

Braunschweig  
Löwenstadt



# Fördergebiet Bahnstadt „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“

Fortschreibung des  
Integrierten Städtebaulichen  
Entwicklungskonzeptes (IEK)

# Impressum

## Herausgeber

Stadt Braunschweig  
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

Kyra Tiebel  
Alf Ketelsen  
Chiara Gasser

## Bearbeitung

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsge-  
sellschaft mbH  
Am Tabakquartier 60  
28197 Bremen

BauBeCon Sanierungsträger GmbH  
Anne-Conway-Straße 1  
28359 Bremen

Bianca Matthes  
Malena Schnakenberg



Zum leichteren Navigieren und Querlesen sind die Kapitel jeweils in einem grün gedruckten Info-Abschnitt kurz zusammengefasst.

# Inhaltsverzeichnis

<b>TEIL 0 Einleitung</b>	<b>8</b>	
<b>0 Vorbemerkungen</b>	<b>10</b>	
0.1 Übergeordnete Stadtentwicklungsplanung		
0.2 Städtebauförderung in der Bahnstadt		
0.2.1 Aufnahme in die Programmkomponente „Stadtumbau“		
0.2.2 Überführung in die neue Städtebauförderkulisse – Programmkomponente „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“		
0.3 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept		
0.3.1 Übersicht und Aufbau		
0.3.2 Auflösung der Entwicklungsbereiche Nord, Mitte, Süd		
<b>TEIL I Übergeordnete Rahmenbedingungen</b>	<b>14</b>	
<b>1 Stadt und Region Braunschweig</b>	<b>16</b>	
1.1 Region Braunschweig		
1.2 Kurzcharakteristik Stadt Braunschweig		
1.3 Verkehrliche Anbindung		
1.4 Siedlungsstruktur		
1.5 Bevölkerungsentwicklung und Wohnen		
1.6 Wirtschaft und Beschäftigung		
1.7 Stadtkultur, Freizeit und Natur		
1.8 Gesundheit und Soziales		
1.9 Bildung und Wissenschaft		
<b>2 Gesamtstädtische Entwicklungen</b>	<b>29</b>	
2.1 Vorgaben der Regionalplanung für Braunschweig		
2.2 Flächennutzungsplan		
2.3 Aktuelle Planungen, Gutachten und Konzepte		
2.3.1 ISEK Braunschweig 2030		
2.3.2 Smart City		
2.3.3 Klimaschutzkonzept		
2.3.4 Mobilitätsentwicklungsplan		
2.3.5 Freiraumentwicklungskonzept		
2.3.6 Gewerbeflächenentwicklungskonzept und Studie „Kreative Orte und Räume, Kultur- und Kreativwirtschaft in Braunschweig“		
<b>TEIL II Bestandsaufnahme</b>	<b>36</b>	
<b>3 Städtebauliches Profil</b>	<b>38</b>	
3.1 Geltungsbereich		
3.2 Verkehr		
3.2.1 Schiene		
3.2.2 MIV		
3.2.3 ÖPNV		
3.2.4 Fuß- und Radverkehr		
3.3 Siedlungsstruktur		
3.4 Eigentümerstruktur		
3.5 Kulturelle Infrastruktur		
3.6.1 Kleingärten		
3.6.2 Spiel- und Aufenthaltsbereiche, Wohnumfeld		
3.7 Umwelt		
3.8 Stadtklima		
<b>4 Besondere Planungsaspekte</b>	<b>52</b>	
4.1 Potentielle Altlastenflächen und Kampfmittelverdacht		
4.1.1 Situation im Untersuchungsgebiet		
4.1.2 Fördermöglichkeiten Altlastensanierung		
4.2 Bauleitplanung		
4.3 Entbehrlichkeitsprüfung Deutsche Bahn		
4.4 Entwicklung des Hauptbahnhofes		

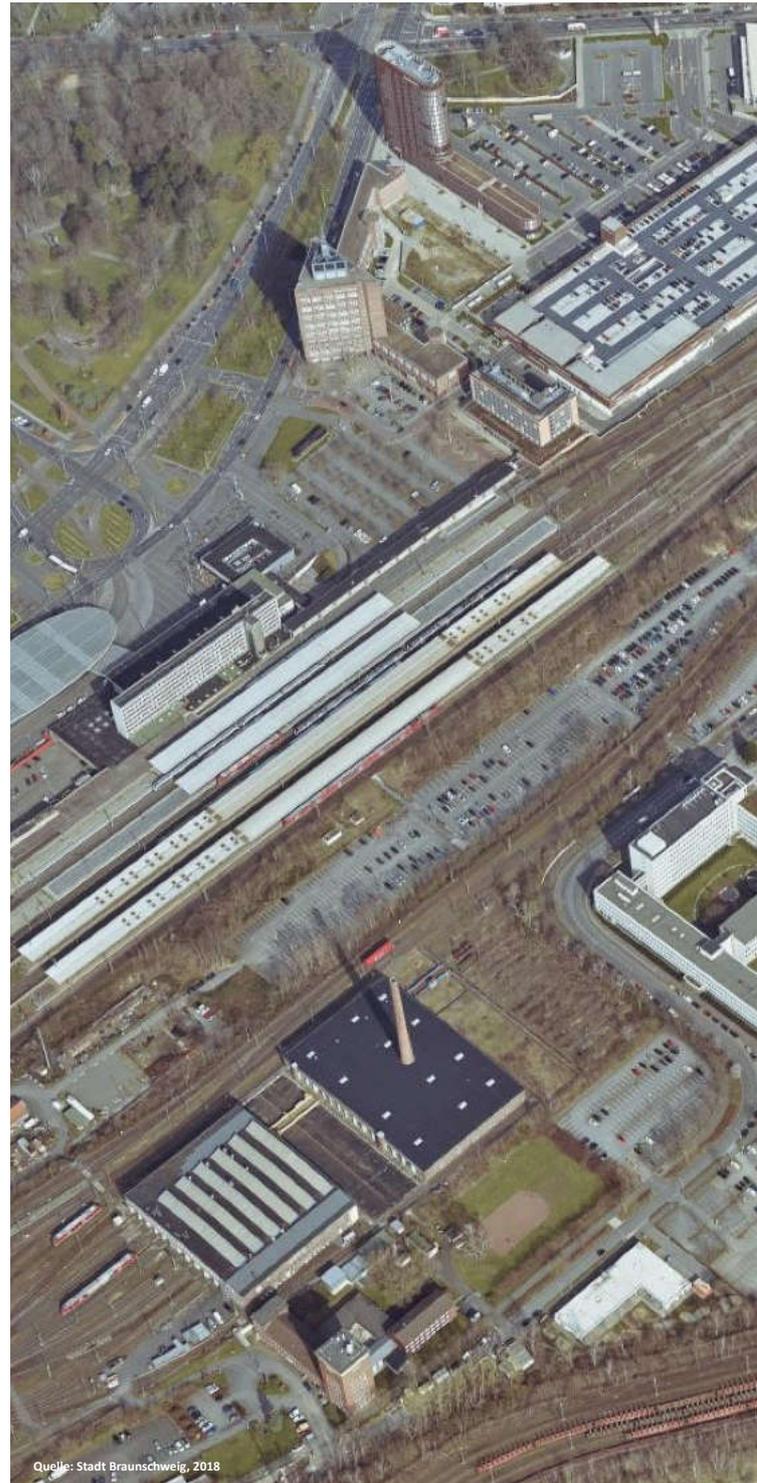
<b>TEIL III Analyse</b>	<b>60</b>	<b>TEIL IV Entwicklungsziele</b>	<b>88</b>
<b>5 Städtebauliche Missstände</b>	<b>62</b>	<b>8 Handlungsfelder, Sanierungsziele und Maßnahmenkatalog</b>	<b>90</b>
5.1 Substanzschwäche		8.1 Handlungsfelder	
5.1.1 Gebäudezustand		8.2 Sanierungsziele	
5.1.2 Auswirkungen Mischnutzung / Lärm / Verunreinigung / Erschütterungen		8.3 Umsetzungsstrategie	
5.1.3 Flächennutzung nach Art, Maß und Zustand		8.3.1 Qualifizierung des Wohnumfeldes, der Grün- und Freiräume sowie der Spiel- und Aufenthaltsbereiche	
5.2 Funktionsschwächen		8.3.2 Aufwertung des Wohnbestandes	
5.2.1 Brachflächen / zukünftige Brachflächen		8.3.3 Aufwertung stadtbildprägender Gebäude unter Denkmalschutz sowie vorhandener Kultureinrichtungen	
5.2.2 Barrieren – Gleise, Stützwand		8.3.4 Abbau von Barrieren	
5.2.3 Fehlende Flächen für Erholung-, Veranstaltungs- und Freizeitnutzung im Gebiet		8.3.5 Verkehr und Wegebeziehungen	
5.2.3 Verkehr / ÖPNV / Erschließung		8.3.6 Wohnraumneuentwicklung und städtebauliche Neuordnung	
5.2 Ergebnis / Gesamtbewertung		8.5 Städtebauliches Gesamtkonzept / Rahmenplan	
<b>6 SWOT-Analyse</b>	<b>82</b>	8.6 Schlussbetrachtung und Ausblick	
6.1 Städtebau und Wohnen		<b>TEIL V Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>104</b>
6.2 Freiräume, Grünflächen, Klimaoasen, Spiel- und Aufenthaltsflächen		<b>9 Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>106</b>
6.3 Technische und verkehrliche Infrastruktur und Gewerbefläche		<b>86 TEIL VI Verzeichnisse</b>	<b>114</b>
6.4 Soziale, kulturelle, Freizeit- und sonstige Infrastruktur		<b>10 Quellen- und Literaturverzeichnis</b>	<b>116</b>
6.5 Zusammenfassung der Themenfelder		<b>TEIL VII Anhang</b>	<b>118</b>
<b>7 Beteiligung</b>	<b>86</b>		
7.1 Öffentlichkeitsbeteiligung			
7.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange (2018)			
7.3 Bürger*innenbeteiligung 1, 2, 3 und 4			
7.4 Ideenwerkstatt			

# Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 Blick auf Hbf., Eisenbahnersiedlung, Logistikstandort, Hauptgüterbahnhof, Teile des Rangierbahnhofs, Siemens-Werk und BraWoPark
- Abb. 2 Planungssektoren und Akteure der Stadtentwicklungsplanung
- Abb. 3 Hauptbahnhof Nord- und Südseite, Parkplatz Südeingang, Hochgleis DB
- Abb. 4 Lage im Großraum Braunschweig 2021
- Abb. 5 Verlauf der Bundesautobahnen und -straßen im Stadtgebiet Braunschweigs
- Abb. 6 Übersichtsplan Ringgleis Braunschweig
- Abb. 7 Braunschweig in Zahlen
- Abb. 8 Auszug aus dem RROP für den Großraum Braunschweig 2008
- Abb. 9 Auszug aus dem RROP für den Großraum Braunschweig 2008
- Abb. 10 Auszug aus dem FNP der Stadt Braunschweig 2019
- Abb. 11 Luftbild Plangebiet
- Abb. 12 Fördergebiet Bahnstadt im Stadtkontext
- Abb. 13 Darstellung des Fördergebiets Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum
- Abb. 14 Darstellung der aktiven Gleisstränge im Fördergebiet Bahnstadt
- Abb. 15 Übersicht der einzelnen Teilquartiere im Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum im Luftbild
- Abb. 16 Gebietsumgriff mit grün markierter Kennzeichnung des Anpassungsbereichs
- Abb. 17 Übersicht der einzelnen Teilquartiere im Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum im Lageplan
- Abb. 18 Verkehrsmengenkarte
- Abb. 19 Luftbild Anbindung ÖPNV (Bus)
- Abb. 20 ÖPNV-Karte
- Abb. 21 Luftbild Anbindung ÖPNV (Stadtbahn)
- Abb. 22 Eigentümerkartierung
- Abb. 23 Mögliche Bodenbelastungen im Bereich Bahnstadt
- Abb. 24 Übersicht Altlastenverdachtsflächen im Bereich Bahnstadt nach Nutzungen
- Abb. 25 Auszug aus Karte Grundwasserverunreinigungen im Bereich Bahnstadt
- Abb. 26 Übersichtsplan Planungsrecht
- Abb. 27 Entbehrlichkeitsprüfung Deutsche Bahn: angefragte Flächen
- Abb. 28 Frei- und Grünflächenbeziehungen im nördlichen Bahnhofsumfeld
- Abb. 29 Überflug Betriebsgelände DB Regio
- Abb. 30 Überflug EAW-Gelände 1
- Abb. 31 Überflug EAW-Gelände 2
- Abb. 32 Fassade der südlichen Halle auf dem EAW-Gelände
- Abb. 33 Überflug Betriebsgelände DB Regio
- Abb. 34 Kartierung des Baudenkmals „Ehemaliges Reichsbahnausbesserungswerk“
- Abb. 35 Wohngebiet an der Ackerstraße
- Abb. 36 Wohngebiet Bebelhof
- Abb. 37 Sanierungszustand Wohngebiet an der Ackerstraße
- Abb. 38 Sanierungszustand Wohngebiet Bebelhof
- Abb. 39 Borsigstraße 9
- Abb. 40 Tilsitstraße 5-7
- Abb. 41 Spielplatz Ackerstraße
- Abb. 42 Masurenstraße 1-2
- Abb. 43 Innenhof Borsigstraße
- Abb. 44 Spielplatz Schefflerstraße
- Abb. 45 Am Hauptgüterbahnhof 23b
- Abb. 46 Schwartzkopffstraße 6
- Abb. 47 Grünfläche Schwartzkopffstr. / Borsigstr

