet. Sie fordert zudem den Verzicht auf deren Überführung als Vorranggebiete Rohstoffsicherung in die Zeichnerische Darstellung im Rahmen des laufenden Änderungs- und Ergänzungsverfahrens des LROP und wurde an die zuständige Ministerin übersandt. Die Stadt Braunschweig regt an, diese Flächen stattdessen ausschließlich für Nutzungen zum Schutz von Natur und Landschaft oder der Landwirtschaft zu sichern sowie an geeigneten Stellen für einen Biotopverbund vorzusehen.

Eine Sicherung der Lagerstätten als Ziele der Raumordnung wird von der Stadt Braunschweig wegen der unabsehbaren negativen Folgen für die heimische Bevölkerung durch einen Abbau des Ölschiefers im Tagebau oder durch das Fracking-Verfahren entschieden abgelehnt. Die mit dem Abbau des Ölschiefers verbundenen negativen Auswirkungen wie die Schadstoffbelastung von Wasser, Luft und Boden, die Zerstörung wertvoller Natur- und Naherholungsräume und landwirtschaftlicher Flächen sind aus Gründen des Umweltschutzes nicht vertretbar. Der Verlust an Lebensqualität und Erholungswert für die Bevölkerung vor Ort und letztendlich die Vernichtung der Lebensgrundlagen des Menschen können nur in einer nicht vorstellbaren extremen Notlage in Kauf genommen werden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wären von einem großflächigen Abbau des Ölschiefers wichtige Waldhabitate, Fließ- und Stillgewässer mit ihren angebundenen Biotopen im Bereich der Hagenriede sowie Lebensräume (von Grünland und landwirtschaftlichen Flächen) für Arten der freien Feldflur betroffen. Zudem grenzt der betroffene Bereich unmittelbar an Natura 2000-Gebiete sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete, welche im Falle eines Abbaus von den Störungen betroffen wären. In dieser hochwertigen Naturlandschaft sind im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bundesautobahn A 2 und dem Neubau der Bahnstrecke

Braunschweig-Wolfsburg („Weddeler Schleife“) bereits vor Jahren umfangreiche naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen durchgeführt worden, die in der Summe einen wichtigen Baustein des überregionalen Biotopverbundsystems darstellen. Die Stadt Braunschweig ist damit einer aus dem Bundesnaturschutzgesetz (§§ 20 ff) abzuleitenden gesetzlichen Verpflichtung zur Biotopvernetzung nachgekommen und hat keine Veranlassung, diese Flächen in absehbarer Zeit einer anders gearteten Entwicklung zuzuführen.

Eine Festlegung der Lagerstätten als Vorranggebiete zur Rohstoffsicherung wäre heutzutage ein Signal in die völlig falsche Richtung, das zudem große Widerstände in der Bevölkerung schüren würde. Generell lehnt die Stadt Braunschweig die Nutzung und zukünftige Nutzbarmachung fossiler Energieträger, wie Ölschiefer, im Hinblick auf den nötigen Energieaufwand zur Erschließung, den damit induzierten Treibhausgasausstoß und die Außenwirkung aus Klimaschuttsicht grundlegend ab. Der Abbau dieser Rohstofflagerstätten ist unvereinbar mit zahlreichen klimapolitischen Zielen: Er widerspräche den Zielen des Klimaschuttkonzeptes der Stadt Braunschweig, den Klimaschutzzielen des LROP, denen der Energiewende Deutschlands und den Klimaschutzabsichten mehrerer EU-Beschlüsse. Nur wenn Kohlenwasserstoffe dauerhaft im Boden verbleiben und nicht zur Energiegewinnung genutzt werden, wird es gelingen, den weltweiten CO₂-Ausstoß zu senken. Die Förderung von Energieträgern aus Ölschieferlagerstätten birgt darüber hinaus aufgrund der eingesetzten Verfahren (Fracking) erhebliche Gefahren für das Umland. Darüber hinaus ist die Sinnhaftigkeit eines Abbaus dieser Energiereserven allein wegen seiner Ineffizienz in Bezug auf das Verhältnis von Energieeinsatz zu Energieausbeute äußerst fragwürdig. Eine wirtschaftliche Verwertung des Rohstoffs Ölschiefer ist vor dem Hintergrund der angestrebten Energiewende und einem Ausbau erneuerbarer Energien nicht mehr zeitgemäß. Daher fordert die Stadt Braunschweig, bei der Fortschreibung des LROP auf die planerische Sicherung der Ölschieferlagerstätten als Ziele und Grundsätze der Raumordnung zu Abbauzwecken zu verzichten.

