

# Stellungnahme des VCD Braunschweig

## zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

### 1. Einordnung und Vorbemerkung

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Braunschweig, nimmt im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 Stellung.

Der VCD begrüßt ausdrücklich die grundlegende Zielrichtung des Vorentwurfs, insbesondere:

- die Orientierung an einer kompakten Stadt,
- die Stärkung der Innenentwicklung,
- die Berücksichtigung von ÖPNV- und Radverkehrsanbindung als Bewertungskriterien.

Gleichzeitig ist festzustellen, dass die erforderlichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Verkehrssektor bislang nicht erreicht werden. Auch in Braunschweig erfolgt die Verlagerung hin zu umweltfreundlichen Mobilitätsformen nur schrittweise. Vor diesem Hintergrund kommt dem Flächennutzungsplan eine zentrale Rolle zu: Er muss nicht nur Ziele formulieren, sondern die räumlichen Voraussetzungen für deren Umsetzung verbindlich sichern.

Der Flächennutzungsplan ist als vorbereitender Bauleitplan nach § 5 BauGB verpflichtet, die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden voraussehbaren Bedürfnisse der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen sowie die hierfür erforderlichen Flächen und Korridore zu sichern.

Aus Sicht des VCD erfüllt der vorliegende Vorentwurf diese Anforderungen im Bereich der strategischen Mobilitätsinfrastruktur derzeit nicht in ausreichendem Maße.

### 2. Planungsrechtlicher und fachlicher Rahmen

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Belange des Verkehrs sowie der Mobilität, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs, zu berücksichtigen.

Gemäß § 1a BauGB sind zudem die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung besonders zu berücksichtigen.

Die Begründung des Vorentwurfs stellt selbst fest, dass Korridore für Stadtbahnverlängerungen, Radschnellwege und den Bahnausbau im Flächennutzungsplan abzubilden sind.

Gleichzeitig bestehen politisch beschlossene Fachkonzepte, insbesondere:

- der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ mit strategischen Zielfeldern zur Stärkung des Umweltverbundes,
- das integrierte Klimaschutzkonzept 2.0,
- das beschlossene Velorouten-Zielnetz mit 12 radialen Hauptrouten und 3 Ringrouten,
- die geplanten regionalen Radschnellverbindungen (u. a. Richtung Wolfenbüttel, Wolfsburg und Vechelde),
- das Straßenbahnausbaukonzept Stadt.Bahn.Plus,
- geplante Erweiterungen und Angebotsverbesserungen im SPNV.

Diese Konzepte konkretisieren die voraussehbaren Bedürfnisse der Stadt und sind daher im Flächennutzungsplan zwingend räumlich abzubilden.

### **3. Zentrale Abwägungsdefizite im Vorentwurf**

Die nachfolgenden Punkte benennen aus Sicht des VCD zentrale Abwägungsdefizite im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass relevante Belange nicht vollständig ermittelt, bewertet oder in der Planzeichnung berücksichtigt wurden.

Im weiteren Verfahren sollte geprüft werden, ob sich aus einzelnen Punkten darüber hinaus Abwägungsfehler ergeben, sofern die genannten Defizite nicht behoben werden.

#### **3.1 Velorouten-Zielnetz nicht dargestellt**

Ein Abwägungsdefizit liegt vor, da ein wesentliches, politisch beschlossenes Infrastrukturkonzept – das Velorouten-Zielnetz – nicht in die Planzeichnung übernommen wurde.

Das Velorouten-Zielnetz stellt eine strukturbildende Infrastruktur dar und definiert die zentralen Achsen des zukünftigen Radverkehrs. Im Vorentwurf werden hingegen überörtliche Straßenverbindungen und Hauptverkehrsstraßen dargestellt, während das strategische Radverkehrsnetz unberücksichtigt bleibt.