- Abb. 48 Grünfläche Frieseweg 1-7
- Abb. 49 Straße Am Hauptgüterbahnhof
- Abb. 50 Unsanierete Platzfläche Borsigstraße
- Abb. 51 Mangelnde Barrierefreiheit Ackerstraße 43
- Abb. 52 Schefflerstraße 24 u. 24a
- Abb. 53 Unsanierete Bestände mit braunen Dächern Schefflerstr. / Kruppstraße (Bebelhof)
- Abb. 54 Eisenbahnersiedlung Ackerstraße / Königsbergerstraße
- Abb. 55 Einfahrt Parkplatz Südeingang mit Hochgleistunnel
- Abb. 56 Pendler-Parkplatz am Südeingang des Hauptbahnhofes
- Abb. 57 Blick auf Hbf., Eisenbahnersiedlung, Logistikstandort, Hauptgüterbahnhof, Teile des Rangierbahnhofs; Siemens-Werk
- Abb. 58 Hauptbahnhof Nord- und Südseite, Parkplatz Südeingang, Hochgleis DB
- Abb. 59 Sportfläche
- Abb. 60 Umfeld Schule und KITA
- Abb. 61 Tannenbergstraße
- Abb. 62 Tilsitstraße
- Abb. 63 Brachfläche ehem. Schießanlage Ackerstraße
- Abb. 64 Brachfläche ehem. Schießanlage
- Abb. 65 Luftbild Ausschnitt Freifläche Borsigstraße / Ecke Schwartzkopffstraße und nördlich auf dem EAW-Gelände
- Abb. 66 Luftbild Ausschnitt DB-Regio-Werk
- Abb. 67 Brücken / Tunnel und Barrieren durch Topografie
- Abb. 68 Stützmauer Bebelhof
- Abb. 69 Stützmauer Bebelhof und Straße
- Abb. 70 Bremserturm
- Abb. 71 Gleistrog
- Abb. 72 Gastank
- Abb. 73 Innenansicht Bunker
- Abb. 74 Fehlende Anbindung Salzdahlumer Straße zum Gewerbegebiet „EAW“
- Abb. 75 Stützmauer Borsigstraße
- Abb. 76 Ungestalteter Innenhof Borsigstraße 8
- Abb. 77 Ungestaltete Freiflächen Kruppstraße
- Abb. 78 Veranstaltungshalle „LokPark“
- Abb. 79 Unzureichender Zugang Südbahnhof
- Abb. 80 Unzureichende Parkflächen Tilsitstraße
- Abb. 81 Lärmproblematik durch Nähe zu Logistikbetrieb
- Abb. 82 Ungeordnete Flächensituation Gewerbegebiet Ackerstr.
- Abb. 83 Brachfläche LokPark/Verlagsservice
- Abb. 84 LokPark
- Abb. 85 Brachliegende Gleisflächen
- Abb. 86 Ungestaltete Platzfläche Borsigstraße
- Abb. 87 Stadtteilgarten Bebelhof
- Abb. 88 Ungeordnete Parkplatzsituation DB Schenker
- Abb. 89 Untergenutzte, ungestaltete Grünflächen südlicher Bebelhof
- Abb. 90 Eisenbahnersiedlung Ackerstraße / Königsbergerstraße
- Abb. 91 Lärmbelastung durch Parken / Lokpark / Logistik, ungestaltete Grünflächen
- Abb. 92 Barrierewirkung Hochgleis / Parkraum / Brachliegende Industriehalle (mit Turm)
- Abb. 93 Mängel und Defizite
- Abb. 94 Maßnahmenkarte
- Abb. 95 Brachliegende Gleisflächen
- Abb. 96 Überflug EAW-Gelände
- Abb. 97 Hochgleis / Parkraum / Brachliegende Industriehalle (mit Turm)

Abb. 1 Blick auf Hbf., Eisenbahnersiedlung, Logistikstandort, Hauptgüterbahnhof, Teile des Rangierbahnhofs, Siemens-Werk und BraWoPark



# TEIL 0 Einleitung

Quelle: Stadt Braunschweig, 2018



- 0 Vorbemerkungen
- 0.1 Übergeordnete Stadtentwicklungsplanung
- 0.2 Städtebauförderung in der Bahnstadt
- 0.3 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK)

# 0 Vorbemerkungen

**i** In der Bahnstadt wurden erhebliche Funktionsverluste festgestellt. Neben vielen brachgefallenen untergenutzten Flächen bestehen auch soziale Probleme in den Wohnbereichen Bebelhof und Ackerstraße, sowie bauliche, städtebauliche und funktionale Mängel und Missstände. Damit droht das Gebiet mittel- und langfristig von der ansonsten positiven gesamtstädtischen Entwicklung abzufallen. Aus diesen Gründen wurde es 2019 in das bundesweite Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ aufgenommen und 2020 in das neue Städtebauförderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ überführt. Im vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept werden Ist-Zustand, Wunsch-Zustand und der Weg dorthin umfassend dokumentiert und beschrieben.

## 0.1 Übergeordnete Stadtentwicklungsplanung

In einem vierjährigen Prozess hat die Stadt Braunschweig das Zukunftsbild „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030“ (ISEK 2030) verfasst. Die Erstellung des ISEK 2030 basiert auf einer breiten Mitwirkung u. a. von Bürger\*innen, Institutionen, Initiativen und der Politik.

Das Konzept ist im November 2018 nach mehreren Beteiligungsrounds, hierzu zählt u. a. das offene Dialogformat „Denk deine Stadt“, vom Rat beschlossen worden. Seitdem spannt das ISEK einen verbindlichen Rahmen für die künftige Stadtentwicklung auf und hält dazu konkrete Maßnahmen – gebündelt in Rahmenprojekten – bereit.

Braunschweig ist eine prosperierende Stadt, in der nur noch wenige bislang unversiegelte Flächen für die Ausweisung neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete zur Verfügung stehen. Unter dem Leitziel „die Stadt kompakt weiterbauen“ wird im Arbeitsfeld „Flächenentwicklung und Städtebau“ der zu intensivierende Handlungsbedarf in der Innenentwicklung beschrieben.

Das von Brachflächen und aufgelassenen Bahnanlagen geprägte Areal des Fördergebiets

Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum hat mit der Nähe zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt genau diese städtebaulichen Entwicklungspotenziale, die für das Erreichen der Ziele des o. g. Leitzieles von Bedeutung sind. Brachflächen und untergenutzte Gewerbe- und Industrieareale bieten oftmals weitgreifende Möglichkeiten, das städtische Nutzungsangebot zu verbessern und Grundstücke, die derzeit noch Barrieren darstellen, in das Stadtgefüge zu integrieren. Mit den großräumigen Flächenfreisetzungen bieten sich auch Chancen, den innerörtlichen Freiflächenanteil zur Verbesserung der Arbeits-, Wohn- und Lebensqualität zu erhöhen. Neben dauerhaften baulichen Nachnutzungsperspektiven müssen auch temporäre Nutzungen und die Aufwertung von Brachflächen im Sinne des Naturschutzes in Erwägung gezogen werden.

Im Arbeitsfeld „Flächenentwicklung und Städtebau“ wird auch das Rahmenprojekt „Die neue Bahnstadt und das urbane Entrée am Hauptbahnhof“ festgelegt, welches den ungenutzten Bahnbrachen eine neue Nutzung zuführen soll. Hier sollen attraktive Gewerbe-, Büro- und Forschungsstandorte zusammen mit einem neuen urbanen Wohngebiet für mehrere Tausend Bewohnerinnen und Bewohner entstehen.

Das Rahmenprojekt stimmt mit den Sanierungszielen des beantragten Fördergebiets überein, denn ein wesentliches Sanierungsziel ist die Beseitigung von

städtebaulichen Missständen u. a. durch Revitalisierung von Brachen. Dadurch kann die Stadt kompakt weitergebaut und die Qualität der bestehenden Quartiere und Stadträume verbessert werden.

Somit bilden das ISEK 2030 mit seinen vielfältigen Handlungsfeldern und die Ziele der mit konkreten Maßnahmen gekennzeichneten Sanierung gemeinsam die Grundlage für die Weiterentwicklung des Fördergebietes Bahnstadt.

## 0.2 Städtebauförderung in der Bahnstadt

Um die stadtgestalterischen und funktionalen Sanierungsziele im Fördergebiet Bahnstadt ermitteln und erreichen zu können, hat die Stadt Braunschweig in 2018 erfolgreich einen Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ des Landes Niedersachsens gestellt.

Voraussetzung für den Start der Sanierungsmaßnahme war die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (s 0. 3).

### 0.2.1 Aufnahme in die Programmkomponente „Stadtumbau“

Auf Basis der 1. Ergänzung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aus dem Jahr 2019 „Überarbeitung Gebietsänderung und Ergänzung“ wurde das Fördergebiet Bahnstadt zum Programmjahr 2019 in das Bund-Länder-Förderprogramm „Stadtumbau“ aufgenommen.