Zu Abschnitt 4.1.2 „Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr“

Die Aufnahme eines Teils der aktuell für den Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecke nach Wendeburg/Harvesse als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke wird begrüßt. Es wird empfohlen, die gesamte Strecke bis (derzeit) Harvesse, in die Vorranggebietsfestlegung des LROP aufzunehmen (vgl. auch Aufnahme der NE-Bahn im Bereich Salzgitter).

Es wird darum gebeten, die folgende Eisenbahnstrecke für eine potenzielle Reaktivierung/Neubau als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke ebenfalls aufzunehmen: Schöppenstedt – (nicht über Jerxheim wie vor der Stilllegung) – Schöningen – Büddenstedt – Helmstedt. Mit dieser Strecke wird auch die Umlandverbindung im SPNV zwischen Braunschweig und der Region gestärkt mit dem Ziel, mehr Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen.

Weiter wird darum gebeten, die Bahnstrecke zum Hafen Braunschweig ergänzend aufzunehmen, da der Hafen (analog Hafen Salzgitter) als Umschlag für den Kombinierten Verkehr dient und hier sogar trimodal angebunden ist.

Eine Verlängerung der Bahnstrecke von Braunschweig (über z.B. Wolfsburg und Lüneburg) in Richtung Norden/Hamburg als zusätzliche Hafenhinterlandanbindung und als wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Region Braunschweig wurde von Seiten der Stadt Braunschweig in zahlreichen Beteiligungsverfahren bereits mehrfach vorgeschlagen und eingefordert. Diese Forderung wird mit dieser Stellungnahme erneuert und zugleich mit einer Forderung nach einer besseren und direkten Verbindung der Region Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter mit der Metropolregion Hamburg verknüpft.

Im Beteiligungsverfahren 2015 lautete die Erläuterung zu dieser Forderung in der Abwägung, dass zur Verbesserung der Hinterlandanbindung Hamburgs nach Niedersachsen vom Land Niedersachsen das Dialogforum Schiene Nord durchgeführt wurde, das in einer Empfehlung (Alpha E) mündete. Das Ergebnis wurde in den Aufstellungsprozess des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Insofern wurde von Seiten des Landes damals kein Anlass für eine zusätzliche Trasse in diesem Raum gesehen. Den Argumenten der Stadt im Hinblick auf die Hafenhinterlandanbindung und der besseren Erreichbarkeit der Region im Schienenverkehr wurde somit nicht gefolgt.

Die Stadt Braunschweig bewertet diese Einschätzung dahingehend, dass die im Dialogforum Schiene Nord gefundene Lösung nicht die schienenverkehrlichen Belange der Stadt und Region Braunschweig berücksichtigt. Diese Belange des Oberzentrums und der Region Braunschweig stellen aus Sicht der Stadt Braunschweig sehr wohl einen Anlass für eine zusätzliche Trasse dar. Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans macht zudem deutlich, dass auch mit Realisierung der Hafenhinterlandanbindung Alpha E der bestehende Engpass auf der Bahnstrecke Braunschweig-Hannover nicht beseitigt werden kann. Dort würde im Zielnetz des Bundesverkehrswegeplanes der dann bundesweit längste Engpass im Schienennetz verbleiben. (Entwurf BVWP März 2016, Abbildung 8, Engpassanalyse Schiene – Zielnetz).

