

Bebauungsplan: „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118
Auswertung Anregungen 1. Bürgerworkshop 15.01. und 28.01.2020
Vorbemerkungen:

In der folgenden Übersicht sind die Hinweise von allen 15 Stationen aus den beiden Veranstaltungen thematisch zusammengefasst dargestellt.

Zu jedem Hinweis ist dabei in eckigen Klammern angegeben, an welcher Station er eingebracht wurde und in welchem Themenfeld er jeweils platziert war:

Struktur: Veranstaltungsnummer (1: 15.01.; 2: 28.01.) Stationsnummer Themenbereich (B: Bebauung; F: Grün/Klima; W: weitere Themen. Beispiel: [1.4.B] => Station 4 am 15.01., Themenbereich Bebauung

In normalen Klammern sind Verweise auf Verortungen im Luftbild den Hinweisen vorangestellt: s. Pkt. 4

Thema	Anregung	Berücksichtigung im weiteren Verfahren
1. Bebauung 1.1 Gebäudehöhe	Anzahl der Geschosse teilweise zu hoch [1.4B]	Zur Gebäudehöhe wurden gegensätzliche Aussagen vorgebracht. Die Geschossigkeit des städtebaulichen Entwurfs orientiert sich grundsätzlich an der Lage im Stadtgebiet und am baulichen Umfeld. Eine niedrigere Geschossigkeit als die vom 1. Preisträger angedachte entspricht nicht der stadt-räumlichen Situation. Eine (punktuelle) Erhöhung der Geschossigkeit wird geprüft. Dabei werden die möglichen Auswirkungen einer Erhöhung der Geschossigkeit auf die benachbarten Bestandsbauten gegenüber einer höheren Ausnutzung der Grundstücke und der Schaffung baulicher Dominanten gegeneinander abgewägt. Die zulässige Gebäudehöhe wird nach Abwägung aller Aspekte im Bebauungsplan festgesetzt.
	Niedrigere Bebauung! [1.6B]	
	Keine neuen Hochhäuser [1.10B]	
	Geschosshöhe an vorhandene Bebauung anpassen [1.9B]	
	Gute Gebäudehöhe [1.6B]	
	(R) Baukörper als Hochpunkt mehr als 16 Stockwerke „mutig sein“ [2.4B]	
	Gegensätzliche Einschätzungen: Hochhäuser bauen ↔ keine Hochhäuser (max. 4-5 Geschosse) [2.5B]	
	Bitte geringe Geschosshöhen zum alten Wohnviertel in Viewegs Garten [1.2B]	

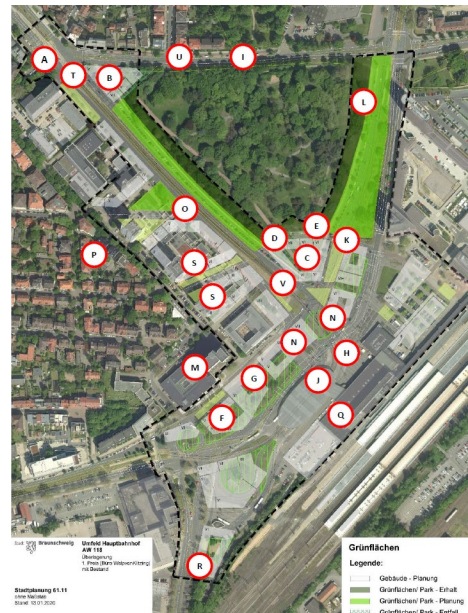
	▪ Herabstaffelung der Geschosszahl in der Viewegstraße [2.1B] ▪ Höhe der Gebäude am Park zu hoch [1.3B] ▪ Insgesamt geringere Geschossigkeit (in 1. Reihe vor Bahnhof) [1.9B] ▪ Bebauung vor der Ellipse ca. vier Geschosse [1.1B] ▪ Kurt 18 nicht verbauen (nur niedrige Gebäude) [2.5B] ▪ (F) Geschossigkeit zu hoch keine Bebauung [1.5B] ▪ (B) Verträgliche Bebauung gewünscht: weniger oder keine/ niedrige Geschossigkeit [1.8B] ▪ (B) Keine 7-geschossige Bebauung [1.5B] ▪ (B) Gebäude zu hoch! [1.6B] ▪ (C) Niedrige Bebauung [1.6B] ▪ (C) Optische Verkleinerung des Parks durch aktuell angestrebte Bebauungshöhe (bitte dort keine 6 oder 7 Geschosse realisieren) 4 [1.8B] ▪ (F) Sonneneinstrahlung bzw. Schattenwurf [1.5B] ▪ Bauhöhen überprüfen auf Verschattungen [1.5B]	
1.2 Versiegelungsgrad und Baustruktur	▪ Warum wird alles zubetoniert??? Das Tor zur Stadt wird unwiederbringlich eingeengt!!! [1.6B] ▪ Mehr Entsiegelung als Versiegelung! [1.7B]	Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs ist es u.a. den Bahnhof entsprechend seiner funktionalen Bedeutung als Tor zur Stadt zu begreifen, das Bahnhofsviertel und Viewegs Garten mit dem übrigen Stadtgebiet zu vernetzen. Im Preisgerichtsprotokoll heißt es. „Die Entwurfsverfasser formulieren das Leitziel, den Bahnhof in die Stadt zu integrieren. Mit dem vorliegenden Entwurf ist dies dem Verfasser in einem hohen Maß gelungen. Der Bahnhof ist nun integraler Bestandteil der Stadt.“

	▪ Wie ist die genaue Versiegelungsbilanz? Mehr Entsiegelung als Versiegelung! [1.7B] ▪ Bebauung gegenüber Hauptbahnhof kleinteiliger [1.2B] ▪ Dichte der Bebauung gut ↔ Enge Bebauung zu dicht für Viewegs Garten [2.3B] ▪ Neue Bebauung zu dicht am Bestand (Berliner Platz) → keine Sonne, kein Blick ins Grün [1.3B] ▪ Baumreihe zwischen Ellipse und neuer Bebauung [1.1B] ▪ Grün zwischen den Gebäuden [1.1B] ▪ (G) Massive Front sehr kleine Innenhöfe! [1.6B] ▪ (G) Blöcke öffnen [1.6B] ▪ Baublöcke in alle Richtungen öffnen (kurze Wege) [1.8B]	„Die (...) dargestellte kleinteilige Parzellierung der Blöcke am Bahnhofplatz ist nicht zielführend und dem Ort nicht angemessen und sollte nochmals hinterfragt werden“, beurteilt das Preisgericht den ersten Preisträger. Im Rahmen einer ersten Überarbeitung werden zusätzliche Begrünungsmaßnahmen und Baumerhalt wertvoller Bäume geprüft. In diesem Zusammenhang werden ggf. auch die Baublöcke optimiert. Hierbei sind grünplanerische und schallschützende Aspekte gegeneinander abzuwägen. 
1.3 Eckbereiche des Parks	▪ Keine Bebauung der Parkecken [2.1B] ▪ Eckbebauung am Park nicht notwendig [1.3B] ▪ (B/C) Park statt Eckbebauung [2.2B] ▪ (B/C) Bebauung an den Rändern Viewegs Garten vermeiden ¼ [1.7B]	Der 1. Preisträger entwickelt an der Südwest- und der Nordost-Ecke von Viewegs Garten jeweils ein Baufeld. Dafür werden Teile der öffentlichen Grünfläche bebaut. Auf der Westseite der Kurt-Schumacher-Straße wird das bauliche Umfeld der Iduna-Hochhäuser baulich nachverdichtet. Einerseits steht diese bauliche Nachverdichtung im Kontext mit dem westlich angrenzenden Bahnhofsviertel. Andererseits bildet insbesondere das Baufeld an der Südwest-Ecke des Parks gemeinsam mit der Nachverdichtung am Berliner Platz und der baulichen Ergänzung im Bereich des Mercure-Hotels ein „Tor zur Stadt“.

- Randbebauung an den Parkeingängen [1.1]
- Barrierewirkung der Eckbebauung [2.5B]
- Nördliche Bebauung im Park verringert Wohnqualität im Bestand [1.9B]
- Bebauung an der Seite des Parks (bereits versiegelt) [1.5B]
- Gegensätzliche Einschätzungen: (B/C) Keine Bebauung des Parks insbesondere an den Ecken ↔ positive Beurteilung der Eckenbebauung [2.4B]
- (B/C) Keine Bebauung ↔ Eckbebauung enorm wichtig [2.2B]
- Bebauung am Park: Blöcke zum Park öffnen [2.3B]
- (C) Übergang Bebauung zum Park → Frage: Wie wird er realisiert? [1.8B]
- (D) Öffnung zwischen Park + Bahnhof durch Gebäudeöffnung [1.3B]
- (C) Baublock vor BC2 ziehen [1.5B]
- (C) Nach vorne: Bauliche Fassung, nach hinten: Öffnung der Gebäude zum Park, z.B. durch Nutzungen, wie Gastronomie [1.8B]
- (B) Fläche nicht bebauen → eher den Park verstärkende Nutzung umsetzen (z.B. Biergarten) [1.8B]
- Eckbebauung kleiner (Bäume erhalten) [1.5B]
- Eckbebauung im Norden für Anwohner Ottmerstraße (lieber Süden) ¼ [1.10B]

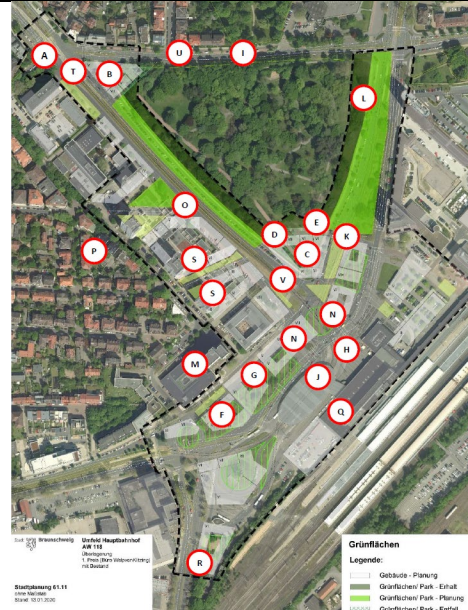
Stadträumlich ist die vorgeschlagene Bebauung nachvollziehbar. Die Nutzung der öffentlichen Grünfläche Viewegs Garten erfährt durch die Bebauung und die vorgeschlagenen Wegebezüge ins Bahnhofsviertel eine bessere Vernetzung mit der umliegenden Bebauung und damit auch eine bessere Nutzbarkeit und soziale Kontrolle.

