

Betreff:

Rahmenplanung Am Alten Bahnhof

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

13.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
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 stadtauswärts 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 teilträumlichen 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 sinnfälliger 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



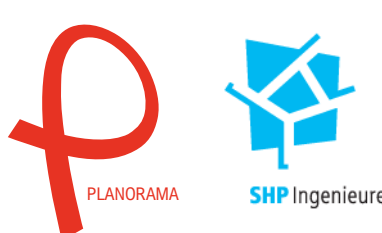
BRAUNSCHWEIG AM ALTEN BAHNHOF
Städtebaulicher Rahmenplan
M 1:1.000 (DIN A0+)
Stand 10.10.2023

Auftraggeber



Auftragnehmer

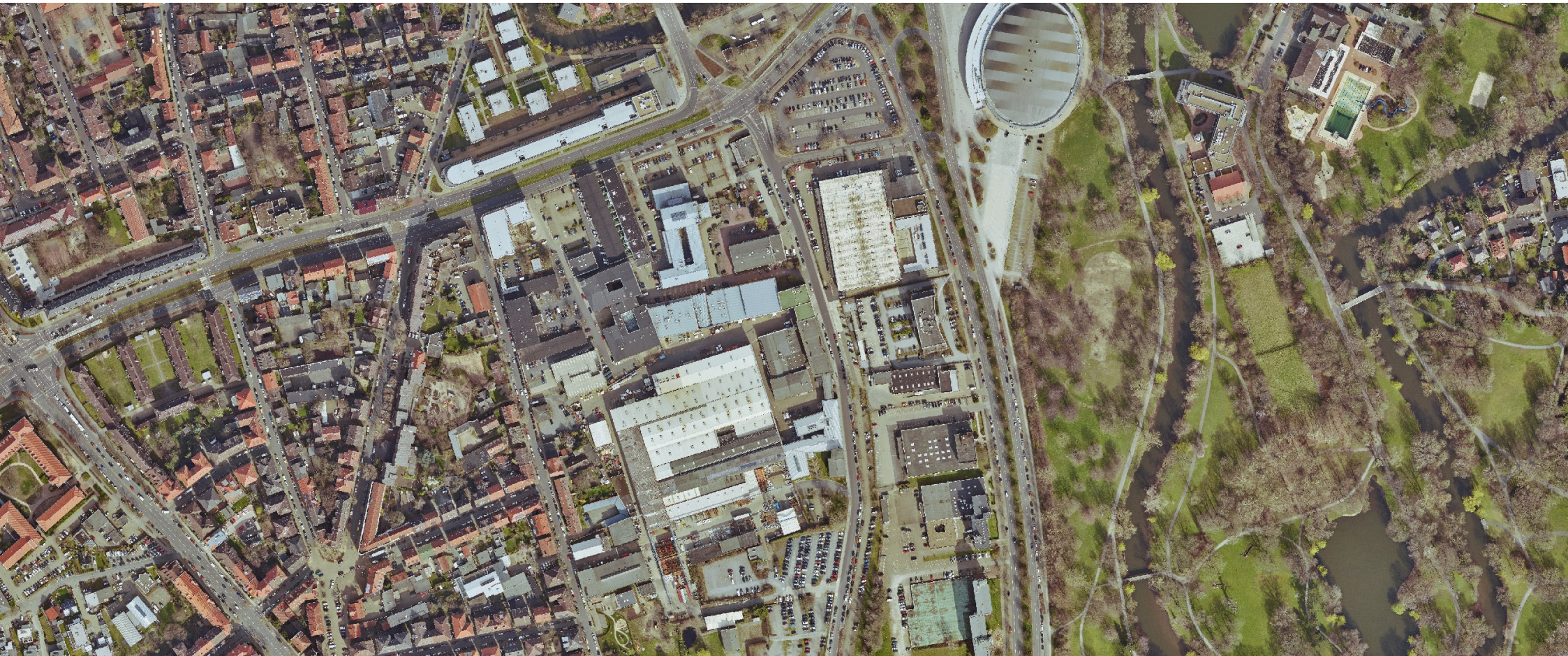
MACHLEIDT
STÄDTBAU + STADTPLANUNG





„AM ALTEN BAHNHOF“ BRAUNSCHWEIG

STÄDTEBAULICH-LANDSCHAFTSPLANERISCHE RAHMENPLANUNG



ERGEBNISBERICHT

Stand 10. Oktober 2023

MACHLEIDT
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG



Auftraggeber



Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Tel 0531 4 70-1 (Bürgertelefon)
Fax 0531 470942619
Mail stadtplanung@braunschweig.de

Auftragnehmer

MACHLEIDT
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin
www.machleidt.de

Tel 030 . 609 777 0
Fax 030 . 609 777 29
Mail mail@machleidt.de



Sprengelstraße 15
13353 Berlin
www.planorama.eu

Tel 030 .40 00 98 70 0
Mail info@planorama.eu



Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
www.schnuell-haller.de

Tel 0511. 3584 450
Fax 0511. 3584 477
Mail info@shp-ingenieure.de

1. Einführung

1.1 Vorwort

1.2 Planungsprozess

2. Ausgangslage

2.1 Einordnung des Planungsgebietes

2.2 Planungsaufgabe und Herausforderungen

3. Ziele der Rahmenplanung und Integriertes Leitbild

3.1 Ziele der Rahmenplanung

3.2 Integriertes Leitbild

4. Variantenentwicklung

4.1 Varianten

4.2 Ergebnis der Beteiligungen

5. Integrierter Rahmenplan

5.1 Städtebaulicher Entwurf

5.2 Freiraum

5.3 Ökologie und Nachhaltigkeit

5.4 Mobilität und Erschließung

5.5 Städtebauliche Kennwerte

6. Vertiefungen

6.1 Grüner Boulevard - Am Alten Bahnhof

6.2 Teilraum Fabrikstraße

6.3 Teilraum Ekbertstraße

6.4 Teilraum Europaplatz/ ARTmax

7. Ausblick und Fazit

1. EINFÜHRUNG

1.1 VORWORT

Das Planungsgebiet zwischen Europaplatz und Fabrikstraße hat mit seiner Nähe zur Innenstadt und der Funktion des Stadteinganges eine wichtige Rolle im Stadtgebiet. Das Gebiet ist geprägt durch seine gewerblichen Nutzungen. Viele Flächen sind städtebaulich untergenutzt, weisen ein Defizit an Grünflächen auf und sind gekennzeichnet von großflächigen Stellplatzanlagen. Im Gebiet gibt es ein großes Potential für eine flächen- und ressourcenschonende bauliche Entwicklung in unmittelbarer Innenstadt Nähe. Im ersten Schritt wurden dafür die Entwicklungspotentiale anhand von Leitbildern und städtebaulichen Varianten für das Gebiet ausgelotet. Diese wurden mit den zuständigen Fachämtern, der Lokalpolitik und interessierten Bürger:innen diskutiert. Nach der Beteiligung wurde aufbauend auf dem Feedback eine Synthesevariante ausgearbeitet. Diese bildet die Grundlage für den vorliegenden Rahmenplan.

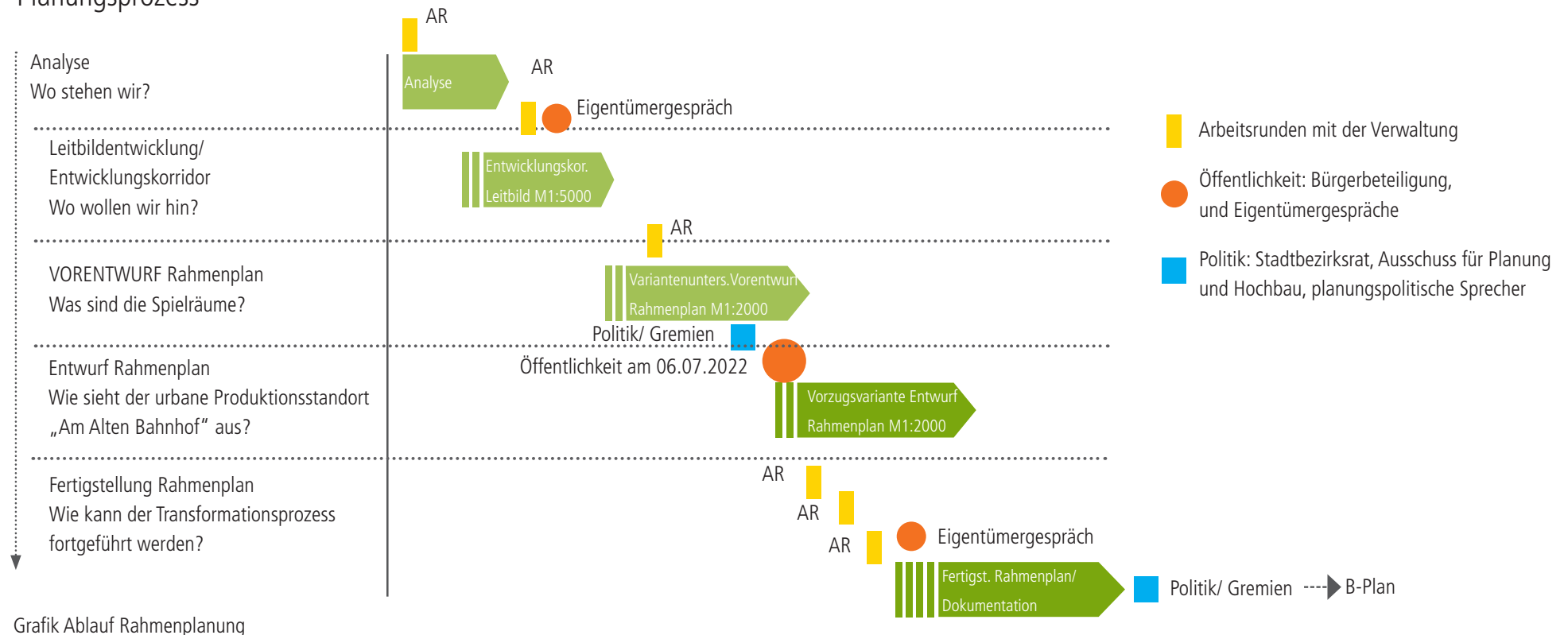
Der vorliegende Rahmenplan definiert Spielräume und Regeln für einen langfristig angelegten Entwicklungsprozess. Er ist ein informelles städtebauliches und strategisches Instrument um eine qualitätsvolle Entwicklung zu steuern. Der Rahmenplan soll die Grundlage bilden, die Entwicklungsziele schrittweise und unter Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten umzusetzen, um ein lebenswertes und nachhaltiges Quartier zu gestalten.

Die Bearbeitung des Rahmenplans erfolgte durch das interdisziplinäre Team aus Stadtplanern (Machleidt GmbH STÄDTEBAU + STADTPLANUNG, Berlin, Köln), Landschaftsarchitekten (PLANORAMA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Bamberg) und Verkehrsplanern (SHP Ingenieure, Hannover).



Luftbild mit Grenze des Rahmenplangebietes

Planungsprozess



1.2 PLANUNGSPROZESS

Durch eine breit angelegte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, der Gewerbetreibenden und der ortsansässigen Betriebe, der Lokalpolitik und der Fachämter der Verwaltung Braunschweig, wurden viele verschiedene Interessen und Wünsche aufgenommen und diskutiert. Ziel und gleichzeitig größte Herausforderung war es, diese untereinander und im Planungsprozess in Einklang mit den städtebaulichen Zielen zu bringen. Dieser partizipative Ansatz war entscheidend, um sicherzustellen, dass die Entwicklung des Gebiets sowohl den Bedürfnissen der Gemeinschaft als auch den langfristigen Zielen der Stadtentwicklung gerecht wird.

Regelmäßige Abstimmungsrunden innerhalb einer fachlichen Arbeitsrunde zwischen der Stadtverwaltung und dem Rahmenplanteam ermöglichten einen kontinuierlichen fachlichen Dialog und einen Informationsaustausch. Ebenso fanden Termine mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie den ansässigen Gewerbebetrieben statt, um ihre Perspektiven und Anliegen in den Planungsprozess einzubeziehen. Die Vorstellung und Diskussion der Planung mit der Lokalpolitik ermöglichte es, weitere Unterstützung und Rückmeldungen zu erhalten, die die Planung verfeinerten und optimierten. Die große Bürgerinformationsveranstaltung am 06.07.2022 vor Ort war ein wichtiger

Meilenstein, bei dem alle Interessierten Rückfragen stellten und wertvolle Anregungen einbrachten. Diese umfassende Beteiligung zeigt das große Interesse daran, das Gebiet nachhaltig zu entwickeln und zu aktivieren.

Eine der größten Herausforderungen bestand darin, trotz der vielfältigen Interessen nicht die Gesamtqualität und den übergeordneten Mehrwert einer städtebaulichen Entwicklung aus den Augen zu verlieren. Hierbei war es wichtig, Einzelinteressen mit den langfristigen Zielen in Einklang zu bringen.

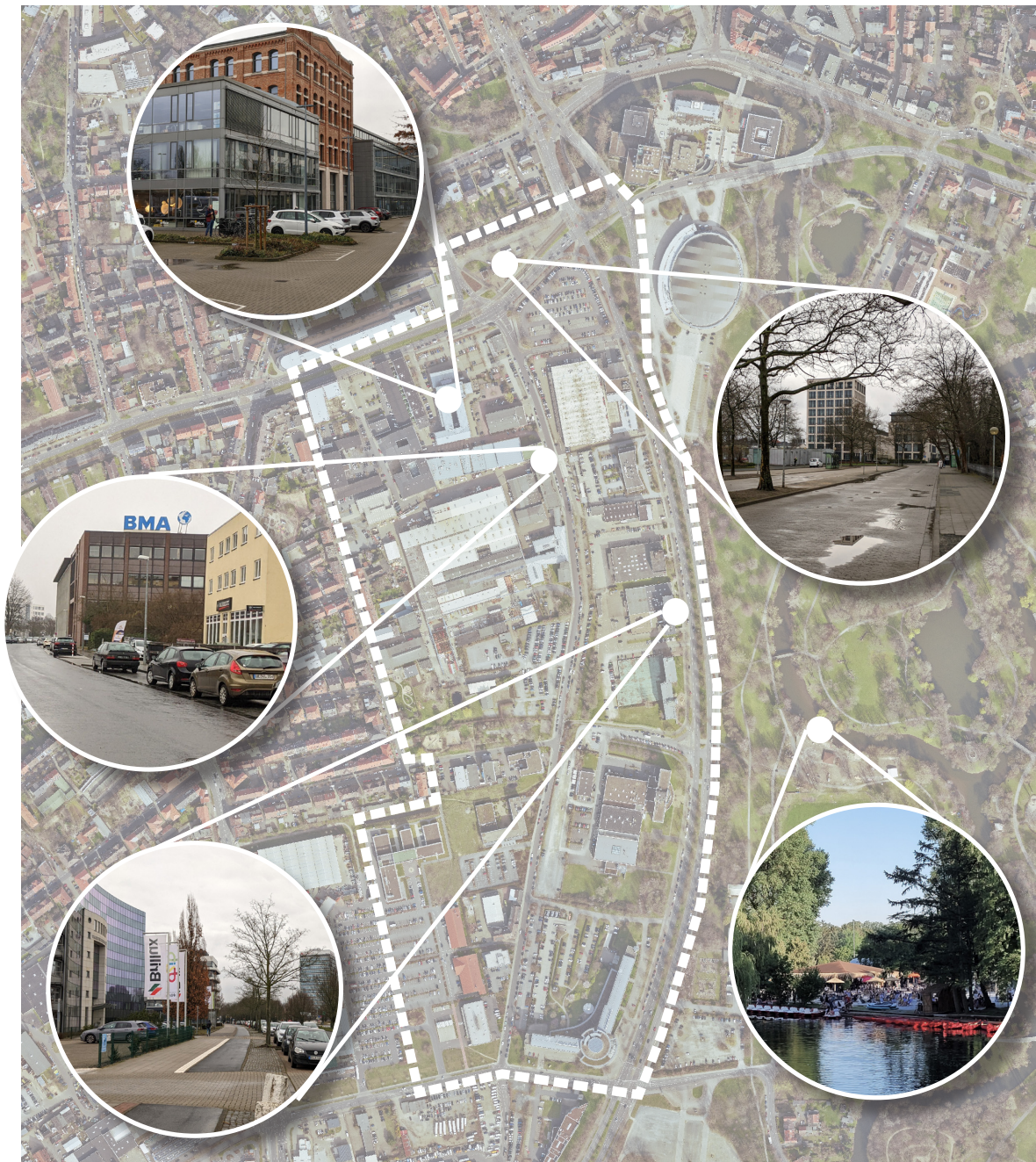
2. AUSGANGSLAGE

2.1 EINORDNUNG DES PLANUNGSGEBIETES

STADTGEBIET ZWISCHEN EUROPAPLATZ UND FABRIKSTRASSE

Bei dem Plangebiet für den städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um die Zu- und Abfahrtsstrecke des ehemaligen Braunschweiger Kopfbahnhofs und die dort angesiedelten Industriebetrieben, vornehmlich Konservenfabriken und Maschinenbauunternehmen. Das historische Erbe des ehemaligen Kopfbahnhofes nebst Gleiszuführung und den damals dort angelagerten Industrieunternehmen hatte dazu geführt, dass das Westliche Ringgebiet durch ein kaum durchdringbares Gewerbeband vom Bürgerpark getrennt war. Jahrzehnte nach Aufgabe des Bahnhofs, der Bahntrassen und Großteilen der großmaßstäblichen gewerblich/industriellen Nutzung besteht nun die Chance, das Stadtgefüge hier neu zu ordnen.

Das Planungsgebiet hat mit seiner Nähe zur Innenstadt und der Funktion des Stadteinganges eine wichtige Rolle im Stadtgebiet. Das Gebiet ist geprägt durch seine gewerblichen Nutzungen. Im Gebiet gibt es ein großes Potential für eine flächen- und ressourcenschonende bauliche Entwicklung in unmittelbarer Innenstadtnähe.



Luftbild und Fotos vom Rahmenplangebiet

2.2 PLANUNGSAUFGABE UND HERAUSFORDERUNGEN

AUFGABENSTELLUNG

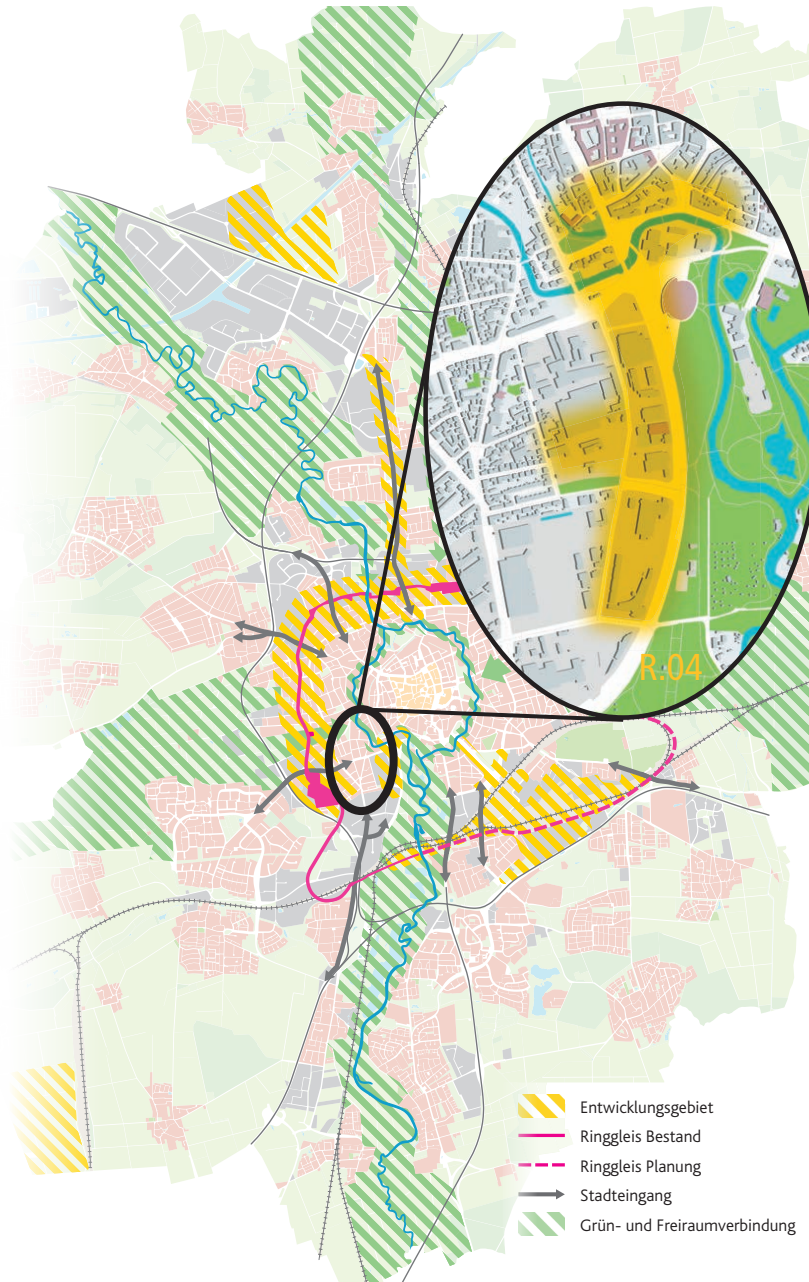
Das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig sieht unter dem Leitziel „die Stadt kompakt weiterbauen“ das Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“ vor. Unter anderem werden folgenden Aufgaben darin formuliert:

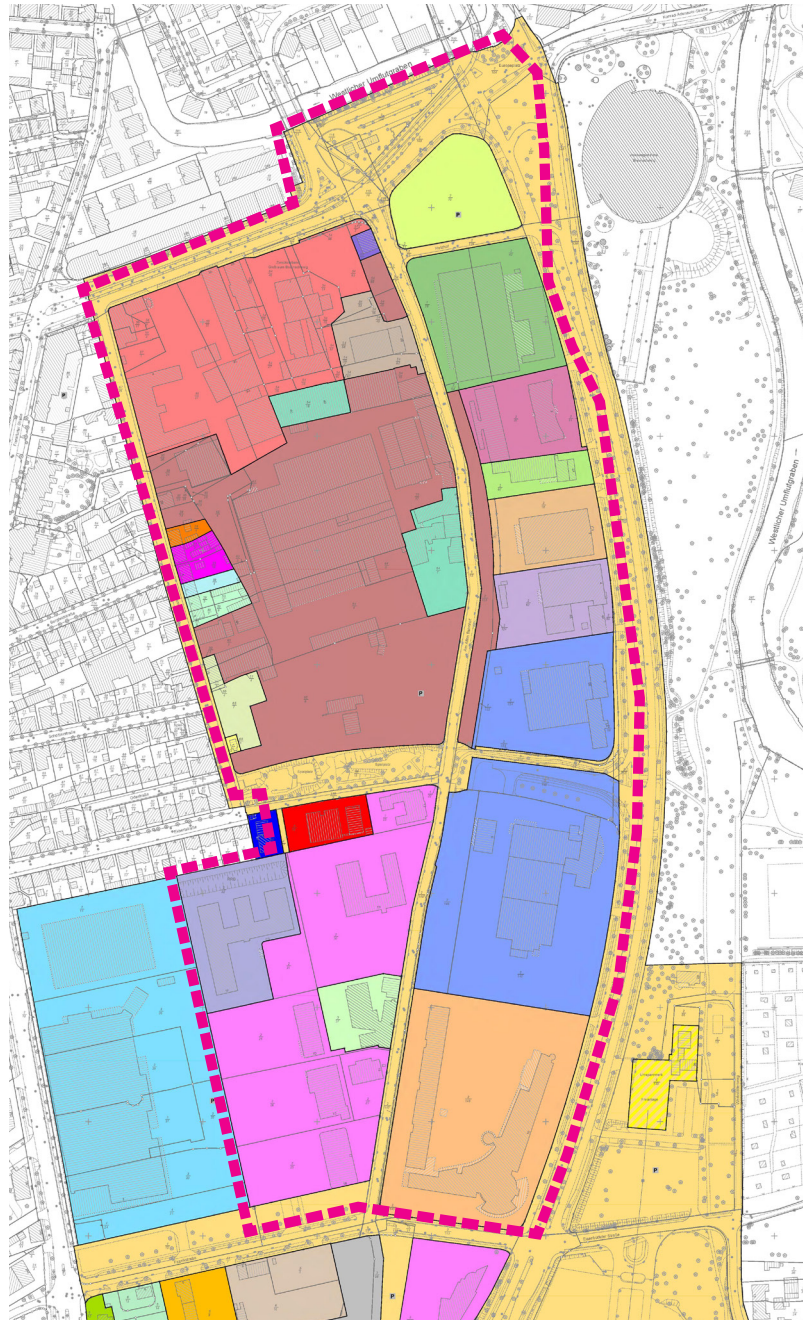
„Der Europaplatz und die Theodor-Heuss-Straße liegen auf den ehemaligen Gleisanlagen des alten Braunschweiger Hauptbahnhofs. Der Platz und die Einfallsstraße, welche die A391 mit der Innenstadt verbindet, wurden Ende der Siebzigerjahre angelegt. Die Entwicklung der Westseite der Theodor-Heuss-Straße zum hochwertigen Gewerbe- und Bürostandort erfolgte ab den Achtzigerjahren. Zusammen mit dem schon in den Sechzigerjahren entstandenen Hochhaus der Norddeutschen Landesbank am alten Kopfbahnhof, dem ARTmax in den Räumen einer ehemaligen Zucker- und Verpackungsfabrik sowie dem erst 2013 eröffneten Kontorhaus ist diese Seite der Theodor-Heuss-Straße eine der wichtigsten Geschäftsadressen in Braunschweig.

