

**Betreff:****Rahmenplanung Am Alten Bahnhof****Organisationseinheit:**Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

13.11.2023

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	21.11.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	05.12.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	12.12.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	19.12.2023	Ö

**Beschluss:**

„Die Rahmenplanung „Am Alten Bahnhof“ wird in der vorliegenden Form entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und dient als Grundlage und Leitbild für die weitere städtebauliche Entwicklung des Gebietes.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Bei dem Beschluss über die Rahmenplanung handelt es sich um die Festlegung grundlegender Entwicklungsziele der Gemeinde, für die nach § 58 Abs. 1 Ziffer 1 NKomVG die Beschlusszuständigkeit beim Rat liegt.

**Anlass**

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) sieht unter dem Leitziel „die Stadt kompakt weiterbauen“ das Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“ vor. Hierzu wurde als Arbeitsauftrag unter anderem definiert: „...die Entwicklungsoptionen des Viertels rund um den Europaplatz und der Theodor-Heuss-Straße zu prüfen und den Dialog über das neue Stadttor Europaplatz anzustoßen. Als Grundlage für alle städtebaulichen Entwicklungen am Europaplatz und der Theodor-Heuss-Straße sollen städtebauliche, verkehrliche und wirtschaftliche Voruntersuchungen die Potenziale und Nutzungsoptionen aufzeigen. In einem öffentlichen Dialog mit Einwohnerinnen und Einwohnern sowie im Gespräch mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Nutzerinnen und Nutzern vor Ort können anschließend mögliche Entwicklungsziele erarbeitet werden.“

Das Quartier in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt stellt eine der wichtigsten Geschäftsadressen in Braunschweig dar. Die städtebauliche Situation ist demgegenüber jedoch unbefriedigend und in Bezug auf die Lagegunst innerhalb des Stadtgefüges baulich stark untergenutzt. Der Europaplatz ist, anders als der Name vermuten lässt, kein Ort des vielfältigen öffentlichen Lebens, sondern vielmehr ein überdimensionierter Verkehrsknoten, der noch den Idealen der autogerechten Stadt folgt. Die Reduzierung dieses Knotens auf ein den tatsächlichen Bedarfen entsprechendes Maß eröffnet durch freiwerdende Flächen Potentiale für eine städtebauliche Neuordnung der Platzränder sowie Schaffung neuer Qualitäten.

Eine städtebauliche Neufassung und -gestaltung des Europaplatzes würde auch die Lage des südlich angrenzenden Quartiers als Bürostandort umso attraktiver machen.

Insbesondere die rückwärtigen Flächen zur Straße Am Alten Bahnhof bieten, unter anderem durch die Freigabe der nicht mehr benötigten Stadtbahnvorhalteflächen, große Entwicklungsmöglichkeiten. In der öffentlichen Debatte werden der Europaplatz und sein Umfeld als Potenzialflächen für eine weitere Bebauung durchaus schon heute wahrgenommen.

Die Umgestaltung des Europaplatzes ist wünschenswert. Aufgrund der kausalen Zusammenhänge komplexer Themen, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen sind, wie die Umgestaltung des Kalenwalls in eine Anliegerstraße, die Verlagerung des stadauswärts fließenden Verkehrs auf die südlich der Oker liegende Konrad-Adenauer-Straße sowie die Lage der Stadtbahntrasse, erfordern jedoch einen „langen Atem“ für den Entwicklungsprozess.

Demgegenüber lässt sich eine qualitätsvolle Entwicklung des südlich angrenzenden Viertels beiderseits der Straße Am Alten Bahnhof hin zu einem lebendigen urbanen Quartier unabhängig vom Europaplatz umsetzen. Aus diesem Grund wurde abweichend von dem im ISEK definierten Umfang des Rahmenprojektes R.04 „Europaviertel“ die Rahmenplanung zunächst nur für das Quartier südlich des Europaplatzes erarbeitet. Das in der Bearbeitung erforderliche interdisziplinäre Planen und Entwerfen ist die Basis einer erfolgreichen Rahmenplanung. Daher wurde ein renommiertes Team aus Stadtplanern (Machleidt GmbH STÄDTEBAU + STADTPLANUNG, Berlin, Köln), Landschaftsarchitekten (PLANORAMA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Bamberg) und Verkehrsplanern (SHP Ingenieure, Hannover) beauftragt, das seit vielen Jahren anspruchsvolle Projekte der integrierten Stadtentwicklung erfolgreich durchführt.

#### Ziele der Rahmenplanung

Die übergeordneten Leitziele für die Rahmenplanung „Am Alten Bahnhof“ zielen darauf ab, eine nachhaltige und maßgeschneiderte Entwicklung dieses Standorts sicherzustellen. Der vorliegende Rahmenplan definiert Spielräume und Regeln für einen langfristig angelegten Entwicklungsprozess. Das wesentliche Ziel für das Gebiet ist eine zukunftsorientierte städtebauliche Lösung für eine Umstrukturierung in ein Gebiet mit stärkerem urbanem Charakter.

Die in den derzeit verbindlichen Bebauungsplänen festgelegte Trasse für Bahnanlagen östlich der Straße Am Alten Bahnhof wird aufgegeben. Aufgrund der bisherigen planungsrechtlichen Festlegung sind große Flächen baulich untergenutzt und werden überwiegend als Stellplatzflächen genutzt. Durch Umstrukturierung und Stapelung des ruhenden Verkehrs können diese Flächen städtebaulich neu geordnet werden. Hierin eröffnet sich ein enormes Potential für eine Nachverdichtung, Belebung und qualitative Aufwertung des Quartiers. Dabei fällt der Verbreiterung und Aufwertung der Straße Am Alten Bahnhof zu einem grünen Boulevard eine Schlüsselrolle zu. In Verbindung mit der Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs und der qualitätsvollen Nachverdichtung eröffnet sich hier die Möglichkeit einer neuen Adressbildung.