Die Bebauung in den Eckbereichen wird hinsichtlich der Geschossigkeit und Lage geprüft. Wieviel Masse und Höhe an dieser Stelle benötigt wird, um den Funktionen gerecht zu werden, ist auch unter dem Aspekt des Baumerhalts zu überprüfen. An der Nordecke ist ggf. auch eine Öffnung des Bauvolumens zum Park hin vorstellbar. An der Südecke sind architektonische Ansätze wie „grüne“ Architektur und ggf. eine öffentliche Erdgeschosssebene mit freiem Blick in den Park denkbar.



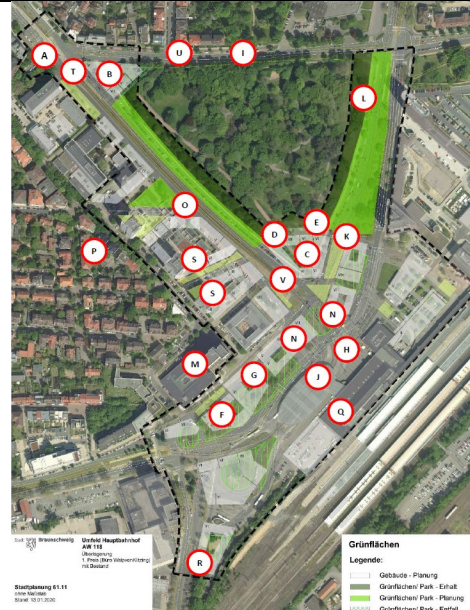
	▪ Höhe Eckgebäude Ottmerstraße? [1.6B] ▪ Klassische, europäische Stadt (5 Geschosse zu wenig) ≠ Bebauung Ottmer/Kurt-Schumacher Straße Geschosshöhe unter 5 Etagen als Anpassung an die gegenüberliegende Bebauung! [1.5B] ▪ (B) Abgekapselt! Zugang zur Innenstadt [1.6B] ▪ (B) Wertminderung bei Anliegern! [1.6B] ▪ (B) Interessenausgleich! [1.6B] ▪ (B/C) Bebauung unbedingt vornehmen [1.7B] ▪ (B/C) Bebauen für Platzabfolge [1.10B] ▪ Gebäude Nordseite Ottmerstraße als Kante [1.4B] ▪ Raumbildung durch Riegel Blockinnenbereiche zum Park [1.4B]	
1.4 Sichtbezüge	▪ Schaffung von Sichtachsen zum Viewegs Garten [2.1B] ▪ Vom Hauptbahnhof eine Sichtschneise zu Viewegs Garten vorsehen [1.1B] ▪ Blick auf den Park vom Bahnhof aus wichtig [1.3B] ▪ Kein Blick auf den Park vom Bahnhof aus [1I] ▪ Sichtachse Bahnhof-Park erhalten [2.3B] ▪ Ausblick Viewegs Garten zum Bahnhof [1.4B]	Wie bereits dargelegt, ist die angedachte Bebauung in den Eckbereichen von Viewegs Garten ein wesentlicher Bestandteil der Planungskonzeption des 1. Preisträgers. Es handelt sich um eine wichtige Torsituation und ist wichtig für die städtebauliche Raumbildung. Für die Überarbeitung des Entwurfs wird Geschossigkeit und Lage geprüft. Wieviel Masse und Höhe an dieser Stelle benötigt wird, um den Funktionen gerecht zu werden, ist auch unter dem Aspekt des Baumerhalts zu überprüfen.

- Baublöcke Viewegs Garten öffnen [1.2B]
- Ausblick im Park von Ottmerstraße-Anwohner [1.4B]
- (B/C) Bebauung an Ecken des Viewegs Gartens versperrt Blick auf den Park [1.3B]
- (B/C) Blickachse zum Park [1.10B]
- (B/C) KEINE Aussicht auf Park [2.2B]
- Blick ins Grün vom Bahnhof erhalten! [1.6F]
- Park sollte Sichtachse zum Hauptbahnhof behalten! [1.4F]
- Blickachse Bahnhof & Park erhalten [1.6F]
- Sichtachse Bahnhof-Park erhalten [2.3F]
- Grüne Sichtachse zum Park ↔ vom Hauptbahnhof + von der Stadt [1.5F]
- Sichtachsen zum Park (Gebäude verstellen den Blick) [2.5F]
- Schlecht: Aus dem Bahnhof treten – Betonwand! [1.9F]
- Bei Verlassen des Bahnhofs geht der Blick ins Grüne verloren [1.9W]
- Sichtachse Bahnhof/Kirchtürme in Innenstadt erhalten! [1.7B]
- Kirchtürme sichtbar vom Bahnhofsplatz [1.5B]
- Sichtachsen zu den Kirchtürmen erhalten [2.5W]
- Gegensätzliche Einschätzungen: Sichtachse in Kurt-Schumacher-Straße



	zu schmal ↔ Sichtachse Kurt-Schumacher-Straße zu weit [1.2B] ■ Problem: Neue Bebauung verdeckt Mercure + Volksbank [1.9B] ■ Blick auf Hotel Atrium erhalten [1.4B] ■ (M) Neubau verdeckt Hochhaus [1.10B] ■ Blick aus Hochhäusern nicht verbauen [1.6B] ■ (A) Anregung: „Landmarke“ in Höhe Campestraße/Ottmerstraße (Sichtachse!) [1.1W]	
1.5 Qualitätsanforderungen	■ Innovative Bauformen [1.5B] ■ Ökologische Bauweise! [1.6B] ■ BNB-Leitfaden [1.5B] ■ Zeitlose und nachhaltige Gebäudegestalt [1.6B] ■ (B/C) „Grüne“ Gebäude [1.10B] ■ Bebauung unter ökologischen Gesichtspunkten/Klimaneutrale Bauweise [1.7B] ■ Klimaneutrale Bauweise Klimaschutz wichtig [1.7B] ■ Bitte klimaneutrale Gebäude (Null- bzw. besser Plusenergiehäuser) [1.1B] ■ Passivhäuser mit erneuerbaren Energien (z.B. im B-Plan) [1.5B] ■ Erneuerbare Energien integrieren [1.3B] ■ Solartechnik auf die Gebäude [1.4B] ■ Photovoltaik auf Dächern + Fassade + Windenergie [1.10B]	Der vorgelegte Entwurf ist das Ergebnis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs im Maßstab 1:1000. Im nachfolgenden Verfahren wird die vorgeschlagene Baustruktur detaillierter betrachtet. Für einzelne Planabschnitte sind hochbauliche Wettbewerbe geplant, so dass es zu genaueren Angaben der Fassadengestaltung kommen wird. Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert weltweit nicht nur Gebäude sondern u.a. auch Quartiere hinsichtlich messbarer Nachhaltigkeitskriterien. Bei Quartierszertifizierungen gibt es aufgrund der langen Entwicklungsdauer mehrere Zertifikatsphasen: Zunächst wird auf Grundlage eines städtebaulichen Entwurfs ein Vorzertifikat erstellt. Die Themenfelder der Zertifizierung betrachten alle wesentlichen Aspekte des nachhaltigen Bauens und basieren auf den gleichgewichtigen 5 Kategorien: - Ökologische Qualität, (z.B. Flächeninanspruchnahme, Stadtklima) - Ökonomische Qualität, (z.B. Resilienz und Wandlungskosten, Flächeneffizienz) - Soziokulturelle und funktionale Qualität (z.B. Freiraum, Barrierefreiheit, Soziale Mischung) - Technische Qualität und - Prozessqualität (z.B. Partizipation, Qualitätssicherung) Ein sogenannter „Pre-Check“ ist für das Quartier bereits beauftragt und die Ergebnisse werden in die weitere Bearbeitung einfließen. Inwieweit weitere Zertifizierungsstufen oder andere Instrumentarien sinnvoll sind wird im weiteren Verfahren geprüft. Der Bebauungsplan ermöglicht danach die Festsetzung bestimmter Nachhaltigkeitskriterien, wie beispielsweise Gründächer. Für städtische Grundstücke ist eine Konzeptvergabe geplant - nicht der Preis sondern ökologische, soziale und architektonische Vergabekriterien sichern Qualität und Nachhaltigkeit.

- Begrünung der Gebäude im B-Plan festsetzen [1.3B]
- Gründächer [1.4B]
- Dachbegrünung [2.2B]
- Grüne Architektur [2.3B]
- Grüne Architektur [2.3F]
- Klimagerechte Fassaden (Knaller) (Singapur) [1.9B]
- Nachhaltige Baustoffe [1.4B]
- Sammlung von Regenwasser [2.2B]
- Sehr gute Lichtverhältnisse für Wohnen (Gerüche auch 4) [2.3B]
- Architektonisch auch die Flugrouten von Vögeln beachten [1.8F]
- Klimaanlage bei Schallschutz berücksichtigen [1.1F]
- Flexible Wohnungsgrundrisse schaffen für möglichst viele verschiedene Lebensformen [1.8B]
- Kleine Wohnungen schaffen! Frage: kann die Größe der Wohnungen vorgegeben werden? [1.8B]
- Terrassierung der Gebäude um Massivität zu nehmen [1.9B]
- Individuelles Bauen (nicht nur weiße Klötze) [1.5B]
- (N) Gebäude nicht gesichtslos am Bahnhofsplatz [1.10B]
- Großstädtischen Charme herstellen [1.6B]



	▪ Bei Neubebauung auf Erhalt des großstädtischen Raumbildes achten [1.1B] ▪ Urbanität und Sicht ins Grün kein Gegensatz [1.6B] ▪ Vorgaben für Fassadengestaltung in den B-Plan aufnehmen [1.8B]	
1.6 Grundwasser	▪ Gefahr für Bäume durch Grundwasserabsenkung! [1.6B] ▪ Achtung vor Tiefgaragen → Hydrologie / Klimaveränderung beim Bau beachten (für Erhalt des Parks wichtig) [1.8B]	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden verschiedene Gutachten vergeben und im später folgenden Bauantragsverfahren müssen noch zusätzliche Untersuchungen bezüglich einer Bebaubarkeit vorgelegt werden. Die vorgebrachten Hinweise beziehen sich auf die bauliche Umsetzung und müssen auch in diesem Kontext berücksichtigt werden.
1.7 Bahnhofsvorplatz	▪ Bebauung am Hauptbahnhof ist wichtig (sonst keine Orientierung) [1.5B] ▪ Positiver Eintrittsbereich [1.10B] ▪ Gutes Eingangstor + [1.6B] ▪ Denkmalschutz Hauptbahnhof beachten [2.5B] ▪ Bahnhof als sichtbares Denkmal Vorplatz planen [1.10B] ▪ Am B-Platz weniger Gebäude; vis à vis BraWoPark mehr Gebäude [1.1B] ▪ Bebauung vis à vis zum BraWoPark Grün am Berliner Platz erhalten [1.1B] ▪ Bebauung „B-Platz“ am Standort Bus-Bhf. errichten. Dadurch entsteht ein grüner Berliner Platz. [1.1B] ▪ Zu kleiner Bahnhofs-Vorplatz [1I] ▪ Bebauung Kurt-Schumacher-Straße rondellartig aufweiten → Anlehnung ans Verkehrsterminal [Anmerkung:	Der vorgelegte städtebauliche Entwurf bildet im Maßstab 1:1000 die Grundlage für die weitere Bearbeitung. Ziel ist es in der nun folgenden Bearbeitung die vorgeschlagene Idee weiter zu präzisieren. Insbesondere der Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof muss aus funktionaler Sicht weiter optimiert werden. Hierbei werden die Wünsche nach einer stärkeren Begrünung ebenfalls beleuchtet. Eine Bebauung gegenüber dem BraWoPark ist nicht angedacht, da der Park in jedem Fall erhalten werden und an dieser Stelle erweitert werden soll. Daher ist keine Bebauung an dieser Stelle angedacht.

