

Bürgerinitiative Baumschutz Braunschweig
c/o Umweltzentrum Braunschweig e. V.
Hagenbrücke 1/2, 38100 Braunschweig
bi-baumschutz-braunschweig@gmx.de
bi-baumschutz-braunschweig.jimdo.com
+ facebook + Twitter + instagram +



BI Baumschutz, c/o Umweltzentrum,
Hagenbrücke 1/2, 38100 Braunschweig

An die
Stadt Braunschweig
Abtg. Stadtplanung
z. Hd. Hr. Schmidbauer
Platz der Deutschen Einheit 1
D-38100 Braunschweig

Braunschweig, 9. Februar 2020

**Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit
(Frühzeitige Bürgerinformation gemäß § 3 (1) BauGB) zur 155. Änderung des
Flächennutzungsplans und zum Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
"Umfeld Hauptbahnhof", AW 118".**

Sehr geehrter Herr Schmidbauer, sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der o. g. Bürgerbeteiligung bitten wir Sie, unsere unten aufgeführten Wünsche und Vorschläge 1.) bis 4.) bei der Planung und Umsetzung zu berücksichtigen.

Bei dem ersten Bürgerworkshop der Stadt entstand der Eindruck, dass die mündlich vorgetragenen Einwände nur extrem stark verkürzt und damit oft verfälscht registriert wurden. Einige Beiträge fehlen sogar ganz.

Außerdem fehlt eine Gewichtung, quasi ein Abstimmungsergebnis. Beispiel: Wenn zehn Personen sagen, dass sie keine Gebäude im Park wollen und eine Person sagt, dass sie die Gebäude im Park gut findet, wurde dafür nur je eine Karte geschrieben. So wird aus einem realen Verhältnis von 10:1 eines von 1:1. Das gibt das Meinungsbild der Bürger*innen nicht korrekt wieder.

1.) Drei Bürgerworkshops:

Herr Stadtbaurat Leuer hatte mehrfach öffentlich zugesagt, dass die Bürgerbeteiligung genauso wie die bei dem Ausbau der Stadtbahn erfolgen wird. Hierbei sind drei Bürgerworkshops üblich. Insofern bitten wir Sie darum, diese Zusage einzuhalten und drei Bürgerworkshops durchzuführen, bevor die Planungen in die nächste offizielle Phase gehen.

2.) Neuer Wettbewerb mit Einhaltung der Wettbewerbsvorgaben

Bitte nehmen Sie den Siegerentwurf nicht als Planungsgrundlage, da er die Wettbewerbsvorgaben nicht einhält, insbesondere im Hinblick auf

- den vollständigen Erhalt von Viewegs Garten mit allen Bäumen
- und das „Heranrücken“ des Bahnhofs an die Stadt (die Sichtachse zur Innenstadt über Viewegs Garten wird großvolumig versperrt)
- die ökologischen und stadtklimatischen Vorgaben zu Blattmasse, Versiegelung etc.

Stattdessen sollte der Wettbewerb erneut ausgeschrieben werden mit den ergänzenden Bedingungen, dass der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert und der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV stark gefördert werden sollen und dass Viewegs Garten und andere Grünflächen vergrößert werden.

3.) Alternativ für den Fall, dass der Vorschlag unter 2.) nicht umgesetzt wird:

3.01) Vergrößerung von Viewegs Garten an der Längsseite Willi-Brand-Platz (Ring) bis über die Straßenbahngleise hinaus.

3.02) Vergrößerung von Viewegs Garten an der Kurt-Schumacher-Straße bis über die Straßenbahngleise hinaus.

3.03) Vergrößerung von Viewegs Garten an der südöstlichen Ecke (Kurt-Schumacher-Straße und Willi-Brand-Platz) bis über die Straßenbahngleise hinaus.

Hierfür haben wir folgende Vision:

Eine erhöhte große Aussichtsplattform mit einem Springbrunnen, ökologisch begrünt. Die Plattform sollte als besonders einladender Anziehungspunkt wahrgenommen werden, wenn man aus dem Bahnhof heraustritt. Was vor dem Hauptbahnhof in Hannover das Ernst-August-Denkmal ist, könnte in Braunschweig Viewegs Fontäne werden!

3.04) Erhalt der beiden Ginkgobäume Nr. 650 und 660 in der Ottmerstraße auf der Verkehrsinsel vor der nordwestlichen Parkecke. Diese sind, soweit bekannt, die einzigen weiblichen Ginkgobäume in Braunschweig!

3.05) Erweiterung von Viewegs Garten an der Ottmerstraße mit Integration der Verkehrsinsel vor der nordwestlichen Parkecke (Entsiegelung der Rechtsabbiegespur).

