

Ja wo ist denn hier die Stadt? Das fragten schon viele, die Braunschweigs Hauptbahnhof verließen. Der Berliner Platz (heute zur Hälfte Willy-Brandt-Platz) ist hoffnungslos überdimensioniert.

Bahnhof sucht Anschluss

# Neue Ideen für das Bahnhofsquartier

Die Probleme, die sich mit der Verlegung des Hauptbahnhofs aus der Innenstadt ergaben, konnten bis heute nicht befriedigend gelöst werden und sind seit Langem Anlass für Gutachten, für studentische Wettbewerbe oder Entwürfe. Jüngst befasste sich der Workshop des Bundes Deutscher Architekten (BDA) Braunschweig mit diesem Gebiet, die Ergebnisse sind interessant.

**D**ie Stadt Braunschweig hat 2012 ein Rahmengautesgutachten in Auftrag gegeben, in dem der Bahnhofsbereich mit seinem städtebaulichen Umfeld umfassend analysiert und ein Leitbild für diesen Stadtbereich entwickelt wurde. Die Göderitz-Stiftung, die jährlich Studentenwettbewerbe für Universitäten im gesamten Bundesgebiet ausschreibt, hat 2014 für das bisher ungeordnete Stadtquartier südlich des Hauptbahnhofs eine Aufgabe herausgegeben, die sich mit der Neuordnung des Areals befasste (s. UZ 2/2015, S. 34).

Der stadtbaugeschichtliche Hintergrund und auch die Ergebnisse sowohl des studentischen Wettbewerbs wie des Rahmenplangutachtens flossen in den diesjährigen Workshop des BDA Braunschweig ein. Im hypothetischen Freiraum unabhängiger Planungsszenarien entwickelten vier Gruppen aus Architekten, Landschaftsarchitekten,

Städteplanern, wissenschaftlichen Mitarbeitern und Studierenden der TU Braunschweig ihre Vorschläge für eine Weiterentwicklung der stadträumlichen Situation zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt Braunschweigs. Herausgekommen sind vier unterschiedliche Entwürfe, die Lösungen für zukünftige Entwicklungen zeigen.

## Gruppe 1: Bahnhof trifft Skyline

Zentraler Baustein ist ein erstarkter zentraler Park – Viewegs Garten als gemeinsame grüne Mitte. Mittels einer massiven Stärkung der Ränder, erzielt durch konsequente Fortführung der derzeitigen Verdichtungen (BraWo), wird Viewegs Garten endlich aus seinem Dornröschenschlaf wachgeküsst. Mit seinem imposanten und vielfältigen Baumbestand entsteht hier erstmals eine wirklich innerstädtische Parkanlage und somit

zentrale verbindende Mitte von Stadt und Bahnhof.

An der Ottmerstraße werden 12- bis 15-geschossige Wohnhochhäuser vorgeschlagen sowie ein Hotelhochhaus an der Stadthalle. Die Kurt-Schumacher-Straße erhält eine 5- bis 6-geschossige der heutigen Bebauung vorgelagerte Schicht, die die Straße in ihrer Breite zurücknimmt und mit ihren erdgeschossigen Einkaufs- und Gastronomieangeboten einen belebten Boulevardcharakter entstehen lässt. Das derzeitige Atrium Bummel Center bietet zukünftig neue Angebote für die direkten Anwohner. Ottmerstraße (stadteinwärts) und Kurt-Schumacher-Straße (stadtauswärts) könnten jeweils einen zweispurigen Richtungsverkehr erhalten, um auch für Fußgänger die Straßenquerung und damit die Erreichbarkeit des Parks zu erleichtern.

Den Übergang vom Central-Garten-Quartier zum Wallring um Adolfstraße und Löwenwall markiert das neu herausgearbeitete „Krahe-Tor“. Der nächste bereits vom Bahnhof zu erkennende Übergang wird durch ein weiteres Hochhaus direkt an Oker und Löwenwall markiert. Dieses zirka 20-geschossige Solitärgebäude (Wohnen, Büros, Praxen) erhält öffentliche Nutzungen im EG und im obersten Geschoss.

### Gruppe 2: Bahnhof trifft Kultur

Diese Gruppe entwickelt Viewegs Garten zu einem Kulturpark. Sie beschreibt ihren Entwurf mit einer fantastischen Geschichte, deren Essenz wie folgt zusammengefasst werden kann: Der Entwurf schlägt vor, das Gebiet in seiner Funktion als Tor zur Stadt zu stärken. Mittels eines klar strukturierten, robusten und zugleich urbanen Stadtraums mit Alleen, Plätzen und Boulevards werden die fragmentarischen Teilräume – jeweils geprägt von Großstrukturen – und besonderen Architekturen – unterschiedlichster Nutzungen miteinander verknüpft.