Die städtebauliche Situation an der Theodor-Heuss-Straße präsentiert sich demgegenüber als unbefriedigend. Dem östlich der Straße gelegenen historischen Bürgerpark steht eine lose Aneinanderreihung von Zweckbauten gegenüber. Die großzügigen, gut erschlossenen und innenstadtnahen Grundstücke in zweiter Reihe werden zudem mit Stellplätzen und niedriger Bebauung nur schlecht ausgenutzt. Und auch der Europaplatz ist, anders als der Name vermuten lässt, kein Ort des vielfältigen öffentlichen Lebens, sondern vielmehr eine überdimensionierte Verkehrskreuzung, flankiert von einem ehemaligen Busbahnhof und Parkplätzen. Mit der Eröffnung der Volkswagen-Halle im Jahr 2000 ist am Nordkopf des Bürgerparks zwar ein Publikumsmagnet entstanden, der den Europaplatz aber nur bei Veranstaltungen im Zuge der An- und Abreise kurzzeitig belebt. Die historischen Wallstraßen Bruchtorwall und Kalenwall werden ebenfalls vom Verkehr dominiert und können ihre Potenziale als repräsentative urbane Stadtstraßen direkt an der Oker heute kaum noch entfalten.

In der öffentlichen Debatte werden der Europaplatz und sein Umfeld als Potenzialflächen für eine weitere Bebauung durchaus schon heute wahrgenommen. Eine städtebauliche Neufassung und -gestaltung des Europaplatzes würde die Lage 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, zudem noch große Entwicklungsmöglichkeiten. Neben Büroräumen und stadtverträglichem Gewerbe ist hier auch der Neubau von Wohnungen denkbar. Das Gelände des Bürgerparks östlich der Theodor-Heuss-Straße soll dagegen auch zukünftig ausschließlich der Erholung dienen und steht für eine Bebauung weiterhin nicht zur Verfügung.“

Der städtebauliche Rahmenplan soll somit zur Konkretisierung und Umsetzung der genannten Ziele des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 im Bereich beiderseits der Straße Am Alten Bahnhof zwischen Europaplatz und Fabrikstraße beitragen.





Karte Eigentümerstruktur

EIGENTÜMERSTRUKTUR UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN DURCH B-PLAN-VERFAHREN

Eine große Herausforderung in diesem Projekt besteht darin, dass fast das gesamte Gebiet, mit Ausnahme der öffentlichen Straßen und Grünflächen sowie der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs im Norden, in privater Hand ist. Daher erfordert es einen flexiblen Rahmenplan, der in Teilabschnitten umsetzbar ist und die individuellen Grundstückszuschnitte berücksichtigt. Die Vorschläge des Rahmenplans dienen den Eigentümerinnen und Eigentümern als Angebote. Da bisher ein stark eingeschränktes Baurecht besteht, bieten neue Bebauungspläne, die auf dem Rahmenplan basieren, die Möglichkeit, attraktive Entwicklungsperspektiven zu schaffen. Das Ziel ist, eine „Win-Win-Situation“ zu schaffen. Die Entwicklung soll den Bedürfnissen der Eigentümerinnen und Eigentümer entsprechen und gleichzeitig die übergeordneten Interessen der Stadtöffentlichkeit berücksichtigen, so etwa eine Zunahme von öffentlichen Grünflächen, eine bessere Durchwegung und eine Belebung des Quartiers durch eine erweiterte Nutzungsmischung. Um die Grüne Infrastruktur zu verbessern und attraktive Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer zu gestalten, sind Grundstücksgeschäfte zwischen Stadt und privaten Eigentümern erforderlich. Ein Beispiel ist die Umgestaltung und Erweiterung des öffentlichen Straßenraums Am Alten Bahnhof durch die beabsichtigte Inanspruchnahme der privaten, bisher nicht bebaubaren Flächen entlang der ehemaligen Stadtbahnfreihaltetrasse. Ebenso soll der Grünzug an der Ekbertstraße in Richtung Bürgerpark ausgeweitet werden. Im Gegenzug sollen die bestehenden und betroffenen Grundstücke durch neue Bebauungspläne wirtschaftlicher und vielfältiger nutzbar gemacht werden.

Somit ergeben sich zahlreiche Vorteile:

- Die Lage und Potenziale des Gebiets können optimal genutzt werden.
- Der Rahmenplan bildet die Orientierung der erforderlichen liegenschaftlichen Anpassungen.
- Der Bestand kann immer erhalten werden, eine Entwicklung erfolgt nach Bedarf.
- Die Erschließung für alle Verkehrsträger, einschließlich Anlieferverkehr, wird optimiert.
- Es besteht eine hohe Flexibilität, die ein breites Nutzungsspektrum bis hin zum Wohnen ermöglicht.
- Die Verbesserung des Wohn- und Arbeitsumfelds durch attraktive öffentliche Räume, die Anbindung an Grünflächen und Parks, die Nähe zur Innenstadt und eine vielfältige Nutzungsmischung schafft einen Mehrwert für Anwohner:innen, Unternehmen, Entwickler:innen.

■■■■ Rahmenplangebiet

■ städtisches Eigentum

3. ZIELE DER RAHMENPLANUNG UND INTEGRIERTES LEITBILD

LEITZIELE DER RAHMENPLANUNG

- **Entwicklung einer maßgeschneiderten Identität aus dem Bestand heraus**
Die Planung soll die bestehenden Qualitäten und Charakteristika des Standorts respektieren und eine Identität schaffen, die sich harmonisch in die Umgebung einfügt.
- **Leitbild als langfristige Entwicklungsperspektive**
Das erstellte Leitbild dient als langfristige Vision, die als Orientierung für einen schrittweisen Transformationsprozess fungiert. Es bildet den roten Faden für die zukünftige Entwicklung.
- **Nachhaltige Mischung aus Bestandsnutzungen und ergänzenden belebenden Funktionen**
Die Planung strebt eine ausgewogene Kombination aus bestehenden Nutzungen und neuen, belebenden Elementen an, um ein harmonisches und verträgliches Miteinander zu schaffen.
- **Aufenthaltsqualitäten schaffen**
Die Gestaltung von qualitativ hochwertigen Grünanlagen, Straßenräumen und Baufeldern ist ein zentraler Aspekt, um attraktive Aufenthaltsorte zu schaffen und die Lebensqualität vor Ort zu steigern.
- **Nachhaltige Mobilitätsstrategien**
Die Planung umfasst zukunftsfähige Lösungen für die Mobilität, einschließlich innovativer Parkierungslösungen, um die Verkehrssituation zu optimieren und die Umweltauswirkungen zu minimieren.
- **Innovative Nachhaltigkeitsstrategie - „urbanes Gewerbegebiet der Zukunft“ bzw. „Produktive Stadt“**
Die Planung zielt darauf ab, ein modernes und nachhaltiges Quartier zu entwickeln, das den Anforderungen einer sich wandelnden Wirtschaft gerecht wird.
- **Klimaschutz und Klimaresilienz als Herausforderung**
Die Planung soll einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten und auch Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel ergreifen. Dies soll mit der Umsetzung nachhaltiger Gebäudestandards, ressourcenschonender Bauweise und einem ökologisch nachhaltigen und naturnahen Regenwasserhaushalt, viel Stadtgrün und offene, nicht versiegelte Flächen mit geeigneten Pflanzungen, erreicht werden.
- **Intensiver Entwicklungs- und Abstimmungsprozess**
Ein umfassender Entwicklungs- und Abstimmungsprozess ist von entscheidender Bedeutung, um die verschiedenen Interessen in die Planung einzubeziehen und sicherzustellen, dass die Entwicklungsziele umgesetzt werden können.
- **Resilienter, integrierter Rahmenplan als Ergebnis**
Als Ergebnis des Planungsprozesses soll ein resilienter und integrierter Rahmenplan stehen, der die unterschiedlichen Aspekte der Entwicklung berücksichtigt und langfristige nachhaltige Entwicklung gewährleistet.

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

ÜBERGEORDNETE LEITZIELE

Die übergeordneten Leitziele für die Rahmenplanung „Am Alten Bahnhof“ zielen darauf ab, eine nachhaltige und maßgeschneiderte Entwicklung dieses Standorts sicherzustellen. Die Umsetzung dieser Leitziele erfordert eine sorgfältige Planung und enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, um sicherzustellen, dass der Standort „Am Alten Bahnhof“ seine Potenziale entfalten kann und gleichzeitig den Bedürfnissen der Gemeinschaft gerecht wird.

Das wesentliche Ziel für das Gebiet ist es, eine zukunftsorientierte städtebauliche Lösung für eine Umstrukturierung in ein Gebiet mit urbanem Charakter zu finden. Es gilt eine Perspektive für die untergenutzten, gut erschlossenen und innenstadtnahen Grundstücke zu finden. Hierfür soll es eine städtebauliche Neugestaltung und urbane Nutzungsmischung geben.

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

STÄDTEBAU UND NUTZUNGSMISCHUNG

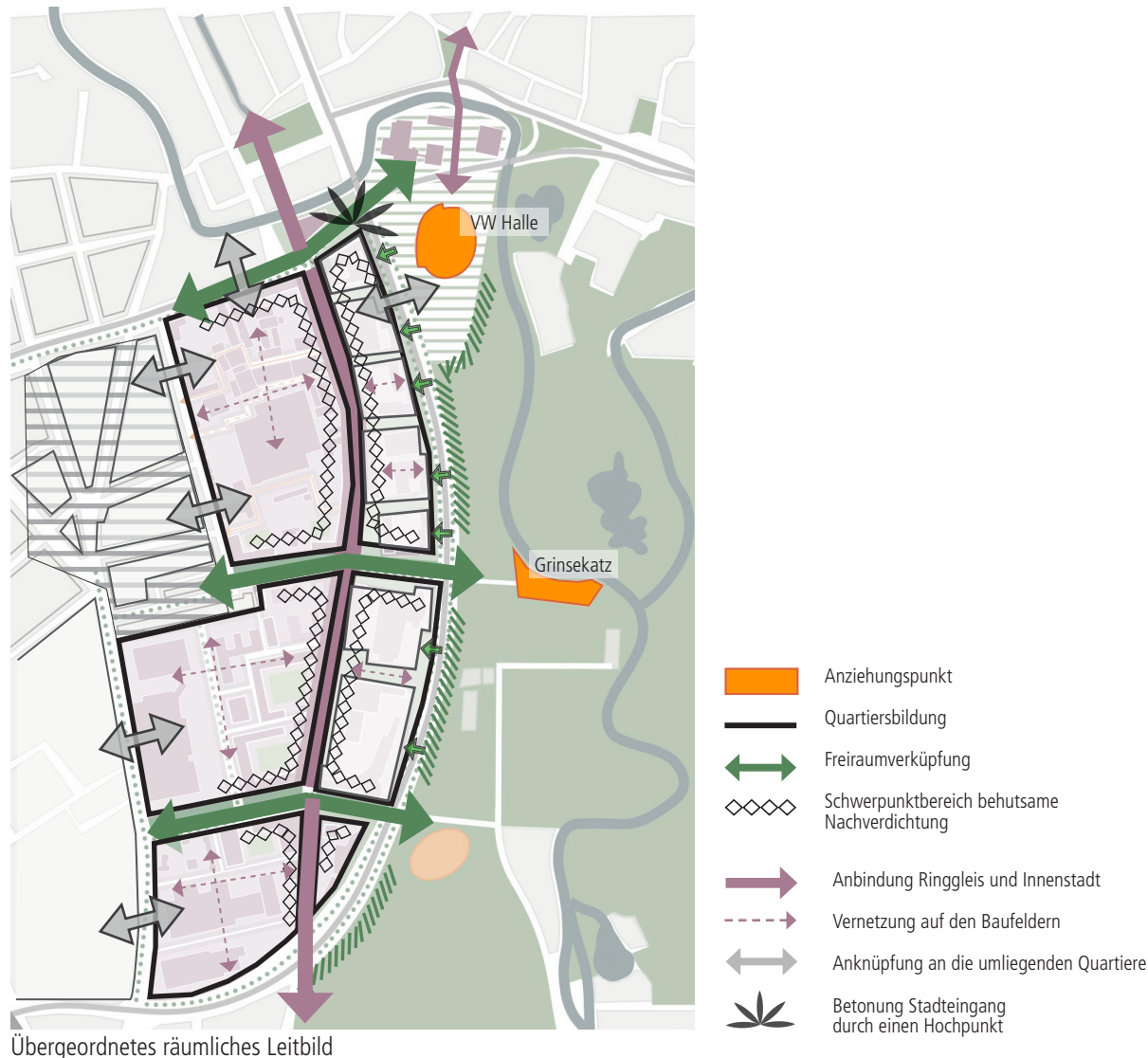
Das Hauptziel besteht darin, das Gebiet städtebaulich aufzuwerten und es zu einem modernen, urbanen und nachhaltigen Quartier mit einem gewerblichen Schwerpunkt zu transformieren. Dabei sollen die Potenziale im Bestand für ergänzende Bebauung herausgearbeitet werden, wobei gleichzeitig Rücksicht auf die bestehenden Nutzungen genommen wird.

Die vielfältigen bestehenden Raumstrukturen werden bewahrt und gestärkt. Klare Raumkanten mit Innenhöfen sollen die Stadtstruktur besser erfassen. Gleichzeitig wird angestrebt, die Verbindungen zu den umliegenden Quartieren und zur Innenstadt zu verbessern und die Integration mit den nahegelegenen Freiräumen wie den Bürgerpark zu fördern.

Stadträume im Quartier sollen dabei baulich gefasst und funktional aktiviert werden. Die Vernetzung und Orientierung im Quartier soll verbessert werden.

Der Europaplatz ist momentan kein geschlossener Platzraum und kein Ort des vielfältigen öffentlichen Lebens, sondern eine überdimensionierte Verkehrskreuzung. Ziel ist eine städtebauliche Neufassung und -gestaltung des Europaplatzes, um den Innenstadteingang räumlich zu formulieren.

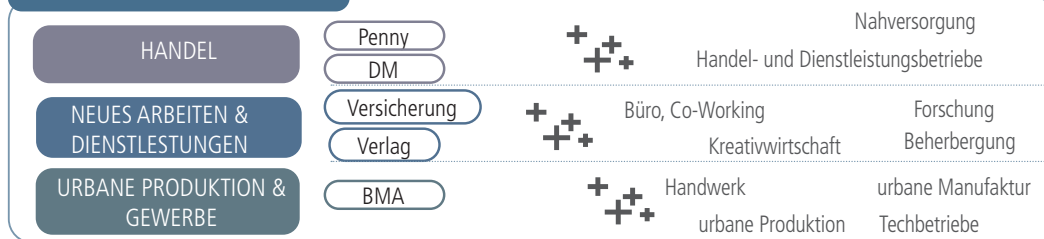
An der Straße Am Alten Bahnhof sollen insbesondere die „Rückseiten“ der großen Bürogebäude der Theodor-Heuss-Straße durch eine attraktive Bebauung gestaltet und so der städtische Raum neu gefasst werden. Dabei entsteht eine attraktive Wegeführung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen der Ringgleisanbindung südlich der Fabrikstraße und dem Europaplatz. Stadtverträgliches Gewerbe, Büroräume, Kultur- und Gastronomie, ggf. auch Neubau von Wohnungen sind an dieser Stelle denkbar.



3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

STÄDTEBAU UND NUTZUNGSMISCHUNG

ARBEITEN & HANDWERK



KULTUR UND LEBEN



SOZIALES

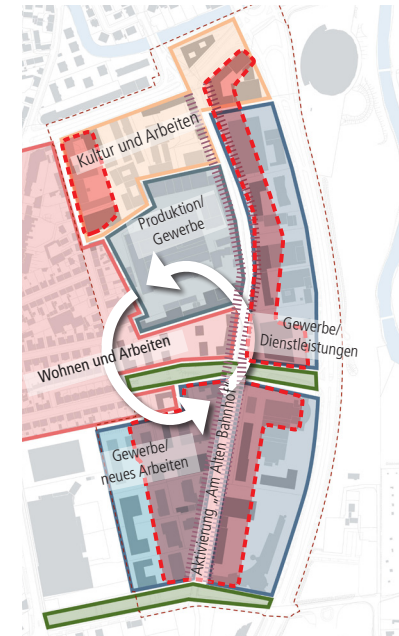
BESTAND



VIelfältiges WOHNEN

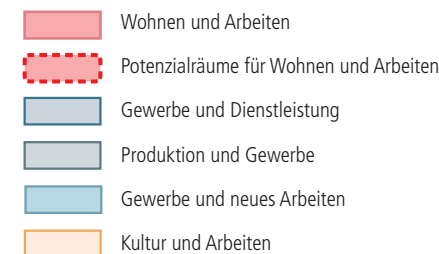


MOBILITÄT



Die bestehenden Nutzungen im Rahmenplangebiet können um ein breites Spektrum an vielfältigen Nutzungsangeboten ergänzt werden. Dabei sollen die umliegenden Quartiere mit einbezogen werden. Hierdurch kann ein lebendiges Miteinander zwischen Bestand und Neuplanung erzeugt werden.

