

ZWISCHEN HAUPTBAHNHOF UND VIEWEGS GARTEN SOLL EIN NEUES STADTQUARTIER ENTSTEHEN

Neugestaltung der Bahnhofsumgebung



Luftbild Bahnhofsvorplatz. Im Hintergrund der Park Viewegs Garten.

FOTO: STADT BRAUNSCHWEIG

Der heutige Hauptbahnhof wurde 1960 eingeweiht, wobei die stadträumlichen Planungen bis 1939 zurückreichen. Die überbreite Trasse der Kurt-Schumacher-Straße soll zumindest optisch die Distanz zur Innenstadt, der historischen Stadt, verkürzen. Das direkte Vorfeld des Bahnhofes wird durch riesige Verkehrsflächen dominiert. Gerade diese Verkehrsflächen stehen jetzt zur Disposition. Sie scheinen geeignet für eine dichte Bebauung mit Büro- und Wohngebäuden. Ein neues Stadtquartier soll hier entstehen. Die geplante stadträumliche Einbindung soll näher betrachtet werden.

von Hans-Joachim Meißner

Seit Beginn der Planungen für den neuen Braunschweiger Hauptbahnhof in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts, weit vor den Toren der Stadt, sind die Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren und die Ausbildung eines Entrees zur Stadt Gegenstand städtebaulicher Diskussionen gewesen (1).

Bis zum Ausbau der großflächigen Bahnhofsanlage bestand eine Verbindung von dem östlich an die Stadt angrenzenden Landschaftsraum über Zentralfriedhof, Leonhardsgarten und Viewegs Garten bis fast an die Okerumflut. Zwischen dem seinerzeit bereits dicht bebauten östlichen Ringgebiet, dessen Südrand etwa an der Leonhardstraße liegt, und dem vielfach mit 2-geschossigen Gartenhäusern bebauten Krähenfeld bestand so etwas wie eine städtebauliche Fehlstelle. Als „Krähenfeld“ wird das Stadtviertel um die Böcklerstraße bezeichnet, vom Namen her bekannt durch Wilhelm Raabe.

Im Jahre 2019 wurde ein zweiphasiger städtebaulicher Einladungswettbewerb ausgerufen, der „die städtebauliche Bedeutung des ca. 18 Hektar großen Areals vor dem Hauptbahnhof als wichtige Visitenkarte der Stadt Braunschweig und die städtebaulich

anspruchsvolle Aufgabe einer Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege“ thematisieren sollte.

Hierbei wurden von der Ausloberin „neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potenzialen, der Neuordnung der Verkehre, der Vernetzung mit dem Park ‚Viewegs Garten‘ und den angrenzenden Quartieren eine städtebaulich-räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes sowie attraktive und eindeutige Stadträume für den Weg der Ankommenden in die Stadt“ erwartet (2).

In stark verdichteter Sprache wird hier eine völlige Umgestaltung des nordwestlichen Bahnhofsumfeldes propagiert, wobei die dichte Bebauung des heute freien Bahnhofsvorplatzes wie ein Paradigmenwechsel gegenüber 1939/1960 erscheint.

Viewegs Garten

Nach vielen alternativen Standortüberlegungen für den Hauptbahnhof fiel seinerzeit die Wahl auf das Gelände des seit 1900 bestehenden ehemaligen Ostbahnhofes, einem in erster Linie städtebaulich wenig repräsentativen Rangier- und Güterbahnhof.

Rückblende: Südöstlich außerhalb der befestigten Stadt erwarb der braunschwei-

gische Minister Heinrich Bernhard Schrader von Schliestedt etwa 11 Hektar Land und wandelte dieses zwischen 1755 und 1765 zum Teil in einen offenbar geometrisch gestalteten Garten um.

Der Engländer Roger von Drake übernahm 1778 das Areal. Er begann, fremdländische Gehölze zu pflanzen und geschwungene Wege anzulegen.

Joachim Heinrich Campe verkaufte 1797 größere Bereiche des sogenannten Krähenfeldes für billiges Geld, behielt aber den Garten. Die bereits begonnene Umwandlung in Richtung Landschaftsgarten wurde von Campe fortgesetzt.

Auf den veräußerten Flächen des Krähenfeldes entstanden bereits vor Auflösung der städtischen Befestigung Gartenhäuser und eine ländlich anmutende Bebauung, die auch im heute „Bahnhofsviertel“ genannten Quartier teilweise noch erhalten ist.

Planung für einen neuen Hauptbahnhof

Mit dem Wettbewerb für die Braunschweiger Bahnhofplatzgestaltung aus dem Jahr 1939, den der junge Friedrich Wilhelm Kraemer gewann (später berühmter Professor an der TU Braunschweig), wurden Vorschläge für ein neues Partei- und Verwaltungszentrum und einer entsprechenden Baumasse vorgelegt.