Die Forderung nach einer zusätzlichen Hafenhinterlandverbindung begründet die Stadt Braunschweig folgendermaßen:

Die Oberzentren Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Gifhorn, Goslars, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel mit ihren Mittelzentren haben sowohl im Schienenpersonen- wie auch im Schienengüterverkehr ein großes Verkehrsaufkommen. Dennoch ist der Raum Braunschweig - Wolfsburg - Salzgitter nicht nur im Fernstraßennetz, sondern auch im Schienennetz in Richtung Norden denkbar schlecht angebunden. Es fehlt eine leistungsfähige Verbindung in die benachbarte Metropolregion Hamburg und in die Bereiche Uelzen und Lüneburg. Fahrgäste des Schienenfernverkehrs aus unserem Raum müssen heute bei einer Fahrt Richtung Norden stets den zeitraubenden umständlichen Weg über Hannover mit zusätzlichem Umsteigen nehmen. Auch der Güterverkehr in die oder aus der Region muss immer diese Umwege fahren. Dies ist nur aus der Nachkriegsentwicklung und der Lage entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze zu erklären. Vor diesem Hintergrund wäre es für die Region und für die Häfen von großem Vorteil, wenn neben dem Lückenschluss der A 39 eine ähnlich geführte Eisenbahn-Neu-/Ausbaustrecke als Hafenhinterlandverbindung etwa im Zuge Hamburg - Lüneburg - Uelzen - Vorsfelde - Wolfsburg - Braunschweig – Salzgitter/Hildesheim - Göttingen (- Süddeutschland) entstehen würde. Mit Neu-/Ausbaustrecken von begrenzter Länge und einigen Ausbaumaßnahmen könnte eine Hafenhinterlandverbindung unter Entlastung des Knotens Hannover und unter Dreifach-Bündelung von Verkehrswegen erreicht werden: Elbe-Seiten-Kanal - A 39 - Eisenbahnstrecke. Die Region würde gleichzeitig die bisher fehlende leistungsfähige und schnelle Schienenverbindung zur Metropolregion Hamburg erhalten. Dies würde für die an der Strecke liegenden Städte auch die Möglichkeit eröffnen, in den hochwertigen Schienenpersonenfernverkehr in Nord-Süd-Richtung eingebunden zu werden. Gleichzeitig würde sich die Schienenanbindung für die Volkswagen AG, den größten Arbeitgeber im Land Niedersachsen, und für die Salzgitter AG ebenfalls deutlich verbessern. Gleichzeitig würde damit der Verkehrswert der Weddeler Schleife weiter gesteigert.

Vor diesem Hintergrund fordert die Stadt Braunschweig, für den Hafenhinterlandverkehr eine weitere Alternative in die Untersuchungen einzubeziehen und landesplanerisch zu sichern. Diese Alternative kann zumindest teilweise in dem Korridor geführt werden, in dem auch der

Elbe-Seiten-Kanal und die Trasse für die A 39 verlaufen, und auch die Nutzung vorhandener Schienenstrecken beinhalten.

Zu Abschnitt 4.1.3 „Straßenverkehr“

Anders als in den allgemeinen Planungsabsichten 2019 angekündigt, wurde im vorliegenden Änderungsentwurf auf die Anpassung des Abschnittes zum Straßenverkehr verzichtet. Geplant war eine zeichnerische Aktualisierung der Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraße auf Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016. Die Vorranggebiete sollten anhand überarbeiteter Kriterien festgelegt werden.

Die Stadt Braunschweig bedauert, dass auf eine Aktualisierung und Anpassung dieses Abschnittes verzichtet wurde, da die Darstellung einiger Verkehrstrassen im LROP mittlerweile veraltet ist und hinsichtlich der Klassifizierung überregionaler Straßen auf dem Braunschweiger Stadtgebiet Widersprüche zur städtischen Straßenverkehrsplanung bestehen und somit Anpassungsbedarf im LROP gesehen wird.

Die Trassen bzw. Meldelinien aus dem Bundesverkehrswegeplan wären der Logik gemäß im LROP für die Ortsumgehung Watenbüttel und die Ortsumgehung Wolfenbüttel zu übernehmen. Die Stadt Braunschweig weist jedoch darauf hin, dass insbesondere für die Ortsumgehung Wolfenbüttel aus ihrer Sicht kein Bedarf besteht.