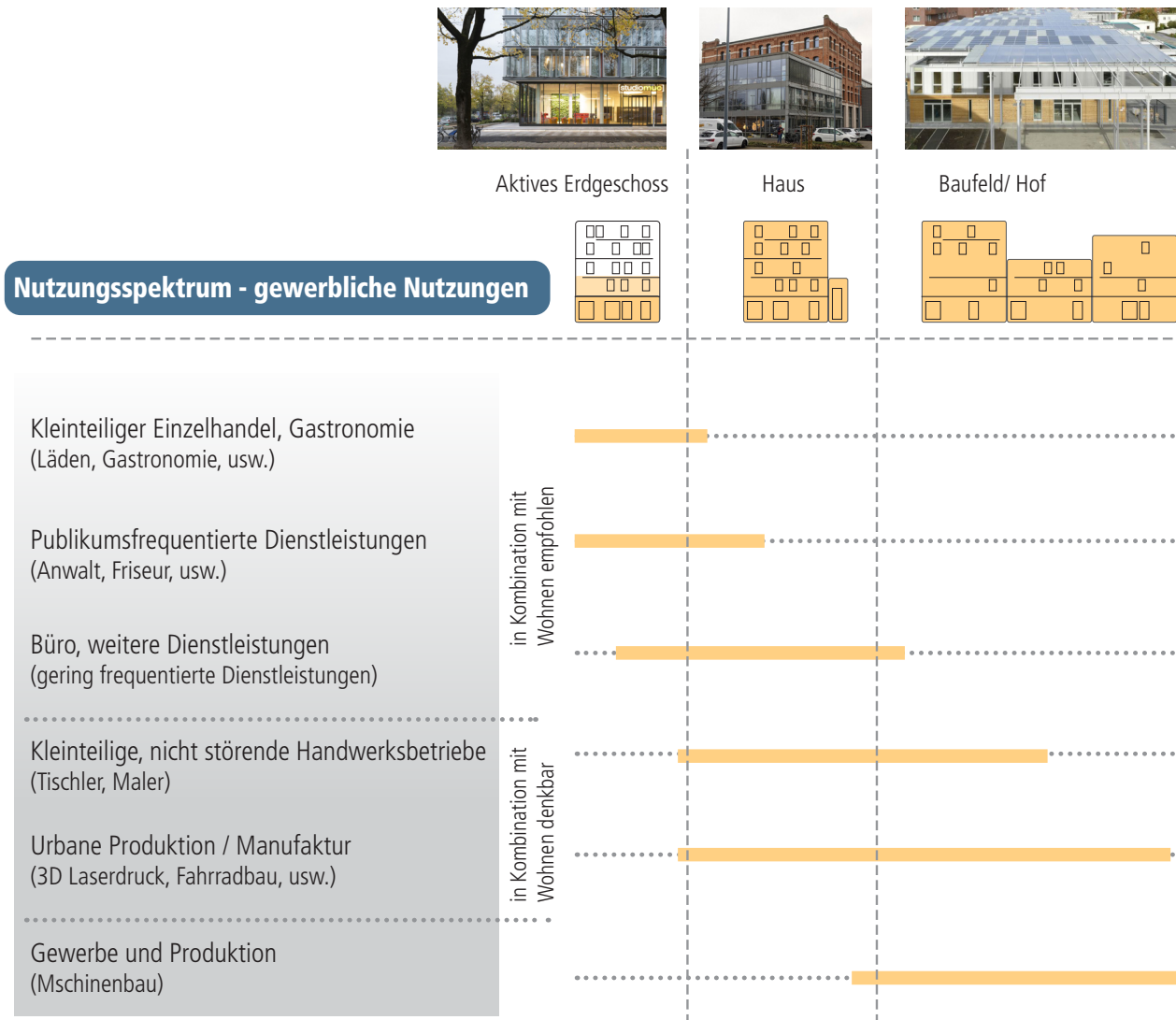
Leitbild Nutzungsmischung



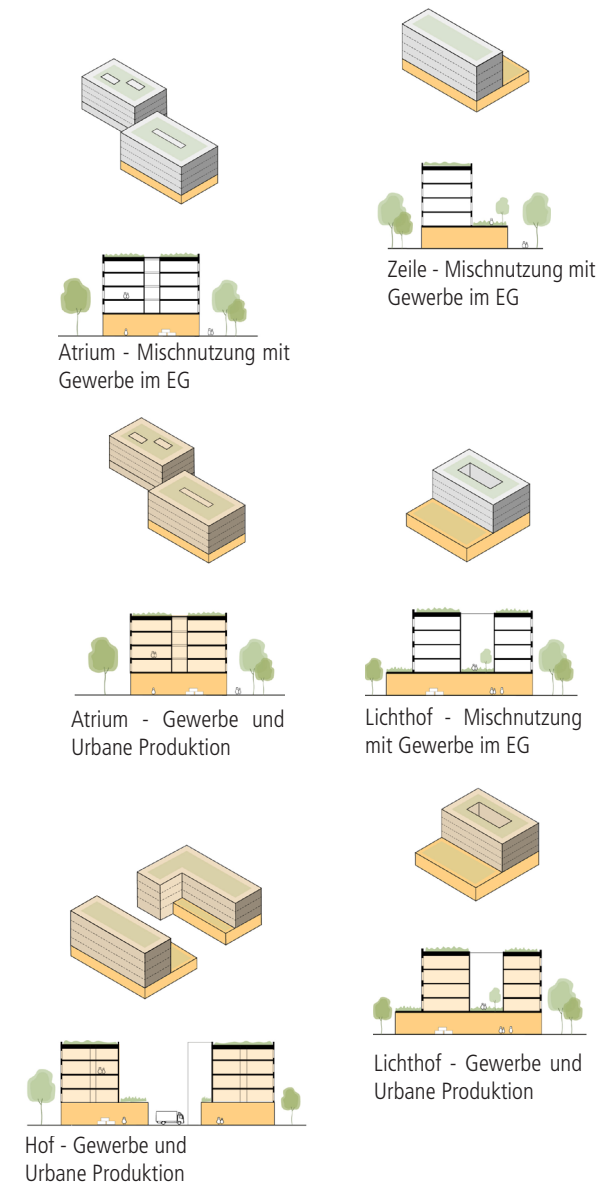
Erweiterungsmöglichkeiten des Nutzungsspektrums zu einem gemischt genutzten Standort

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

NUTZUNGSMISCHUNG - MÖGLICHE TYPOLOGIEN



Nutzungsspektrum gewerbliche Nutzungen und deren Anforderungen



3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

MOBILITÄT

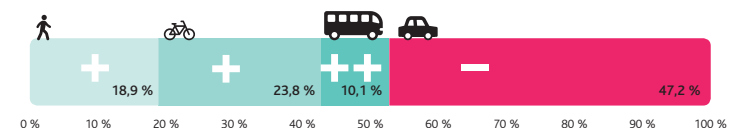
Die Umsetzung der städtebaulichen Zielstellung soll durch neue Mobilitätsansätze und eine Aufwertung der Straßenräume unterstützt werden. Von zentraler Bedeutung ist die Umgestaltung der heutigen Gewerbestraße Am Alten Bahnhof, die zukünftig eine lebendige Quartiersmitte ausbilden soll.

Die für den Transformationsprozess notwendige Nachverdichtung kann nur gelingen, wenn die heute vom Parken beherrschten Flächen einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden und das Parken künftig effektiver und platzsparender gelöst wird. In Verbindung mit der angestrebten Mobilitätswende kann das Quartier damit – in Kombination mit anderen Maßnahmen – einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Der Straße Am Alten Bahnhof kommt dabei in mehrfacher Hinsicht eine Schlüsselrolle zu: Der heute vom Parken dominierte Straßenraum soll ein grüner Boulevard mit Aufenthaltsqualität werden, die vorherrschende Erschließungsfunktion wird teilweise auf die Theodor-Heuss-Straße verlagert und die Straße wird eine weitere attraktive Nord-Süd-Achse im Radverkehr. Ein weiteres städtebauliches Ziel ist die stärkere Vernetzung vom Westlichen Ringgebiet über das Quartier hinweg zum Bürgerpark. Hier gilt es vor allem, die Barriere der Theodor-Heuss-Straße angemessen zu überwinden.

MODAL SPLIT DER STADT BRAUNSCHWEIG

Fahrten und Wege der Bewohner Braunschweigs an einem mittleren Werktag, 2016

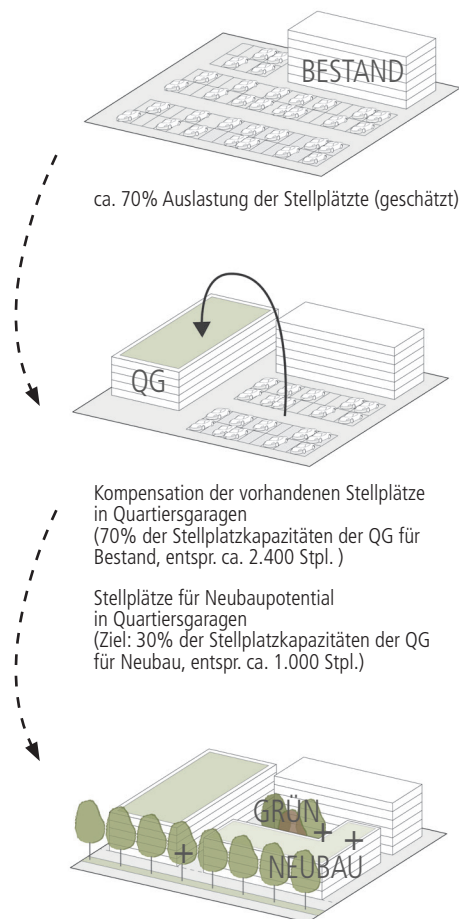


Modal Split der Stadt Braunschweig, Veränderungspotenzial



Flächenpotenziale Quartiersgaragen (QG)

- ▬▬▬ Suchraum Quartiersgaragen
- ▬▬▬ Einzugsbereich 350 Meter



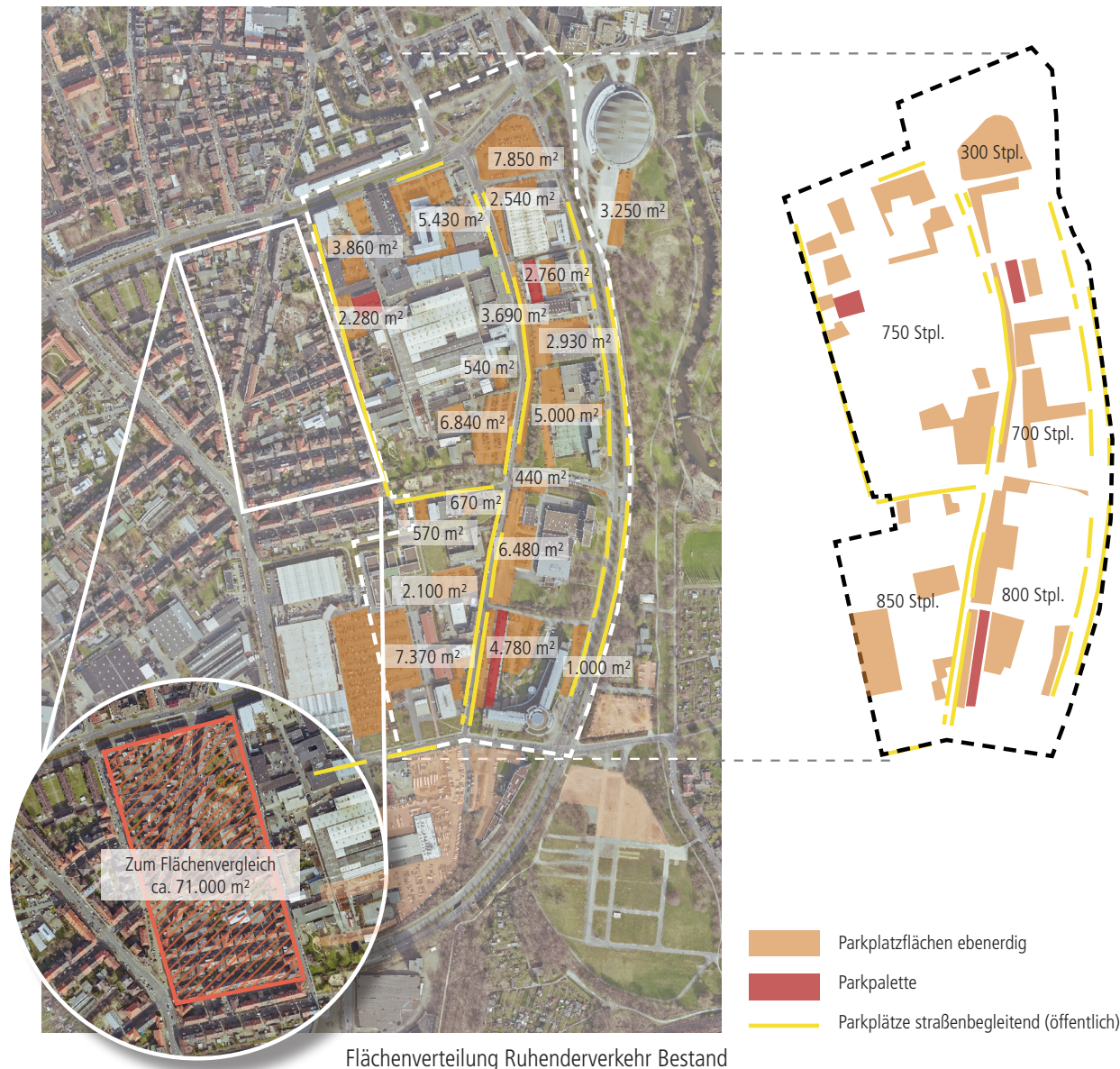
- + Nachverdichtung und Begrünung
 - + Erweitertes Angebot für
Fahrradfahrer:innen, Fußgänger:innen,
ÖPNV
- SHARING**

Bündelung ebenerdiger Stellplätze in
Quartiersgaragen

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

MOBILITÄT

Innenstadtnahe Bereiche und das dicht bebaute westliche Ringgebiet Braunschweigs sind stark durch den ruhenden Verkehr belastet. Momentan verfügt das Planungsgebiet über ca. 71.000 m² Stellplatzfläche, die sich auf die privaten Grundstücke und die straßenbegleitenden Parkflächen verteilt. Das Ortsbild wird stark durch die straßenbegleitenden Stellplätze dominiert.



3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

FREIRAUM UND NACHHALTIGKEIT

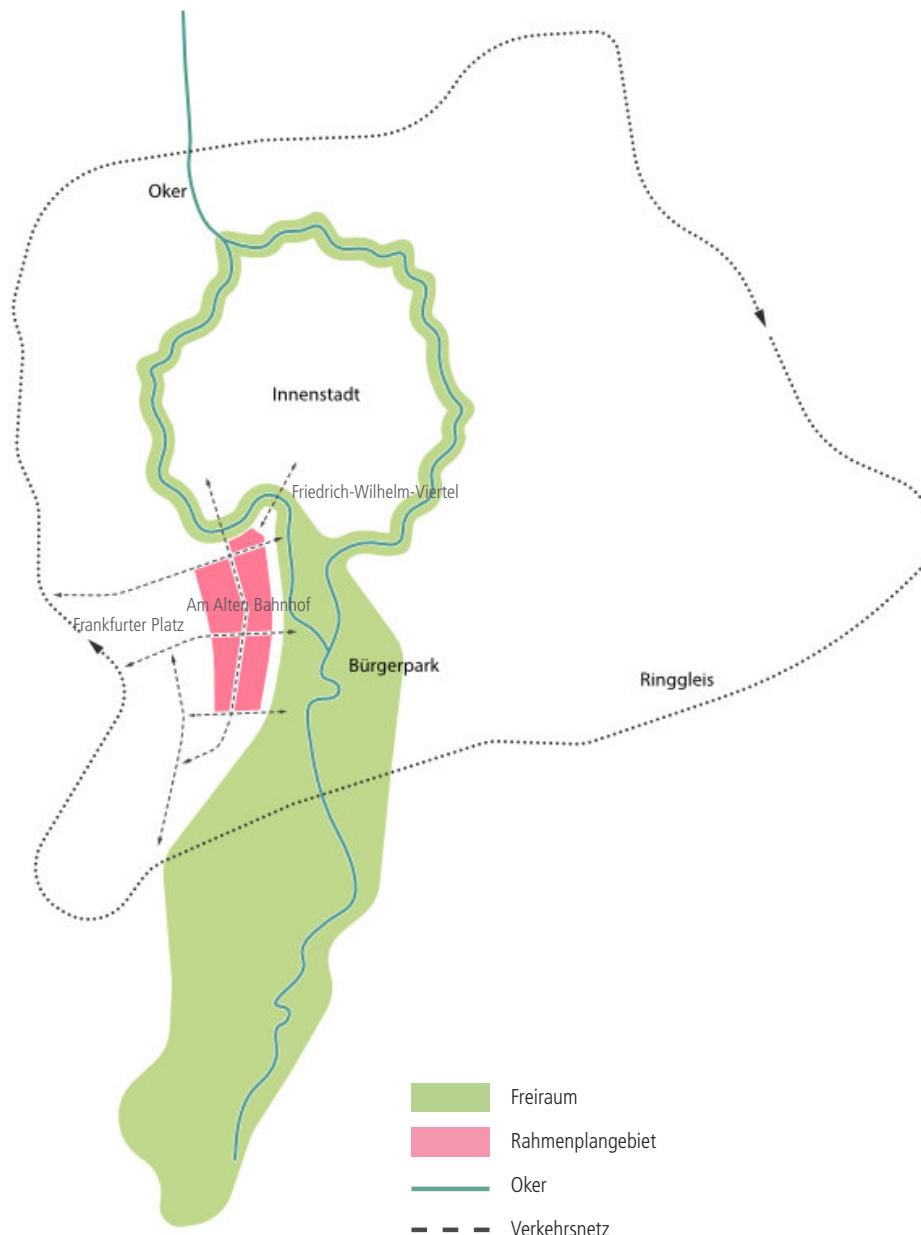
Das Quartier Am Alten Bahnhof wird durch ein differenziertes Konzept aus unterschiedlichen Grünstrukturen ergänzt. Dabei werden bestehende Potenziale gestärkt sowie neue Qualitäten hinzugefügt und übergeordnete Freiräume miteinander verknüpft.

Freiraum als verbindendes System:

Mit dem Freiraumkonzept werden die Verbindungen des neuen Quartiers zu seinen Nachbarschaften gestärkt und eine hohe Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrende im Sinne der Stadt der kurzen Wege gewährleistet. Dazu werden unterschiedliche Wegehierarchien etabliert, die vielfältige Raumerfahrungen und ein sicheres Bewegen durch das Quartier ermöglichen. Besondere Orte und übergeordnete Plätze, wie der Frankfurter Platz im Westen, das Friedrich-Wilhelm Viertel im Norden, die Volkswagen Halle sowie die an der Oker gelegenen Gastronomie- und Freizeitangebote (u.a. die Bar „Grinsekatz“ und die Kleingartenkolonie „Okerwiese“) im westlich gelegenen Bürgerpark werden somit besser angebunden.

Der angrenzende Bürgerpark bildet die zentrale Grünstruktur, die neben seiner Erholungsfunktion als Frisch- und Kaltluftkorridor stadtklimatisch von hoher Bedeutung ist. Ziel ist es, das Quartier über Grünbänder mit dem Bürgerpark zu verweben und mit dem Ringgleisgebiet in West-Ost-Richtung zu verknüpfen.

Die Straße Am Alten Bahnhof verbindet das südliche Ringgleisgebiet über das neue Quartier mit der Innenstadt. Von Süden kommend führt sie zum Europaplatz, dem durch seine Lage am Okerring eine besondere Bedeutung zukommt. Ziel ist es, die Straße als Boulevard, einen linearen öffentlichen und multifunktionalen Raum, auszugestalten und als Rückgrat des Quartiers zu stärken. Der Europaplatz bildet dabei den nördlichen Abschluss des Boulevards und wird zu einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und attraktivem Grün entwickelt.



Einbindung des Quartiers in den städtischen Kontext

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

FREIRAUM UND NACHHALTIGKEIT

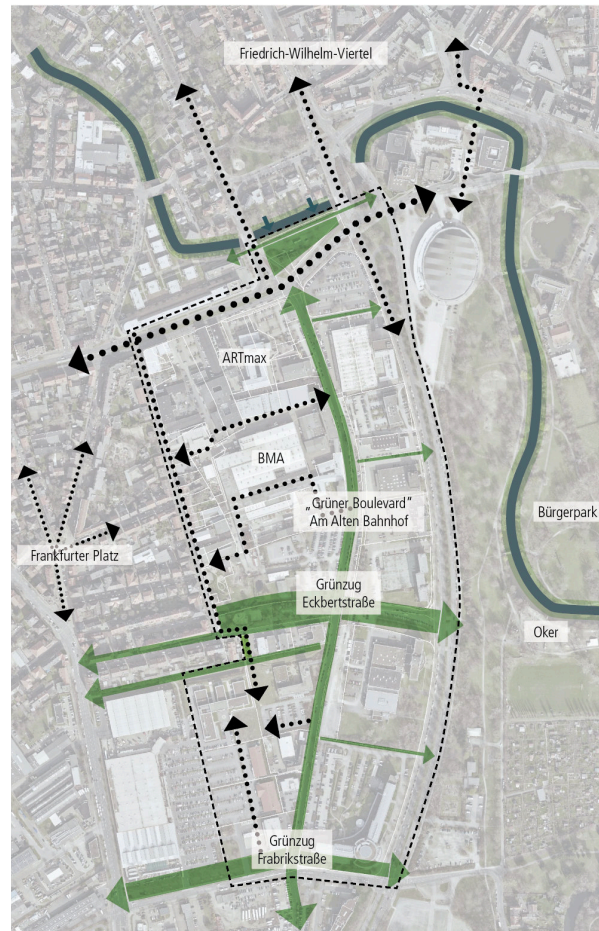
Freiraum qualifizieren, Freiraum schaffen:

Im Quartier Am Alten Bahnhof werden bestehende Freiräume qualifiziert, sodass insbesondere viel frequentierte öffentliche Orte an Aufenthaltsqualität gewinnen. Zusätzlich werden neue Freiräume geschaffen und punktuell um Spiel- und Sportnutzungen ergänzt, um das Angebot an Naherholung und Freizeitaktivitäten auszubauen. Bei der Planung von Neubauten sind auch die Potenziale der Dachflächen mitzudenken, die mit öffentlichen Nutzungen bespielt werden können (z.B. Dachflächen der Quartiersgaragen).

Die städtebauliche Neuordnung und der Rückbau überdimensionierter Stellplatzflächen ermöglichen es, das Areal stärker zu durchgrünen. Eine abwechslungsreiche Begrünung und Raumbildung bieten hohe Aufenthaltsqualitäten sowie Möglichkeiten Erdgeschossnutzungen in den Freiraum auszuweiten.

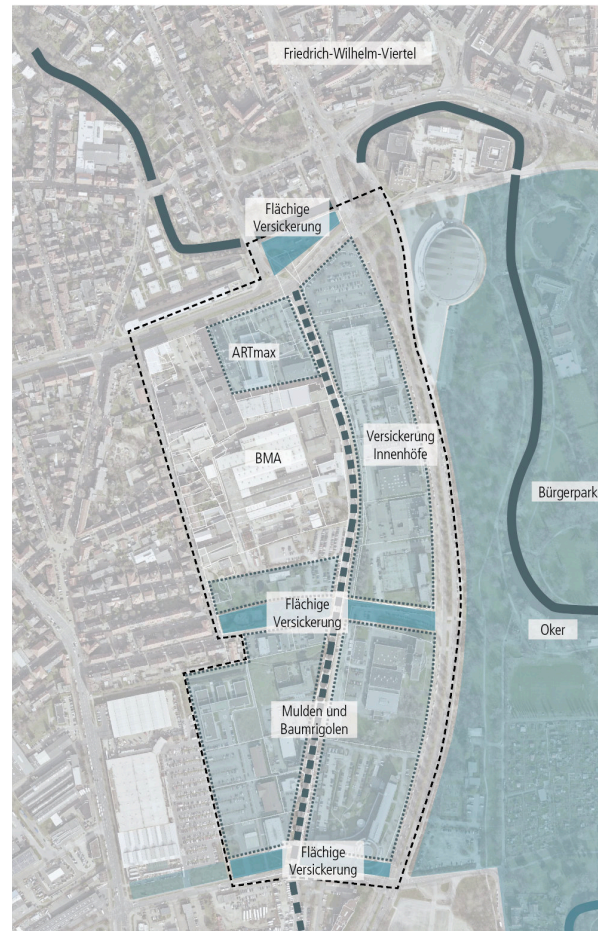
Nachhaltig planen:

Die großflächige Entsiegelung sowie Dachbegrünungen auf Neubauten ermöglichen die Integration eines dezentralen Regenwassermanagements. Im Sinne des Prinzips der „Schwammstadt“ wird das Regenwasser künftig möglichst lokal innerhalb der öffentlichen Freiflächen sowie auf den einzelnen Baufeldern versickert und der Stadtteil Am Alten Bahnhof zukunftsfähig gemacht. Wo möglich werden Quartiersstraßen von Baumreihen und Retentionsmulden begleitet und zu multifunktionalen Straßenräumen mit blau-grüner Infrastruktur umgestaltet. Durch die Auswahl standortangepasster, klimaresilienter Baumarten wird deren Vitalität und Langlebigkeit sowie ein geringer Pflegebedarf gewährleistet und somit dauerhaft eine Verbesserung des lokalen Mikroklimas erzielt.