Der Bahnhof mit groß dimensioniertem Vorplatz wurde als Endpunkt einer Achse, die von maßstabssprengenden Bauten flankiert wurde, vorgeschlagen. Über den Bahnhofsvorplatz querend dann die Braunschweiger Ringstraße (Ringschluss).

Für diese Planung wäre die Bebauung des Krähenfeldes nordöstlich der heutigen Viewegstraße und ein großer Teil von Viewegs Garten beansprucht worden, so wie es dann später auch geschah. In Verbindung mit dem hin und wieder so bezeichneten „Gauforum“ liegen Karten und Zeichnungen von H. Flesche und F. W. Kraemer vor (s. Abb.).

Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Planungen für einen neuen Bahnhof wieder aufgenommen. Die Eingriffe in die vorhandene Stadtstruktur sind nicht kleiner: Gemäß dem Konzept der autogerechten Stadt wird der Bereich vor dem Braunschweiger Bahnhofsgelände durch breite Verkehrsräume geprägt, umliegend sind dann hohe Baumassen konzipiert worden. Aus dem kleinteiligen Atrium-Bummel-Center ragen drei Hochhäuser empor, davor der flache Kopfbau des Atrium-Hotels an der Kurt-Schumacher-Straße, ferner das „Ring-Center“ am Heinrich-Büssing-Ring und die als Postgebäude entstandene „Tob-



Der Kartenausschnitt zeigt die historisch gewachsene Situation rund um Viewegs Garten (1932, vor Beginn der Planungen für den neuen Hauptbahnhof). Die Böcklerstraße hieß damals noch Salzdahlumer Straße, die Campestraße hat im Ostteil den Namen Ottmerstraße übernommen; die Kurt-Schumacher-Straße wurde in Verlängerung der damaligen Ottmerstraße mitten durch Viewegs Garten trassiert.

QUELLE: DIE GESCHICHTE DER STADT BRAUNSCHWEIG IN KARTEN, PLÄNEN UND ANSICHTEN, HRSG. STADT BRAUNSCHWEIG, VERMESSUNGSAMT, 1981, KARTENSAMMLUNG BLATT 63 (AUSSCHNITT; MASSSTAB VERÄNDERT)

lerone“ auf dreieckigem Grundriss.

Anders als beim Vorbild der „Stazione Termini“ in Rom, bei der das baulich zitierte Kopfgebäude einen urbanen weitgehend quadratischen Vorplatz begrenzt, dient der raumbildende Baukörper des Braunschweiger Hauptbahnhofes dazu, die Dynamik der breiten Kurt-Schumacher-Straße als leicht geschwungene Verbindungsstraße zwischen Bahnhof und dem räumlich überdimensionierten Stadteingang John-F.-Kennedy-Platz aufzufangen.

Dem Bau der Kurt-Schumacher-Straße wurde seinerzeit viel geopfert: Mindestens 91 Wohnhäuser des Krähenfeldes verschwanden, ein Teil von Viewegs Garten wurde aufgegeben und die zugehörige historistische Villa abgerissen. Viewegs Garten erhielt eine Kontur, die ihn durch drei breite Straßen umgrenzt, quasi ein „Pocket-Park“.

Orientiert an der Höhenlage des Bahnhofsvorplatzes wird die Kurt-Schumacher-

Straße teilweise in Troglage geführt. Auch deswegen verliert sie den Bezug zum „Atrium-Bummel-Center“ einerseits und Viewegs Garten andererseits.

Hauptbahnhof Braunschweig – Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

In dem am 12. April 2019 ausgelobten zweiphasigen städtebaulichen Einladungswettbewerb wurde als Ziel formuliert, „konzeptionelle Vorschläge für eine bessere Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Erholungs- und Freizeitraums ‚Grün‘ insbesondere für die Bewohner des Bahnhofsviertels zu entwickeln“.

Hierbei wurden von der Ausloberin neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potenzialen, der Neuordnung der Verkehre, der Vernetzung mit dem Park Viewegs Garten und den angrenzenden Quartieren eine städtebaulich-räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes sowie attraktive und eindeutige

Stadträume für den Weg der Ankommenden in die Stadt erwartet.

Das Atrium-Bummel-Center wurde zur Disposition gestellt. Wie es hieß, nicht wegen fehlender Wirtschaftlichkeit, sondern in erster Linie aufgrund struktureller Probleme (Abbruch der Fußgängerbrücke zum Bahnhof, isolierte Lage zur Kurt-Schumacher-Straße).