Der Bahnhofplatz mündet in die baumbestandene Flanierzone eines Parks, an deren Ende sich ein Museum für Moderne Kunst mit freien organischen Formen in die Grünfläche einfügt. Von der vielspurigen Straßenachse sind nur noch zwei Fahrbahnen am Rande geblieben. Die Straßenbahn fährt schon im Park. Auf der Westseite öffnen sich große Schaufenster zur Flaniermeile. Büroateliers für Kreative, Galerien, Cafés und Bars haben sich angesiedelt. Rechter Hand steigt der Park in terrassierten Liegewiesen an. Er reicht nun viel weiter in den Straßenraum als vorher. Am südlichen Ende des Parks in Hauptbahnhof- und BraWo-Park-Nähe ist ein Kulturzentrum entstanden, das sich mit einem eleganten Turm als Mittelpunkt mit weichen Formen in die Grünfläche schmiegt. Die Wege zwischen den beiden Kultureinrichtungen laden mit Bänken, Skulpturen und besonderen Pflanzen zum Verweilen ein. Der Park hat damit eine große Aufwertung erfahren ohne zerstört zu werden.

### Gruppe 3: Bahnhof trifft Stadtgarten

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird die bisher abweisende Straßenseite des Atrium Bummel Centers deutlich aufgewertet. Dazu werden die Pavillons erweitert und zweigeschossig zum Straßenprofil ausgebaut. Ziel ist die Verlegung der Besucher-

ströme auf Straßenniveau. Der Straßenquerschnitt wird zugunsten der Parkkante um eine Fahrspur zurückgebaut. Der Verkehr wird nur in Richtung Bahnhof geführt. Die Parkkante wird abgeböschert, um den räumlichen Bezug zu stärken. Ein großzügiger Fuß- und Radweg leitet den Besucher vom Bahn-



Noch bis Ende Januar zeigt dieser Kubus im Bahnhof die vier Entwürfe, die alle eines gemein haben: eine Verengung der Kurt-Schumacher-Straße.

Fotos (2): Wolfgang Wiechers

hof in die Stadt. Die stadträumliche Geste der Abfolge Willy-Brandt-Platz, Berliner Platz und Heinrich-Büssing-Ring wird durch eine ergänzende Abfolge von großvolumigen Baukörpern mit einer weithin sichtbaren Signalwirkung komplettiert. Dadurch wird der Bahnhofsvorplatz stärker gefasst und auch die Stadtachse zentriert.

Gegenüber vom BraWo-Park wird die Kante des Parks baulich gefasst. Das Straßenprofil wird hier zugunsten einer Parkkante zurückgenommen. Das Quartier des Ringcenters wird im Sinne der städtischen Struktur der Böcklerstraße neu geordnet und überformt.

### Gruppe 4: Bahnhof trifft Urbanität

Der Bahnhof liegt in der Stadt und nicht am Rand. Die Altstadt ist ein Stadtteil wie auch die neueren gründerzeitlichen Quartiere oder gegenwärtige Stadtentwicklungen.

Durch bauliche Ergänzungen soll das Bahnhofsquartier als eigenständiger Stadtteil erlebbar werden.

Das Ungleichgewicht zwischen Vorder- und Rückseite des Bahnhofs wird aufgehoben. Das rückseitige Bahnhofsquartier besitzt Potenziale zur Nachverdichtung (auch für Wohnungsbau). Hier entsteht ein großzügiger Fernbusbahnhof als Pendant zum Fernbahnhof am Berliner Platz.

Viewegs Garten wird zurückgebaut und wieder als kleinerer ursprünglicher Garten der Vieweg-Villa mit seinem alten Baumbestand erlebbar. Dadurch besteht die Möglichkeit, ein neues Quartier zu bauen und die Stadt bis an den Bahnhof heranzuziehen. Die Kurt-Schumacher-Straße wird verschmälert, der Hauptverkehr fließt in Zukunft über die Ottmerstraße. Die Kurt-Schumacher-Straße wird zum Boulevard mit breiten Fußwegen und einer zweispurigen Straße. Die ursprünglich im „Winter-Plan“ (Ludwig Winter, \*1843, +1930, Stadtbaurat Braunschweig 1881 bis 1915) gedachte Anbindung des Böcklerviertels wird durch den Umbau des Atrium Bummel Centers erreicht.

Alle Arbeiten sind in der Bahnhofshalle an einem großen Kubus bis Ende Januar 2016 mit sämtlichen Plänen ausgestellt. Die Ausstellung wurde am 10. November 2015 eröffnet. Rund 100 Besucher wurden von Marco Schlott, Bahnhofsmanager DB Braunschweig, Michael Peter, Vorsitzender BDA Braunschweig und Stadtbaurat Heinz Leuer begrüßt. Anschließend stellten die Gruppen ihre Entwürfe per Beamer-Projektion vor. Die Workshop-Ergebnisse werden vom BDA auch als Bausteine zum ISEK Programm „DENK DEINE STADT“ gesehen. Eine Broschüre mit den Arbeiten ist bei der BDA Bezirksgruppe erhältlich. Sie diente auch als Grundlage für diesen Artikel.

Wolfgang Wiechers