Offene Grünstrukturen und Verbindungen

- Freiraumverbindungen
- - - Ergänzende Wegeverbindungen
- - - Grenze Rahmenplangebiet

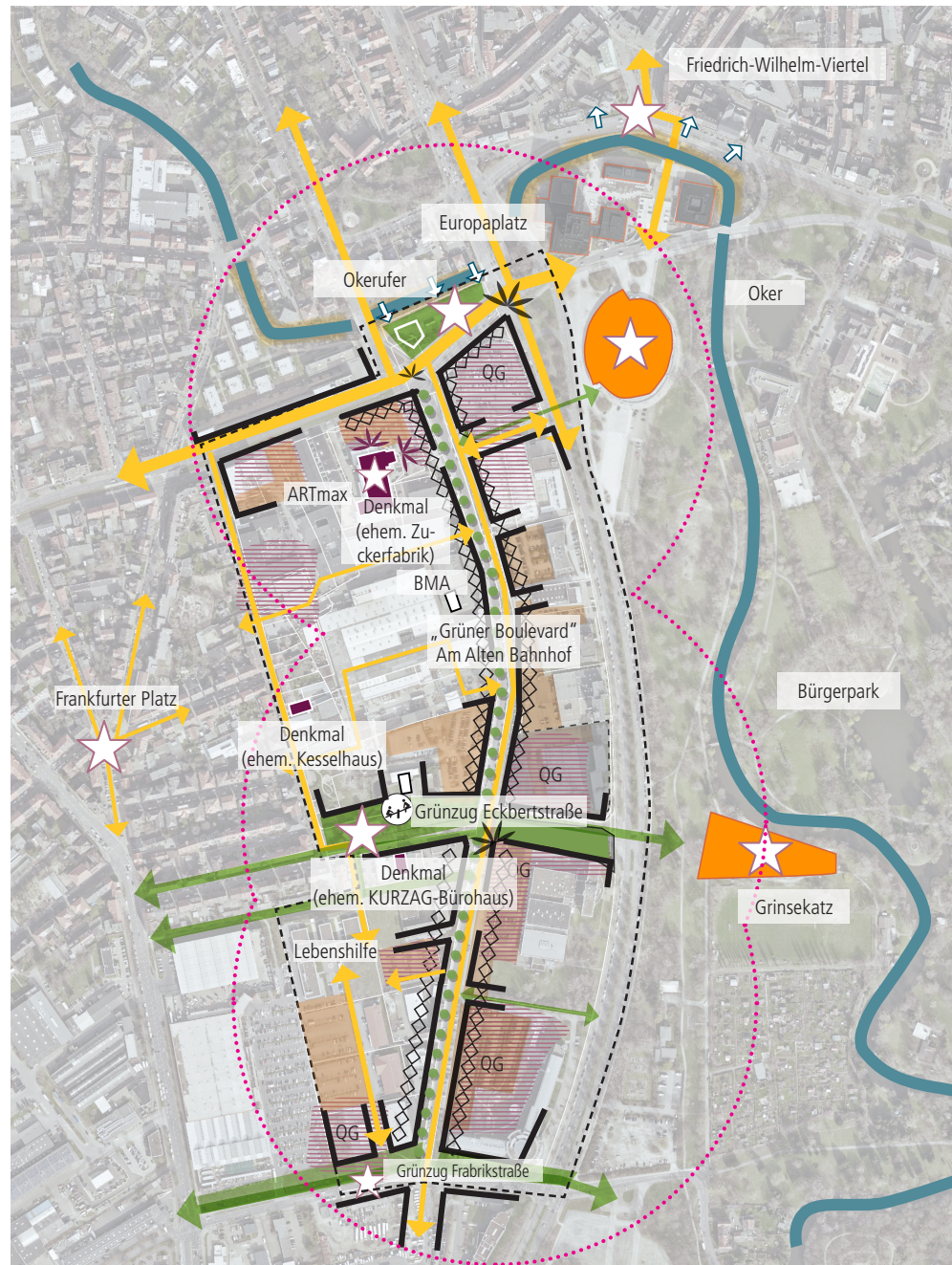


Retentionspotenzial

- Potenzialraum für Retentionsflächen auf den Baufeldern
- öffentliche Retentionsfläche (Park)
- Mögliche Integration von Retention im Straßenraum
- - - Grenze Rahmenplangebiet

3.2 INTEGRIERTES LEITBILD

Die Leitziele und das integrierte Leitbild für die Entwicklung des Quartiers ist von entscheidender Bedeutung, denn es fungiert als langfristige Entwicklungsstrategie. Der Transformationsprozess wird sukzessive erfolgen und von „Interimszuständen“ geprägt sein. Daher ist eine Flexibilität innerhalb eines robusten städtebaulichen Grundgerüsts von hoher Bedeutung, um auf Veränderungen flexibel reagieren zu können. Das Leitbild dient als gemeinsame Rahmenvereinbarung für die weitere Entwicklung, das Meilensteine setzt und die Leitplanken für die folgenden Schritte definiert. Dieses integrierte Leitbild bildet die Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung des Quartiers.



- Grenze Rahmenplangebiet
- ↔ Verknüpfungen
- Grün (-verbindung)
- Denkmal
- Raumbildung
- Einzugsbereiche Quartiersgarage (ca. 300m)
- QG Quartiersgarage
- Suchraum Standort Quartiersgarage
- „Grüner Boulevard“ Am Alten Bahnhof
- Adressbildung und Aktivierung der Erdgeschosse
- Anziehungspunkt
- Orientierungsgeber
- Rückbau Stellplatzflächen

Integriertes Leitbild

4. VARIANTENENTWICKLUNG

4.1 VARIANTEN

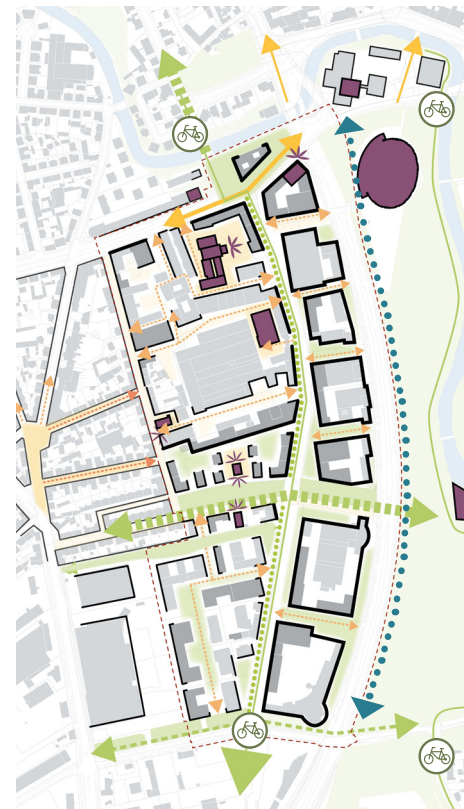
VARIANTE „GRÜNE CLUSTER“

Zwei Planungsvarianten setzen die definierten übergeordneten Ziele und das Leitbild der Rahmenplanung auf unterschiedliche Weise um.

Die Variante der „Grünen Cluster“ entwickelt sich stark aus den bestehenden Strukturen. Im Bereich zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der Straße Am Alten Bahnhof werden die bestehenden Bebauungen zu Clustern arrondiert, die von Grünflächen durchzogen sind. Dadurch bilden sich grüne Vorzonen zur Straße „Am Alten Bahnhof“, die auf der gegenüberliegenden westlichen Seite durch eine geschlossene Bebauung gefasst werden. Die vorhandenen Grünstrukturen des Bürgerparks und der Oker werden besser an das Gebiet angebunden. Am Grünzug an der Ekbertstraße sind Wohnnutzungen denkbar. Der Europaplatz wird am Bereich der Oker als grün geprägter Ort mit einer ergänzenden Bebauung gestaltet und der Stadteingang, auf der gegenüberliegenden Seite, durch einen Hochpunkt markiert.



Variante „Grünes Cluster“



Leitbild „Grüne Cluster“

- Bestand
- Entwurf
- Platzsituation
- Raumbildung
- Anziehungspunkt
- Freiraumverbindung
- Verknüpfung
- Radschnellweg
- Fahrradverbindung

4.1 VARIANTEN

VARIANTE „VIELFÄLTIGE QUARTIERE“

Die Variante der „Vielfältigen Quartiere“ fasst den Raum baulich stärker und schafft somit einen klar definierten Stadtraum mit belebenden Erdgeschosszonen. Die Straße „Am Alten Bahnhof“ wird zu einem grünen und lebendigen Boulevard ausformuliert. Der Europaplatz ist urban gestaltet und mit einem Hochpunkt auf der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs bebaut. Im südlichen Bereich werden Flächen, beispielsweise für neues innovatives Arbeiten geschaffen. Auch die übergeordnete Vernetzung in Ost-West-Richtung wird städtebaulich gestärkt, um eine bessere Anbindung in die umliegenden Stadt- und Freiräume zu gewährleisten.



Variante „Vielfältige Quartiere“

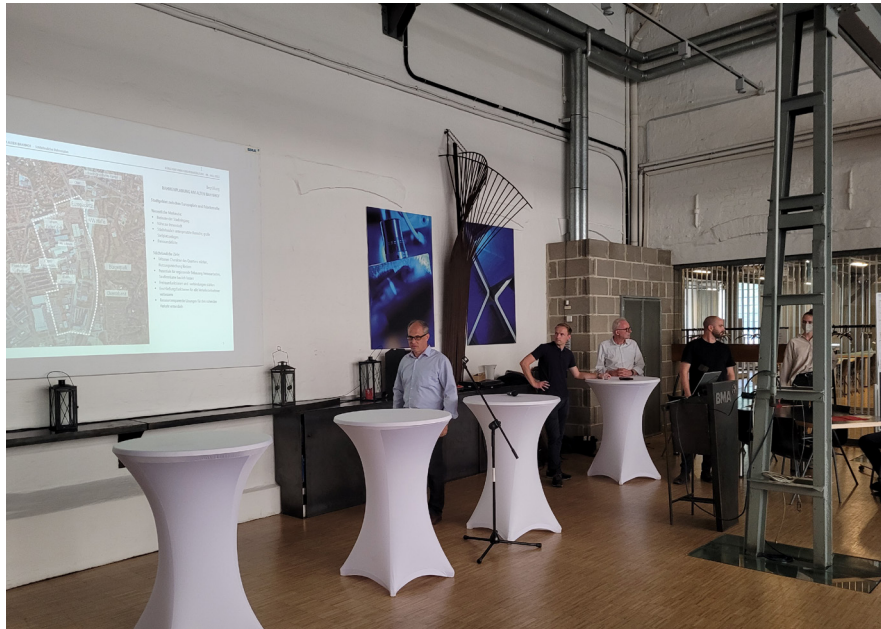


Leitbild „Vielfältige Quartiere“

- Bestand
- Entwurf
- Platzsituation
- Raumbildung
- Anziehungspunkt
- Freiraumverbindung
- Verknüpfung
- Radschnellweg
- Fahrradverbindung

4.2 ERGEBNIS DER BETEILIGUNGEN

AUSWERTUNG



Präsentationsvorstellung bei der Bürgerbeteiligung



Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Nach der umfassenden Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, der Lokalpolitik und der Fachämter der Stadtverwaltung Braunschweig sowie der Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern, erfolgte eine Auswertung und Abwägung der Hinweise und Anregungen zu den Varianten. Ziel war es eine sinnvolle Synthese im Sinne einer „Best-Of Variante“ aus beiden Ansätzen zu entwickeln.

Grundsätzlich wurde sich für die Variante „Vielfältige Quartiere“ ausgesprochen. Positiv wurde unter anderem das vorgeschlagene Parkierungskonzept mit Quartiersgaragen gesehen, welches Entsiegelungspotenziale und eine behutsame Nachverdichtung ermöglicht. Die Herausforderung besteht allerdings darin Organisations- und Betreibermodelle zu finden. Die Verbesserung und Erweiterung der öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie der Durchwegung und Anbindung an die Parks und die Innenstadt wurden positiv aufgenommen. Eine starke Nutzungsmischung mit einem höheren Wohnanteil, mit Kultureinrichtungen, Läden, Gastronomie und sozialen Angeboten standen ebenfalls im Fokus der Diskussionen. Die Belebung der heutigen Gewerbestraße Am Alten Bahnhof durch eine Umgestaltung und Neubebauung mit aktiven Erdgeschosszonen wurde sehr positiv aufgenommen, eine Bebauung durch einen Hochpunkt an der Oker wurde kritisch gesehen. Die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit zur Oker sowie eine städtebauliche Aufwertung des Europaplatzes war ein großer Wunsch der Öffentlichkeit.

5. INTEGRIERTER RAHMENPLAN

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF



Integrierter Rahmenplan

Die bestehenden übergeordneten Ziele, eine Belebung des Quartiers durch Schaffung attraktiver Stadt- und Grünräume sowie eine deutliche Verbesserung der Orientierung durch Stärkung der Hauptwegebeziehungen in die umliegenden Quartiere und Freiräume, setzt der städtebauliche Entwurf auf verschiedene Art und Weise um:

Die differenzierten bestehenden Raumstrukturen werden in ihrer Eigenart gestärkt und herausgearbeitet. Die großformatigen baulichen wie eigentumsrechtlichen Einheiten beidseitig der Straße Am Alten Bahnhof werden aufgegriffen und arrondiert bzw. als neue Einheiten implementiert. Dabei werden die intakten baulichen Bestandsstrukturen erhalten bzw. erst langfristig ersetzt. Ebenerdige Stellplätze und eingeschossige Gewerbebauten werden dagegen in Frage gestellt und durch Quartiersgaragen bzw. Integration der Gewerbenutzung in das Erdgeschoss künftiger Gebäude kompensiert.

Der städtebauliche Entwurf sieht somit eine Strukturierung und Nachverdichtung des Quartiers durch eine baulich-räumliche Fassung der wichtigen übergeordneten öffentlichen Räume vor. Übergeordnete Wege- und Grünverbindungen werden durch die städtebauliche Neuordnung baulich an den Rändern definiert. Das sehr große Gebiet wird in mehrere Teilquartiere mit einer angemessenen Größe gegliedert. Sie alle werden durch das neue Rückgrat, den Grünen Boulevard Am Alten Bahnhof, in Nord-Süd-Richtung verbunden.

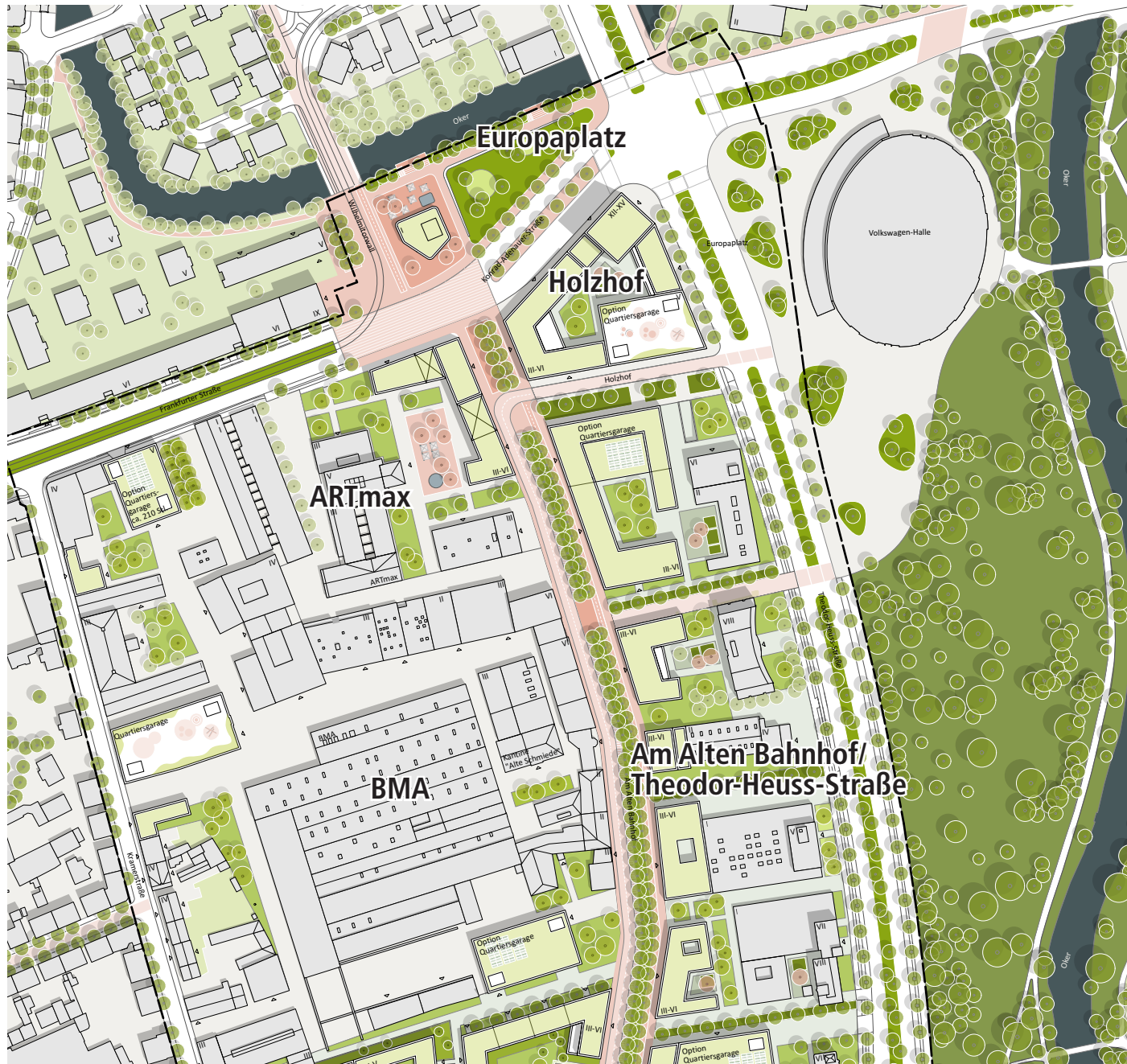
In Ost-West-Richtung bieten zwei übergeordnete, als Quartierspark angelegte, Grünverbindungen (Grünzug an der Ekbertstraße und Grünzug an der Fabrikstraße) eine attraktive Vernetzung zwischen Quartier und Bürgerpark. Die Grünverbindung an der Ekbertstraße wird bis an den Bürgerpark fortgeführt. Der Entwurf sieht eine optimale Breite der Grünverbindung von rund 45 m vor. Im Sinne eines flexiblen städtebaulichen Grundkonzeptes kann in den fortführenden Untersuchungen und Planungsverfahren ein Spektrum zwischen 35 m und 45 m Breite für die Grünverbindungen untersucht werden. Hierbei ist zu beachten, dass eine Verschmälerung der Grünverbindungen zu Lasten der freiräumlichen Qualität und der Stadtökologie geht.

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Im Norden entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs ein öffentlicher Freiraum mit Bezug zur Oker und einem Pavillon für Gastronomie. Die großflächige Parkplatzanlage auf der Holzhoffläche wird zu einem kompakten raumbildenden Baufeld mit einer geschlossenen Bauweise und einem Hochhaus entwickelt.

Auf dem ARTmax Gelände südlich der Frankfurter Straße und westlich des Boulevards wird das Denkmalensemble der ehemaligen Zuckerraffinerie baulich in Richtung der Straßen ergänzt, so dass ein großer Kulturhof mit Aufenthaltsqualität entsteht. Der räumliche Bezug zum ARTmax Ensemble wird über großzügige, öffentlich zugängliche Durchlässe im Gebäude ermöglicht.

Der neue grüne Boulevard Am Alten Bahnhof verknüpft das südlich anschließende Ringbahngleis über die Frankfurter Straße und die Oker mit der Innenstadt im Norden. Diese wichtige Ader wird städtebaulich und freiräumlich neu formuliert und als zentrale belebte Nord-Süd-Achse aktiviert. Die Raumkante westlich des Grünen Boulevards, welche überwiegend durch den baulichen Bestand bereits vorhanden ist, wird behutsam durch Neubauten ergänzt. Auf der gegenüberliegenden östlichen Seite ergeben sich durch einen bisher von der Bebauung freigehaltenen Korridor für die obsoletere Verlängerung der Stadtbahn, welche noch durch einen derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan gesichert ist, neue Spielräume.