Dies führt zu einem strukturellen Ungleichgewicht der Verkehrsträger und dazu, dass ein wesentlicher Belang nicht gleichwertig in die Abwägung eingestellt wurde.

#### **3.2 Schienengebundene Entwicklungsperspektiven unzureichend konkretisiert**

Auch hier ist ein Abwägungsdefizit erkennbar, da zukünftige Entwicklungsperspektiven nicht ausreichend räumlich konkretisiert und gesichert werden.

Eine fehlende Konkretisierung kann dazu führen, dass entsprechende Flächen durch andere Nutzungen überplant werden und spätere Infrastrukturentwicklungen erheblich erschwert oder verhindert werden.

Schienegebundene Infrastruktur (Stadtbahn und SPNV) ist flächengebunden und langfristig zu sichern. Auch wenn einzelne Elemente bereits im Vorentwurf enthalten sind, werden zentrale Entwicklungsperspektiven nicht ausreichend konkretisiert.

Aus Sicht des VCD sollten insbesondere stärker berücksichtigt werden:

- die Weiterentwicklung regionaler SPNV-Verbindungen (z. B. „Spargelexpress“),
- zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet (z. B. Schwarzer Berg, Ottenroder Straße),
- die infrastrukturelle Entwicklung der Strecke Gliesmarode – Harvesse.

### **3.3 Klimaschutzbezogene Abwägung nicht ausreichend konkret**

Im Hinblick auf § 1a BauGB ist festzustellen, dass die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung, Verkehrserzeugung und Klimaschutz nicht ausreichend konkret berücksichtigt sind.

Die Lage neuer Bauflächen beeinflusst maßgeblich die zukünftige Verkehrserzeugung. Werden Bauflächen ohne leistungsfähige Anbindung an den Umweltverbund entwickelt, entstehen langfristige Abhängigkeiten vom motorisierten Individualverkehr.

Damit werden die langfristigen Auswirkungen auf Emissionen und Verkehrsstruktur nicht hinreichend in die planerische Entscheidung eingestellt.

## **4. Erforderliche Ergänzungen**

Der VCD fordert daher folgende Anpassungen:

### **Prioritäre Kernforderungen**

1. Aufnahme des strategischen Velorouten-Zielnetzes in die Planzeichnung als eigenständige Infrastrukturkategorie.
2. Konkretisierung und Sicherung schienegebundener Entwicklungsperspektiven, insbesondere:
  - Ergänzung zusätzlicher Haltepunkte (z. B. Schwarzer Berg),
  - Berücksichtigung regionaler SPNV-Projekte,
  - Sicherung von Entwicklungsflächen entlang bestehender Bahntrassen.
3. Systematische Verknüpfung neuer Bauflächen mit einer leistungsfähigen Anbindung an den Umweltverbund.

## **Ergänzende Forderungen**

4. Übernahme regionaler Radverkehrsverbindungen (insbesondere Radschnellverbindungen) aus übergeordneten Planungen.
5. Vermeidung von Siedlungsstrukturen, die aufgrund geringer Dichte und großer Entfernungen dauerhaft auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind.
6. Explizite Verankerung der Mobilitätsziele des MEP als Grundlage der Siedlungsentwicklung.
7. Überprüfung der geplanten Ortsumgehung Watenbüttel Ost unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher und verkehrlicher Aspekte sowie alternativer Lösungsansätze.

## **5. Schlussbemerkung**

Der Flächennutzungsplan 2040 ist die zentrale Weichenstellung für die räumliche Entwicklung Braunschweigs.

Die Umsetzung der politisch beschlossenen Mobilitätsziele erfordert eine konsistente räumliche Sicherung der hierfür notwendigen Infrastruktur.

Der VCD erwartet daher eine Überarbeitung des Vorentwurfs, die sowohl den Anforderungen des Baugesetzbuches als auch den bestehenden kommunalen Beschlüssen gerecht wird.

Braunschweig, 19.03.2026

VCD Braunschweig