Der Rahmenplan strebt grundsätzlich eine Nutzungsmischung an mit teilräumlichen Schwerpunkten. Im Bereich des übergeordneten Grünzuges Ekbertstraße wird ein Schwerpunkt mit Wohnnutzungen gesetzt. Entlang des grünen Boulevards ist ebenso ein Wohnanteil denkbar. Insgesamt wird aufgrund der bestehenden Gebietsprägung ein Schwerpunkt auf gewerblicher Nutzung bestehen bleiben. Es soll insbesondere sichergestellt werden, dass alteingesessene Gewerbebetriebe, wie beispielsweise BMA (Braunschweigische Maschinenbauanstalt), in ihrer Betriebsausübung nicht gefährdet werden.

Die Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs durch Stapelung soll vornehmlich in Quartiersgaragen erfolgen. Dabei können die Quartiersgaragen auch als Mobilitäts-Hubs ausgebildet werden. Die Rahmenplanung stellt hierfür verschiedene Standorte als Alternativen dar. Für die Umsetzung und den Betrieb bestehen verschiedene Optionen. Welche der Optionen realisierbar sein wird, muss im späteren Verlauf mit betroffenen Beteiligten ausgelotet und abgestimmt werden. Im Zusammenhang mit künftigen

Stellplatzbedarfen wird auf der Ebene des Bebauungsplanes ein Mobilitätskonzept zu entwickeln sein.

Ein weiteres Ziel der Rahmenplanung ist die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch Gestaltung hochwertiger Grünanlagen, Straßenräume und Baufelder. Dabei kommt der Verknüpfung mit dem übergeordneten Freizeitwegenetz besondere Bedeutung zu. Zum einen ist die Grünachse entlang der Ekbertstraße zu nennen. Durch eine Verbreiterung des östlichen Abschnittes wird die Vernetzung des Westlichen Ringgebietes zum Bürgerpark verbessert. Zum anderen wird durch die Anbindung an den südlich verlaufenden Ringgleisweg eine weitere attraktive Vernetzung zur Innenstadt geschaffen.

Mit der Verbesserung der Grünstruktur geht nicht nur die Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten einher, sondern sie hat ebenso positive Auswirkungen auf das Kleinklima und den Lebensraum von Kleinlebewesen. In Verbindung mit weiteren Bausteinen der Klimaanpassung (Schwammstadt, PV-Anlagen, Durchgrünung, etc.) ist das Gebiet ein ideales Projekt zur Stärkung der Nachhaltigkeit.

Um sicherzustellen, dass die Entwicklungsziele auch umgesetzt werden können, ist ein umfassender Entwicklungs- und Abstimmungsprozess von entscheidender Bedeutung, bei dem die verschiedenen Interessen in die Planung einbezogen werden. Neben einem kontinuierlichen fachlichen Dialog und Informationsaustausch zwischen Stadtverwaltung und Rahmenplanteam einerseits und einer Beteiligung der Öffentlichkeit und des Stadtbezirksrates andererseits, fand insbesondere ein intensiver Austausch mit maßgeblich betroffenen Gewerbebetrieben und Grundstückseigentümern statt.

Die Idee, durch Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen eine städtebauliche Aufwertung und Nachverdichtung, insbesondere im Bereich östlich der Straße Am Alten Bahnhof, zu erzeugen, fand allgemein Zustimmung. Bezüglich der geplanten Breite der künftigen Umgestaltung und Erweiterung der Straße Am Alten Bahnhof sowie der Verbreiterung des Grünzuges Ekbertstraße wurde mit den betroffenen Grundstückseigentümern kontrovers diskutiert, ebenso bezüglich der Spielräume bei der Anzahl der geplanten maximalen Anzahl der Geschosse. Die künftigen Aufenthaltsqualitäten sowohl der Straße Am Alten Bahnhof als auch des östlichen Teils des Grünzuges Ekbertstraße werden maßgeblich von der zur Verfügung stehenden Trassenbreite abhängen. Darüber hinaus wird von den jeweiligen tatsächlichen Trassenbreiten abhängen, welche Geschossigkeit bei den angrenzenden Gebäuden städtebaulich sinnfällig und vertretbar ist.

Ein konsistenter Rahmenplan sollte robust und resilient sein. Er soll einerseits klare städtebauliche Zielsetzungen formulieren, andererseits eine hohe Flexibilität aufweisen, um auf Veränderungen reagieren zu können. Die hier vorliegende Rahmenplanung sieht daher gewisse Spielräume vor, die in nachfolgenden Bebauungsplänen, in Abstimmung mit betroffenen Grundstückseigentümern, später zu konkretisieren sind.

### Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Rahmenplanung in der vorliegenden Fassung als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung des Quartiers „Am Alten Bahnhof“ zu beschließen. Sie ist ein informelles städtebauliches und strategisches Instrument, um eine qualitätsvolle, zukunftsorientierte Entwicklung zu steuern. Nachfolgende Bebauungspläne sollen auf dieser Basis entwickelt werden.

Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Zeichnerische Darstellung Rahmenplanung RAAB 1000  
Anlage 2: Ergebnisbericht Rahmenplanung RAAB