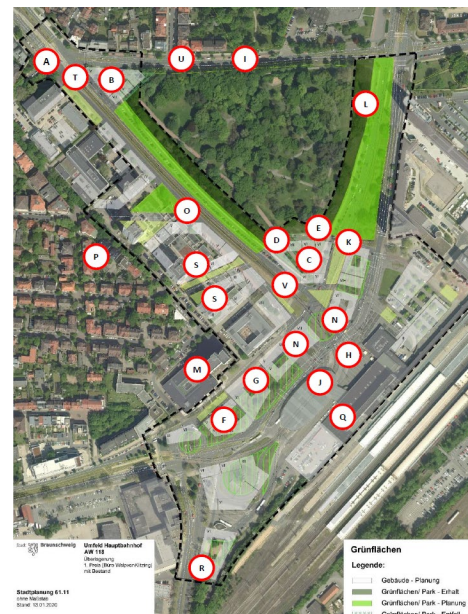
	gemeint ist das elliptische Dach des Nahverkehrsterminals] [1.3B] ▪ „Tor zur Stadt“ nicht schließen [1.4B] ▪ Bebauung am Bahnhof soll keine Trennwirkung entfalten [2.1B] ▪ Marktplatz für Bahnhofsviertel [2.3W] ▪ Bahnhofsvorplatz Aufenthaltsqualität Sitzplätze etc. [2.2W] ▪ Verweilmöglichkeiten (Biergarten) schaffen [1.6W] ▪ Rauchverbot Bahnhofsvorplatz [2.2W] ▪ Lärmsituation am neuen B-Platz prüfen [1.1W]	
1.8 Nutzung der Gebäude	▪ Mehr Wohneinheiten [2.5B] ▪ Frage: Wer baut den Wohnungsbau? Keine Heuschrecken! [1.9B] ▪ Kommunalen Wohnungsbau betreiben [2.5B] ▪ Quote für sozialen Wohnungsbau erhöhen [1.3B] ▪ Höhere Quote für sozialen Wohnungsbau in dem Gebiet realisieren (> 20%) [1.8B] ▪ Bezahlbarer Wohnraum > 20% [1.10B] ▪ Zu wenig Sozialwohnungen (Anteil zu gering) [1.4B] ▪ Sozialer Wohnungsbau wird vor Ort gefordert [1.7B] ▪ Sozialer Wohnungsbau auch für Investoren [2.3B] ▪ Mehr als 20 % sozialer Wohnungsbau [1I]	Der 1. Preisträger hat eine erste Schätzung der Wohneinheiten mit ca. 300 beziffert. Diese Zahl muss mit einer weiteren Überarbeitung und Konkretisierung der Planung überprüft werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann aufgrund des Planungsstandes keine Aussage darüber getroffen werden, wer die städtischen Grundstücke im Bereich des Hauptbahnhofes entwickeln wird. Für die städtischen und privaten Investoren gilt der von der Politik beschlossene Schlüssel, dass 20% sozialer Wohnungsbau für Wohnbauprojekte zu realisieren ist. Darüberhinaus wird von der Stadt Braunschweig ein Mietspiegel zur Verfügung gestellt, der als Grundlage für Vermietungen heranzuziehen ist. Dieser Richtwert kann bei Neubauten je nach Lage und Ausstattung abweichen. Allerdings kann ein hoher energetischer Standard ggf. höhere Mieten nach sich ziehen. Dafür fallen aber auch geringere Heizkosten an.

	▪ Bezahlbarer Wohnraum am Bahnhof ist illusorisch, da die Lage sehr gut ist. 20 % für Soziale = zu wenig!!! [1.6W] ▪ Finanzierbaren Wohnraum schaffen & gestalten! [1.8B] ▪ Hoher Anteil bezahlbarer Wohnungen [2.3B] ▪ Günstiger Wohnraum [2.5B] ▪ Mehr günstige Mietwohnungen [1.2W] ▪ Wohnungen jeder Preislage Mitte nicht vergessen [2.2B] ▪ Soziale Wohnprojekte, z.B. gemischtes Wohnen ermöglichen [1.8W] ▪ In welchem Segment entstehen Wohnungen? [1.6W] ▪ Frage: Ist es möglich, Investoren, die Sozialen Wohnungsbau umsetzen, in dem Baugebiet zu bevorzugen? [1.8W] ▪ Mehrgenerationenwohnen [2.3B] ▪ Mix Wohnen/Arbeiten Generationenübergreifend [1.9B] ▪ Kombination Wohnen/Arbeiten [1.10B] ▪ Infrastruktur Schule/Kita... [1.4B] ▪ (N) Öffentliche Einrichtungen [1.10B] ▪ (B/C) Bebauung an Viewegs Garten mit sozialen/öffentlichen Einrichtungen (Kita, ...) [2.3B] ▪ Kulturelle Nutzungen in die Planung aufnehmen→ bezahlbar, offene Nutzungsmöglichkeit, Kreativwirtschaft [1.8B] ▪ Kinderfreundlichkeit erhöhen [1.6W]	Inwieweit Investoren für besondere Wohnmodelle gewonnen werden können, muss im weiteren Verfahren geprüft werden. Der Rahmen für die Art der Nutzung wird über die Gebietsklassifizierung im Bebauungsplan getroffen. Angedacht ist die Festsetzung eines urbanen Gebietes (MU). Diese Gebietskategorie lässt sowohl Wohnen, Einzelhandel, öffentliche und kulturelle Nutzungen ohne einen vorgegebenen Nutzungsmix zu. Eine Nutzungsmischung ist grundsätzlich angedacht.
--	--	--

- Bedarf an Einzelhandel + Büro prüfen [2.5B]
- Bürobedarf vorhanden? [1.4B]
- Warum so viel neue Bürofläche bei vorhandenem Leerstand? [1.6B]
- Büroflächen im Bahnhof nutzen vor Neubau [1.6B]
- Büroflächen für Ortsansässige [1.10B]
- Innenhöfe auch für Öffentlichkeit nutzbar machen [1.1B]
- Hofnutzung ABC beleben [1.10B]
- Keine konkurrierenden Einzelhandelsflächen [1.6B]
- Konkurrenz zu Einzelhandel in Innenstadt [1.4B]
- Entlastung der Innenstadt ↔ Konkurrenz zur Innenstadt (Geschäfte) [2.2B]
- Geschäfte an der Kurt-Schumacher-Straße werden nicht funktionieren! [1.9B]
- „tote“ Stadt nach Ladenschluss vermeiden [1.7W]
- Niedrige Gewerbemieten [1.4W]
- Reparatur-Café kleinteiliges Gewerbe/Dienstleistung Eiscafé [1.4B]
- Geschäfte (Cafés) einplanen für Bewohner Viewegs Garten [2.5B]
- (B) Biergarten Café [1.10W]
- Kein McDonald im ehemaligen Café hochwertiger [1.10B]
- Öffentliche Nutzung EG-Zone [2.4B]

Für den Bedarf an Büroimmobilien wird der Büroimmobilienbericht herangezogen. Dieser verdeutlicht die prekäre Situation, was den Mangel an Büroflächen anbelangt. Aufgrund des dramatisch niedrigen Leerstands (nur 1% statt der erforderlichen 2-3%) und der dadurch bestehenden hohen Nachfrage sind steigende Mieten zu verzeichnen. Eine Regulierung der Mietpreise kann nur durch neue Büroflächen erfolgen.

Die vom 1. Preisträger gedachten Einzelhandelsflächen müssen mit dem Zentrenkonzept vereinbar sein.