Mit Errichtung der Bundesautobahn 39 im östlichen Stadtgebiet ist die ehemalige Bundessstraße 1 auf Braunschweiger Stadtgebiet Helmstedter Straße zur Kreisstraße K11 herabgestuft worden, und demnach aus dem LROP herauszunehmen. Ebenso ist die von Süden nach Braunschweig einbrechende Bundesstraße 248 mittlerweile über die Anschlussstelle Braunschweig-Rüningen-Süd an die Bundesautobahn 39 angeschlossen und die Ortsdurchfahrt Rüningen zur Kreisstraße K78 abgestuft. Die Darstellung ist ebenfalls anzupassen.

Da die Vorgaben aus dem LROP in Bezug auf das überregionale Straßennetz in die Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) zu übernehmen sind, weist die Stadt Braunschweig darauf hin, dass das RROP für den Großraum Braunschweig derzeit vom Regionalverband Großraum Braunschweig parallel zu Änderung des LROP neu aufgestellt wird. In diesem Zuge können veraltete Festlegungen der im LROP festgelegten Verkehrstrassen jedoch nicht auf Ebene der Regionalplanung zurückgenommen werden und müssten demnach weiterhin in das neue RROP übernommen werden. In diesem Zusammenhang bittet die Stadt Braunschweig das Land, den Regionalverband Großraum Braunschweig für die Neuaufstellung des RROP zu ermächtigen, die Festlegungen zu den überörtlichen Verkehrstrassen überprüfen und gegebenenfalls von veralteten Festlegungen abweichen und notwendige Anpassungen bzw. Korrekturen vornehmen zu dürfen.

Zu Abschnitt 4.2 „Energie“

Gegen die Neufassung und Neugliederung des Abschnittes 4.2 „Energie“ bestehen keine Bedenken.

Es wird begrüßt, dass mit der Neufassung das Ziel verfolgt wird, die Klimaziele besser erreichen und den Ausbau der Erneuerbaren Energien voranbringen zu können. Es sollte jedoch laufend überprüft werden, ob die darin ausgewiesene Sicherung von Flächen für die Wind- und Solarenergienutzung zur Erreichung der im Klimaschutzgesetz des Landes Niedersach-

sen formulierten Ziele ausreichen, oder ob gegebenenfalls Anpassungen nötig sind. Technische Fortschritte, wie etwa zur Vermeidung von Kollisionen zwischen geschützten Vogelarten und Windenergieanlagen, könnten hierbei entsprechend berücksichtigt werden.