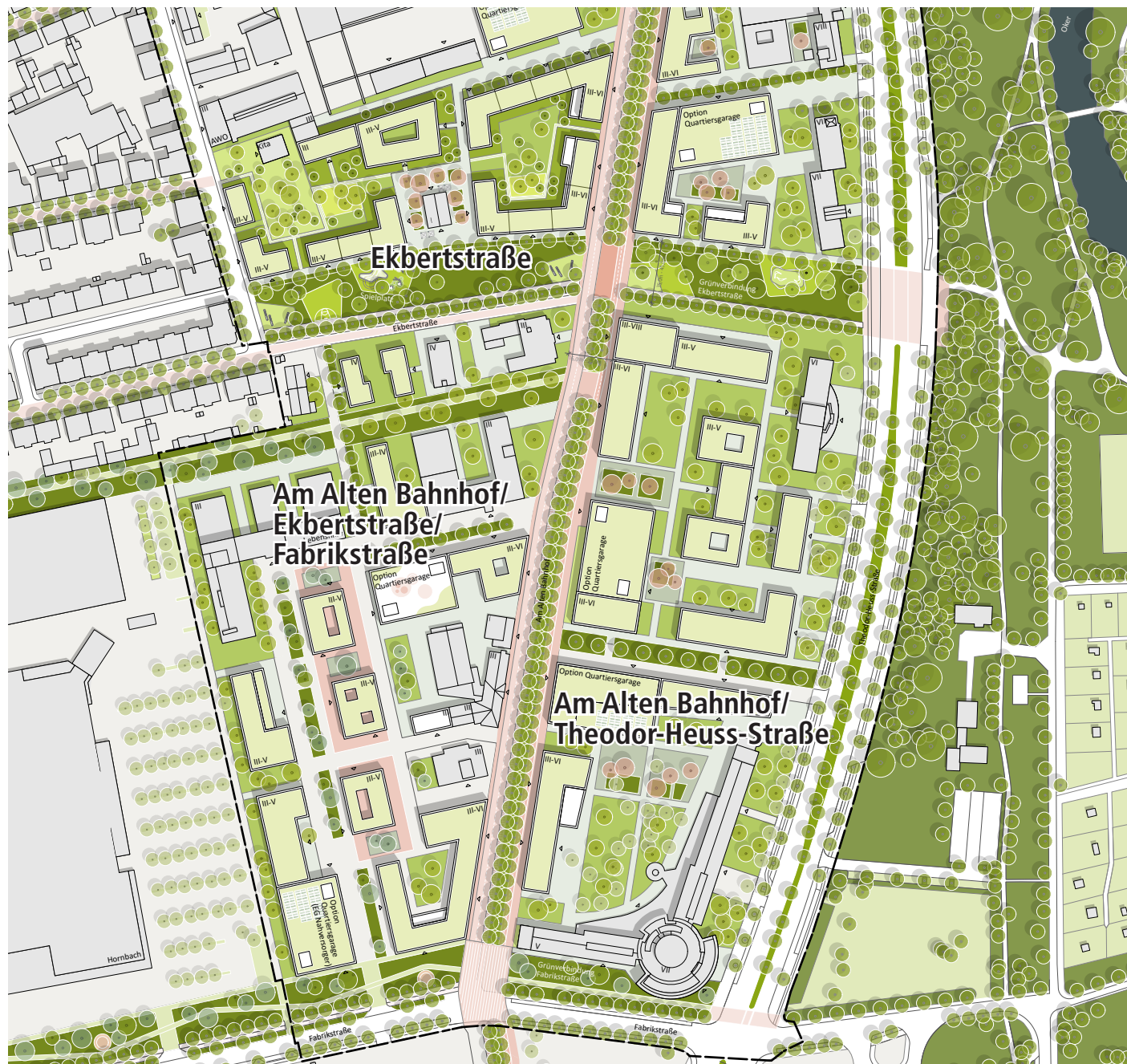
Rahmenplan - Vergrößerung der Teilräume Europaplatz, Holzhof, ARTmax, BMA, Am Alten Bahnhof/ Theodor-Heuss-Straße (Nordteil)

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Der Entwurf sieht eine bauliche Ergänzung der Baufelder zwischen Theodor-Heuss-Straße und Am Alten Bahnhof auf den freigehaltenen Flurstücken mit einer überwiegend geschlossenen Bebauung vor. Dabei wird als Vorzugsvariante ein Licht-Raum-Profil von 25m bei einer Geschossigkeit der angrenzenden Neubauten von drei bis fünf Vollgeschossen empfohlen. Die Flexibilität des städtebaulichen Entwurfes ermöglicht dieses Maß in den fortlaufenden Planungen ggf. zu reduzieren. Die Dimensionierung innerhalb eines Korridors von 16 m bis 25 m ist in Abhängigkeit der Gebäudehöhen und der Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen zu einer zweireihigen Allee mit grünem Charakter zu prüfen. Dabei wird empfohlen das Mindestmaß auf 20 m zu setzen, um den gewünschten Charakter eines grünen Boulevards noch ermöglichen zu können.

Nördlich der Grünfläche an der Ekbertstraße entstehen neue aufgelockerte Wohnblöcke am Park mit großzügigen Gemeinschaftsgärten und einem integrierten denkmalgeschützten Gebäude als Nachbarschaftstreff oder Café.

Nördlich der Grünfläche an der Fabrikstraße und westlich des Boulevards entsteht ein gemischtes Teilquartier mit einer inneren Campusstruktur mit Gewerbe, Büros und Nahversorgung im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes. Am Park und am Boulevard ist zudem Wohnen denkbar.



Rahmenplan - Vergrößerung der Teilräume Am Alten Bahnhof/ Ekbertstraße/ Fabrikstraße, Am Alten Bahnhof/ Theodor-Heuss-Straße (Südteil)

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Im Sinne eines urbanen gemischten Quartiers ist je nach Nutzung eine Regelgeschossigkeit von drei bis fünf Vollgeschossen vorgesehen. An stadträumlich bedeutenden Orten wie im Norden an der Frankfurter Straße Ecke Theodor-Heuss-Straße (Stadteingang) oder an den Kreuzungspunkten zwischen den übergeordneten Freiräumen (z.B. Freiraum an der Ekbertstraße) und dem Boulevard Am Alten Bahnhof sind jeweils ein Hochpunkt als Orientierungsgeber möglich, wobei der Hochpunkt im Norden als städtebauliche Dominante und Hochhaus das höchste Gebäude im Quartier ausbildet.



Axometrische Darstellung des Entwurfes

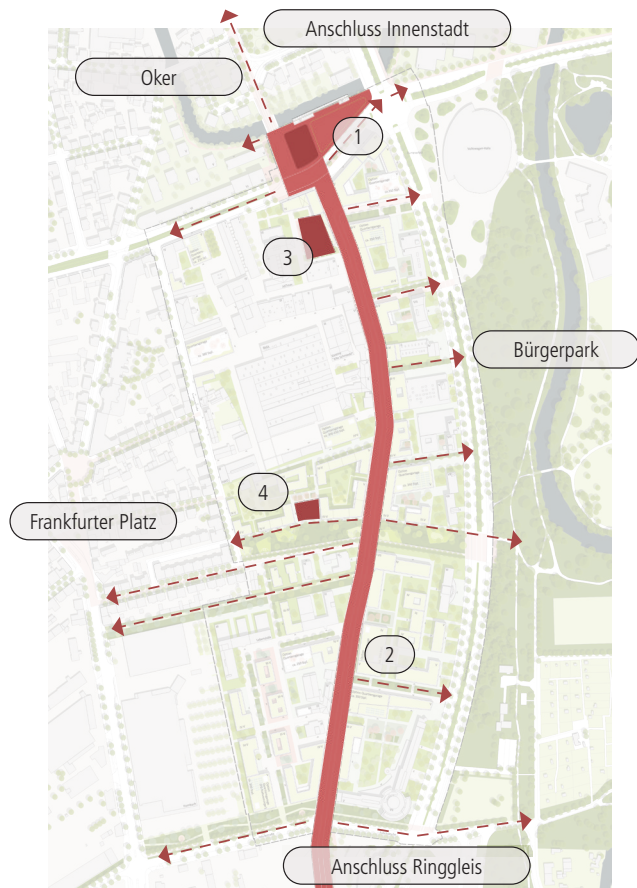
5.2 FREIRAUM



Freiraumkonzept

- 1 Im Bereich des Bürgerparks wird auf eine städtebauliche Erweiterung verzichtet und entlang der Theodor-Heuss -Straße eine durchgängig grüne Kulisse entwickelt. Die klare Kante zwischen bebautem Stadtgebiet und Park wird somit gestärkt.
- 2 Zwischen der Frankfurter Straße im Norden und der Fabrikstraße im Süden stellt der Grüne Boulevard eine wichtige Nord-Süd-Verknüpfung dar und verbindet die Innenstadt mit dem südlichen Ringgleis. Die Straße am Alten Bahnhof wird verbreitert (16-25m) und zu einem multifunktionalen und zukunftsgerichteten Straßenraum umgestaltet, der neben einer sicheren Verkehrsführung auch qualitative Aufenthaltsräume und klimawirksame Grünflächen bietet.
- 3 Der Europaplatz ist Verknüpfungspunkt von Mobilität und Freiraum und bildet den Abschluss des Boulevards Am Alten Bahnhof. Mit seinem direkten Bezug zur Oker bietet der Platz als öffentlicher Freiraum ein besonderes Gestaltungspotenzial.
- 4 Das Grünband an der Ekbertstraße wird im Sinne eines Quartiersparks für gemeinschaftliche Nutzungen qualifiziert, im Querschnitt verbreitert (35-45m) und mit Spiel- und Sportangeboten für unterschiedliche Zielgruppen ausgestattet.
- 5 Die Ekbertstraße wird durch Begleitgrün aufgewertet und verbindet das westliche Ringgleisgebiet mit dem Park.
- 6 Die Grünflächen an der Fabrikstraße werden als West-Ost-Verbindung zu einem Grünband entwickelt. Dort finden sich künftig attraktive Orte zum Verweilen und eine schattenspendende Begrünung.
- 7 Die Anbindung an die Innenstadt über den Friedrich-Wilhelm-Platz wird gestärkt.
- 8 Über das differenzierte Wegenetz im Quartier Am Alten Bahnhof werden im Norden und im Westen des Quartiers mehrere Anknüpfungspunkte an den Okerrad- und Wanderweg im Bürgerpark geschaffen.

5.2 FREIRAUM



Öffentliche Plätze

- ① Europaplatz
- ② „Grüner Boulevard“
- ③ Freiraum am Kulturstandort ARTmax
- ④ Quartiersplatz am Grünband Ekbertstraße



Öffentliche / Gemeinschaftliche Grünflächen

- ① Grünfläche am Europaplatz
- ② Grünband an der Ekbertstraße
- ③ Grünverbindung
- ④ Grünband an der Fabrikstraße



Übergeordnete Fahrradwege

- ① „Urbane Fahrradroute“ auf dem Grünen Boulevard
- ② Radschnellweg entlang der Theodor-Heuss-Straße
- ③ „Grüne Fahrradroute“ durch den Bürgerpark

5.2 FREIRAUM

GEMEINSCHAFTLICHE NUTZUNGEN



Unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten wie Spiel- und Sportangebote sollen ausgebaut werden, sodass sich das von Gewerbe und Verkehr dominierte Gebiet zu einem lebenswerten Quartier entwickeln kann. Ungenutzte, monofunktionale Freiflächen werden in diesem Zusammenhang gestalterisch diversifiziert, Grünbereiche entwickelt und Plätze qualifiziert. Insbesondere werden gemeinschaftliche Nutzungen gefördert, die zu einem starken sozialen Zusammenhalt führen können. Spiel- und Sportangebote nehmen dabei eine wichtige Rolle ein, denn sie bieten einen guten Ausgleich zum Alltag und fördern die Gesundheit. Weiterhin können im Sinne der produktiven Stadt Flächen für Urban Gardening vorbehalten werden.

Neben Grünflächen und Plätzen bieten auch Dachflächen z.B. auf Quartiersgaragen Raum für gemeinschaftliche Nutzungen und sollen in der Planung berücksichtigt werden. Durch ihre besondere Lage mit Aussicht auf die Stadt stellen sie besonders attraktive Freiräume dar und wirken der hohen Flächenkonkurrenz entgegen.

Spiel- und Sportangebote

Mögliche Dachbespielungen von Quartiersgaragen

5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

PRINZIPIEN



VEGETATION

- Sensibler Umgang mit dem Baumbestand und Integration in die Planung.
- Ersatzpflanzungen bei notwendigen Baumfällungen.
- Vielfältige Neupflanzung aus klimaresilienten Stauden, Wiesenansaat und Baumarten.



HITZEANGEPASSTE STADT



- Großflächige Entsiegelung wo möglich und sinnvoll, Neuplanung mit hohem Grünanteil.
- Vermeidung von Hitzeinseln durch geringen Versiegelungsgrad und helle Bodenbeläge.
- Förderung der lokalen Wasserrückhaltung und Verdunstung zur mikroklimatischen Kühlung.
- Schaffung angenehmer Aufenthaltsorte durch Integration von Wasserspielen und Sonnenschutz.
- Verschattung durch Großbäume.



BELEUCHTUNG

- Einsatz von energiesparender Lichttechnik/ LED.
- Reduktion von Lichtemissionen.
- Berücksichtigung lichtsensibler Tierarten.



WASSERSENSIBLE STADT / SCHWAMMSTADT

- Rückhaltung wurzelverfügbaren Wassers für die Vegetation
- Ausbau der blau-grünen Infrastruktur für ein dezentrales Regenwassermanagement:
 - Mulden-Rigolensysteme in öffentlichen Freiflächen.
 - Ausstattung von Straßenräumen mit Retentionsflächen.
 - Versickerungs- und Verdunstungsbeete auf Platzflächen.
 - Planung von Gründächern und Retentionsdächern auf Neubauten und im Bestand, wo bautechnisch möglich.
 - Möglichst geringer Versiegelungsgrad und Integration von versickerungsfähigen Bodenbelägen.
 - Wasserspeicherung in Zisternen.
 - Integration von Wasser in die Freiraumgestaltung.



MOBILITÄT

- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie ÖPNV durch den Ausbau von Radwegen und öffentlichen Nahverkehrswegen und Reduktion von PKW Stellplätzen.
- Integration von Quartiersgaragen oder Mobilityhubs zum flächensparenden stapeln von Stellplätzen.
- Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch straßenbegleitende Begrünung.
- Ausbau der Radwege.

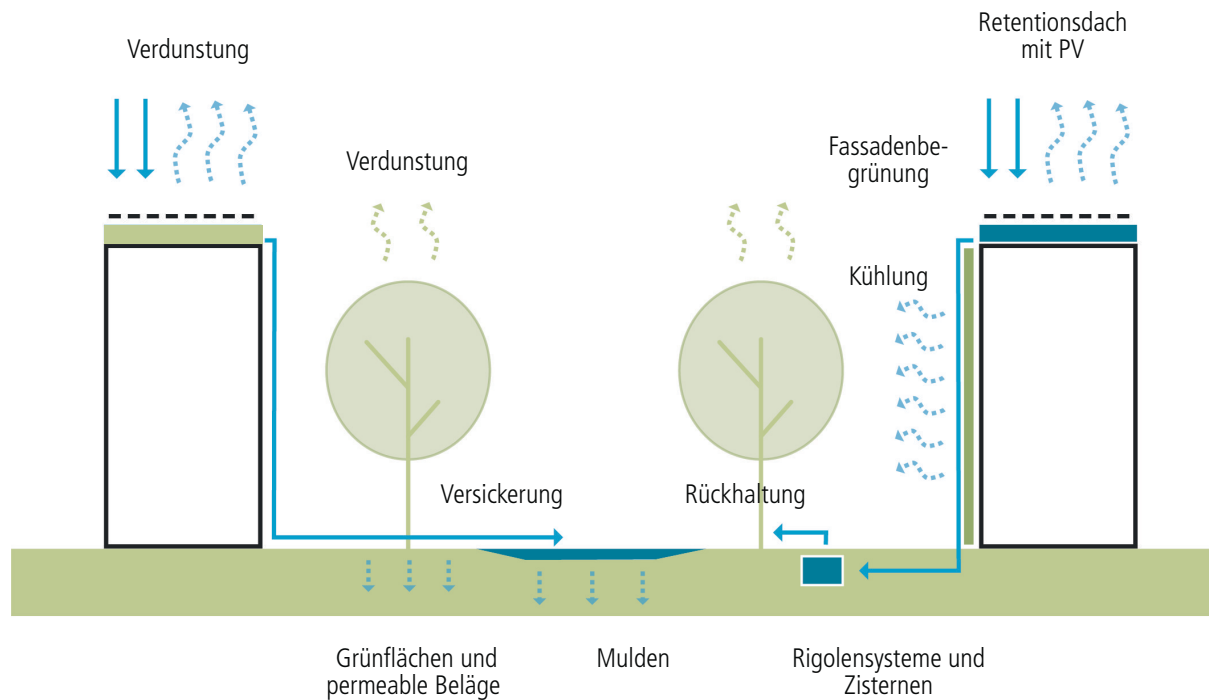


5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

DAS PRINZIP „SCHWAMMSTADT“

Trotz Nachverdichtung soll die Bilanz versiegelter Flächen im gesamten Planungsgebiet reduziert werden. Durch die großflächige Entsiegelung können entsprechend der Prinzipien der Schwammstadt Grünbereiche integriert werden, die der Retention, der Verdunstung und der Versickerung von Regenwasser dienen. Das Zusammenspiel von flächigem, klimaoptimiertem Grün (u. a. Pflanzflächen, Grünfassaden, Grün-/Retentionsdächer), schattenspendenden Bäumen und Wasserelementen trägt zu einem angenehmen städtischen Klima und hoher Aufenthaltsqualität bei.

Durch die Maßnahmen kann das angefallene Regenwasser vor Ort aufgefangen und gespeichert werden, ohne das Kanalsystem insbesondere bei Starkregenereignissen zu überlasten. Einen großen Mehrwert bietet auch die Möglichkeit, den Pflanzen das Wasser unmittelbar vor Ort zur Verfügung stellen zu können. Gerade Bäume, die in städtischen Gebieten einen wichtigen mikroklimatischen Beitrag leisten, sind bei zunehmender Hitze und Trockentagen zusätzlichem Stress ausgesetzt und haben einen erhöhten Wasserbedarf.

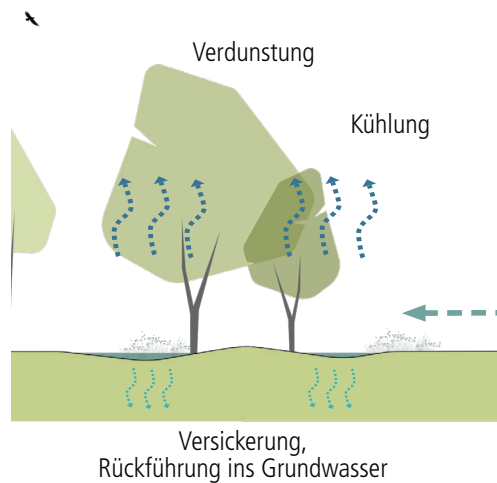




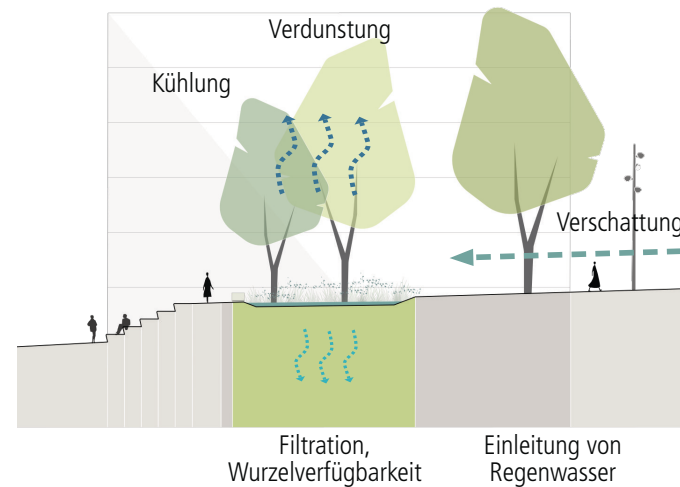
5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

VEGETATION UND RETENTION

Modellierte Grünflächen



Mulden-Rigolensysteme und Retentionsbeete



Die Freiräume im Quartier Am Alten Bahnhof werden vielerorts mit blau-grüner Infrastruktur ausgestattet. Dadurch kann Regenwasser dezentral vor Ort gespeichert, versickert und den Pflanzen zur Verfügung gestellt werden.

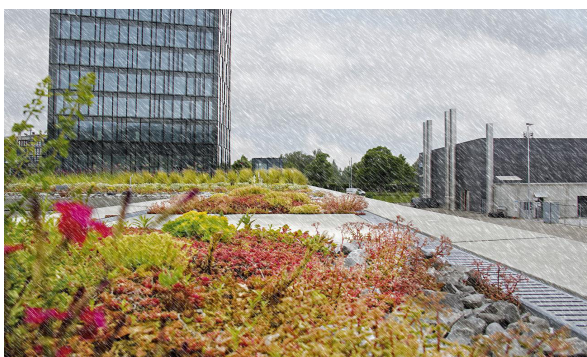
Wasserrückhalteflächen können z.B. in Form von modellierten Grünflächen, Mulden, bzw. Mulden-Rigolensystemen, Baumrigolen oder auch Retentionsbeeten ausgestaltet werden.

Eine weitere wichtige Maßnahme in der Grünflächengestaltung ist die Wahl klimaangepasster Baumarten, extensiver Stauden und naturnaher Wiesen, die gegenüber langen Trocken- und Hitzeperioden resilient sind.



Gestaltungsbeispiele Retentionsflächen





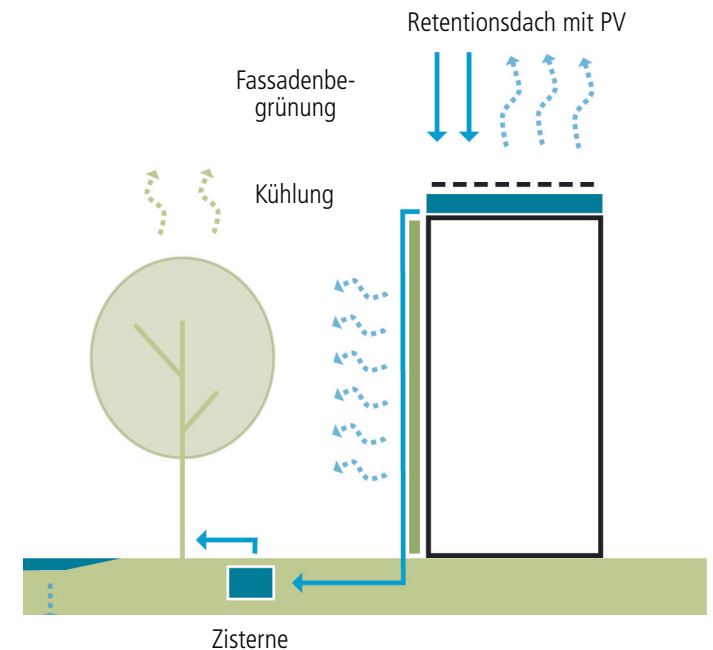
5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

VEGETATION UND RETENTION

Fassaden- und Dachbegrünungen haben nicht nur einen hohen ästhetischen Wert, sondern sorgen auch durch entsprechende Vegetation für mehr Biodiversität und für mikroklimatische Abkühlung durch Verdunstung.

Je nach Ausführung bieten Retentions- bzw. Gründächer unterschiedliche Wasserretentionskapazitäten. Das aufgefangene Regenwasser kann entweder lokal auf der Dachfläche zurückgehalten werden oder durch Einleitung in Zisternen Bäumen zur Verfügung gestellt werden.