	▪ Erdgeschosse bitte mit Leben füllen, Cafés/Läden... [2.3B] ▪ Nutzungsmischung Gastronomie EG / Wohnen [1.7B]	
1.9 Eigentumsverhältnisse	▪ Kein Verkauf von städtischen Flächen [2.5B] ▪ Stadt sollte keine Flächen verkaufen (Erbpacht) [2.3B] ▪ Erbbaupacht [2.5B] ▪ Städtische Flächen in Erbpacht vergeben [2.4W] ▪ (B/C) Kein Verkauf an Dritte [2.2B] ▪ Flächen für Baugemeinschaften [1.5B]	Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann aufgrund des Planungsstandes keine Aussage darüber getroffen werden, wer und wie die städtischen Grundstücke im Bereich des Hauptbahnhofes entwickeln werden. Die Umsetzung der Planung erfordert sowohl die Veräußerung städtischer Flächen an die Partner als auch den Ankauf privater Flächen durch die Stadt.
2. Grün/ Klima 2.1 Grünflächen	▪ Flächenversiegelung prüfen [1.10F] ▪ Entsiegelung von Flächen [2.5F] ▪ Unversiegelte Flächen im Freiraum! [1.6F] ▪ Insgesamt mehr Park / Grünflächen [2.2F] ▪ Mehr Begrünung als Bebauung [1.6F] ▪ Straßenrandbegrünung [2.1F] ▪ Zusätzlich zur quantitativen qualitative Bilanzen Bebauung + Freiraum! [1.7F] ▪ Grünflächen prüfen [1.10F] ▪ Mehr grüne Freiflächen mit Aufenthaltsqualität [2.3F] ▪ Berücksichtigung von klimaangepassten Pflanzen und Bäumen [2.1F] ▪ Insektenfreundlichkeit [2.1F]	Insgesamt stellt die Nutzung bereits versiegelter voll erschlossener Flächen als Bauland, das zukünftig durch eine große Nutzungsvielfalt gekennzeichnet sein wird, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz dar. Die Realisierung der Fehlbedarfe von Wohnraum und Büroflächen auf der grünen Wiese ist ökologisch deutlich schlechter zu beurteilen. Hier muss neben der Versiegelung durch die Neubauten noch zusätzliche Versiegelung für Erschließung etc. veranschlagt werden. Durch die Vergrößerung der zusammenhängenden Grünfläche von Viewegs Garten und den Rückbau von Verkehrsflächen wird sich die bioklimatische Situation zumindest nicht verschlechtern. Im Sinne der doppelten Innenentwicklung werden auch im Bereich der Baukörper, Begrünungen erfolgen. Beispielhaft sind hier Dachbegrünungen, Fassadenbegrünung, straßenbegleitendes und platzbegleitendes Grün zu nennen. Unter diesen Gesichtspunkten zertifiziert die Deutsche Gesellschaft Nachhaltiges Bauen (DGNB) weltweit nicht nur Gebäude sondern u.a. auch Quartiere hinsichtlich messbarer Nachhaltigkeitskriterien. Folglich wird ein großes Augenmerk auf die ökologische Qualität (z.B. Flächeninanspruchnahme, Stadtklima) gerichtet. Eine solche Zertifizierung oder anderer Instrumente für das Projekt „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118 wird geprüft. In diesem Zusammenhang werden die geforderten Maßnahmen hinsichtlich Sinnhaftigkeit geprüft und bei Bedarf in die Untersuchung einfließen. Außerdem finden für alle städtischen Projekte die Leitlinie Klimagerechte Bauleitplanung (2019) Anwendung. Hierfür wurde ein entsprechender Prüfbogen erarbeitet, der die Planung hinsichtlich dem Themenfeld Klimaschutz prüft.

	▪ Grünflächenamt endlich in die Planung einbeziehen [1.7F] ▪ Platz vor Hauptbahnhof begrünen [1.5F] ▪ (H) Platzflächen sollen stark begrünt werden [1.7F] ▪ Keine steinernen Platzflächen [1.7F] ▪ Grün auf dem Bahnhofsvorplatz integrieren [1.9F] ▪ Mehr Grün auf dem Bahnhofsvorplatz [2.2F] ▪ Hauptbahnhof-Platz größer + grüner [2.5F] ▪ Begrünung Bahnhofsvorplatz [1.3W] ▪ Einrichten eines Bahnhofsparks [2.4W] ▪ Straßenbegleitgrün nicht der Bebauung opfern [1.1B] ▪ Erhalt des Straßenbegleitgrüns [2.4W]	Sofern § 9 BauGB entsprechende Festsetzungen hinsichtlich des Klimaschutzes zulässt, werden diese in den Festsetzungskatalog aufgenommen. Im Rahmen der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs wird geprüft, ob besonders erhaltenswerte Bäume erhalten werden und zusätzliche Begrünungs-/ Entsiegelungsmaßnahmen auf den Freiflächen vorgenommen werden können.
2.2 Bäume	▪ Jeder Baum der gefällt wird ist einer zu viel!!! Je mehr grün, desto besseres Klima & Lebensraum für Tiere [1.6F] ▪ Es werden zu viele Bäume gefällt (Gesamtstadt) [1.10F] ▪ Alle Bäume erhalten → Klimabilanz viel höher [1.10F] ▪ Große Platanen erhalten [1.6F] ▪ Große prägende Bäume in Straßenbegleitgrün erhalten [1.3F] ▪ Erhalt Straßenbäume [1.3F] ▪ Urbanität ist auch Alleen - Straßenbegleitende Bäume [1.1F]	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind entsprechende Fachdienststellen sowohl veraltungsintern als auch extern eingebunden. Entsprechend der fachlichen Expertise erfolgt eine Bewertung der gegenwärtigen Situation, also der jetzige Ist-Zustand. Dieser Zustand wird dann mit der durch die Planung veränderte Situation abgeglichen. Die einzelnen Fachbelange müssen untereinander abgewogen werden. Auf dieser Grundlage erfolgt dann eine Überarbeitung des 1. Preisträgers. Erklärtes Ziel ist es, eine möglichst ausgeglichene Grünflächenbilanz für das Plangebiet vorzulegen und möglichst alle Ersatzpflanzungen für die wegfallenden Bäume durch Neupflanzungen im Plangebiet zu kompensieren. In welchem Umfang diese Kompensation (Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen) erfolgt, ist Bestandteil des zu beauftragenden Grünordnerischen Fachbeitrags, der von den entsprechenden Fachdienststellen geprüft wird. Alle Maßnahmen werden nach den erforderlichen und vom Gesetzgeber vorgegebenen Regelwerk ausgeführt. Zusätzlich wird durch die Vergabe einzelner DGNB-Zertifizierungsstufen eine besondere Prüfung der ökologischen Qualität berücksichtigt.

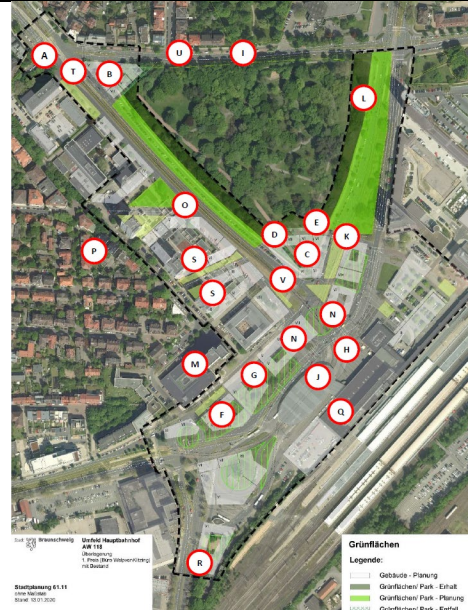
- Öffentlich einsehbare Klimabilanz
Bäume + Bebauung [1.10F]
- Ersatz für entfallende Bäume – wo?
[1.4F]
- Mehr Bäume als nur Ersatz innerhalb
des Gebietes [1.4F]
- Baumersatz nach Wertigkeit des
Baumes, nicht nach Anzahl [1.9F]
- Ökobilanz: Alte und neue Bäume nicht
gleichsetzen [1.6F]
- Bestandsbäume erhalten (höherer
ökologischer Wert) [1.5F]
- Bäume möglichst versetzen (retten)
[1.2F]
- Ggf. wegfallende Bäume genau
analysieren [1.9F]
- Mehr Bäume (aufforsten) [2.5B]
- Baumpflege nicht vergessen [2.2F]
- Schutz der Bäume vor Trockenheit
→ausreichend bewässern [1.7F]
- Verhinderung Trockenfall Bäume im
Viewegs Garten [2.1F]
- Bäume auf Bahnhofsplatz [1.10F]
- Bebauung gegenüber Ellipse mit
Bäumen [1.2F]
- Kein breiter Parkeingang an der Kurt-
Schumacher-Straße Bäume erhalten
[2.5F]
- Baublock Berliner Platz auflockern
→Erhalt von mehr (alten) Bäumen
[1.1F]
- (M) Bäume vor Hochhaus [1.10B]

Im Rahmen der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs wird der Erhalt vorhandener wertvoller Bäume durch geringfügige Veränderungen der vorgeschlagenen Baufelder geprüft.



2.3 Viewegs Garten	▪ Gesamtkonzept für die Parkentwicklung erstellen [1.8F]	Die öffentliche Grünfläche Viewegs Garten liegt nur mit den Randbereichen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes. Die Randbereiche des Parks sind entsprechend der Wettbewerbsauslobung im Geltungsbereich enthalten, die besagt Viewegs Garten besser ins städtische Gefüge zu integrieren. Eine genauere Betrachtung der Anschlussstellen und damit auch der Anschluss der Neubauten an die vorhandene Böschungskante wird im Rahmen der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs vorgenommen. Die angedachte Bebauung an den Parzellen wird hinsichtlich Gebäudehöhe, Lage und Ausformulierung geprüft. Ein gänzlicher Verzicht dieser Stadtbausteine stellt das städtebauliche Konzept des 1. Preisträgers infrage, nämlich die stadträumliche Anbindung des Hauptbahnhofs durch die vorgelagerte bauliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes. Eine weitere Detailierung der Parkzugänge und eine Ausarbeitung, die stärker die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt, erfolgt mit jedem Überarbeitungsschritt. Dabei werden auch zunehmend topographische Gegebenheiten und Stadtmobiliar berücksichtigt. Die zahlreichen Detailvorschläge müssen in ein gesamtheitliches Freiflächenkonzept passen und werden dahingehend im weiteren Verfahren geprüft. Eine Einbindung der Fachdienststellen wurde bereits durch die Beteiligung am Auslobungstext für den Wettbewerb vorgenommen und wird im weiteren Verfahren fortgesetzt. Der Fachbereich Stadtgrün und Sport betrachtet ergänzend zur städtebaulichen Planung die Aufwertung und Neugestaltung der öffentlichen Grünflächen.
	▪ Besser: Park bis an die Schienen (Kurt-Schumacher) heranzuführen [1.9F]	
	▪ (T) Park erweitern [2.5F]	
	▪ (O) Park über Kurt-Schumacher-Straße bauen z.B. Porto Uni [1.10F]	
	▪ (B) Eckbebauung vermeiden [1.10F]	
	▪ (B/C) Keine Bebauung [2.5F]	
	▪ (E) Keine Straße [2.5F]	
	▪ Den Park nicht bebauen (auch nicht die Ecken) [2.5F]	
	▪ Keine Straße durch den Park (Spitze gegenüber Bahnhof) [1.7F]	
	▪ Grüne Visitenkarte“: →Südostecke unbebaut lassen =grünes Tor! [1.7F]	
	▪ Gefahr, durch Randbebauung weiter in den Park zu bauen -> Ausschluss im B-Plan [2.1F]	
	▪ Den Park mehr in Richtung Hauptbahnhof entwickeln [1I]	
	▪ Parkzugänge neugestalten [1.2F]	
	▪ Parkzugänge sichtbar machen durch Gestaltung [1.5F]	
	▪ Optische Anbindung des Parks vom Bahnhofplatz mittels Grünzug durch die geplante Bebauung [1.7F]	
	▪ Anbindung des Parks wird bezweifelt. Anbindung fehlt durch die geplante Bebauung und die Straße [1.7F]	