Ziel des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau“ war die Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen auf der Grundlage von städtebaulichen Entwicklungskonzepten. Die Vermeidung drohender oder die Behebung bestehender städtebaulicher Funktionsverluste standen dabei im Mittelpunkt der Konzepte und ihrer Umsetzung auf kommunaler Ebene.

Die Stadtumbaumaßnahmen sollten insbesondere dazu beitragen, dass

- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden (gem. § 171 a Abs. 3 Satz 2 Nr. 4 BauGB),
- einer anderen Nutzung nicht zufühbare bauliche Anlagen rückgebaut werden können (gem. § 171 a Abs. 3 Satz 2 Nr. 5 BauGB),
- brachliegende oder freigelegte Flächen einer nachhaltigen, insbesondere dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienenden, städtebaulichen Entwicklung oder einer mit dieser verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden können (gem. § 171 a Abs. 3 Satz 2 Nr. 6 BauGB).

### 0.2.2 Überführung in die neue Städtebauförderkulisse – Programmkomponente „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“

Mit der Neustrukturierung der Städtebauförderung im Jahr 2020 wurden die vorherigen sechs Städtebauförderungsprogramme in drei neue Programme zusammengefasst.

Die Förderprogramme der geänderten Gebietskulisse lauten:

- „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“
- „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“
- „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“

Mit der programmatischen Neuausrichtung der Städtebauförderung wurden Maßnahmen, die zur Verbesserung der grünen Infrastruktur zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung beitragen, verpflichtend für alle Förderkomponenten (vgl. Verwaltungsvereinbarung 2020 des Bundes und der Länder).

Das Fördergebiet Bahnstadt wurde mit der „2. Ergänzung des IEK 2018 (Ergänzungsband 2019) zur Überführung in die geänderte Städtebauförderkulisse 2020“ im Jahr 2020 in das neue Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“ überführt. Im nachfolgenden als Fördergebiet Bahnstadt beschrieben.

## 12 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Das Programm zielt auf die Bewältigung des wirtschaftlichen und demographischen Wandels in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten und Strukturveränderungen betroffen sind, ab. Die Städte und Gemeinden sollen frühzeitig in die Lage versetzt werden, sich auf Strukturveränderungen und auf die damit verbundenen städtebaulichen Auswirkungen einzustellen. Ziel ist das Wachstum und die nachhaltige Erneuerung dieser Gebiete zu fördern, um sie zu lebenswerten Quartieren zu entwickeln.

### 0.3 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK)

Als zentrales Steuerungswerkzeug ist das Entwicklungskonzept ein Handbuch, in dem die wichtigsten Handlungsschwerpunkte, Ziele, Verfahrensgrundsätze und Regeln für die künftige räumlich-bauliche Organisation des Entwicklungsbereiches festgehalten sind. Es zeigt zudem die angestrebte Gesamtweiterentwicklung des Plangebietes auf.

In diesem Entwicklungskonzept wird die heutige Situation des Fördergebiets analysiert und anschließend Vorschläge für investive Maßnahmen in den Bereichen Städtebau, öffentliche und private Freiräume und für den Verkehr gemacht.

In Hinblick auf die Komponenten wie Stadtteileben, soziale und kulturelle Angebote, Verkehr, Nutzung und Gestaltung fasst das Entwicklungskonzept alle Überlegungen zu einer Gesamtkonzeption zusammen.

Im Entwicklungskonzept werden Handlungsschwerpunkte, die im Förderzeitraum vertieft werden sollen, benannt und Vorschläge für entsprechende Maßnahmen formuliert sowie mögliche Partner\*innen und Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Für den Zeitraum der Stadterneuerung werden konkrete bauliche Maßnahmen vorgeschlagen und die ihnen innewohnenden Entwicklungspotenziale und Chancen dargelegt. Es können jedoch keine exakten Gestaltungsvorgaben, wie z. B. präzise Hinweise zur Umgestaltung oder Wiederherstellung von Plätzen aufgezeigt werden. Die Gestaltung besonders

wichtiger Einzelsituationen, einzelner Straßenzüge oder Plätze mit ihren raumbildenden Wänden und Bodenflächen ist jeweils eine Planungsaufgabe für sich, die nur anhand von zusätzlichen großmaßstäblichen Zeichnungen oder Modellen zufriedenstellend gelöst werden kann.

Alle Vorschläge stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Ihre Umsetzung erfolgt also nicht zwingend. Umsetzungspriorität und Dringlichkeit der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen werden wiederkehrend überprüft.

In der Städtebauförderung ist das Bestehen eines IEKs seit 2012 Voraussetzung für die Vergabe von Fördermitteln (Verwaltungsvereinbarung 2012).

Bei der Erstellung des IEKs sollten Ressourcen im Quartier abgestimmt und gebündelt sowie fachübergreifende Kooperationen gebildet und gelebt werden.

Wichtige Partner\*innen sind

- Anwohner\*innen
- ansässige Unternehmen und Grundstückseigentümer\*innen
- andere Ressorts der Verwaltung und übergeordneter Planungsebenen
- soziale und kulturelle Einrichtungen etc.

#### 0.3.1 Übersicht und Aufbau

**Teil I** dieses IEKs bettet das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum in gesamtstädtische Konzepte ein und stellt Braunschweig in einer Kurzcharakteristik vor.

**Teil II** des vorliegenden Konzeptes basiert auf der Bestandaufnahme 2018, die für den nunmehr festgelegten Zuschnitt des Fördergebietes aktualisiert wurde. Für diesen Gebietsumgriff werden das städtebauliche Profil und besondere Planungsaspekte dargestellt.

**Teil III** stellt funktionale und städtebauliche Mängel und Missstände dar und erklärt anhand einer SWOT-Analyse neben Stärken, Schwächen, und Risiken die Potenziale des Gebietes. Darüber hinaus werden

Abb. 2 Planungssektoren und Akteure der Stadtentwicklungsplanung



Quelle: BauBeCon Sanierungsträger GmbH, 2021

Erkenntnisse aus der Einbindung betroffener Akteur\*innen erläutert.

**Teil IV** zeigt Entwicklungsziele und Handlungsschwerpunkte für einen längerfristigen Zeitraum auf. Die bestehenden und sich abzeichnenden Probleme und Defizite, aber auch mögliche Potenziale, werden in den unterschiedlichen thematischen und auch räumlichen Bereichen herausgearbeitet und es wird eine entsprechende Zielformulierung und Vorgehensweise für bestimmte räumliche Schwerpunktbereiche vorgeschlagen.

**Teil V** beinhaltet die Kosten- und Finanzierungsübersicht.

**Teil VI** besteht aus Quellen- und Literaturverzeichnis.

**Teil VII** enthält den Anhang.

### 0.3.2 Auflösung der Entwicklungsbereiche Nord, Mitte, Süd

Mit der vorliegenden 3. Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes werden die in den vorherigen IEKs von 2018 und 2019 bestehenden Entwicklungsbereiche Nord, Mitte und

Süd aufgelöst. Gleichzeitig werden zusätzliche Maßnahmen in die Analyse, die Sanierungsziele und das Erneuerungskonzept dieser umfassenden Fortschreibung eingebettet. Die vorliegende Fortschreibung fasst die vergangenen Fortschreibungen aus dem Jahr 2019 und 2020 zusammen und bildet eine aktualisierte und vollständige konzeptionelle Grundlage für die weitere Umsetzung der Sanierungsziele.