3.06) Keine Überbauung der nordwestlichen Ecke von Viewegs Garten und der davor gelegenen Verkehrsinsel.

3.07) Keine Straße durch Viewegs Garten.

3.08) Keine Autoparkplätze in Viewegs Garten.

3.09) Keine Wege-Erweiterungen im Park.

3.10) Kein Fällen ungefährlicher Bäume in Viewegs Garten (Totholz möglichst stehen lassen).

3.11) Bei einem eventuellen Abflachen der steilen Böschungen des Parks berücksichtigen, dass die Straßenbäume auf den betroffenen Flächen nicht beeinträchtigt werden.

3.12) Ökologische Aufwertung des Parks

Beispiel: eine Wacholderart beherbergt Pilze, die schädlich für Birnenbäume sind. Andere haben keinerlei Nutzen für Insekten. Allgemein fehlen Rückzugsräume für Insekten und Kleintiere. Es gibt im Park relativ wenig Vögel, weil Brutmöglichkeiten fehlen.

Es wäre also sinnvoll, unter wissenschaftlicher Begleitung behutsam einige Gehölze zwischen den Bäumen gegen heimische, passende Gehölze auszutauschen und weitere Gehölzinseln zu schaffen. Außerdem sollten jetzt schon Bäume gepflanzt werden, die später an die Stelle von Bäumen treten, die keine hohe Lebenserwartung mehr haben.

3.13) Bitte nehmen Sie in den Bebauungsplan auf, dass Viewegs Garten ein historischer Park ist, der grundsätzlich nicht bebaut werden darf.

3.14) Keine Tiefgaragen im Planungsgebiet, damit der Grundwasserspiegel nicht abgesenkt und die Vegetation nicht beeinträchtigt wird.

3.15) Unterirdische Wasseradern und -bewegungen nicht unterbrechen.

3.16) Einplanung eines Biotopverbundes mit den umliegenden Grünflächen

Magnikirchfriedhof, Löwenwall, Bürgerpark, Hauptfriedhof und Bahnstadt.

Machbarkeitsstudie für eine Biotop-Brücke über die Ottmerstraße zwischen Viewegs Garten und Magnikirchhof für die Flora und Fauna als Modellprojekt für den Artenschutz.

3.17) Geeignete heimische Wildblumen (anstatt Rasen) für Insekten, insbesondere für Wildbienen, auf die Straßenbahngleisflächen.

3.18) Erhalt der Sichtachse vom Hauptbahnhof zu Viewegs Garten und darüber den typischen Braunschweiger Kirchturmspitzen der Innenstadt, die man bisher sehen kann, wenn man aus dem Bahnhof tritt.

3.19) Der Platz unmittelbar vor dem Bahnhof darf nicht wärmer und nicht lauter werden. Dies muss durch unabhängige Überprüfungen aller Planungen garantiert werden.

3.20) Kein Fällen lebender, ungefährlicher Bäume auf den Verkehrsinseln.

3.21) Kein Fällen lebender, ungefährlicher Straßenbäume.

3.22) Kein Fällen lebender, ungefährlicher Bäume auf privaten Flächen.

3.23) Nur für den Fall der Bebauung von Grünflächen: Umplanungen so, dass wenigstens die meisten der größeren Bäume erhalten werden.

3.24) Ist es nicht grundsätzlich verboten, Ausgleichspflanzungen zu beschädigen? Ist die jüngere Generation der Platanen auf den Verkehrsinseln nicht Teil der Ausgleichsmaßnahmen für die Vernichtung des Braunschweiger Schlossparks?

3.25) Um möglichst viele alte Bäume zu verschonen, sollte geprüft werden, inwieweit Gebäude um Bäume herum geplant und gebaut oder in Gebäude integriert werden

können. Gute Beispiele für so etwas finden sich in Braunschweig im Nordbahnhof und unter [diesem](#) Link.

3.26) Nur für den Fall der Überbauung von Grünflächen: Umpflanzen der kleineren Bäume.

3.27) Konsequenter Schutz aller o. g. Bäume nach DIN 18920 (in der jüngsten Fassung) bei benachbarten Bautätigkeiten, mit permanenter Überwachung.

3.28) Großzügige Bewässerung aller o. g. Bäume während der Bautätigkeiten.

3.29) Umsetzung des Modells der „Essbaren Stadt“ in diesem Gebiet.

3.30) Eventuell nötige Ausgleichsmaßnahmen nur im Planungsgebiet oder in unmittelbarer Nähe.

3.31) Ersatz eines jeden eventuell gefälltten oder beschädigten Baumes durch mindestens fünf neue Bäume.

3.32) Wiederbepflanzung des zerstörten Wäldchens auf der Südseite des Hauptbahnhofes.