- Anbindung Viewegs Garten an Kurt-Schumacher-Straße? (Treppen, Rampen, Überwege) [1.3F]
- Positiv: Anbindung des Parks ans Bahnhofsviertel [1.9F]
- (F) ‚Leipziger Modell‘ → direkt gegenüber des Bahnhofs-Eingang einen Park errichten [1.7F]
- Direkter Bezug zum Bahnhof [2.2F]
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität Viewegs Garten [2.1F]
- Viewegs Garten nach historischen Ideen gestalten [1.5F]
- Parkränder alleinartig bepflanzen [1.5F]
- Wasserspiele an Eckbebauung (Klima, Orientierung) [1.5F]
- (C) Springbrunnen [1.6F]
- Stadtgarten wie Bebelhof [1.4F]
- Brücke Viewegs Garten - Schilldenkmal [gemeint war Fußgängerbrücke von Park zur Schillstraße] [1.4F]
- Berücksichtigung des Sandbodens im Viewegs Garten [2.1F]
- Park als Biotop (Unterholz) [2.2F]
- Sensibler Umgang mit Böschung des Parks-Artenschutzes z.B. Wildbienen [2.4W]
- Straßenführung am Südrand des Parks bewirkt eine hohe Böschung am Parkrand [1.7F]
- Böschung zur Kurt-Schumacher zu steil [1.4F]



2.4 Grüngleise	▪ Neugestaltung der Park-„Ecken“ hin zu einem grünen Erlebnis- und Begegnungsraums [2.4W] ▪ (begrüntes) Gleisbett der Stadtbahn zählt nicht als Park [1.7F] ▪ Grünes Gleisbett ist kein Park! (Grünqualität) [1.9F] ▪ Grünstreifen neben Stadtbahn nicht als Park nutzbar und nicht in Grünbilanz [1.3F] ▪ Straßenbahn darf nicht in die Grünflächenbilanz aufgenommen werden [2.1W] ▪ Straßenbahntrasse im Park nicht grün darstellen [2.5F] ▪ Grüngleise Grünflächen Vorplatz [1.4F]	Der Entwurf des 1. Preisträgers bündelt den motorisierten Individualverkehr auf dem Ring zwischen Ottmerstraße/ Schillstraße und Berliner Platz auf der Ostseite dieses Straßenabschnitts und reduziert die Fahrspuren nahezu durchgängig auf zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung. Die derzeit vorhandenen baumbestandenen Mittelinseln zwischen den beiden Fahrtrichtungen rücken dadurch unmittelbar an die Grünfläche Viewegs Garten und bilden zukünftig den Abschluss des Parks zur Straße. Die Lage der Stadtbahntrasse wird beibehalten und über eine Begrünung der Gleisanlagen in die Grünflächenerweiterung integriert. Dieser Bereich von Viewegs Garten wird einen anderen Charakter haben als die besser nutzbaren übrigen Parkflächen. Allerdings leistet die angedachte Begrünung dennoch einen klimaschützenden Beitrag. Inwieweit die Maßnahmen als Ausgleich- und Ersatzmaßnahme herangezogen werden können, muss im weiteren Verfahren fachlich bewertet werden.
2.5 Klima- und Frischluftströme	▪ Flächenbegriff nicht nur 2-dimensional, sondern 3-dimensional (thermische Auswirkungen) [2.4F] ▪ Klimatik (Wind) [1.3F] ▪ Kaltluftzufuhr [1.4F] ▪ Luftaustausch der Stadt [1.10F] ▪ Berücksichtigung Luftaustausch für Stadtgebiet + Flächen bei Starkregen [1.3F] ▪ Berücksichtigung Klimaschneisen [2.2F] ▪ Durchlüftung der Stadt gewährleisten [1.7F] ▪ Luftaustausch gewährleisten [2.5F] ▪ Frischluftschneisen sichern [1.1F] ▪ Frischluftschneisen erhalten [1.2F] ▪ Luftschneisen + Zirkulation sicherstellen! (Klimawandel + Gesundheit) [1.3B]	Im Plangebiet liegen keine Kaltluftleitbahnen. Die angrenzenden Verkehrsflächen besitzen keinerlei Wohlfahrtsfunktion in Bezug auf das Stadtklima. Die Ergebnisse der aktuellen Stadtklimaanalyse zeigen, dass die Kaltluftproduktion der Grünflächen von Viewegs Garten bei austauscharmen Wetterlagen zu nächtlichen Ausgleichsströmungen führt, die sich radial, in Richtung der umliegenden Siedlungsbereiche verteilen. Allerdings ist der Wirkungsbereich auf die angrenzenden Verkehrsflächen begrenzt und somit nur ein lokaler Effekt, der im Bereich der Grünflächen spürbar ist. Durch die Vergrößerung der zusammenhängenden Grünfläche von Viewegs Garten und den Rückbau von Verkehrsflächen wird sich die bioklimatische Situation zumindest nicht verschlechtern. Im Sinne der doppelten Innenentwicklung werden auch im Bereich der Baukörper, Begrünungen erfolgen. Beispielhaft sind hier Dachbegrünungen, Fassadenbegrünung, straßenbegleitendes und platzbegleitendes Grün zu nennen. Unter diesen Gesichtspunkten zertifiziert die Deutsche Gesellschaft Nachhaltiges Bauen (DGNB) weltweit nicht nur Gebäude sondern u.a. auch Quartiere hinsichtlich messbarer Nachhaltigkeitskriterien. Folglich wird ein großes Augenmerk auf die ökologische Qualität (z.B. Flächeninanspruchnahme, Stadtklima) gerichtet. Eine Vergabe einer solchen Zertifizierung oder einzelner Stufen für das Projekt „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118 wird geprüft. Dadurch werden die geforderten Maßnahmen hinsichtlich Sinnhaftigkeit bewertet und fließen bei Bedarf in die Untersuchung ein. Außerdem finden für alle städtischen Projekte die Leitlinie Klimagerechte Bauleitplanung (2019) Anwendung. Hierfür wurde ein entsprechender Prüfbogen erarbeitet, der die Planung hinsichtlich dem Themenfeld Klimaschutz prüft.

▪ Lüftungsachsen von Bebauung freihalten [2.4F] ▪ Kaltluftbahnen nicht unterbrechen [2.5F] ▪ Kaltluftzufuhr bis Innenstadt gewährleisten [2.3F] ▪ Frischluftschneise durch Bebauung am Südrand Viewegs Garten beeinträchtigt? [1.7F] ▪ Belüftung des Parks wird durch Bebauung eingeschränkt; bitte bei der Planung prüfen [1.8F] ▪ Durchlüftung durch Anordnung der Bebauung sicherstellen [2.4F] ▪ Zu dichte Bebauung ist contra Frischluftschneise [1.9B] ▪ Eventuell ungewollte Luftschneisen durch zu hohe Gebäude sind zu vermeiden [1.3B] ▪ Wegen Mikroklima lieber Zeilenbauweise statt Baublöcke [1.1B] ▪ Kritik: Windzug durch städtebaulichen Entwurf $\nexists$ [1.8W] ▪ Einfluss auf das Klima berücksichtigen [1.8W] ▪ Überhitzung der städtischen Umgebung prüfen [1.10F] ▪ Aufheizung durch versiegelte Verkehrsflächen / Gebäude etc. [1.3F] ▪ Überhitzung versiegelter Flächen im Sommer! [1.6F] ▪ Begutachtung Kalt- und Frischluftschneisen [2.1F]	Sofern § 9 BauGB entsprechende Festsetzungen hinsichtlich des Klimaschutzes zulässt, werden diese in den Festsetzungskatalog aufgenommen.	
---	---	--

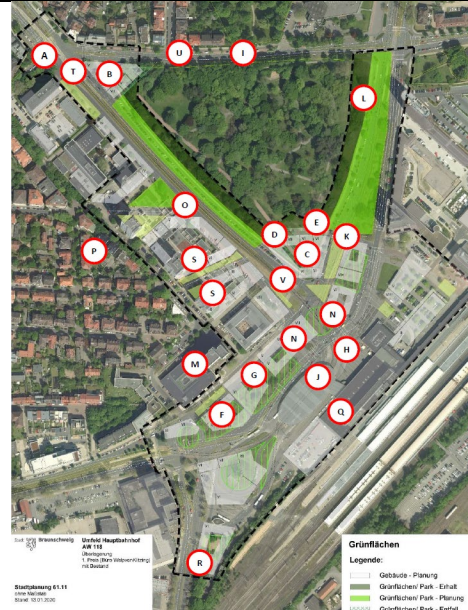
	▪ Klimagutachten 2017 und Frischluftströme bei Bebauung des Bahnhofplatzes berücksichtigen [1.1F]	
	▪ Klimatische Veränderungen prüfen durch Klimaforscher [2.3F]	
	▪ Bitte die vorab Wärme/Klima-Berechnung erneuern + beachten [1.9F]	
	▪ Klimamodell-berechnungen! Gebäude wirken auf Kleinklima [2.3F]	
	▪ Gutachterliche Begleitung Thema Wärmeinseln [1.4F]	