In Verbindung mit Photovoltaikanlagen können Retentionsdächer zusätzlich der lokalen Energieerzeugung dienen. Gründächer bieten außerdem eine gute Gebäudedämmung, sodass weniger Energie zum Beheizen und Kühlen der Innenräume benötigt wird.

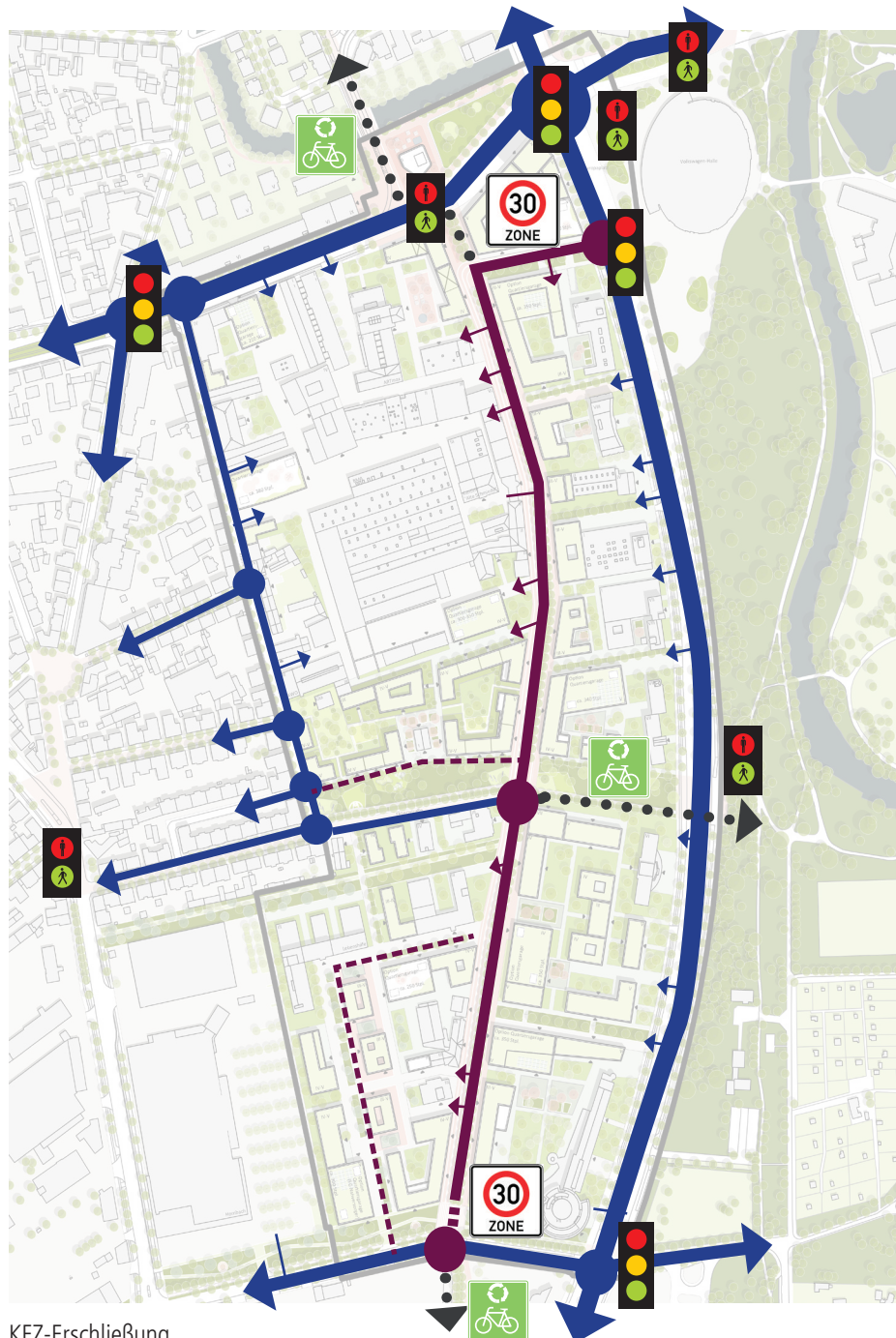


5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG







KFZ-ERSCHLIEßUNG

Das Rückgrat der Erschließung mit adressbildender Funktion ist künftig die Straße Am Alten Bahnhof. Zur Stärkung der Platzsituation vor dem ARTmax-Gelände und zur Vereinfachung der Verkehrsabwicklung am Europaplatz wird die Straße Am Alten Bahnhof für den allgemeinen Kfz-Verkehr künftig nicht bis zur Frankfurter Straße geführt, sondern über die Straße Holzhof mit der Theodor-Heuss-Straße verbunden. Dies führt zu einer verkehrlichen Entlastung der Straße Am Alten Bahnhof und stärkt deren Funktion als Achse für den Radverkehr und grünem Boulevard mit Aufenthaltsqualität. Die Verbindung zur Theodor-Heuss-Straße erfolgt erst wieder im Süden über die Fabrikstraße.

Da ein Großteil der neuen Parkmöglichkeiten künftig über die Theodor-Heuss-Straße erschlossen werden, ist eine verkehrliche Entlastung zu erwarten. Gleichzeitig ist im Entwurf aber sicherzustellen, dass Schwertransporte zu BMA und ggf. anderen Gewerbebetrieben weiterhin möglich sind. Das Quartier wird künftig wesentlich stärker durch Wohnen und soziale Infrastrukturen geprägt sein als heute. Deshalb ist die Ausweisung einer Tempo 30-Zone anzustreben. Damit wird auch die im Freiraumkonzept intendierte Betonung der Querrichtung aus dem bestehenden Wohnquartier um den Frankfurter Platz zum Bürgerpark unterstrichen.



KFZ-Erschließung

-  Außere Erschließung
-  Innere Erschließung
-  Innere Erschließung untergeordnet
-  Ampel
-  Fußgängerampel
-  Durchfahrt für Fahrräder

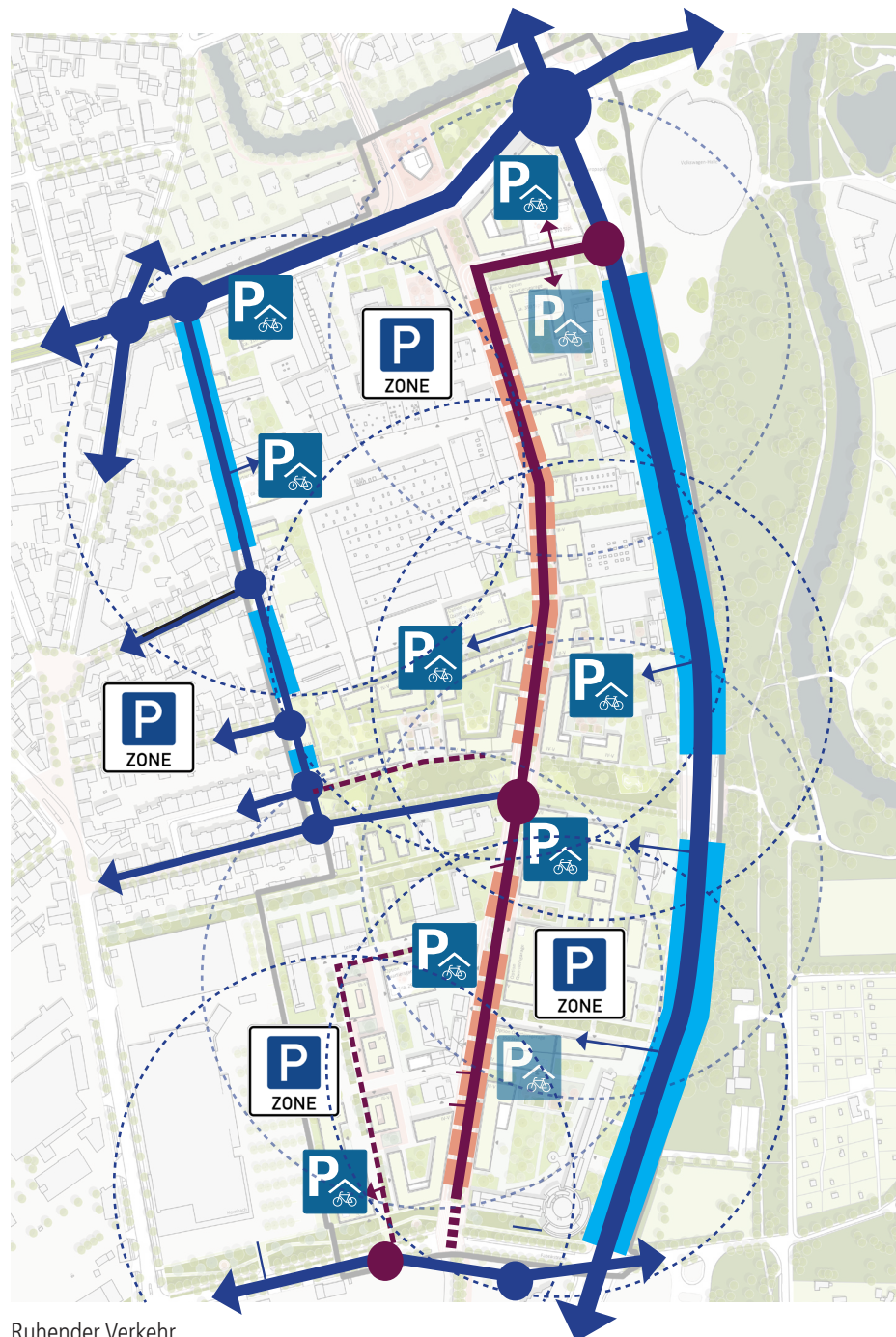
5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG

RUHENDER VERKEHR

Das Quartier ist heute sehr stark durch parkende Fahrzeuge geprägt. 3.400 Stellplätze stehen derzeit zur Verfügung und nehmen insgesamt über 71.000 m² versiegelte Fläche ein. Die städtebauliche Aufwertung und Nachverdichtung wird nur möglich sein, wenn diese Situation grundlegend verändert wird. Hierzu ist vorgesehen, in bis zu 8-10 Quartiersgaragen eine der Nachfrage angemessene Anzahl von Stellplätzen anzubieten. Die Quartiersgaragen können als Mobilitäts-Hubs ausgebildet werden, d.h. es entstehen nicht nur Stellplätze, sondern es sind zusätzlich Radabstellmöglichkeiten und diverse Sharing-Angebote vorgesehen. In den Erdgeschossen sind Nutzungen möglich, die zu einer Belebung des Straßenraums beitragen werden.

Die Stellplatzbedarfe aus den zusätzlichen, durch Nachverdichtung entstehenden städtebaulichen Nutzungen werden dabei angemessen berücksichtigt. Allerdings wird der Stellplatzschlüssel so gewählt, dass die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsplanung, die weniger als bisher auf das Auto als Hauptträger der Mobilität setzt, beachtet werden.

Das Parken in den Straßenräumen soll künftig im Wesentlichen auf mobilitätseingeschränkte Personen begrenzt werden. Ferner sind ausreichend Flächen für Liefen und Laden vorgesehen.



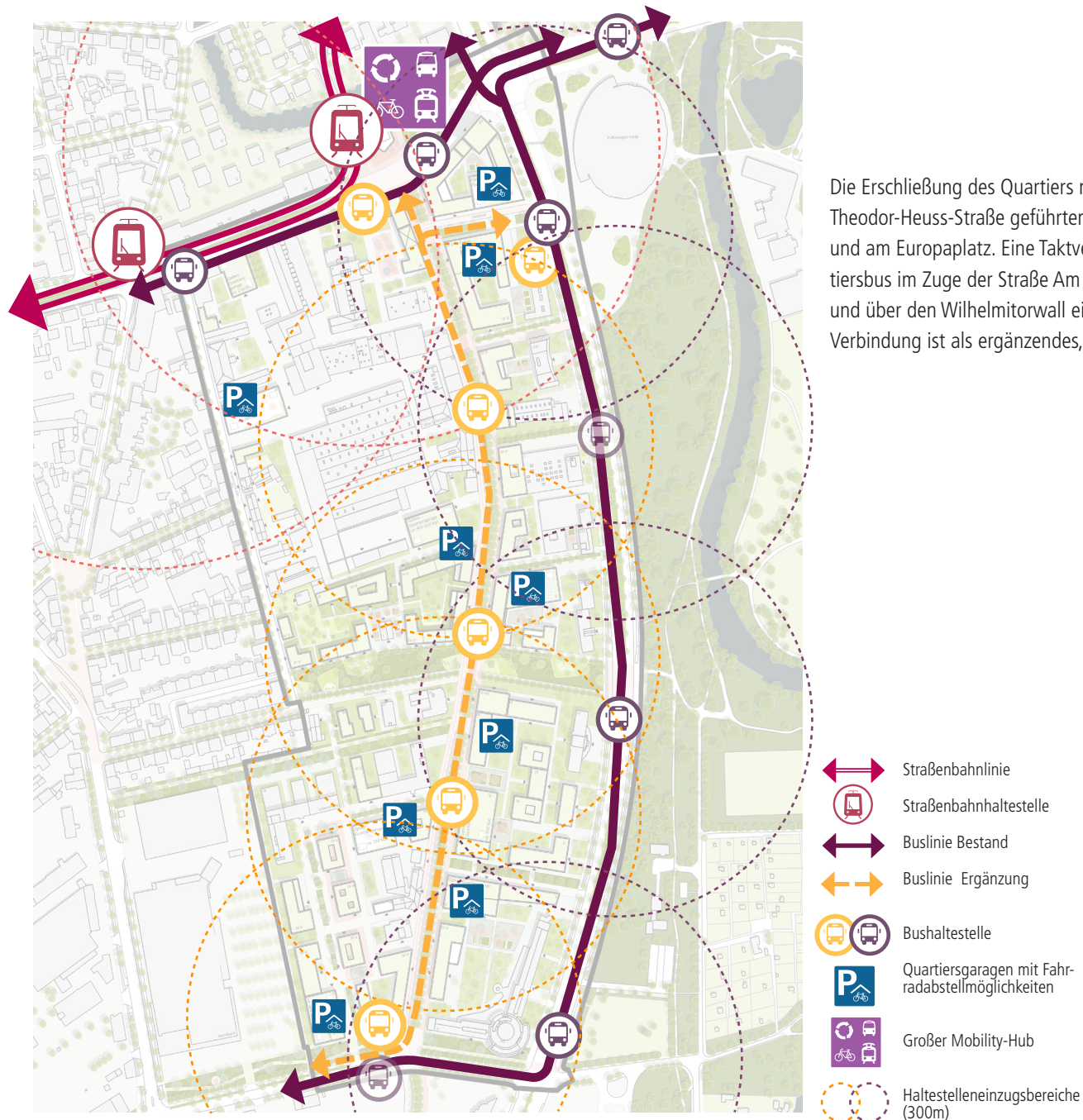
Ruhender Verkehr

- Äußere Erschließung
- Innere Erschließung
- Straßenbegleitendes Parken
- Lade- und Lieferzone
- Quartiersgaragen mit Fahrradabstellmöglichkeiten
- Quartiersgaragen (Optional)
- Parkraumbewirtschaftung
- Einzugsradius Quartiersgaragen (300m)

5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG

ÖPNV

Die Erschließung des Quartiers mit dem ÖPNV erfolgt grundsätzlich (wie bisher) über die auf der Theodor-Heuss-Straße geführten Buslinien und die Straßenbahnlinien im Zuge der Frankfurter Straße und am Europaplatz. Eine Taktverdichtung ist anzustreben. Perspektivisch ist ein zusätzlicher Quartiersbus im Zuge der Straße Am Alten Bahnhof möglich, der die barrierefreie Erschließung verbessert und über den Wilhelmitorwall eine direkte Verbindung in die Innenstadt herstellen könnte. Diese Verbindung ist als ergänzendes, ggf. autonom fahrendes Busangebot möglich.



ÖPNV

5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG

RADVERKEHR UND NAHMOBILITÄT



Rad- und Nahmobilität

Radverkehr

Zentrale Achse des Radverkehrs im Quartier ist die Radverbindung im Zuge des Grünboulevards der Straße Am Alten Bahnhof. Diese Radverbindung stellt eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung dar und steht nicht in Konkurrenz zu einem geplanten Radschnellweg im Zuge der Theodor-Heuss-Straße oder der stärker freizeitorientierten Führung des Radverkehrs durch den Bürgerpark. Als ergänzendes Angebot schafft sie eine neue Qualität des Radfahrens und ist vor allem für die Nahmobilität im Quartier selbst und vom angrenzenden Westlichen Ringgebiet als Verbindung zur Innenstadt interessant. Durch die Weiterführung nach Süden mit der Unterführung der Theodor-Heuss-Straße wird der Anschluss an das Ringgleis hergestellt. Radabstellanlagen werden bedarfsgerecht dezentral vorgesehen und entstehen mit leichter, d.h. ebenerdiger Zugangsmöglichkeit in den neuen Gebäudestrukturen. Zu beachten ist die differenzierte Nachfrage für Radabstellmöglichkeiten für Räder mit Anhängern, Lastenräder und Ladestationen für E-Bikes. In den Mobilitäts-Hubs sind in den Erdgeschossen ebenfalls Radabstellmöglichkeiten vorgesehen.

Nahmobilität

Die Nahmobilität zu Fuß ist die umweltfreundlichste und gesündeste Art der Fortbewegung. Ihre Förderung wird deshalb ein zentraler Punkt des Mobilitätskonzeptes werden. Wichtige Aspekte sind die Barrierefreiheit und die gestalterische Qualität der Räume, die zu Fuß zu durchqueren sind. Neben den wichtigen bereits genannten Achsen, wie der Straße Am Alten Bahnhof mit dem Grünboulevard und der beiden Ost-West-Achsen im Zuge der stark durchgrünenden Ekbertstraße und der als Freiraum aufgewerteten Fabrikstraße, kommen den kleinen Durchwegungen zwischen den Baublöcken und als Verbindung zwischen kleinen Plätzen und Aufweitungen eine große Bedeutung zu. Derartige Verbindungen machen Wege zu Fuß spannend und abwechslungsreich.

Die Theodor-Heuss-Straße, die bislang eine starke Barriere darstellt, kann künftig an vier Stellen, nämlich in Höhe der Konrad-Adenauer-Straße, der Straße Holzhof und der Fabrikstraße mit Lichtsignalanlagen gesichert gequert werden. Eine Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr in Höhe der Ekbertstraße komplettiert die Verbindungen zum Bürgerpark. Durch das autofreie nördliche Teilstück der Straße Am Alten Bahnhof entsteht für den Fuß- und Radverkehr eine schnelle Verbindung über die Okerbrücke im Zuge des Wilhelmitorwalls in die innere Stadt bzw. die Innenstadt.

- Fuß- und Radwegeverbindung
- Fahrradschnellweg
- ... Wegeverbindung an der Oker
- Fuß- und Radwegeverbindung am Boulevard Anschluss Ringgelis

5.5 STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Der Gebietscharakter soll von einem überwiegend monostrukturierten Gewerbegebiet zu einem lebendigen gemischten Quartier im Sinne eines Urbanen Gebietes entwickelt werden. Es soll sichergestellt werden, dass alt-eingesessene Gewerbebetriebe wie beispielsweise BMA (Braunschweigische Maschinenbuanstalt AG) nicht gefährdet werden. Der Rahmenplan erlaubt eine grundsätzliche Nutzungsmischung, setzt jedoch teilräumliche Schwerpunkte. Im Bereich des übergeordneten Grünzuges Ekbertstraße wird ein Schwerpunkt mit Wohnnutzungen gesetzt. Entlang des Grünen Boulevards ist ebenso ein Wohnanteil denkbar. Insgesamt wird auf Grund der Gebietsprägung ein Schwerpunkt auf gewerbliche Nutzungen bestehen bleiben.

Der städtebauliche Entwurf stellt eine mögliche bauliche Entwicklung und Nutzungsverteilung dar. Die Kennzahlenermittlung erfolgte auf Basis des vorliegenden Entwurfes und ist als Orientierungswert bzw. als Annäherungswert zu begreifen. Die tatsächliche bauliche Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksflächen wird im B-Planverfahren festgelegt.