Abb. 3 Hauptbahnhof Nord- und Südseite, Parkplatz Südeingang, Hochgleis DB



# TEIL I

## Übergeordnete Rahmen- bedingungen



- 1 Stadt und Region
  - 1.1 Region Braunschweig
  - 1.2 Kurzcharakteristik
  - 1.3 Verkehrliche Anbindung
  - 1.4 Siedlungsstruktur
  - 1.5 Bevölkerungsentwicklung u. Wohnen
  - 1.6 Wirtschaft und Beschäftigung
  - 1.7 Stadtkultur, Freizeit und Natur
  - 1.8 Gesundheit und Soziales
  - 1.9 Bildung und Wissenschaft
- 2 Gesamtstädtische Entwicklungen
  - 2.1 Vorgaben der Regionalplanung für Braunschweig
  - 2.2 Flächennutzungsplan
  - 2.3 Aktuelle Planungen, Gutachten und Konzepte

# 1 Stadt und Region Braunschweig

**i** Das im östlichen Niedersachsen gelegene Oberzentrum Braunschweig bildet mit seinen Nachbarstädten Salzgitter und Wolfsburg den wichtigsten Standort für Wirtschaft, Forschung, Bildung und Kultur im Bundesland. Firmen, wissenschaftliche Organisationen und Forschungseinrichtungen arbeiten eng verzahnt und dies vor allem in den Bereichen Mobilität, Biotechnologie, Finanzwirtschaft und Medizin. Braunschweig liegt zentral im Bundesgebiet und ist verkehrlich mit Pkw, Bahn und Flugzeug sehr gut angebunden. Derzeit leben etwa 250.000 Menschen im Stadtgebiet, wobei seit Anfang der 2000er ein stetiger Bevölkerungszuwachs insbesondere in der Bevölkerungsgruppe der 18 bis 40-Jährigen zu verzeichnen ist, womit sich auch die Ansprüche an die Stadt und die Nachfrage nach sozialen Einrichtungen ändern. Hauptaufgabe der Stadtplanung ist derzeit die Innenentwicklung.

## 1.1 Region Braunschweig

Zentral in Deutschland gelegen, umfasst das Gebiet des Großraumes Braunschweig die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Die Zusammenarbeit erfolgt in verschiedenen Bereichen, Ebenen und Tätigkeitsfeldern interkommunal und wird vom

Regionalverband Großraum Braunschweig koordiniert.

Die Region Braunschweig ist vielfältig. Sie beheimatet sowohl hochmoderne Industriestandorte, als auch Traditionsinseln der Geschichte und Kultur und weist eine der höchsten Forschungsdichten in Deutschland auf. Gleichzeitig liegen mit Harz und Heide touristische Höhepunkte in der Region.

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2008 (LROP) und im Regionalen Raumordnungsprogramm von 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP) ist die Stadt Braunschweig ebenso wie die Nachbarstädte Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum festgelegt. Durch die unterschiedlichen Ausrichtungen der drei Großstädte hat die gesamte Region und insbesondere der oberzentrale Verbund eine breit aufgestellte Basis in den Bereichen Wirtschaft und Industrie, Forschung, Bildung, Kultur und Freizeit. Die drei Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter bilden damit eine wissenschaftliche, kulturelle und industrielle Kernregion des Landes Niedersachsen.

Abb. 4 Lage im Großraum Braunschweig 2021



Quelle: <https://www.zgb.de/ueber-uns/gebiet/>

## 1.2 Kurzcharakteristik Stadt Braunschweig

Das gesamte Stadtgebiet umfasst eine Fläche von ca. 192 km<sup>2</sup> und hat laut statistischem Landesamt 250.495 (Stand: 31.12.2020) gemeldete Einwohner. Braunschweig ist damit nach Hannover die zweitgrößte Stadt Niedersachsens. Das Stadtgebiet lässt sich in 41 historisch gewachsene Stadtteile gliedern, die ab 1981 gemäß der damals geltenden Niedersächsischen Gemeindeordnung in aktuell 12 Stadtbezirke zusammengefasst sind.

Geografisch betrachtet, treffen im Kernstadtgebiet vier Naturräume aufeinander: das südöstlich gelegene Ostbraunschweigische Hügelland, die sich nach Südwesten erstreckende Braunschweig-Hildesheimer Lössbörde, die nordwestlich liegenden Burgdorf-Peiner Geestplatten und das sich nordöstlich Richtung Wolfsburg ausbreitende Ostbraunschweigische Flachland. Jeher prägend für das Stadtbild Braunschweigs, v. a. für die historische Altstadt, ist das Element Wasser. Die in Süd-Nord-Richtung verlaufende Oker umfließt den Innenstadtbereich westlich und östlich in zwei Umflutgräben.

Als ausgewiesenes Oberzentrum im Sinne der zentralörtlichen Hierarchie kommt der Stadt Braunschweig die Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten zu. Der Braunschweiger Arbeitsmarkt bietet eine breite Palette an Arbeitsplätzen, sowohl für einfach als auch für höher qualifizierte und spezialisierte Arbeitnehmer. Namhafte Unternehmen wie Siemens Mobility, Aerodata, Volkswagen, Volkswagen Financial Services, Nordzucker, Westermann Druck und Verlagsgruppe haben vor Ort ihren Sitz. Zahlreiche Bildungseinrichtungen, wie weiterführende Schulen, Berufsfachschulen oder Ausbildungszentren und -betriebe, ziehen vor allem Jugendliche und junge Erwachsene aus der Region in die Stadt.

Die Hochschule für Bildende Künste und die Technische Universität genießen internationalen Ruf, weswegen konstant Studierende aus dem Ausland nach Braunschweig zuziehen. Die TU Braunschweig und die vielen Forschungseinrichtungen wie PTB, DLR, Von-Thünen-Institut, Fraunhofer, Forschungsflughafen, Helmholtz-Zentrum und weitere machen Braunschweig zu einem europaweit

bekanntem Forschungszentrum. Zudem ist Braunschweig Kompetenzzentrum für die Bereiche Verkehrstechnik, Biotechnologie, Finanzwirtschaft, Maschinenbau und innovative Querschnittstechnologien.

Durch die enge Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft, ob in außeruniversitären Forschungseinrichtungen oder innerhalb der akademischen Institutionen, werden in vielen Bereichen bedeutende Entwicklungen und Patente hervorgebracht, die die Stadt zu einem renommierten Forschungsstandort weltweit machen.

Insgesamt ist Braunschweig eine prosperierende und wachsende Großstadt.

## 1.3 Verkehrliche Anbindung

Braunschweig ist geprägt durch eine Vielzahl von Verkehrswegen. Damit ist Braunschweig verkehrstechnisch sehr gut eingebunden bzw. erschlossen.

### Luftfahrt

In ca. 5 km Entfernung vom Stadtzentrum, unmittelbar südlich des Stadtteils Waggum, ist der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg gelegen. Mit dem motorisierten Individualverkehr ist der Flughafen direkt über die A 2 und die dazugehörige Anschlussstelle erreichbar. Von der Innenstadt und dem Hauptbahnhof ist der Flughafen über die Buslinien 413, 426 und 436 angebunden. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsflughäfen wird am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg jedoch kein öffentlicher Linienverkehr angeboten. Vielmehr dient er einerseits dem kommerziellen Verkehr der ansässigen Unternehmen und Behörden und andererseits ist der Flughafen ein bedeutendes Zentrum der luftfahrttechnischen Forschung. So ist der Flughafen Heimatflughafen für den Volkswagen Air Service und wird regelmäßig für Werksflüge des Konzerns genutzt. Neben der Flughafeninfrastruktur sind hier auch Forschungsflugzeuge des DLR und der TU sowie Windkanäle, Simulatoren und Prüfstände konzentriert an einem Ort angesiedelt. Das Leistungsspektrum des Forschungsflughafens Braunschweig reicht von der Grundlagenforschung bis zu anwendungsnahen Technologieentwicklungen und -erprobungen. Seit 1955 ist der Flughafen Sitz des

## 18 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) sowie der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung (BFU).