Mitfinanziert wurde das Verfahren neben der Stadt Braunschweig als Eigentümerin der öffentlichen Verkehrsflächen von der DB Station und Service und der kommerziellen Hansainvest-GmbH.

Die Ergebnisse des Wettbewerbes ließen das Spannungsfeld erkennen: Dem Wunsch nach einer Vernetzung der angrenzenden Quartiere und dem Park Viewegs Garten auf der einen Seite, und dem Ziel, ein zukunftsfähiges urbanes Quartier am Bahnhof und dem Bahnhof durch Geschäfte entlang der Kurt-Schumacher-Straße mit dem Stadtzentrum zu verbinden.

Neben den Aussagen zum nördlichen Bereich sollten Entwicklungspotenziale der „Bahnstadt“ südlich des Hauptbahnhofes über den ehemaligen, einseitig angeschlossenen Gepäckknoten an der westlichen Seite des Hauptbahnhofes als Fuß- und Radverbindung untersucht werden. Aufgrund der trennenden Situation des Gleisfeldes und der eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit des Tunnels wurden diese Überlegungen nicht weiter verfolgt.



Durch Umwandlung von überdimensionierten Verkehrs- und Freiflächen sowohl im Umfeld des Bahnhofes als auch an der Kurt-Schumacher-Straße sollen urbane Stadträume entstehen.

Es geht wieder um ein „repräsentatives Entree“ in die Stadt. Der Nutzungscharakter der geplanten Bebauung entspricht konsequenterweise dem eines Kerngebietes,

welches sich wie eine Schale um das Bahnhofsviertel und partiell auch um den Park legt. Zumindest in den Erdgeschossen wird Wohnen nicht möglich sein. Es ist zu prüfen, ob Geschäfte und Gastronomie überhaupt ansetzbar sind; heute zu sehen ist, wie im Atrium-Bummel-Center wegen fehlender Nachfrage Leerstand erzeugt wird. Ob für diese Stadtdichte eine Erschließung mit Anliegerstraßen teilweise mit Einbahnverkehr geeignet ist, darf bezweifelt werden.

Der Preisträger, das Büro Welp von Klitzing, sucht eine Vernetzung der geplanten Bebauung mit dem Bestand, indem einige Straßen aus dem Krähenfeld bis zur stark verengten Kurt-Schumacher-Straße und damit bis zu Viewegs Garten durchgeführt werden.

Entgegen der Auslobung verzichtet der Entwurf als einziger auf eine beidseitige Bebauung der zukünftigen Kurt-Schumacher-Straße (parkseitige Bebauung entfällt bis auf die Eckpositionen). Erst dies macht eine Vernetzung des Parks mit den umgebenden Quartieren möglich. Viewegs Garten kann mit einer teilräumlichen Durchbildung der neu zu planenden Kurt-Schumacher-Straße in das Quartier eine abwechslungsreiche Abfolge von „grünen“ Plätzen bilden.

Folgt man aber den Entwurfsvorstellungen, erfolgt eine „Urbanisierung“ des Parks durch stringente Wegebeziehungen und überbreite Eingänge, was die stadtoökologische Bedeutung des Grünbereiches mindert.

Auf der Parkseite zum Altewiekring / Berliner Platz sollen die Grünflächen ebenfalls erweitert werden. Die doppelspurige Fahrbahn wird aufgehoben, die Stadtbahn fährt sozusagen durch den Park. Sicher ein Zugewinn.

Außen vor bleibt aber die Verknüpfung der Gedenkstätte KZ-Außenlager Schillstraße mit Viewegs Garten (nicht



Bestandteil des Wettbewerbes). Die Lage des Invalidenhäuschens umgeben von banalen Kundenparkplätzen des benachbarten BraWo-Quartiers wird weder seinem Denkmalstatus noch dem Status der Gedenkstätte gerecht. ◀

(1) Die Umweltzeitung hatte in der Ausgabe 1/2020 ausführlich über die verschiedenen Beiträge des städtebaulichen Wettbewerbes berichtet.

(2) Auslobung Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes, 2019.

Abb. oben: Eine Folge von platzähnlichen Raumbildungen kann im Zuge der bisherigen Verkehrsachse in Richtung Innenstadt entstehen.

SKIZZE: WELP VON KLITZING

Abb. links: Das Plangebiet für das neue Bahnhofsviertel. Einzeichnung einer blockhaften Bebauung, erster Entwurf.

Abb. unten: Die Blockbebauung im Modell. Der Bahnhofsvorplatz wird eng eingefasst, die Straßenverkehrsflächen sind stark reduziert.

QUELLE: STADT BRAUNSCHWEIG