Schwarzplan

- Bestand
- Entwurf
- Option Rückbau

- Neubau Mischnutzung mit überwiegend Gewerbe
- Bestand Gewerbe
- Neubau überwiegend Wohnen
- Potenzialflächen für Wohnnutzungen
- Bestand Wohnen
- Mögliche Standorte für Quartiersgaragen
- Soziale Einrichtungen (Bestand)

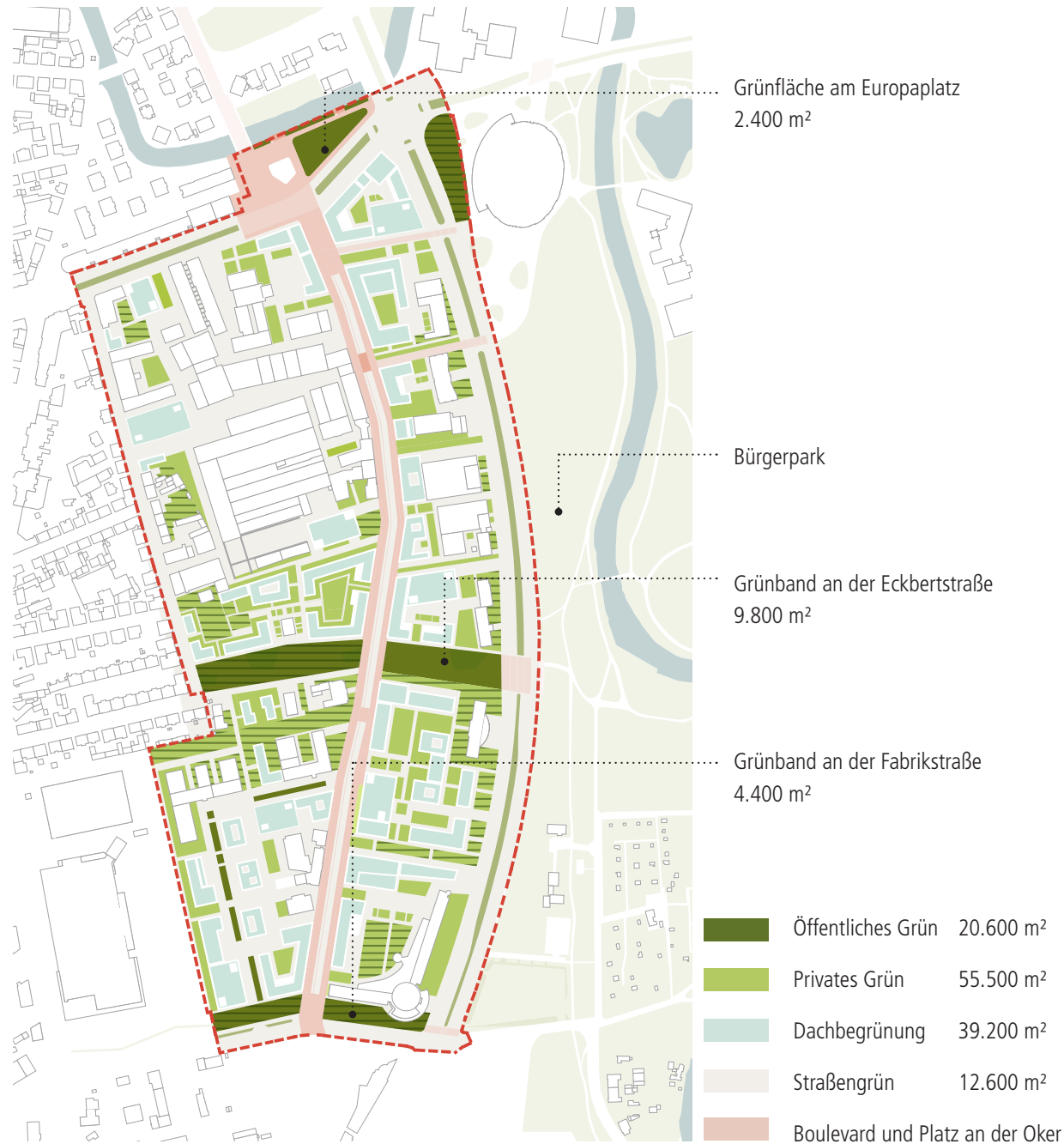
Überschlägige Kennzahlen

Gebietsgröße:	38,30 ha
Geschossfläche Gesamt (Neubau und Bestandserhalt):	ca. 460.000 m²
davon Bestand (erhalt):	ca. 175.000 m²
davon Neubau (Nutzungen im Sinne eines MU mit Schwerpunktsetzungen):	ca. 190.000 m²
davon Sonstige (z.B. Quartiersgaragen):	ca. 95.000 m²
GRZ1 (bezogen auf überbaubare Flächen):	0,4-0,8 / im Durchschnitt 0,5
GFZ (Bestand und Neubau, bezogen auf überbaubare Flächen):	1,6-2,4 / im Durchschnitt 1,8



Nutzungsverteilung

5.5 STÄDTEBAULICHE KENNWERTE



Grünflächenpotenziale

Das Freiraumgefüge setzt sich aus einer ausgewogenen Mischung von öffentlichen und privaten Freiflächen zusammen. Zu den übergeordneten öffentlichen Grünräumen zählen beispielsweise die neue Grünfläche am alten Busbahnhof oder die umgestalteten und erweiterten Grünflächen entlang der Fabrikstraße und Eckbertstraße.

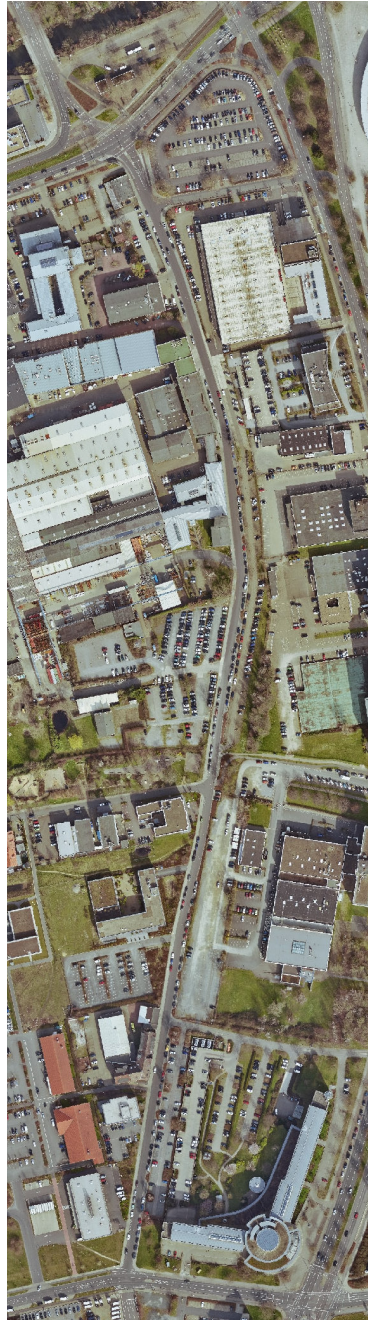
Zusätzlich kann durch eine Erweiterung und Umgestaltung des Straßenraumes Am Alten Bahnhof Grün in den Straßenraum integriert werden.

Auf den Grundstücken können zusätzlich Grünflächen durch Entsiegelungsmaßnahmen geschaffen werden.

Die Dächer der Neubauten sollen als Gründächer in Kombination mit Photovoltaik errichtet werden.

Die Dargestellten Grünflächenpotenziale sind eine pauschale Annahme auf Basis des städtebaulichen Entwurfes.

6. VERTIEFUNGEN



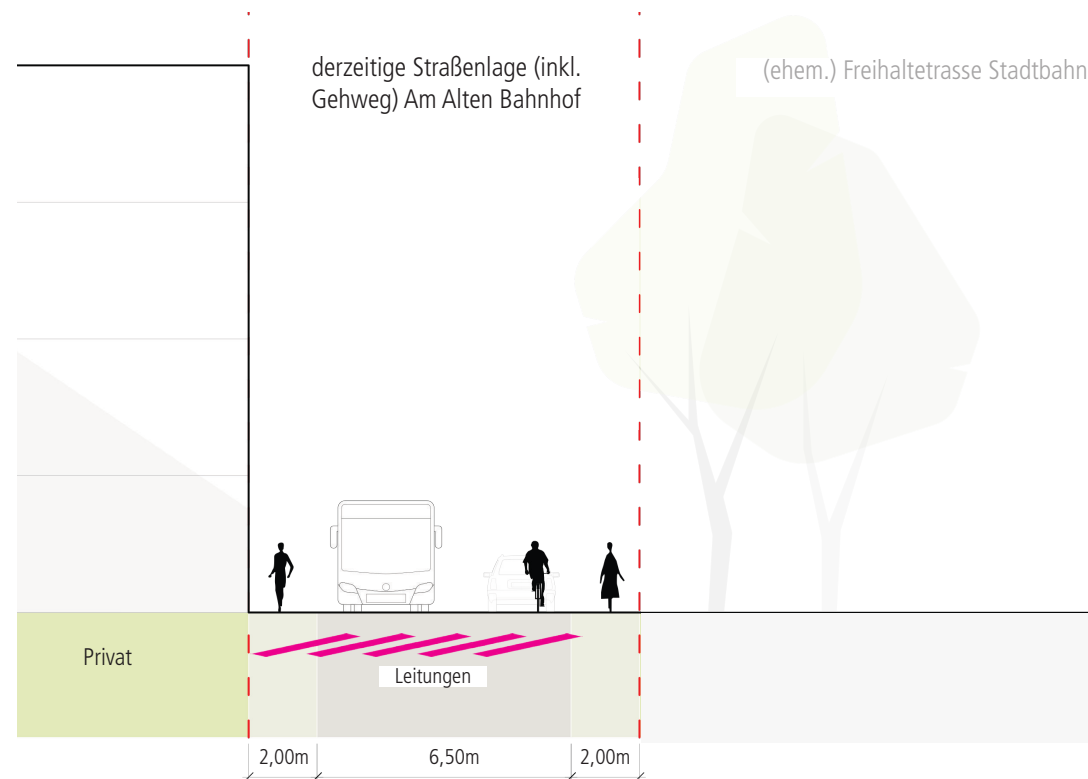
Luftbild Straße Am Alten Bahnhof

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

BESTANDSSITUATION

Die Straße Am Alten Bahnhof ist in der Bestandssituation eine reine Verkehrsrassse. Die Fahrbahnbreite von 6,50 m erlaubt den Schwerlastenverkehr, der hier regelmäßig frequentiert. Gerahmt wird die Straße beidseitig durch schmale Gehwege von ca. 1,75 m bis zu 2,00 m Breite (in Teilen auch breiter), die bestehende Stadtstruktur gibt der Straße keine klare Fassung. Unterhalb der Straße sind Leitungen verlegt, die bei einer Umgestaltung des Straßenraums zu berücksichtigen sind.

Grundsätzlich ist die Aufenthaltsqualität entlang der Straße gering: Der Raum wird von parkenden und fahrenden Autos dominiert und bietet keine Orte zum Verweilen und wenig Grün, sodass er sich bei sommerlichen Temperaturen stark erhitzen kann. Auch für den Fahrradverkehr ist die Straße wenig attraktiv, da es keinen markierten Fahrradweg gibt und der ruhende Verkehr die Sicht einschränken kann. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird somit beeinträchtigt.



Prinzipschnitt Am Alten Bahnhof - Bestandssituation



Lageplan „Grüner Boulevard“ V1

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

VARIANTE 1 (VISION)

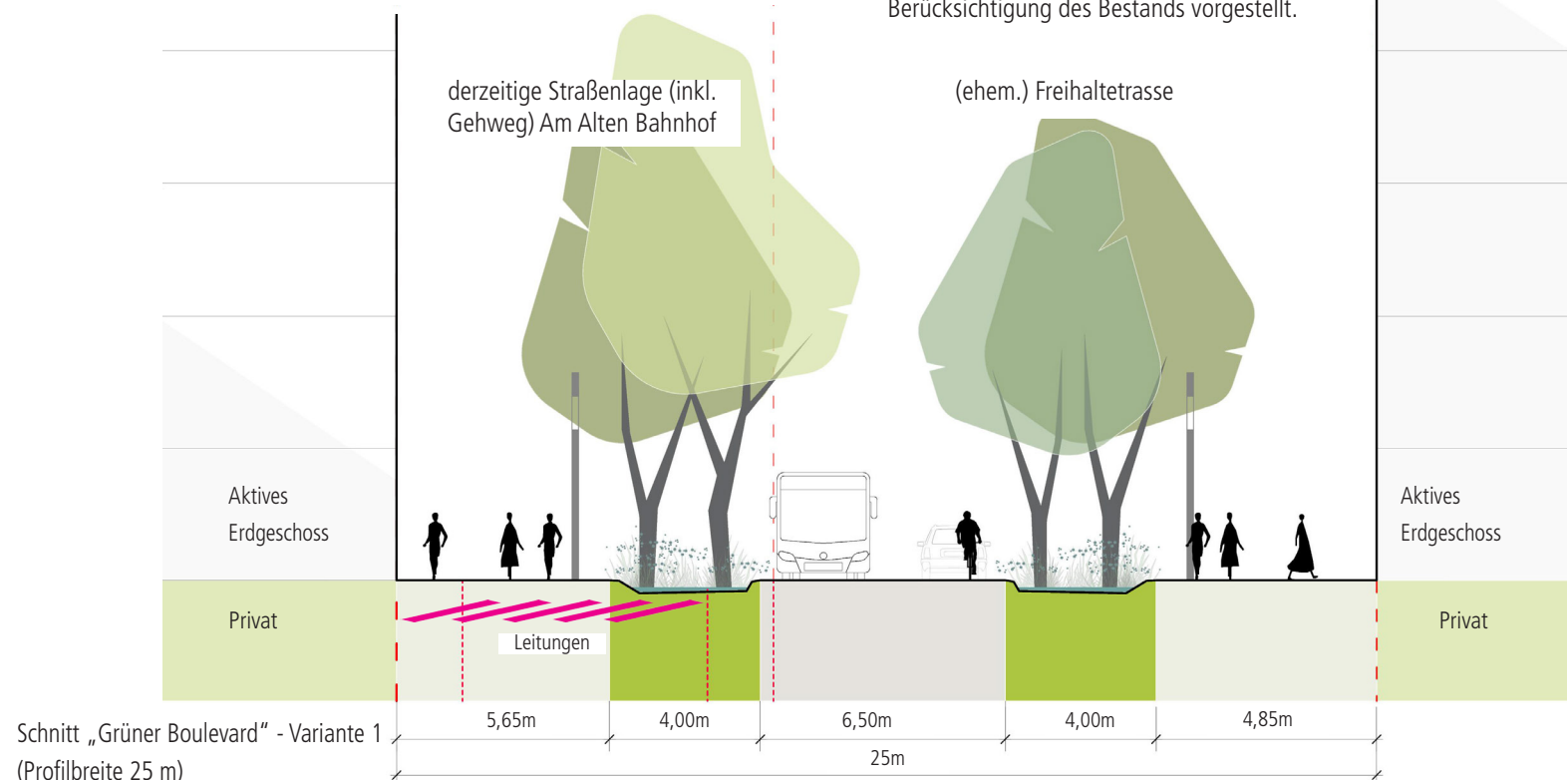
Die Straße Am Alten Bahnhof wird auf 25 m erweitert und durch die neue städtebauliche Struktur klar eingefasst. Durch die neue Straßenaufteilung wird der Bestand (dargestellt durch rote gestrichelte Linien) größtenteils umgestaltet. Der Straßenabschnitt östlich des Bestands bis zur neu definierten Gebäudekante entspricht den ehemals für die Straßenbahn freigehaltenen Flächen. Beidseitig des Boulevards werden großzügige Gehbereiche eingerichtet, die gleichzeitig Platz für belebte Vorzonen der gemischt genutzten Erdgeschosse bieten.

Der Grünanteil im Straßenraum wird durch flächiges Grün und beidseitige Baumpflanzungen deutlich erhöht. Retentionsmulden und Baumrigolen sorgen für ein effizientes Regenwassermanagement und machen das eingeleitete Wasser

für Neupflanzungen wurzelverfügbar. Das Klima im Straßenraum wird durch die Begrünungsmaßnahmen reguliert.

In die Grünstreifen werden abschnittsweise Multifunktionsflächen mit versickerungsfähigen Belägen integriert und bieten Raum für Kurzzeitparken, Lieferdienste und Fahrradständer.

Da sich unter der Bestandsstraße sämtliche Leitungen befinden (magentafarbene Schraffur) wird von einer Umgestaltung der existierenden Straße jedoch abgesehen. Auf den folgenden Seiten werden alternative Vorschläge zur Ausgestaltung des Boulevards unter Berücksichtigung des Bestands vorgestellt.



6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

VARIANTE 2 (BESTANDSORIENTIERT)



Lageplan „Grüner Boulevard“ V2

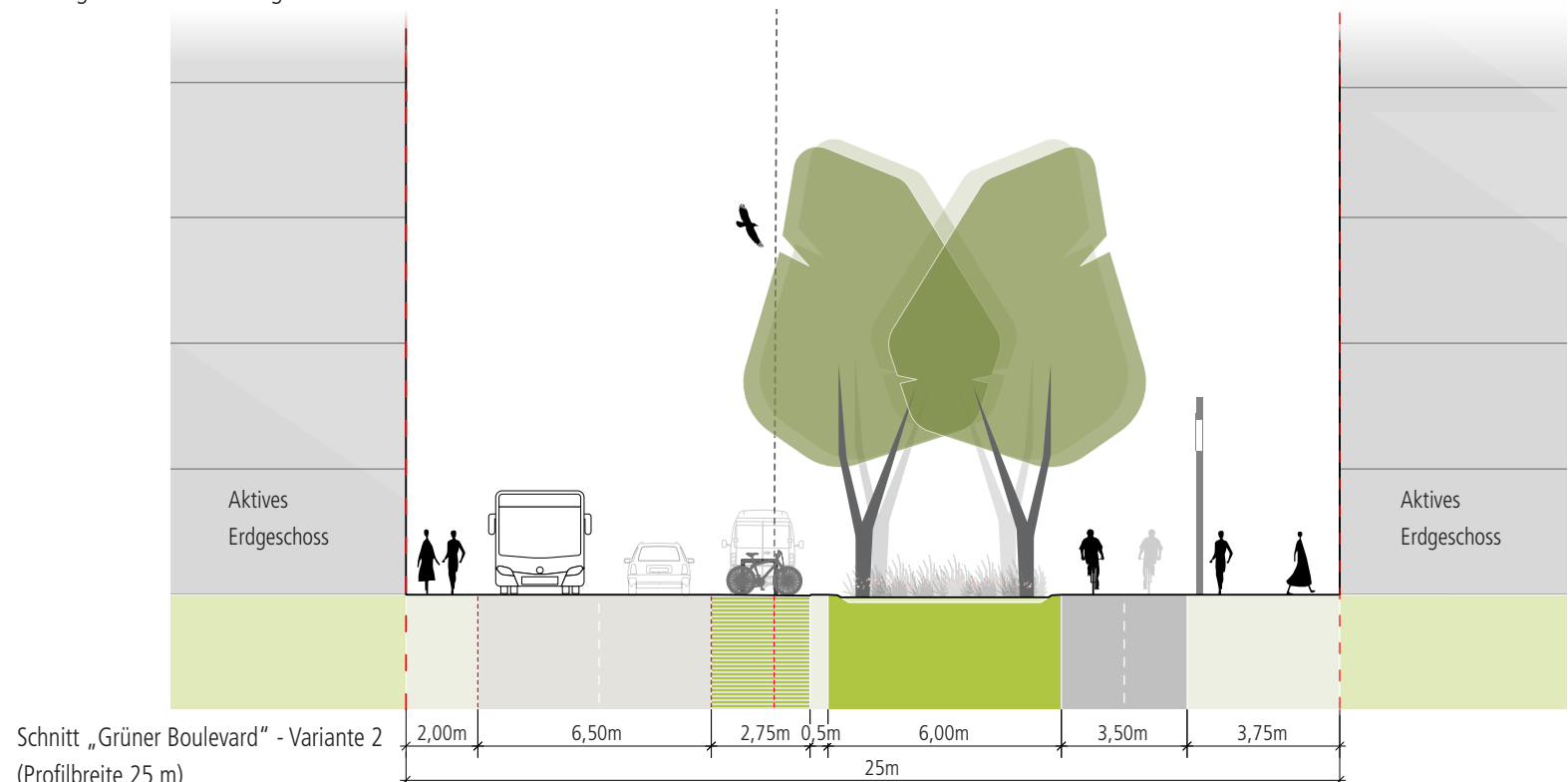
Da die Straße erst vor wenigen Jahren neu ausgebaut wurde, wird eine bestandserhaltende Gestaltung angestrebt, die den westlichen Gehweg trotz der geringen Breite beibehält und die Fahrbahn bei den vorhandenen 6,50 m Breite belässt. Die ergänzende Neugestaltung erfolgt also daran östlich anschließend bis zu einer Gesamtbreite des Straßenraums von 25 m. Der Radverkehr wird als Gegenverkehrsrادweg mit 3,50 m Breite neben der 6,00 m breiten grünen Achse geführt und ist vom Fußverkehr gut separiert.

Die ehemals für die Stadtbahn vorbehaltenen Flächen bieten Raum für großzügiges, straßenbegleitendes Grün mit einseitiger Baumbepflanzung, die für ein angenehmes Klima sorgen und den Straßenraum ästhetisch aufwerten.

Um eine Vitalität und Langlebigkeit der Neupflanzungen zu gewährleisten, werden klimaresiliente und standortangepasste Straßenbäume vorgesehen.

Integrierte Retentionsmulden und Baumrigolen können insbesondere bei Starkregenereignissen Regenwasser effizient aufnehmen, speichern und versickern bzw. wurzelverfügbar machen.

Fahrbahn und Grünflächen werden durch einen Multifunktionsstreifen mit versickerungsfähigem Belag getrennt. Dieser bietet Platz für Fahrradstellplätze, Kurzzeitparken und Anlieferungsdienste.