3.33) Keine Unterbrechung von Kaltluftbahnen, die die Stadt mit frischer, kühler Luft versorgen, durch die geplanten Gebäude.

3.37) Neue Gebäude nur fußläufig und für den Radverkehr erschließen.

3.38) Alle Innenhöfe begrünen.

3.39) Alle Dächer begrünen.

3.40) Alle Fassaden begrünen.

3.41) Grundsätzlich Plusenergie-Gebäudestandard bei sämtlichen neuen Gebäuden (bitte nicht ausschließlich zu Lasten der Mieten, sondern mit Drittelung der Kosten, siehe [hier](#)).

3.42) Photovoltaik komplett auf allen Dachflächen, soweit möglich für die Eigenversorgung der Gebäude (Photovoltaik und Dachbegrünung schließen sich nicht gegenseitig aus).

3.43) Unserer Stadt der Forschung würde es auch gut zu Gesicht stehen, wenn sich auf dem einen oder anderen Gebäude am Hauptbahnhof, dem Eingangstor zur Stadt, ein [Vertikalwindrad](#) drehen würde (wie auf dem Gebäude der BBR in der Helmstedter Straße).3.44) Regenwasser-Nutzung bei allen neuen Gebäuden (für das Gießen von Bäumen und Grünflächen bei zukünftig knapper werdendem Trinkwasser) mit hoch gelegenen Tanks (hoch, um Strom für Pumpen zu sparen).

3.45) Der Siegerentwurf plant Gebäude so, dass sich für Wind v. a. aus Westen höchstwahrscheinlich ein erheblicher Düseneffekt ergibt, der Sturm verstärken würde und damit Passant*innen, Radfahrer*innen, Bäume, Busse, Straßenbahnen und Lkws

gefährdet. Bitte lassen Sie dieses Gefahrenpotential analysieren und verzichten Sie nötigenfalls auf Gebäude oder passen Sie diese an.

3.46) Neue Gebäude sollten grundsätzlich ebenerdig mit Fahrrädern befahrbar sein, um die hochwertigen und ebenerdigen Radabstellplätze im Innern der Gebäude erreichen zu können. Diese sollten auch für Lastenräder, Gespanne und Rikschas genug Platz bieten und Lademöglichkeiten für E-Bikes haben.

3.47) Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen wie in den Niederlanden, angesichts der überfälligen Verkehrswende dimensioniert für einen Radverkehrsanteil von 60 %.

3.48) Vorrang Radverkehr vor motorisiertem Individualverkehr im Planungsgebiet.

3.49) Auslegung der Radverkehrsanlagen für langsamen und auch für schnellen Radverkehr bis Tempo 30. Dies ist u. a. bei den Kurvenradien zu berücksichtigen.

3.50) Öffnung des Posttunnels (Nord-Ost) für den Fuß- und Radverkehr (Anbindung der Wohngebiete, Arbeitsplätze etc. an der Helmstedter Straße).

3.51) Öffnung des Pakettunnels (Süd-West) für Fuß- und Radverkehr (Anbindung der „Bahnstadt“).

3.52) Weitgehende Beschattung der Fuß- und Radwege durch Bäume.

3.53) Soweit Bordsteine überhaupt nötig sind, Absenkung an allen Übergängen auf null (bitte nie wieder die 3-cm-Viertelkreiskanten verwenden! Diese stellen für viele Rollstuhlfahrer*innen eine unüberwindliche Barriere dar und behindern den Radverkehr).

3.54) Auslegung aller Bereiche für den Fußverkehr auch für Blinde mittels Riffelsteinen.

3.55) Ein zweites Fahrradparkhaus hinter dem Bahnhof.

3.56) Mindestens 10.000 gebührenfreie Fahrradstellplätze aller Qualitäten neben, vor und hinter dem Bahnhof sowie in den Fahrradparkhäusern vor und hinter dem Bahnhof, auch für Lastenräder, Gespanne und Rikschas.

3.57) Autofreie Bereiche schaffen.

3.58) Deutlich weniger Autoparkplätze im Viertel. 3.59) Hundertprozentige Parkraumbewirtschaftung für die Autoparkplätze im Viertel.

3.60) Schlüssel von maximal 0,3 Parkplätzen pro Wohnung und Ausschöpfung aller Ausnahmeregelungen der Nds. Bauordnung zur Reduktion von Autoparkplätzen (hier insbesondere Verkehrskonzept).

3.61) Reduktion des Autoverkehrs durch Rückbau von Straßen und Parkplätzen.

3.62) Grundsätzlich Vorrang an Ampeln für Stadtbahn und Busse.

3.63) Soweit möglich, Bündelung von Stadtbahn, Bussen und Taxen auf Umwelts Spuren, damit diese nicht von den Staus der Kraftfahrzeuge beeinträchtigt werden.