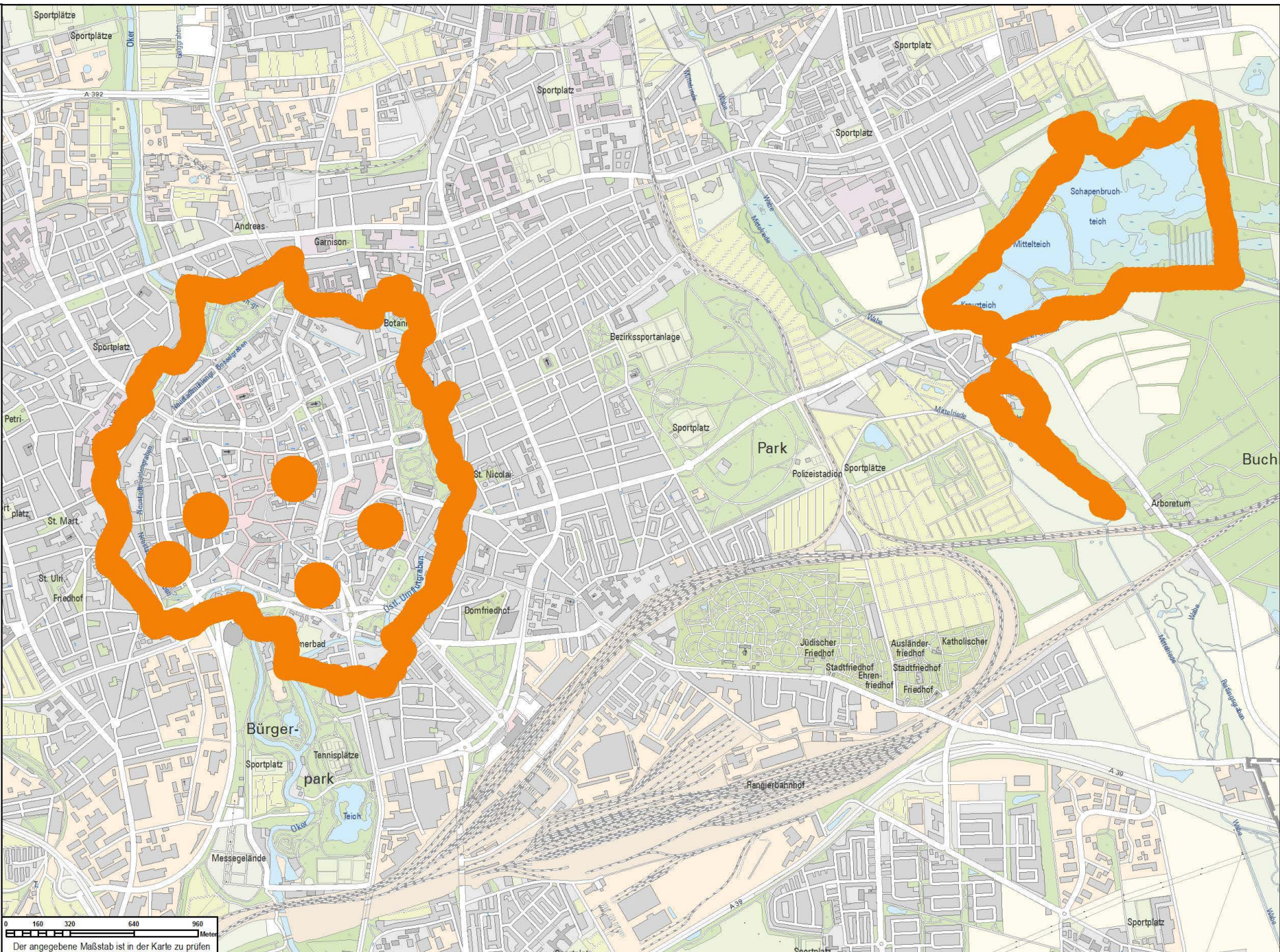
In Bezug auf die in Abschnitt 4.2.2 „Energieinfrastruktur und Sektorkopplung“ bei Ziffer 06 festgelegten Mindestabstände zwischen Höchstspannungsfreileitungen und Wohngebäuden bzw. Wohnflächen sowie vergleichbar sensiblen Nutzungen wird vorausgesetzt, dass negative Auswirkungen, die von Höchstspannungsfreileitungen und Masten ausgehen können, wie z.B. elektromagnetische Felder, Stäube, Schatten-/ Eiswurf oder Fallhöhen von Masten, bei der Bemessung eines ausreichenden Mindestabstandes Berücksichtigung gefunden haben.