Schnitt „Grüner Boulevard“ - Variante 2
(Profilbreite 25 m)



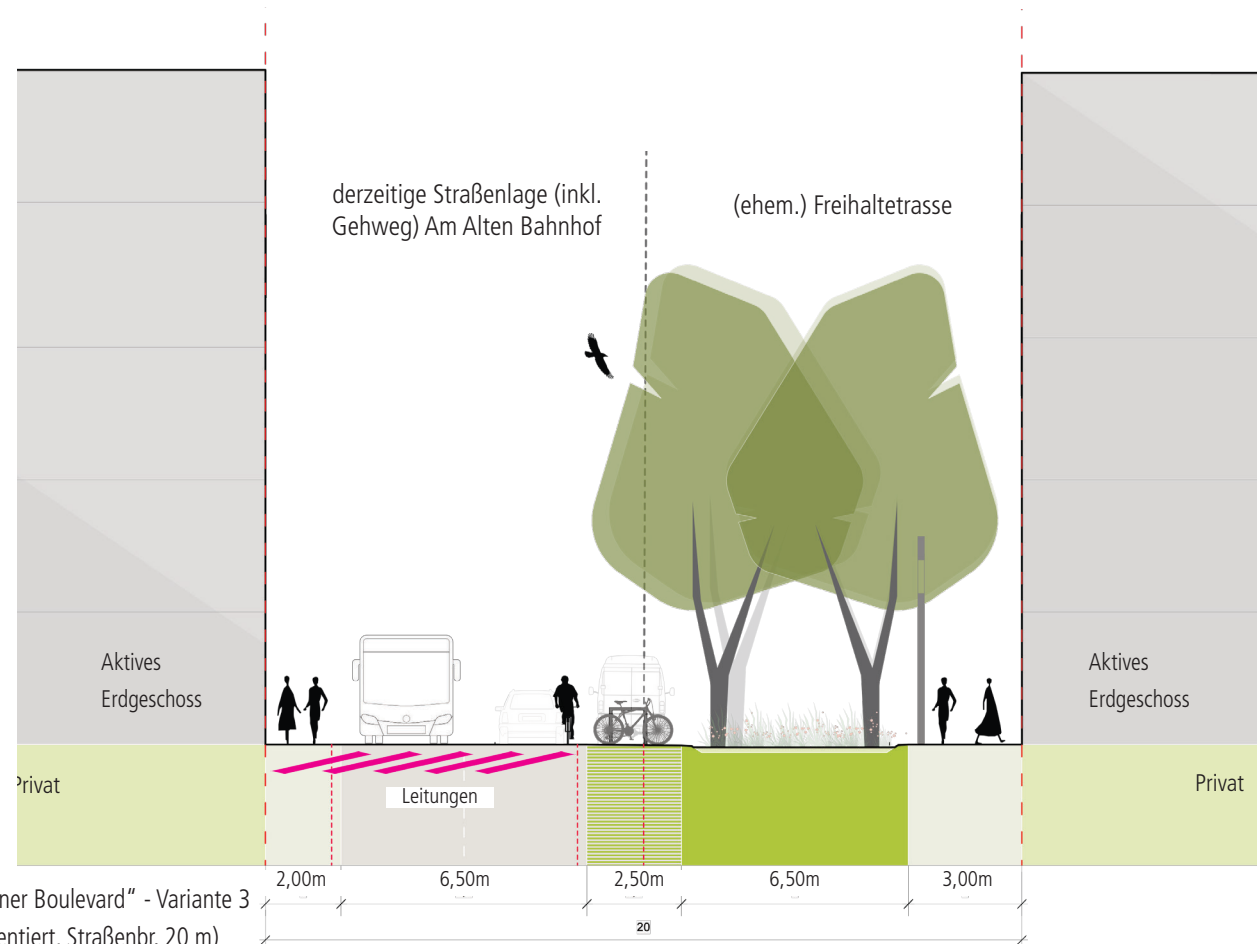
Lageplan „Grüner Boulevard“ V3

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

VARIANTE 3 (BESTANDSORIENTIERT, BREITE 20 M)

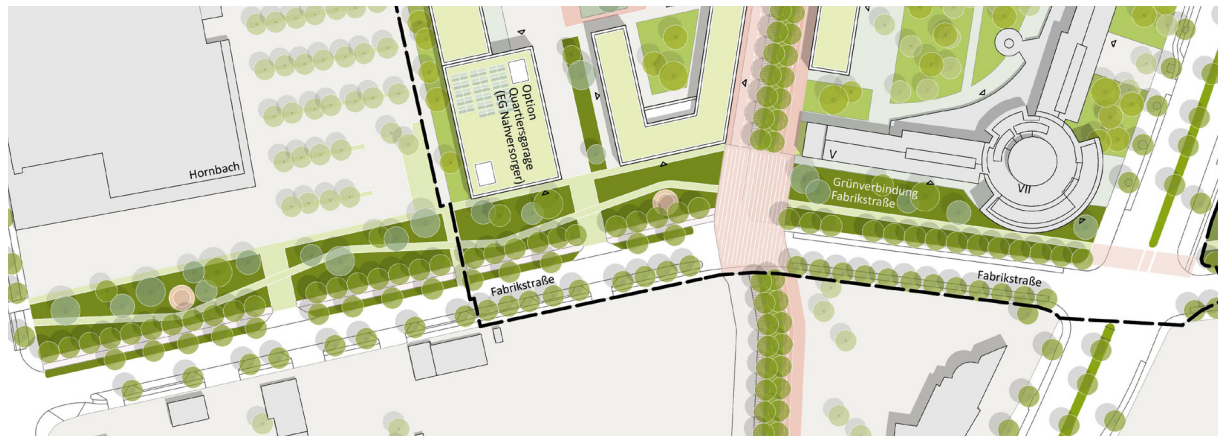
In einer weiteren Variante wird die Straße Am Alten Bahnhof auf eine Breite von 20 m reduziert. Grundlage bildet wie in Variante 2 eine bestandserhaltende Gestaltung, die den westlichen Gehweg trotz der geringen Breite beibehält und die Fahrbahn bei den vorhandenen 6,50 m Breite belässt. Der Charakter des grünen, klimawirksamen

Boulevards wird mit der Kombination von flächigem Grün und Baumpflanzungen weiterverfolgt, der Radverkehr wie in der Visionsvariante auf der Straße geführt. Der reduzierte Straßenquerschnitts führt zu einer geringeren Gehwegbreite entlang der östlichen Gebäudeflucht.



Schnitt „Grüner Boulevard“ - Variante 3
(bestandsorientiert, Straßenbr. 20 m)

6.2 TEILRAUM FABRIKSTRASSE



Lageplan Fabrikstraße



Schnitt Freiraum Fabrikstraße

Der Grünzug entlang der Fabrikstraße bildet den südlichen Abschluss des Quartiers Am Alten Bahnhof und dient als wichtige Verbindung zwischen dem westlichen Ringgebiet und dem Bürgerpark. Die durch das grüne Band verlaufende Wegeerschließung macht hier das Zufußgehen attraktiv.

Als öffentliche Grünfläche bietet der Grünzug künftig schattenspendende Bäume und angenehme Aufenthaltsbereiche für (gemeinschaftliche) Freizeit- und Sportaktivitäten. Dazu wird das Blätterdach durch Baumneupflanzungen verdichtet. Ziel ist es auch, die Grünfläche durch die Integration privater Grundstücke zu erweitern und somit zusätzliche Bereiche zu entsiegeln. Die Versickerung von Regenwasser ist nicht möglich, da in den Böden Altlasten vorhanden sind.

Der bestehende Straßenraum südlich des Grünzugs wird durch Baumreihen ergänzt und so mit den anderen Teilbereichen des Quartiers verknüpft. Dadurch kann sowohl die Aufenthaltsqualität entlang der Straßen als auch die Orientierung im Quartier gestärkt werden.

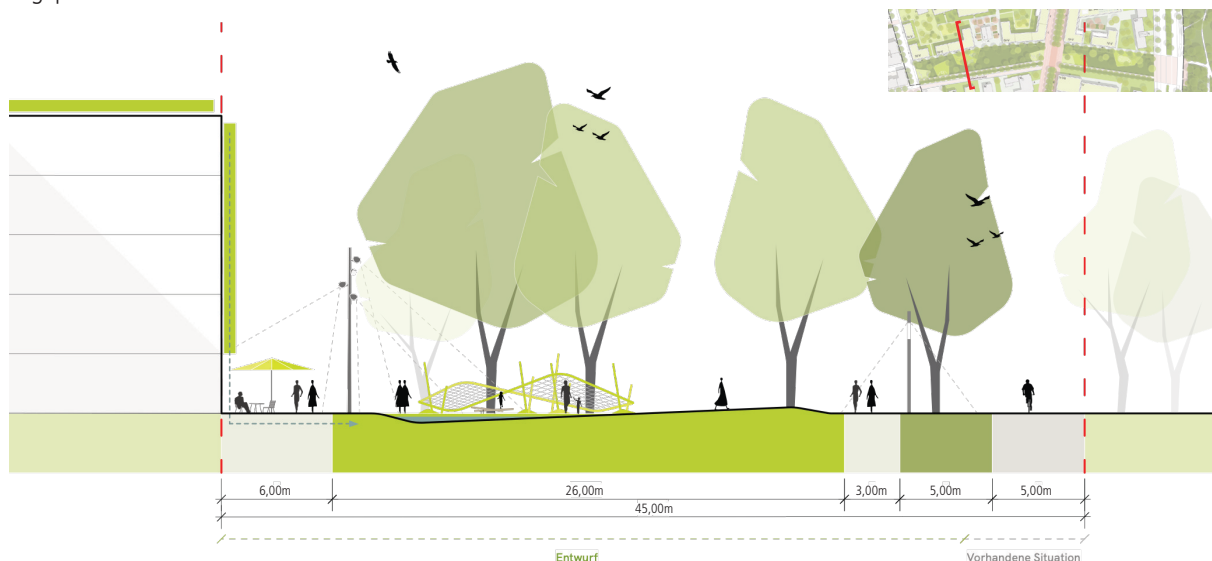
Schnitt Grünzug an der Fabrikstraße

- Ökologische Aufwertung durch Baumpflanzungen.
- Wegeverbindung Richtung Bürgerpark im Grünen.
- Punktueller Fitnessbereiche innerhalb der Freifläche.
- Quartiersgarage mit Grünfassade und einer aktiven Dachnutzung.
- Im Erdgeschoss Nahversorgung im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes.

6.3 TEILRAUM EKBERTSTRASSE



Lageplan Ekbertstraße



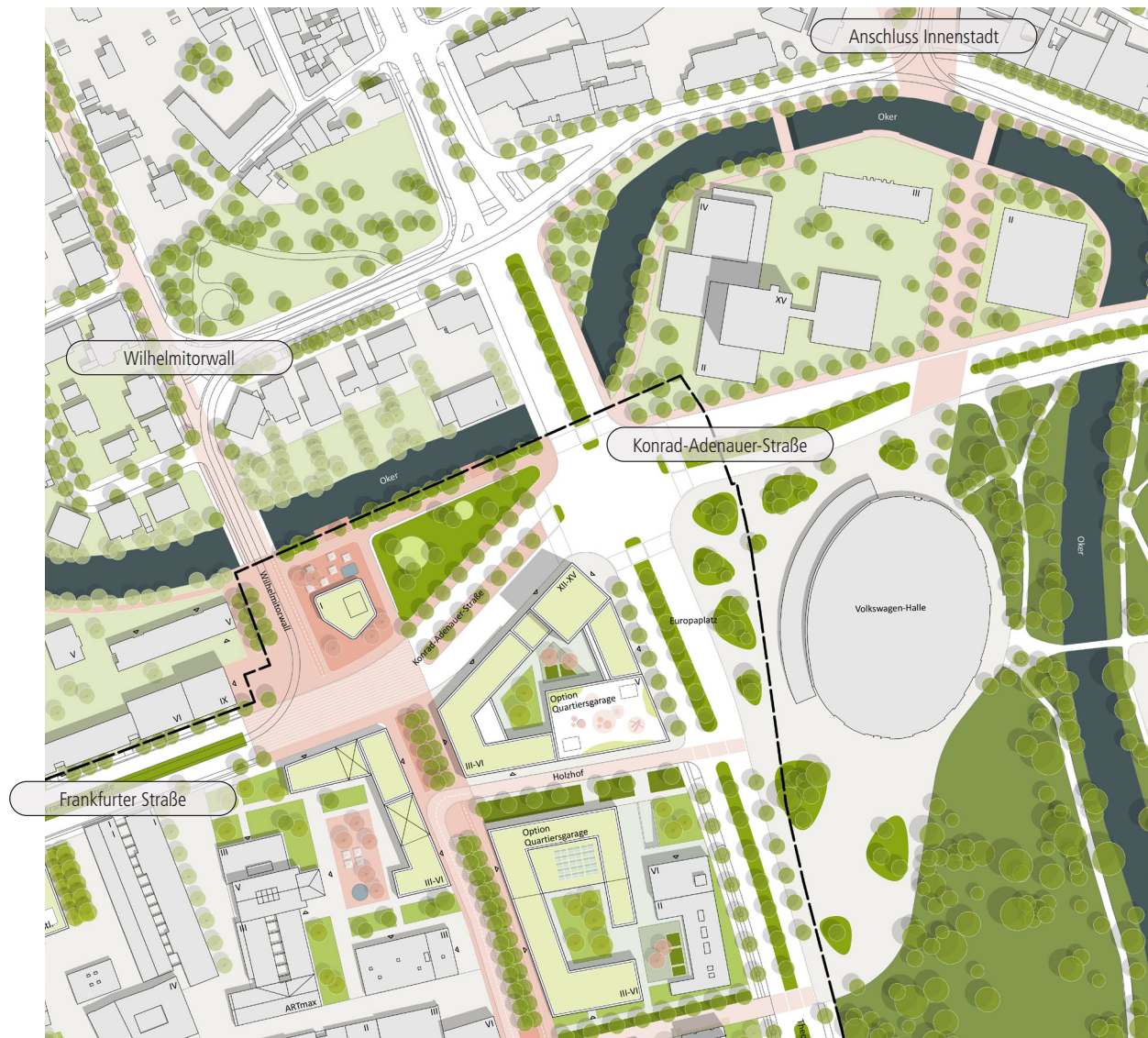
Schnitt Freiraum Ekbertstraße

Die Grünfläche entlang der Ekbertstraße wird qualifiziert und nach Osten erweitert. Als Grünzug in Ost-West Richtung stellt sie den zentralen Link zwischen dem westlichen Ringgebiet und dem Bürgerpark dar. Die bestehende Topographie wird teilweise abgetragen, um dem Parkbereich eine Großzügigkeit zu verleihen und eine bessere Durchgängigkeit zu entwickeln. Der Großteil der Bestandsbäume kann dabei erhalten bleiben. In der Parkanlage finden sich unterschiedliche Spiel- und Sportangebote sowie klimakomfortable Aufenthaltsbereiche. Um die Verknüpfung der unterschiedlichen Teilbereiche zu stärken, werden kleine Platzbereiche am „Grünen Boulevard“ als Auftaktsituation ausgebildet. Gleichzeitig wird der Straßenraum in diesem Bereich als Mischfläche ausgeführt, die eine Priorisierung des Fußverkehrs vorsieht. Nördlich des Parks verläuft die Ekbertpromenade mit belebten Vorzonen der Erdgeschosse. Daran angrenzend wird das denkmalgeschützte Bürogebäude durch einen öffentlichen Quartiersplatz gefasst und räumlich hervorgehoben. Künftig soll das Gebäude öffentliche Nutzungen und einen Gastronomiestandort im Erdgeschoss erhalten, durch die auch der Außenbereich bespielt werden kann. Das Gebäude markiert außerdem den Übergang zu zwei über den Platz verbundenen Wohnhöfen. Die gemeinschaftlichen Flächen mit geschützten Kleinkindspielplätzen werden hier von Privatgärten gesäumt. Die an der Kramerstraße gelegene KITA wird samt Außenbereich in den Wohnhof integriert.

Schnitt Grünzug an der Ekbertstraße

- Einfassung der Parkanlage durch Baumreihen.
- Ekbertpromenade als Übergangsbereich mit belebter EG-Zone.
- Parkanlage mit Spiel- und Sportangeboten mit Bestandsbäumen.
- Leichte Landschaftsmodellierung zur Einleitung von Regenwasser (ggf. auf Dächern anfallendes Wasser) in Versickerungsmulden.
- Alternative Erschließung durch den Park für Fußgänger, von Verkehrsstraße getrennt.

6.4 TEILRAUM EUROPAPLATZ/ ARTMAX



Lageplan Europaplatz und ARTmax - Verknüpfung zur Stadt und in das Quartier

Der Gestaltungsvorschlag für den Europaplatz greift die zukunftsorientierte Idee der grundlegenden Umgestaltung des Knotenpunktes auf. Die aus der Idee der autogerechten Stadt entwickelte derzeitige Lösung wird auf ein den verkehrlichen Belangen entsprechendes angemessenes Maß reduziert. Die Straßenbahn wird nördlich der Oker geführt und quert diese in Höhe des Wilhelmitorwalls, wo eine zentrale Haltestelle ausgebildet wird. Dadurch behält die nördliche Uferseite im Wesentlichen Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr und nimmt den Straßenbahnverkehr auf. Südlich der Oker wird der Kraftfahrzeugverkehr geführt. Die Erschließung der Tiefgarage der Sparkasse muss entsprechend angepasst werden. Dafür entsteht über den derzeitigen Parkplatz der Sparkasse hinweg eine attraktive Verbindung aus dem Bruchtorwall über die Oker und die Konrad-Adenauer-Straße zur Volkswagen-Halle. Die Verbindung von der Straße Am Alten Bahnhof zum Wilhelmitorwall über die Frankfurter Straße hinweg wird als attraktive, fuß- und radverkehrsfreundliche Signalisierung ausgebildet.

Der Gestaltungsvorschlag für den Europaplatz ist eine langfristige Vision, die im näheren Umfeld ganz neue Sichtweisen ermöglicht. Die vorgeschlagene, südlich angrenzende Bebauung am Holzhof ist auch ohne diesen Eingriff in das Hauptverkehrsstraßennetz möglich. Es muss dann lediglich der Abbieger aus der Frankfurter Straße in die Theodor-Heuss-Straße angepasst werden.

6.4 TEILRAUM EUROPAPLATZ/ ARTMAX



Als Auftaktplatz zur Innenstadt mit direktem Bezug zur Oker bietet der Europaplatz als öffentlicher Freiraum ein besonderes Gestaltungspotenzial. Durch eine klar gefasste Platzsituation mit einem Pavillon als Gastronomiestandort, einem Wasserspiel sowie einer kleinen Parkanlage für Spiel- und Sportmöglichkeiten erhält der Ort eine hohe Aufenthaltsqualität. Punktuelle Zugänge zum Wasser machen die Oker und den historischen Umflutgraben erlebbar.



Ausschnitt Lageplan Europaplatz






Ausschnitt Lageplan Bereich ARTmax

7. FAZIT UND AUSBLICK

FAZIT UND AUSBLICK



Schwarzplan Bestand

-  Mögliche Entwicklungsschwerpunkte
-  Bestand
-  Entwurf



Schwarzplan mit Entwurf

Der vorliegende Rahmenplan stellt das Ergebnis eines umfassenden und integrierten interdisziplinären Planungsprozesses mit Einbeziehung vieler Akteure dar. Der Rahmenplan dient als langfristige Vision, die nicht nur die Bedürfnisse der Gegenwart, sondern auch die zukünftigen Anforderungen berücksichtigt.

Es ist unvermeidlich, dass in einem solch komplexen Vorhaben, wie der Transformation eines Gewerbegebietes zu einem innerstädtisch angebundenen gemischten Quartier mit urbanem Charakter und neuen Freiraumqualitäten, verschiedene Einzelinteressen aufeinandertreffen. Daher ist es von grundlegender Bedeutung, eine gemeinsame Grundverabredung im Sinne eines gefestigten Leitbildes zu treffen. Nur so kann eine nachhaltige und langfristige Entwicklung ermöglicht werden, die die verschiedenen Belange angemessen berücksichtigt.

Ein konsistenter Rahmenplan sollte robust und resilient sein. Er sollte nicht nur eine klare städtebauliche Zielsetzung formulieren, sondern auch eine hohe Flexibilität aufweisen, um auf unvorhergesehene Veränderungen reagieren zu können. Dies stellt eine besondere Herausforderung dar, da die Belange der Eigentümer:innen und der Stadtöffentlichkeit oft unterschiedlich sind. Hier ist der Diskurs von entscheidender Bedeutung, basierend auf dem Qualitätsversprechen, das der Rahmenplan gibt.

Um die Verbindlichkeit des Rahmenplans sicherzustellen, sollten seine Grundzüge in Bebauungsplänen verankert werden. Im nächsten Schritt werden daher Bebauungsplanverfahren angestrebt. Dabei werden fachliche Untersuchungen, wie beispielsweise zur Erschließung, durchgeführt. Weitere Gespräche mit den Eigentümer:innen und den betroffenen Parteien sind notwendig. Das Ziel besteht darin, den angestoßenen Planungsprozess konsequent voranzutreiben. Nur so kann man sicherstellen, dass der Rahmenplan nicht nur eine Vision bleibt, sondern die Ergebnisse des Prozesses umgesetzt werden.

ANHANG - QUELLENVERZEICHNIS

Bei allen nicht aufgeführten Abbildungen, Grafiken und Plänen liegen die Rechte bei der Stadt Braunschweig oder den Büros:
Machleidt GmbH - Städtebau + Stadtplanung, Planorama Landschaftsarchitektur. Eine Weiterverwendung ohne Nennung der Urheber ist untersagt.

Seite 09 links:	Räumliches Leitbild Braunschweig, Grafik: S.21 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 „Denk deine Stadt“: urbanista
Seite 09 rechts:	Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“, Grafik: S.202 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 „Denk deine Stadt“: urbanista
Seite 15 links:	studio muc - Olympia Gate, München, steidle architekten, 2016, Bild: Stefan Müller-Naumann
Seite 15 rechts:	Internationale Bauausstellung Hamburg - Welt-Gewerbehof, 2014, Bild: Martin Kunze
Seite 16 rechts:	Modal Split der Stadt Braunschweig, Grafik: S.163 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 „Denk deine Stadt“: urbanista
Seite 32 links/oben:	Stadtpark Norderstedt Fitness-Parcours, Annabau, 2013, Bild: Arne Vollstedt
Seite 32 links/mitte:	Spielplatz Choriner Straße, hochC Landschaftsarchitekten, 2021, Bild: Kukuk GmbH
Seite 32 links/unten:	Skatepark Soest, DSGN Concepts, 2016, Bild: Alexandra Kern
Seite 32 rechts/oben:	Park 'n' Play, Kopenhagen, JAJA Architects, 2016, Bild: JAJA Architects
Seite 32 rechts/mitte:	Dachfarm ØsterGRO, Kopenhagen, 2014, Bild: Andrea Fjordside Pontopiddan / ØsterGRO / TMN
Seite 32 rechts/unten:	Zalando Firmenzentrale, Berlin, HENN Architekten, 2019, Bild: Hans-Georg Hesch
Seite 35 links:	Maria-Tusch-Straße, Seestadt Aspern, 3:0 Landschaftsarchitektur, 2015, Bild: Hertha Hurnaus
Seite 35 lmitte:	Jaktgatan/ Lövängsgatan, Norra Djurgårdsstaden, Stockholm, AJ Landskap AB, 2015, Bild: AJ Landskap AB
Seite 35 rechts:	Great Land, Rom, Studio CORTE, 2015, Bild: Musacchio Ianniello
Seite 36 links/oben:	Dachbegrünung, Contec Deutschland GmbH, Bild: Contec Deutschland GmbH
Seite 36 links/mitte:	RAG Zeche Zollverein, kadawittfeldarchitektur, Essen, 2018, Bild: Nikolai Benner
Seite 36 links/unten:	„ZinCo Retentions-Gründach“, Henke Dachdecker, Bild: ZinCo GmbH
Seite 36 rechts/oben:	Vertiko Living Wall, Wohnhaus Berlin, Vertiko GmbH, Bild: Vertiko GmbH
Seite 36 rechts/mitte:	Stadthaus M1, Green City Hotel, Freiburg-Vauban, Barkow-Leibinger Gesellschaft von Architekten mbH, 2013, Bild: dpa
Seite 36 rechts/unten:	Lineares Regalsystem Brise Soleil (Sky-Frame Fensterfabrik), Frauenfeld, Ganz Landschaftsarchitekten, 2014, Bild: Ganz Landschaftsarchitekten
Seite 51 oben:	Stadtlichtung Theodor-Heuss-Park, Düren, Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur, 2018, Bild: Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur
Seite 51 oben/mitte:	Landesgartenschau Deggendorf, k1 Landschaftsarchitekten, 2014, Bild: k1 Landschaftsarchitekten
Seite 51 unten/mitte:	Parkhaus Opéra Zürich, Zürich, Geilinger AG, 2012, Bild: Geilinger AG
Seite 51 unten:	Henning G. Kruses - Plads BIG, Bjarke Ingels Group, 2021, Bild: Rasmus Hjortshøj