3.64) Tempo 30 im gesamten Planungsgebiet.

3.65) Nur helle Farben einsetzen für alle Boden-, Asphalt- und Dachflächen gegen das Aufheizen durch die Sonneneinstrahlung.

3.66) Summa summarum sollte in der Bilanz eine Entsiegelung von Flächen herauskommen. Im Siegerentwurf würden stattdessen 18.000 m² mehr Fläche versiegelt.

3.67) Die Gesamtbilanz der Bäume sollte deutlich positiv sein – sowohl bezogen auf die Summe der Bäume wie auch auf die Summe der Blattmasse.

3.68) Die begrünten Straßenbahngleisflächen statistisch nicht als Parkfläche oder entsiegelte Fläche mitrechnen.

3.69) Aufnahme von Stadtklimaschutz gemäß Stand der Wissenschaft in den Bebauungsplan als wesentliches Kriterium für alle Veränderungen.

3.70) Für alle Planungsstände sollte eine wissenschaftliche Analyse der Auswirkungen auf das Stadtklima durchgeführt werden, um negative Auswirkungen erkennen und vermeiden zu können.

3.71) Nutzung der in der gesamten Stadt vorhandenen Flächen und Leerstände für Wohnungen und Büros, um den Druck aus dem Umfeld Hauptbahnhof herauszunehmen.

3.72) Schaffung von wesentlich mehr bezahlbarem Wohnraum. 300 – 400 Wohnungen sind im Verhältnis zu den bisher geplanten Geschossflächen anteilig erheblich zu wenig.

3.73) Der Anteil günstiger Mietwohnungen am geschaffenen Wohnraum sollte deutlich größer als der teurer Eigentumswohnungen sein.

3.74) Kein Verkauf städtischer Flächen an private Investoren; insbesondere kein Verkauf von Wohnraum, um den extrem steigenden Mieten entgegenzuwirken.

3.75) Wohnraum sollte grundsätzlich in städtischer Hand bleiben, damit Wohnen wieder für alle bezahlbar wird und die klimaschädliche „Landflucht“ reduziert wird.

4.) Alternativvorschlag „Seitentausch“

Tritt man bei dem Siegerentwurf aus dem Bahnhof, steht man auf einem relativ kleinen steinernen Platz, der rundum von großen Gebäuden eingerahmt ist. Die Menge an Stein, Asphalt und großen Fassaden bewirkt, dass dieser Platz im Sommer noch viel heißer wird, als ohnehin schon im Stadtklimabericht festgehalten - wie ein Backofen!

Damit nicht genug, führt eine vierspurige, stark befahrene Straße auf der gegenüberliegenden Seite über diesen Platz (der neue Ring). Die neuen Gebäude werfen den Verkehrslärm zurück, der sich dann zwischen den großen Gebäuden verfängt und verstärkt. Die Abgase können nicht abziehen, weil alles zugebaut ist.

Soll so unser „Tor zur Stadt“ aussehen?

Zur Abhilfe wird hier vorgeschlagen, den Autoverkehr von der Stadthalle bis zum Ringcenter nicht auf dieser Seite des bisherigen Rings zu führen, sondern stattdessen auf der anderen, der nördlichen Seite.

Die südliche Seite des bisherigen Ringes sollte dann behutsamer und mit Gebäuden mit kleineren Grundrissen bebaut werden (wie z. B. das Volksbank-BraWo-Hochhaus), die auch nur teilweise auf den grünen Verkehrsinseln stehen.

Bebaut man die Nordseite der grünen Verkehrsinseln gar nicht und die Südseite nicht vollständig, lassen sich viele der großen Platanen retten, da diese vorwiegend auf der Nordseite der Verkehrsinsel stehen.

Zwischen den neuen Gebäuden könnten in diesem Fall sogar attraktive Freiflächen für Gastronomie unter schattenspendenden Bäumen entstehen, ohne Verkehrslärm und -Hektik und mit dem Blick auf einen belebten, aber viel entspannteren Bahnhofsvorplatz.

Auch der Radverkehr wäre auf dieser Seite sicherer und angenehmer aufgehoben.

Die Sichtachse vom Ausgang des Bahnhofs zur Innenstadt (Kirchturmspitzen) über Viewegs Garten hinweg sollte dabei frei und unbebaut bleiben.

Zur Stadthalle und zum Ringcenter hin würden mit den Flächen der Südseite des ehemaligen Rings genug weitere große Flächen entstehen, um hier die gewünschten Wohn- und Geschäftshäuser zu bauen.

Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit und verbleiben

Mit klimafreundlichen Grüßen

Sabine Sambou
(0176 51450588)

Edmund Schultz
(0163 8666912)

für die BI Baumschutz Braunschweig