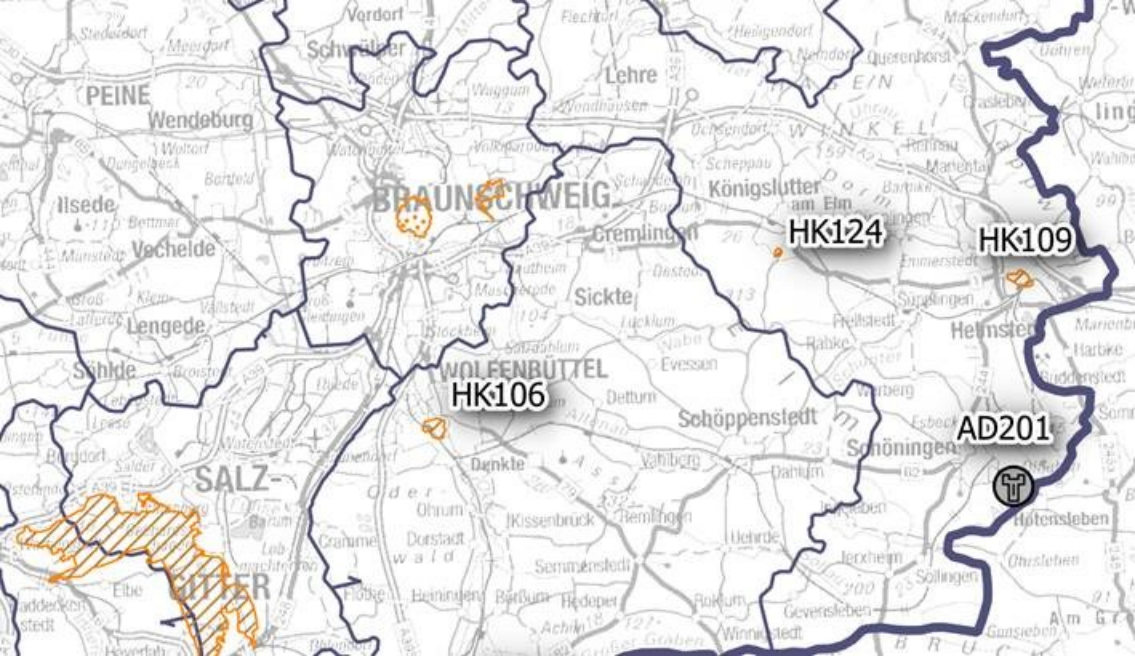
Zu den Vorgaben für die Darstellungen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen (Planzeichen)

Es wird angeregt zu prüfen, ob die Einführung eines Planzeichens „Vorbehaltsgebiet Freiraumfunktionen“ ergänzend zum „Vorranggebiet Freiraumfunktionen“ und analog zu der Systematik vieler anderer Planzeichen, für die es sowohl Vorrang- als auch Vorbehaltsgebietskategorien gibt, möglich ist. Das bestehende Planzeichen „Vorranggebiet Freiraumfunktionen“ bezieht sich auf die Strukturierung des Gefüges von Freiraum- und Siedlungsbereichen und verfolgt einen querschnittsorientierten Ansatz, der komplementär zu den Festlegungen zur Siedlungsentwicklung steht, da innerhalb der Vorranggebiete Freiraumfunktionen bauliche Anlagen im Sinne einer Besiedlung nicht zulässig sind. Die Begründung für die Festlegung solch eines Vorranggebietes ist somit meistens auf multifunktionale Zielsetzungen, bspw. einer Gliederung von Siedlungskörpern oder der klimatisch bedingten Sicherung von kaltluftproduzierenden Freiflächen und wichtigen Frisch- und Kaltluftleitbahnen, zurückzuführen. Aus diesem Grund fällt die Dimensionierung der einzelnen Vorranggebietsflächen dieser Gebietskategorie vielfach groß aus und grenzt in der praktischen Anwendung zudem direkt an die Siedlungsränder bestehender Siedlungsbereiche. Da es sich um Zielfestlegungen handelt, die endabgewogen sind und keinerlei Siedlungsentwicklung innerhalb der Abgrenzungen zulassen, werden dort somit jegliche Möglichkeiten auch einer maßvollen Siedlungserweiterung kategorisch direkt ausgeschlossen. Die Stadt Braunschweig empfindet eine solche großflächige und kategorische Beschneidung jeglicher Entwicklungsspielräume am direkten Siedlungsrand als Eingriff in die grundgesetzlich verankerte, kommunale Planungshoheit und erbittet sich in diesem Zusammenhang mehr eigene Entscheidungsspielräume. Für eine bessere Lösung dieser Problematik an den bestehenden Siedlungsrändern schlägt die Stadt Braunschweig die zusätzliche Aufnahme eines abgestuften Planzeichens „Vorbehaltsgebiet Freiraumfunktionen“ als Grundsatz der Raumordnung vor.