### Hansestadt

Seit seiner Gründung hat Braunschweig eine Tradition als Hafenstadt, die zurückzuführen ist auf den die Stadt durch- und umfließenden Fluss „Oker“. Wichtige Fernhandelswege querten die Okerverläufe an den Stadttoren. Der natürliche Okerverlauf durch die Mitte der Stadt hatte häufig zu Hochwasserschäden geführt und wurde um 1900 weitestgehend überdeckt, sodass er nun unterirdisch in Kanälen verläuft.

Mit der Fertigstellung des Mittellandkanales wurde die Tradition als Hansestadt fortgesetzt. 1934 wurde der Binnenhafen im Norden der Stadt eröffnet. Er umfasst zwei Hafenbecken und mehrere Kanalländen. Der Hafen von Braunschweig ist der größte Containerhafen im norddeutschen Binnenland.

### Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr im Braunschweiger Stadtgebiet besteht aus einem Stadtbahn- und Stadtbusnetz, das von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH bedient wird. Die meisten Stadtlinien verkehren montags bis freitags in einem 15-Minuten-Takt. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich auf den Haupttrouten deutliche dichtere Takte. Zentraler Knotenpunkt für den Umstieg ist neben dem Rathaus der Hauptbahnhof. Alle Stadtteile sind in der Hauptverkehrszeit mit maximal einem Umstieg vom Rathaus und vom Hauptbahnhof bzw. in Gegenrichtung erreichbar.

Am Hauptbahnhof besteht die Möglichkeit des Anschlusses an zahlreiche Regionalbahnen sowie den Fernverkehr der Deutschen Bahn und Fernbuslinien. Die regionalen Eisenbahnlinien werden von DB Regio, enno, erixx, WestfalenBahn und metronom bedient. Folgende Regionalexpress- und Regionalbahnlinien verkehren in und um Braunschweig:

Dem Braunschweiger Hauptbahnhof kam zu Zeiten der DDR große Bedeutung für den Interzonenverkehr zu. Braunschweig war regelmäßiger Haltepunkt der Verbindung vom Ruhrgebiet aus über Hannover weiter auf der Bahnstrecke Braunschweig – Magdeburg über Helmstedt nach West-Berlin und in den ehemaligen Ostblock. Seit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Lehrte – Berlin Hauptbahnhof umgehen die Hochgeschwindigkeitszüge Braunschweig. Aus Richtung Frankfurt am Main bzw. Basel verkehrt jedoch der ICE über Braunschweig und die Weddeler Schleife weiter nach Berlin. Die frühere Interzonenstrecke wird heute als Intercity-Verbindung vom Ruhrgebiet und Oldenburg über Hannover, Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg und Halle (Saale) nach Leipzig bzw. Dresden genutzt.

Der Regionalverkehr wird durch zahlreiche Regionalbuslinien ergänzt. Diese verkehren überwiegend in die Innenstadt zur zentralen Umsteigehaltestelle Rathaus.

### Kfz-Verkehr

Es führen mehrere Bundeautobahnen sowie Bundesstraßen nach Braunschweig. Durch das nördliche Stadtgebiet führt in West-Ost-Richtung die A 2 Oberhausen-Berlin. Etwa 20 km östlich von

### Linie Verlauf

RE 50	Hildesheim↔Woltwiesche↔Lengede↔Braunschweig↔Weddel↔Fallerleben↔Wolfsburg
RE 60	Braunschweig↔Vechelde↔Peine↔Lehrte↔Hannover↔Rheine
RE 70	Braunschweig↔Vechelde↔Peine↔Lehrte↔Hannover↔Bielefeld
RB 40	Braunschweig↔Weddel↔Schandelah↔Königslutter↔Helmstedt↔Magdeburg
RB 42	Braunschweig↔Wolfenbüttel↔Börßum↔Vienenburg↔Bad Harzburg
RB 43	Braunschweig↔Wolfenbüttel↔Börßum↔Vienenburg↔Goslar
RB 44	Braunschweig↔Salzgitter-Thiede↔Salzgitter-Lebenstedt
RB 45	Braunschweig↔Wolfenbüttel↔Schöppenstedt
RB 46	Braunschweig↔Salzgitter-Bad↔Salzgitter-Ringelheim↔Seesen↔Osterode↔Herzberg
RB 47	Braunschweig↔Gliesmarode↔Meine↔Gifhorn↔Wittingen↔Uelzen

## Linie Verlauf

230	BS, Rathaus – Lehre - Flechtorf – Wolfsburg Hbf
420	BS, Rathaus – BS, Hbf – Wolfenbüttel Krankenhaus – Wolfenbüttel Bahnhof
430	BS, Hbf – Cremlingen – Destedt – Bornum / Gardessen
450	BS, Rathaus – Denstorf – Wedtlenstedt - Vechede
480	BS, Rathaus – BS, Watenbüttel – Groß Schwülper
560	BS, Rathaus – Bortfeld – Wendeburg - Wipshausen
620	BS, Rathaus – Salzgitter-Thiede – Salzgitter Steterburg
730	BS, Rathaus – Sickte - Eversen

Stand: Dezember 2021

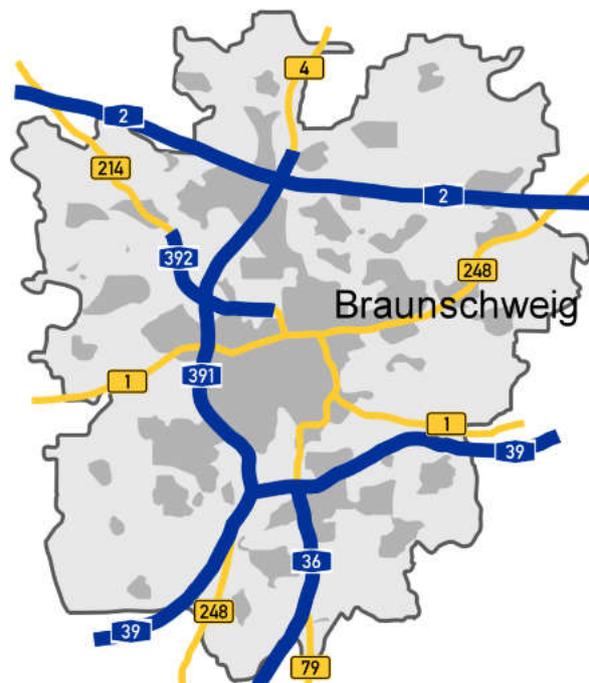
Braunschweig wird diese bedeutende Ost-West-Achse am Autobahnkreuz Wolfsburg / Königslutter von der A 39 gekreuzt. In ihrem weiteren Verlauf in Richtung Salzgitter bildet die Autobahn mit der A 395 das Kreuz Braunschweig-Süd. Hinter der Querung der A 39 über die Oker, kreuzt am Autobahndreieck Braunschweig-Südwest die hier endende A 391. Die im Westen des Stadtgebietes verlaufende Autobahn verbindet die A 39 im Süden mit der A 2 im Norden und mündet schließlich nördlich von Braunschweig beim Stadtteil Wenden in die Bundesstraße 4 nach Meine, Gifhorn und Uelzen. Die A 391 wird in ihrem Verlauf am Autobahnkreuz Braunschweig-Ölper von der A 392 gekreuzt. Diese führt von der nordwestlichen Innenstadt bis nach Watenbüttel. Dort endet die Autobahn und wird als B 214 fortgeführt.