2.6 Ökologisches/ klimafreundliches Bauen	▪ Ökologische Bauweise berücksichtigen [1.2F] ▪ Nachhaltige Bauweisen berücksichtigen z.B. Holzbauweise; Frage: Sind Vorgaben dazu von Seiten der Stadt möglich? [1.8F] ▪ Klimaneutrale Bebauung [1.2F] ▪ Energiekonzept für Quartier + Gebäude entwickeln („so effizient wie möglich“) [1.8F] ▪ Energetisch hochwertig bauen (Brauchwassernutzung...) [1.9F] ▪ O-Energie-Gebiet (besser+) [1.9F] ▪ + Energiehaus [2.5F] ▪ Gibt es Vorgaben bezüglich der energetischen Quartiersversorgung? Zentral, dezentral, FW-Zwang? [1.10F] ▪ Klimaneutrale Energieversorgung (Energiekonzept!) [1.2F] ▪ Einsatz erneuerbarer Energien [1.2F] ▪ Erneuerbare Energien bei Gebäuden einsetzen [2.5F] ▪ Häuser zur Energiegewinnung [1.5F] ▪ Photovoltaik maximieren [1.1F] ▪ Sonnenkollektoren auf Dächern von Energie zu nutzen [1.3F] ▪ Solaranlagen auf Dächern sowie Dach- & Fassadenbegrünungen vorsehen [1.8F] ▪ Verkehrsflächen für Energiegewinnung nutzen (Holland, Island) [1.5F] ▪ Kein Versorgungszwang (Heizung) Strom usw. [1.10F] ▪ Sonnenkollektoren auf Rondelbahn [1.3W] ▪ Dachbegrünung [2.5F] ▪ Dachbegrünung + PV [1.2F] ▪ Fassadenbegrünung [1.2F]	Insgesamt stellt die Nutzung bereits versiegelter voll erschlossener Flächen als Bauland, das zukünftig durch eine große Nutzungsvielfalt gekennzeichnet sein wird, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz dar. Die Realisierung der Fehlbedarfe von Wohnraum und Büroflächen auf der grünen Wiese ist ökologisch deutlich schlechter zu beurteilen. Hier muss neben der Versiegelung durch die Neubauten noch zusätzliche Versiegelung für Erschließung etc. veranschlagt werden. Im Bebauungsplan können Regelungen zum Klimaschutz bzgl. Dach-/ Fassadenbegrünung getroffen werden. Weiterführende Qualifizierungsmaßnahmen können ggf. durch einzelne Stufen einer Zertifizierung des Quartiers durch die Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) ermittelt werden, wie Ausrichtung der Gebäude, etc. Derartige ergänzende Hinweise und Auflagen für die zukünftige Neubebauung könnte durch eine sogenannte Konzeptvergabe, also die Veräußerung der Flächen nicht an den meistbietenden sondern an denjenigen, der das beste klimatische Konzept vorlegt, verbindlich festgeschreiben werden.
--	---	---

	▪ Fassadenbegrünung [2.5F] ▪ Begrünung der Fassade (Schallschutz, Klima) [1.5F] ▪ Wissenschaftliche Begleitung von Fassadenbegrünungsmaßnahmen [2.4F] ▪ Fassaden + Dachbegrünungen [1.10F] ▪ Dachbegrünung, Fassadenbegrünung [1.1F] ▪ Fassaden-/Dachbegrünung vorschreiben [2.1F] ▪ Fassaden- und Dachbegrünung verpflichtend für die Investoren [1.7F] ▪ Dach- und Fassadenbegrünungen zukünftige Techniken berücksichtigen [2.3F] ▪ Fassaden- und Dachbegrünung festsetzen [2.4W]	
2.7 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	▪ Klimawandel in Betracht ziehen [1.5F] ▪ Klare Klimavorgaben im B-Plan [2.1F] ▪ Resilienz (robuste Stadt) der Planung in Bezug auf Klima (Wuppertal) [1.9F] ▪ Klimabilanz vorher/nachher erstellen [1.3F] ▪ Vollständige Klimabilanz nicht nur Anzahl [1.10F] ▪ Klimabilanz Monitoring öffentlich [1.10F] ▪ Keine Anhebung der Mieten durch Klimaschutzaspekte [1.8F]	Für alle städtischen Projekte findet die Leitlinie Klimagerechte Bauleitplanung (2019) Anwendung. Hierfür wurde ein entsprechender Prüfbogen erarbeitet, der die Planung hinsichtlich dem Themenfeld Klimaschutz prüft. Sofern § 9 BauGB entsprechende Festsetzungen hinsichtlich des Klimaschutzes zulässt, werden diese in den Festsetzungskatalog aufgenommen. Eine klimatische Auswertung für das neue Quartier kann über die Vergabe einzelner Zertifizierungsstufen einer DGNB-Zertifizierung oder anderer geeigneter Instrumente erzielt werden.
2.8 Hydrologie	▪ Verhinderung von Grundwassersenkungen durch zusätzliche Bebauung am Garten [2.1F] ▪ Grundwasserabsenkung bedenken bzgl. Tiefgaragen [1.5F] ▪ Keine Tiefgaragen ▪ Grundwasserspiegel nicht absenken [2.5F]	Die Beteiligung der internen und externen Fachdienststellen gemäß § 4(1) Baugesetzbuch (BauGB) hat ergeben, dass für das Plangebiet ein Bodengutachten erforderlich ist. Vorrangig werden in diesem Zusammenhang orientierende Altlastenuntersuchungen durchgeführt. Weiterhin erfolgt hier eine Beschreibung und Beurteilung der allgemeinen Bebaubarkeit, des Baugrundes, der Versickerungsfähigkeit und der Grundwasserhältnisse für das überplante Gebiet. Der Umgang mit dem anfallenden Regenwasser wird im Bebauungsplanverfahren geklärt und ggf. entsprechende Flächen für Regenrückhaltung u.ä. festgesetzt.

	▪ Grundwassersituation bezüglich der Bäume berücksichtigen [1.2F] ▪ Absenkung des Grundwassers aufgrund der Bebauung → Bäume im Park betroffen → es gibt bautechnische Möglichkeiten [1.7F] ▪ Grundwasser für Parkfläche [1.1W] ▪ Wasserhaushalt und Durchflüsse berücksichtigen [2.1F] ▪ Offene Wasserflächen/ Regenrückhaltung schaffen [1.3F] ▪ Versickerungsflächen [1.10F] ▪ Regenwassernutzungskonzept [1.2F] ▪ Regenwassernutzungskonzepte integrieren [1.8F] ▪ Regenwassernutzung für Bewässerung [2.5F]	
3. Weitere Themen 3.1 Verkehrsnetz	▪ Mobilitätskonzept [1.4W] ▪ Grundsätzliche Erstellung von Mobilitätskonzepten [1.7W] ▪ Neues Mobilitätskonzept [2.3W] ▪ Mobilitätskonzept erstellen (u.a. Tiefgaragen) [1.5W] ▪ Mobilitätskonzept / Stellplatzschlüssel / autofrei [1.2W] ▪ Wo ist ein Mobilitätskonzept? Anschlüsse Bahnhofsviertel nur als Shared Space [1.4W] ▪ Verkehrskonzept Bahnstadt synchronisieren [1.10W] ▪ Neue Verkehre durch neue Büros, Wohnungen werden die aufgenommen?! [1.7W] ▪ Vermeidung von zusätzlichen Verkehren durch zusätzliches Gewerbe/Einzelhandel [2.1W] ▪ Kita und Schulanbindung mitdenken [1.10W]	Die Grundlage für die weitere Betrachtung stellt eine umfassende gutachterliche Untersuchung der zukünftigen Verkehrsmengen, eine daraus resultierende optimale Verkehrsführung und eine sinnvolle Nutzung der frei werdenden Straßenverkehrsflächen für bauliche Maßnahmen dar. Selbstverständlich muss die verkehrliche Untersuchung auch die Verkehre berücksichtigen, die durch die Neubebauung erzeugt werden. Negative Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude und deren Bewohner sind durch geeignete Maßnahmen so gering wie möglich zu halten.

- Kindergärten und Schulen + Schulwege mitdenken [1.9W]
- Wegführung für Kinder zur Grundschule sichern [1.9W]
- Zunahme Verkehr durch Bahnstadt [2.2W]
- Kein Durchgangsverkehr im Böcklerviertel und im Bahnhofsviertel [1.2W]
- Kfz-Verkehr vom Bahnhof auf Tempo 30/Tempo 20 begrenzen und keine Ampeln für Rad- und Fußverkehr [1.3W]
- Ringstraße nicht direkt vor Bahnhof [1.4W]
- 2 Fahrspuren vor der Ellipse ist zu wenig [1.1W]
- Verkehrsabfluss in die Salzdahlumer Straße? [1.4W]
- Fahrbeziehung Bahnhofsviertel Salzdahlumer? [1.6W]
- Verkehrsmengen auf dem Ring beachten [1.9W]
- Weiterentwicklung der Achse zur Innenstadt [1.6W]
- Ausbau Kreuz Verkehr Süd/West Nicht II Umbau im Gebiet [2.3W]
- Anwohner Viewegstraße: viel Schleichverkehr und viele Fremdparker im Bahnhofsquartier [1.9W]
- Viewegstraße Verkehrsberuhigung! [1.6W]
- Verkehrsberuhigung Viewegstraße! [1I]
- Bremsschwellen Viewegstraße [2.2W]
- Bertramstraße nicht öffnen [1.2W]
- Verkehrslärm Ottmerstraße Zunahme [1.10W]



	▪ Verkehr in der Ottmerstraße reduzieren [1.3W] ▪ Eckbau Ottmer noch eindeutiger zur Verkehrsführung [1.10W] ▪ Ottmerstraße Tempo 30 Zone [2.5W] ▪ (V) Sicherstellen von ausreichend Raum für alle Verkehrsarten [2.4W] ▪ (K) Öffnung zum Park erhalten [1.8W] ▪ (E) Straße komplett wegfallen lassen für den MIV [1.8W] ▪ (E) keine zusätzliche Straße [2.1W] ▪ (E) Keine Straße zwischen Park & neuer Bebauung ☐ nicht erforderlich [1.3W] ▪ Straße am Südrand Viewegs Garten soll entfallen [1.7W] ▪ Kein Durchgangsverkehr Viewegs Garten [1.4W] ▪ Auswirkungen auf das Quartier Viewegs Garten bezüglich Durchgangsverkehre Parkraum [1.7W] ▪ (K) Trennungswirkung der 2 stark befahrenen Verkehrstrassen (Straße und Schiene) [1.8W] ▪ Verkehrserhöhung Viewegs Garten [1.4W] ▪ Gegensätzliche Positionen: Fahrbeziehung am Park entbehrlich ↔ Keine Privatgrundstücke an Park angrenzend [1.2W] ▪ Straße von Toblerone zum BraWo-Park raus [1.4W] ▪ Seitentausch Ring vor Bahnhof (Verkehr gegen Bebauung) [1.6B] ▪ Minimierung von Durchgangsverkehren durch Sackgassen etc. [2.1W] ▪ Baumaßnahmen in Kauf nehmen! Für Verbesserung ↔ Verkehr bricht an Schillerstraße zusammen -> noch	
--	---	--