Anlagen zur Stellungnahme:

- Stadtkarte mit Kennzeichnung der von der Stadt Braunschweig vorgeschlagenen Historischen Kulturlandschaften HK für das LROP im Maßstab 1:25.000
- Vorschlag zur Übertragung der Historischen Kulturlandschaften HK in der Stadt Braunschweig in die Kartierung des LROP (M 1:500.000)





BRAUNSCHWEIG

HK124

HK109

HK106

AD201



Anlage 2

Übersicht über die wesentlichen Änderungsbereiche des LROP-Entwurfes

Die Änderungen betreffen vorrangig die Abschnitte 3 und 4 und umfassen grob zusammengefasst die folgenden Themenbereiche:

- Abschnitt 2.1 „Entwicklung der Siedlungsstruktur“ (Festlegungen zu kulturellen Sachgütern im besiedelten Bereich)
- Abschnitt 3.1.1 „Elemente und Funktionen des landesweiten Freiraumverbundes, Bodenschutz“ (Festlegung eines Grundsatzes zur Reduzierung der Neuversiegelung, Änderungen an Vorranggebieten Torferhaltung)
- Abschnitt 3.1.2 „Natur und Landschaft“ (Aktualisierung der Gebietskulisse der Vorranggebiete Biotopverbund)
- Abschnitt 3.1.3 „Natura 2000“ (insbesondere Aktualisierung der Gebietskulisse der Vorranggebiete Natura 2000 sowie der Liste der kleinflächigen Schutzgebiete)
- Abschnitt 3.1.4 „Entwicklung der Großschutzgebiete“ (neue Festlegungen zur Sicherung des in Entstehung befindlichen UNESCO-Biosphärenreservats Drömling)
- Einfügung eines neuen Abschnitts 3.1.5 „Kulturelles Sachgut, Kulturlandschaften“ (u. a. mit der Festlegung von Vorranggebieten kulturelles Sachgut)
- Abschnitt 3.2.1 „Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei“ (Festlegung von Grundsätzen zum ökologischen Landbau und zum klimagerechten Waldumbau)
- Abschnitt 3.2.2 „Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung“ (insbesondere Streichung von Vorranggebieten Rohstoffgewinnung der Rohstoffart Torf; Änderungen der Festlegungen zu Vorranggebieten Rohstoffgewinnung der Rohstoffart Gips; Streichung der Vorranggebiete Rohstoffgewinnung der Rohstoffart Braunkohle im Landkreis Helmstedt, zugleich Festlegung eines Vorranggebiets Rohstoffsicherung der Rohstoffart Braunkohle; Änderungen an Festlegungen zu obertägigen Anlagen für tiefliegende Rohstoffe)
- Abschnitt 3.2.4 „Wassermanagement, Wasserversorgung, Küsten- und Hochwasserschutz“ (Neufestlegung aller Vorranggebiete Trinkwassergewinnung und Präzisierung von deren Sicherungsfunktion)
- Abschnitt 4.1.1 „Entwicklung der technischen Infrastruktur, Logistik“ (Überarbeitung der Vorranggebiete Güterverkehrszentrum)
- Abschnitt 4.1.2 „Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr“ (insbesondere Überarbeitung einzelner Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke und Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecke)
- Abschnitt 4.1.4 „Schifffahrt, Häfen“ (insbesondere Anpassung des Vorranggebiets Schifffahrt im Küstenmeer und in einzelnen Kanälen)
- Neufassung des Abschnittes 4.2 „Energie“ zur Anpassung an die aktuellen Entwicklungen bezüglich der Energiewende und stärkeren Ausrichtung auf die erneuerbare Energieerzeugung und Energieinfrastruktur einschließlich Sektorkopplung mit Gliederung in die Abschnitte „4.2.1 Erneuerbare Energieerzeugung“ (mit Festlegungen

zur Windenergie an Land und im Küstenmeer sowie zu anderen erneuerbaren Energien, insbesondere der Photovoltaik) sowie „4.2.2 Energieinfrastruktur und Sektorkopplung“ (insbesondere mit Festlegungen zu Gas-, Hoch- und Höchstspannungsleitungen bzw. zum Netzausbau, zu großtechnischen Energieanlagen zur Energieerzeugung, -umwandlung und -speicherung, zu Gas und Kavernen sowie zu Offshore-Netzanbindungen)

- Anpassung der Vorgaben für Darstellungen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen angepasst (Planzeichen)