Die nach Celle weiterführende Bundesstraße stellt an der Anschlussstelle BS-Watenbüttel die Anbindung an die A 2 dar. An Bundes- und Landesstraßen verlaufen zentral durch das Stadtgebiet die B 1 von Hildesheim über Braunschweig nach Helmstedt und Magdeburg sowie die B 4 von Nordhausen und Bad Harzburg über Braunschweig nach Gifhorn, Uelzen und Lüneburg.

## Radverkehr

Aufgrund seiner flachen Topographie ist Braunschweig ideal zum Radfahren geeignet. Im Stadtgebiet existiert ein dichtes Netz fahrradgeeigneter Wege. In weniger als 30 Minuten ist die Innenstadt aus allen Stadtteilen für Bewohner\*innen mit dem Fahrrad erreichbar. Die Gesamtlänge der Radwege beträgt ca. 470 km. Davon sind 180 km eigenständige bzw. straßenbegleitende Radwege, 90 km kombinierte Geh- und Radwege und 200 km sind separat geführte Radwege in

Abb. 5 Verlauf der Bundesautobahnen und -straßen im Stadtgebiet Braunschweigs



Quelle: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BS\\_ALL.png#/media/File:BS\\_ALL.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BS_ALL.png#/media/File:BS_ALL.png), 2006

Grünanlagen, Parks usw. Des Weiteren gibt es in Braunschweig 15,4 km Fahrradstraßen und 3,7 km Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen.

Als Folgenutzung auf aufgegebenen Bahnanlagen des historischen Ringleises sowie entlang noch genutzter Bahnanlagen des Gleisringes um die Stadt wurde ein die Stadt umschließender, grünprägter, klimaschutzwirksamer Freiraumring von hohem Naherholungs- und Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg entwickelt.

## 20 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Das Ringgleis bildet das Rückgrat der Kernstadt und ist gleichzeitig Motor sowie Impulsgeber für zahlreiche städtebauliche Entwicklungen im weiteren Umfeld. Dabei wird in das Nördliche, Östliche, Südliche und Westliche Ringgleis unterschieden, die jeweils eine eigene Charakteristik aufweisen.

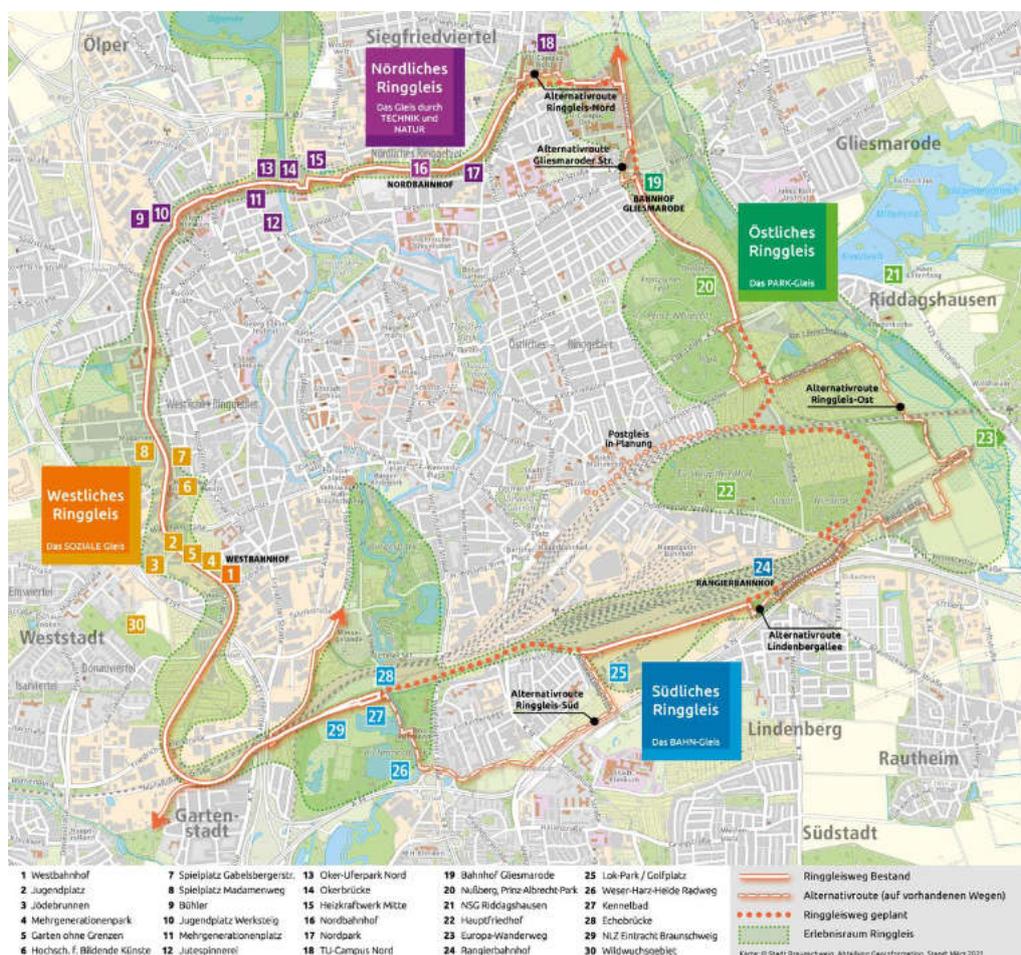
Ziel war und ist es, außerhalb des wilhelminischen Ringes liegende, stadtbedeutsame Freiraumstrukturen zu einem zusammenhängenden Freiraumring zu entwickeln, der sich lagemäßig überwiegend an dem historisch gewachsenen Ringgleis um den Stadtkern orientiert. Der fertige Ringgleisweg wird eine Gesamtlänge von etwa 19 km erreichen. Vorhandene oder neu anzulegende Wege auf Teilen bereits aufgegebenen oder neben weiterhin in Betrieb befindlichen Gleisen eröffnen Gelegenheiten für einen Blick hinter die Kulissen der facettenreichen städtischen Struktur am

Wilhelminischen Ring. Zugleich eröffnet es die Möglichkeit, die Stadt abseits der vielbefahrenen Verkehrswege rad- und fußläufig zu erfahren und zu umrunden.

Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wurde eine Radverkehrskommission ins Leben gerufen. Durch aktive Umbaumaßnahmen an Kreuzungen und Markierungen von Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen arbeitet die Stadt aktiv an der Gewährleistung für mehr Sicherheit und Komfort von Radfahrern. Überall im Stadtgebiet, jedoch insbesondere in der Innenstadt am Rand der Fußgängerzone, sind moderne Fahrradabstellanlagen installiert.