	schlimmer ↔ für Kurt-Schumacher-Straße reicht 1 Spur [2.3W] ▪ Anschluss Altewiekring? [1.4W] ▪ Positiv: Verkehrsflächen verkleinert [1.9W] ▪ Kapazität für Verkehrsflächen reduzieren [2.5W] ▪ Verkehrsflächen auf der Nordwestseite führen [2.5W] ▪ Mut zu Innovation (...Flugtaxi) [2.3W] ▪ (W) Was ist die „Straße der Micromobilität“? [1I]	
3.2 Autoverkehr	▪ MIV-Erschließung begrenzen auf das Notwendigste [1.5W] ▪ Wenig Autoverkehr in den Quartieren! [1.6W] ▪ Autofreie Quartiere! [1.6W] ▪ Autofreies Quartier [1.10W] ▪ Pilotprojekt Autofreies Wohnen [1.2W] ▪ Autofreies Quartier / Carsharing [2.3W] ▪ Carsharing fördern [2.4W] ▪ Gegensätzliche Einschätzungen: Durchstiche zur Nahversorgung für Autofahrer öffnen ↔ Durchstiche schließen für Autos/ Autofreies Quartier [2.1B] ▪ Hinweis: Individualverkehr lässt sich nur schwer einschränken (Pkw-Affinität) [1.8W] ▪ Verkehrsfluss gewährleisten [1.7W] ▪ Projekt schränkt Mobilität (Autos) ein! [2.3W] ▪ Berücksichtigung des MIV [2.3W] ▪ Anliegerstraßen im Wohnquartier schaffen! [1.6W] ▪ Tunnel vor Hauptbahnhof für MIV [2.5W] ▪ Tunnel vor dem Bahnhof [1.4B]	Die Überarbeitung des Siegerentwurfs beinhaltet sowohl verkehrliche als auch bauliche Themenstellungen. Insbesondere die verkehrlichen Überlegungen beleuchten in Varianten unterschiedliche Führungen der Stadtbahntrasse als auch die Führung des MIV, der Fahrradwege und Fußwege. Die Verkehrsplanung muss in einem angemessenen finanziellen und baulichen Rahmen stattfinden.

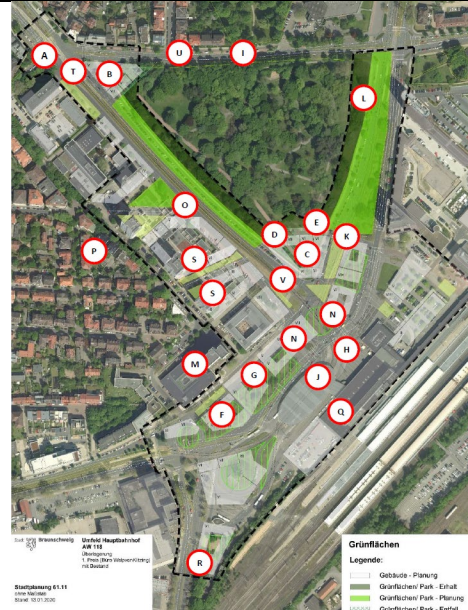
	▪ Ladeinfrastruktur für E-Autos an den Straßen mitplanen [1.8B] ▪ Ladeinfrastruktur für E-Autos an den Straßen mitplanen [1.8B] ▪ Möglichst geringer Stellplatzschlüssel z.B. 0,3 [2.4W] ▪ Reduzierung der Einstellplätze [2.2W] ▪ Stellplatzschlüssel reduzieren mit Mobilitätskonzept [1.1W] ▪ Kritik: Reduzierung der Stellplätze → Erzeugt Ausweichen in angrenzende Räume ↯ [1.8W] ▪ Ausreichend öffentliche Stellplätze [1.4W] ▪ Parkplätze im Straßenraum erhalten [2.5W] ▪ Ausreichend (Ab)Stellplätze + Flächen für Autos zur Verfügung stellen ↯ [1.8B] ▪ Ausgleich für den Wegfall kostenfreier Parkplätze schaffen [2.1W] ▪ Parkplatzflächen Kurt-Schumacher Ersatz [1.10W] ▪ Parkhäuser an Einfallstraßen [1.10W] ▪ (P) LVA und andere verursacht Parkdruck im Viewegs Garten [2.3W] ▪ Genügend Parkplätze für Bewohner vorhalten [1.7W] ▪ Anwohnerparkplätze im Viewegs Garten erhalten [2.5W] ▪ Stärkung Anwohnerparkplätze, Gebühren für „auswärtige“ Parker [2.1W] ▪ Zusätzliche Bewohnerstellplätze mit Ladestationen [1.4W] ▪ Quartiersgaragen [1.5W] ▪ Quartiersgaragen [1.2W] ▪ Quartiersgarage (siehe Zürich, begrünt) [1.5W]	Für den ruhenden Verkehr müssen ausreichende Angebote für die notwendigen Stellplätze der Bewohner (i.d.R. in Tiefgaragen) aber auch für Besucher im öffentlichen Straßenraum oder Quartiersgaragen geschaffen werden. Derzeit sind oberirdische Kurzzeitparkplätze und ein Parkhaus für PkW sowie ein Fahrradparkhaus östlich der Bahnhofshalle vorgesehen. Eine Reduzierung des Stellplatzschlüssel an diesem sehr gut erschlossenem Standort muss im laufenden Verfahren geprüft werden. Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur für E-Mobilität wird im Zuge der Koordination der Leitungsträger geprüft. Dann kann zu einem späteren Zeitpunkt eine adäquate Ausrüstung von Tief- und Quartiersgaragen erfolgen. Eine Anordnung von Parkplätzen auf der Südseite des Bahnhofs erfolgt im Zuge des Projekts Bahnstadt.
--	--	--

	▪ Bitte Quartiersgaragen vorsehen [1.1B] ▪ Bau von Tiefgaragen für Einwohner [2.1W] ▪ Anregung: Alle Stellplätze der Wohnbebauung in Tiefgaragen [1.9W] ▪ (P) Berücksichtigung Anwohnerparken Bahnhofsviertel (u.v.a...) [2.3W] ▪ Zusätzlicher ruhender Verkehr in umliegenden Straßen? ↔ Warum Parkhaus? [2.2W] ▪ Konzept für Kurzparker Hauptbahnhof! [1.6W] ▪ Kurzzeitparken für PKW + Fahrrad [2.5W] ▪ Weiterhin kostenlose Pendler-Parkplätze [1.10W] ▪ Kurzzeit-Parkplätze vor Bahnhof [1.10W] ▪ Einbeziehung Hauptbahnhof Rückseite Stellplätze [1.10W] ▪ Kein Parken auf Parkseite im Süden [1.5W] ▪ Klimafreundliche Fahrzeuge Bahn	
3.3. Kurt-Schumacher-Straße	▪ Kurt-Schumacher-Straße vierspurig lassen (Sichtachse) [2.5W] ▪ Kurt-Schumacher-Straße Einbahnstraße (Richtung Hauptbahnhof) [1.5W] ▪ Einbahnstraße Kurt-Schumacher-Straße! [1.6W] ▪ Shared Space Einbahn Kurt-Schumacher [1.4W] ▪ Kurt-Schumacher als Anliegerstraße [1.2W] ▪ Kurt-Schumacher als Anliegerstraße [1.10W] ▪ Schließung Kurt-Schumacher-Straße für den Verkehr [1.3W]	Die teils widersprüchlichen Anregungen verdeutlichen, dass eine umfassende gutachterliche Untersuchung der zukünftigen Verkehrsmengen, eine daraus resultierende optimale Verkehrsführung und eine sinnvolle Nutzung der frei werdenden Straßenverkehrsflächen für bauliche Maßnahmen die Grundlage für die weitere Betrachtung darstellen. Selbstverständlich muss die verkehrliche Untersuchung alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

	▪ Vorschlag: Kurt-Schumacher-Straße für den MIV sperren [1.9W] ▪ Kurt-Schumacher Ottmer-Ring 2x links nicht sondern 1x über Bahnhof [1.4W] ▪ Charakter des Bummelcenters aber mit Durchwegung zur Kurt-Schumacher-Straße [2.4W] ▪ Attraktive EG-Gestaltung Kurt-Schumacher-Straße [2.2W] ▪ Kegelbahnhof erhalten! [1.6W] ▪ Kegelbahnhof retten [1.4B] ▪ Gestaltung Rückseite zum Mercure [2.2B] ▪ Radwege/Fußwege auf beiden Seiten der Kurt-Schumacher-Straße vorsehen [1.8W] ▪ Deutlich überbreiter Radweg > 3 m auf Kurt-Schumacher-Straße gewünscht [1.3W] ▪ Radverkehr noch mehr stärken 3 m bis 4,5 m – Radschnellwege bis ins Zentrum, Kurt-Schumacher-Straße beginnen [1.5W] ▪ Radschnellweg bis ins Zentrum, Kurt-Schumacher-Straße dafür nutzen [1.6W] ▪ Radwege mit Gegenverkehr an Kurt-Schumacher-Straße [2.3W] ▪ Kurt-Schumacher-Straße: barrierearme Querungen schaffen [1.5W] ▪ Straßenbahn in Kurt-Schumacher-Straße in Seitenlage [1.3W] ▪ Verlangsamung Stadtbahn in der Kurt-Schumacher-Straße [2.1W]	Im Bebauungsplan können allgemeine Regelungen zur Nutzung getroffen werden. Konkrete Nutzungswünsche sind privatrechtliche Regelungen zwischen Vermieter und Mieter und können daher nicht öffentlich-rechtlich geregelt werden.
3.4 Fuß- und Radverkehr	▪ Wo sind Fahrradwege? [1.6W] ▪ MEHR Radwege [2.2W] ▪ Breitere Radwege [2.2W] ▪ Breite Radwege! Durchgehend [1.4W]	Der 1. Preisträger sieht bereits ein umfassendes Radverkehrsnetz vor. Im weiteren Planungsprozess wird dieses Netz noch verfeinert. Hierbei werden sowohl das Plangebiet als auch die Schnittstellen zu den übergeordneten Wegebezügen berücksichtigt. Die Ausgestaltung der Fahrradwege erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien und wird sich am zukünftigen Bedarf orientieren.

	▪ 3 m breite Radwege werden gefordert [1.7W] ▪ Radwege 3,0m [2.3W] ▪ Veloroute Hauptbahnhof ↔ Rathaus, möglichst störungsfrei [1.1W] ▪ Verlängerung Viewegsstraße zum Hauptbahnhof für Radfahrer [1.2W] ▪ RSW berücksichtigen [1.5W] ▪ Dimensionierung der Radwege prüfen → Radschnellwege + Vernetzung [1.8W] ▪ Führung der Radwege an der Stadtbahn [2.1W] ▪ Radwegenetz Planung aufzeigen detailliert [1.10W] ▪ Geschützte Radwege (auch im Kreuzungsbereich) [2.5W] ▪ Niveaugleicher Radweg [2.2W] ▪ Keine/wenig Höhenunterschiede für Pendler wichtig (Wege zwischen Hauptbahnhof + Parkflächen) [1.8W] ▪ Farbige Markierung Radwege [2.2W] ▪ Fuß- und Radwege trennen von MIV, z.B. Ringgleisweg [1.1W] ▪ Rad- und Gehwege trennen [2.3W] ▪ Breite getrennte Radwege [1.2W] ▪ Posttunnel wieder öffnen → Verbindung zur Bahnstadt [1.3W] ▪ Verbindung zur Bahnstadt schaffen → Tunnel [2.3W] ▪ Beide Tunnel nutzbar machen + zur Siemens verbinden [1.2W] ▪ Post- & Pakettunnel öffnen! [1.6W] ▪ Post + Pakettunnel öffnen [2.5W] ▪ Posttunnel für Radverkehr aktivieren [1.7W] ▪ Posttunnel (beide) für Fußgänger und Radfahrer öffnen [1.5W]	Die fehlenden Radwege am Berliner Platz sind lediglich ein Darstellungsproblem des Entwurfs, sie sind berücksichtigt. Die Bebauung wird eine Radverkehrs-führung nicht behindern. Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen wird berücksichtigt und im Rahmen einer Dimensionierungsprüfung ermittelt. Der 1. Preisträger hat bereits nordöstlich des Bahnhofsgebäudes ein Fahrradparkhaus angeordnet. Flächen für Leihfahrräder und Lademöglichkeiten werden berücksichtigt. Die Stadt Braunschweig ist mit dem Eigentümer der Anlagen (DB) in Kontakt.
--	---	---

- Anbindung Radverkehr an das Postgleis [2.1W]
- Anregung: Anbindung des Parks über Tunnel oder Brücken [1.9W]
- Fuß- & Radwegetunnel für Verbindung Nord-Süd Hauptbahnhof öffnen [1.8B]
- (S) Verbindung von der Bebauung zum Park vorrangig für Fußgänger + Radfahrer [2.4W]
- Überquerungsmöglichkeiten berücksichtigen – Wohnquartier zum Park [1.7W]
- (U) Querung Ottmerstraße [2.2W]
- Fußgängerbrücke in Richtung Stadt [2.2W]
- Schaffung von mehreren Gehwegen in das Viertel und Richtung Stadt [2.1B]
- Fußverbindung zur Innenstadt attraktiver machen [1.5F]
- Schaffung von zentralen Fußwegen Richtung Innenstadt [2.1F]
- Wegeverbindung Bahnhof ↔ BraWo verbessern! [1.6F]
- (I) Überquerungsmöglichkeiten planen [1.7F]
- Querung Vorrang für Fußgänger vor Autos [2.2W]
- Vermeidung von Ampelschaltungen für Fußgänger [2.1W]
- Fuß + Radverkehr stärken [1.5W]
- Neue Anbindungen nur als Fuß- und Radweg (keine Autos) [2.5W]
- Beidseitige Radwege + Fußwege – ausreichend dimensioniert [2.3W]
- Zwischenstraßen durch ABC nur für Fuß- und Radverkehr [1.3W]
- Neue Straßen als reine Rad- und Fußwege! [1.6W]



	▪ An die Radfahrer denken [1.7W] ▪ Fahrradvermietung [2.2W]	
3.5. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	▪ Zu wenig Fahrradstellplätze [1.4W] ▪ MEHR Fahrradstellplätze [2.2W] ▪ Ausreichend Fahrradstellplätze -> mehr als 2.500 [2.3W] ▪ Mehr als 2.500 Radparkplätze [1.2W] ▪ Fahrrad > 2500 [1.10W] ▪ Mind. 5000 Fahrradstellplätze! [1.6W] ▪ Viele Fahrradstellplätze schaffen mind. 5.000-7.500 Stellplätze! [1.7W] ▪ Bedarf Fahrradstellplätze 10.000 (ebenerdig, Bügel, abschließbar) [2.5W] ▪ Radparkhäuser nach holländischem Modell [1.2W] ▪ Radparkhaus: 5.000 Stück, 24h geöffnet, direkter Zugang zum Hauptbahnhof [1.1W] ▪ Fahrradparkhaus möglichst mit Fahrradverleih [1.5W] ▪ Nicht nur im Parkhaus Fahrradstellplätze schaffen, auch dezentrale Parkflächen errichten [1.7W] ▪ Dezentrale Fahrradstellplätze rund um den Hbf vorsehen, höhere Anzahl als aktuell geplant [1.8W] ▪ Verteilte Fahrradabstellplätze im Gebiet [2.1W] ▪ Fahrradstellplätze auch im öffentlichen Raum [1.9W] ▪ Fahrradstellplätze vor Geschäften [2.2W] ▪ Radparkplätze mehrere (an 2 Seiten...) [1.2W] ▪ Kurze Wege von Radabstellung zum Hauptbahnhof [1.2W]	Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen wird berücksichtigt und im Rahmen einer Dimensionierungsprüfung ermittelt. Der 1. Preisträger hat bereits nordöstlich des Bahnhofsgebäudes ein Fahrradparkhaus angeordnet. Der Erhalt des vorhandenen Parkhauses im Südwesten muss geprüft werden. Auf oberirdische Abstellanlagen wird verzichtet, da dieses Angebot i.d.R. zu gering ausfällt. Flächen für Leihfahrräder und Lademöglichkeiten werden berücksichtigt.

	▪ AWO Fahrradstellplätze erhalten [2.5W] ▪ Zugang (direkt) auf Bahnsteig (Radstation) [1.3W] ▪ Keine Räder vor dem Bahnhof ↔ am Bahnhof viele Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum [2.2W] ▪ Kurzzeitparkplätze für Fahrräder! [1.6W] ▪ Fahrradparken möglichst kostenlos [2.3W] ▪ Radabstellmöglichkeiten für Lasten- und Drei-Räder [1.2W] ▪ Abstellanlagen z.B. für Lastenräder vorsehen [1.8B]	
3.6 Öffentliche Verkehrsmittel	▪ ÖPNV vom Bahnhof zur Innenstadt kostenlos [1.3W] ▪ ÖPNV kostenfrei von Hauptbahnhof zur Innenstadt [1.10W] ▪ Kostenfreier Shuttle-Bus vom Bahnhof zum Schlossplatz [1.7W] ▪ Geschwindigkeit Stadtbahn zu gering [1.4W] ▪ Muss der Individualverkehr (Autos) überhaupt bis zum Bahnhof fahren? ▪ Straßenbahnen sollten schneller zum Bahnhof kommen! [1.7W] ▪ Fahrzeit Stadtbahn ↔ Innenstadt nicht verlängern [1.6W] ▪ Führung Stadtbahn mittig zwischen Fahrtrichtungen Geschwindigkeit Bus/Bahn auf dem Bahnhofsvorplatz zu hoch [1.4W] ▪ ÖPNV-Taktung erhöhen [1.8W] ▪ ÖPNV/Busse eigene Fahrspur [2.5W] ▪ Kapazität + Anzahl der geplanten bzw. vorhandenen Stadtbahn-Gleise prüfen [1.8W]	Die Priorisierung des ÖPNV am wichtigsten Umsteige- und Verknüpfungspunkt im Nah- und Fernverkehr der Stadt wird im weiteren Planungsprozess Berücksichtigung finden. Die vorgebrachten Anregungen werden hinsichtlich Sinnhaftigkeit und Finanzierbarkeit geprüft und dann ggf. Anwendung finden. Grundsätzlich ist die Stärkung des ÖPNV erklärtes Ziel der Stadt Braunschweig sowie der übergeordneten Planungen. Es ist geplant, den Fernbusbahnhof im Zuge der Umgestaltung neu zu bauen. Demgegenüber sind beispielsweise ein kostenloser ÖPNV (Verantwortung: Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH), ebenso wie die ÖPNV-Taktung nicht Inhalte eines Bebauungsplanes.

	▪ Änderung der Mobilität ist zu erwarten→ ÖPNV + Radverkehr wird gestärkt [1.7W] ▪ Ausbau ÖPNV [2.1W] ▪ Straßenbahnanschluss Ottmerstraße [1.10W] ▪ ÖPNV stärken [1.5W] ▪ Durch Bebauung nicht Ausbau ÖPNV hindern [2.1B] ▪ Bahntrasse durch Park verringert die Qualität der Parkfläche [1.9W] ▪ (L) Stadtbahn-Trasse sollte nicht Bestandteil der Grünfläche/Parkfläche sein [1.8W] ▪ Verschiebung der Stadtbahn zum Ring würde die Aufenthaltsqualität steigern [2.1W] ▪ Hohe Flexibilität der Stadtbahn-Verbindung in Richtung Heinrich-Büssing-Ring mitdenken [1.8W] ▪ Bahntrasse nicht über Platz, kein Gleisdreieck [1.10W] ▪ Straßenbahn auf Vorplatz neu trassieren. Gleisdreieck vor die Toblerone. [1.10W] ▪ Bahntrasse Willi-Brandt verlegen [1.10W] ▪ Nachweis Funktionalität ZOB [1.10W] ▪ Straßenbahn + IV zusammen [1.3W] ▪ Buslinienführung [1.4W] ▪ Terminal benötigt Reserveflächen [1.4W] ▪ Keine Trennung Taxis + ÖPNV [2.1W] ▪ Seilbahn vom Bahnhof zum Flughafen [2.2W]	Die Bahntrasse durch den Park bedarf einer sorgfältigen Gestaltung, um diese Flächen sinnhaft in die öffentliche Grünfläche zu integrieren. Eine detaillierte Prüfung der Anregungen erfolgt im Zuge der Überarbeitung des 1. Preisträgers durch ein fachlich qualifiziertes Verkehrsplanungsbüro. Reserveflächen für das Nahverkehrsterminal können ggf. durch die Verlagerung der Taxenvorfahrt von der Südost- auf die Nordwestseite generiert werden.
--	---	---

3.7. Gestaltungsobjekte / Denkmäler / Denkmalschutz	▪ Denkmal Lok erhalten [1.3W]	
	▪ Lok erhalten [2.5W]	
	▪ Dampflokomotive im Plangebiet erhalten [1.8W]	
	▪ Lok an prominentem Standort erhalten [1.6W]	
	▪ Lok vor dem Bahnhof muss erhalten bleiben [2.4W]	
	▪ Lokomotive vom Haupteingang sichtbar [1.10W]	
	▪ Die Dampflokomotive muss bleiben! [1.4F]	
	▪ Moderne Kunst im öffentlichen Raum: Hingucker [2.3W]	