Bereits in Planung und Umsetzung ist der vom Rat beschlossene Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“. Für kommendes Jahr ist die Umsetzung einer Reihe von Projekten geplant:

Abb. 6 Übersichtsplan Ringgleis Braunschweig



Quelle: [https://www.braunschweig.de/leben/im\\_gruenen/ringgleis/index.php](https://www.braunschweig.de/leben/im_gruenen/ringgleis/index.php), 2021

- Wegebau
- Velorouten
- Fahrradstraßen / -zonen
- Installation von automatisierten Radverkehrszählgeräten
- Fahrradabstellanlagen
- Wallringroute
- Brückenbau (Rad- und Fußverkehrsbrücken)

## 1.4 Siedlungsstruktur

In den letzten Jahren standen die funktionale und gestalterische Aufwertung der Innenstadt, die Entwicklung Braunschweigs als kultureller Mittelpunkt der Region und als Stadt der Wissenschaft im Mittelpunkt des stadtentwicklungspolitischen Interesses. Die Innen(stadt)entwicklung hat in Braunschweig mit der Teilrekonstruktion des Braunschweiger Schlosses im Verbund mit der Errichtung eines Einkaufszentrums einen spürbaren Schub erhalten. Zukunftsaufgabe ist die weitere Stärkung der Wohnfunktion von innenstadtnahen Wohngebieten in Bestandslagen.

Bisher waren gebietsbezogene und/oder thematische Teilkonzepte Grundlage für die erfolgreiche Stadtentwicklung. Im Jahr 2015 änderte sich dies mit der Erstellung eines gesamtstädtischen Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes mit einem intensiven Beteiligungsprozess, in den sich Bürger\*innen, Fachleute sowie Mitarbeiter\*innen aus Politik und Verwaltung acht Monate lang mit ihren Ideen für die Weiterentwicklung der Stadt eingebracht haben. Das fertige Konzept wurde im November 2018 vom Rat der Stadt Braunschweig verabschiedet und befindet sich aktuell in der Umsetzung (S. 2.3.1).

Bei der Suche nach geeigneten Flächen dominiert, nicht zuletzt aus ökologischen Gründen, das Leitmotiv der Innenentwicklung im Bestand. Das bedeutet, dass großflächige Ausweisungen abseits der Stadtteilzentren künftig vermieden werden sollen. Gleichzeitig dürfen jedoch Grün- und Freiräume nicht dem Baudruck zum Opfer fallen. Zunächst müssen Potenzialflächen identifiziert werden, die in der Kernstadt durchaus vorhanden sind, die mithilfe von Verdichtungsstrategien genutzt werden können. So können Baulücken geschlossen werden, Bestandsgebäude aufgestockt werden sowie Brach-

und Gewerbeflächen umgenutzt werden. Besondere Potenziale bietet dabei das südöstliche Ringgebiet am Hauptbahnhof.

Wichtig bei der Innenentwicklung der einzelnen Stadtteile ist eine gewisse Identitätsbildung zur Profilierung. Besonderer Bedeutung kommt dabei beispielsweise den innerstädtischen und äußeren Stadteingängen zu, die zukünftig mit städtebaulichen Akzenten aussagekräftig zu gestalten sind. Akteure vor Ort und die gesamte Stadtteilöffentlichkeit sind dazu einzubinden. Ihre Beteiligung dient nicht nur der Vermittlung von Baumaßnahmen, sondern auch der Sicherstellung einer stärkeren Identifikation mit dem Wohnumfeld. Attraktive Quartiere zeichnen sich vor allem durch funktionierende Treffpunkte für alle dort lebenden Menschen aus sowie durch Versorgungs- und Freizeitangebote und ein Neben- und Miteinander von Wohnen und Arbeiten. Der Wandel der Arbeitswelt wirft auch in Braunschweig die Frage auf, wie sich zukünftig die Branchen weiterentwickeln werden. Angesichts der großen Bedeutung Braunschweigs als Stadt der Wissenschaft, müssen auch zukünftig neben dem produzierenden Sektor wissensbasierten Unternehmen Ansiedlungsmöglichkeiten geboten werden. Für innovative und wissensbasierte Betriebe sollen gemischte urbane Quartiere ausgewiesen und entwickelt werden.

Eine übergeordnete und nicht zu unterschätzende Rolle spielt bei der integrativen Stadtentwicklung der Sicherheitsaspekt. Zum einen schließt das die lückenlose und problemlose Zuwegung für Rettungskräfte ein, zum anderen aber auch das Sicherheitsempfinden von Bewohnenden an sich und somit die Kriminalitätsprävention. Angsträume sind zu beseitigen und Kriminalitätstorte zu entschärfen.

## 1.5 Bevölkerungsentwicklung und Wohnen

Die Bevölkerungsentwicklung Braunschweigs der letzten Jahrzehnte lässt sich grob in vier Phasen zusammenfassen und beschreiben:

## 22 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

- bis 1989: Stagnation
- 1989 bis 1991: starke Zuwanderung aus den östlichen Bundesländern
- 1991 bis 2003: Einwohnerverluste, abschwächende Stadt-Umlandwanderung
- 2004 bis heute: stetige Bevölkerungszunahme trotz anhaltendem Sterbeüberschuss

Für das Land Niedersachsen wird in den mittel- und langfristigen Prognosen des statistischen Landesamtes eine zunächst leicht steigende und anschließend ab Mitte der 2030 leicht rückläufige Einwohnerentwicklung erwartet. Braunschweig hingegen verzeichnet für die nächsten Jahre aufgrund des fortwährenden Zuzuges von Migrant\*innen und Studierenden eine positive Bevölkerungsentwicklung. Es liegen Schätzungen vor, dass die Gesamtbevölkerung von Braunschweig bis 2031 um weitere 5 % ansteigen wird, überwiegend durch einen positiven Wanderungssaldo.

Von nicht unerheblicher Bedeutung für die städtische Entwicklung sind die Zuwächse in der Altersgruppe der 18- bis 40-Jährigen, die sich aus der Ausbildungsbevölkerung (18- bis 25-Jährige) und der Gruppe der 30- bis 45-Jährigen, die sich in der sogenannten Berufsstarter- und Familiengründungsphase befinden. Sie tragen zur steigenden Inanspruchnahme der städtischen Infrastruktur (Kinderbetreuung, Schulen, Kultur usw.) bei. Der Zuzug hat im Stadtbild eine deutlich wahrnehmbare bauliche Aktivität ausgelöst, sowohl im Bestand als auch im Neubau. Auf dem Standort der ehemaligen IGS in der Weststadt entsteht derzeit ein neues innerstädtisches Wohngebiet, im Nördlichen Ringgebiet wurden in den letzten Jahren bereits Baurechte für insgesamt rund 1.400 neue Wohneinheiten geschaffen und ein weiterer Bauabschnitt ist in Vorbereitung, im Bereich Holzmoor sind allein im ersten Bauabschnitt ca. 650 Wohneinheiten in Planung und im Bereich Feldstraße / Kälberwiese sind gut 320 Wohneinheiten planungsrechtlich gesichert, um nur einige der größeren aktuellen Projekte zu nennen. Die Stadt folgt damit dem Ziel, der großen Nachfrage nach innenstadtnahem, attraktivem und bezahlbarem Wohnraum nachzukommen.

Insgesamt ist seit gut zehn Jahren eine zunehmende Nachfrage nach Bauland und Immobilien in

Braunschweig zu verzeichnen. Die (freien) Angebote im Einfamilien- und auch im Mehrfamilienhausbereich (Eigentumswohnungen) sind so gering wie seit Jahren nicht mehr, sodass die aktuelle Nachfrage kaum gedeckt werden kann.

Die hohe Nachfrage bei einem gleichzeitig begrenzten Angebot führt zwangsläufig zu einer Verteuerung der Wohnimmobilien. Die Lage am Mietwohnungsmarkt ist zum Beispiel im Segment der preisgünstigen Wohnungen für die unteren Einkommensschichten seit fünf Jahren sehr angespannt.

Die Wohnungsleerstandsquote ist im Stadtgebiet nach Angaben der zehn großen lokalen Wohnungsunternehmen von 5 % in 2007 auf inzwischen rund 1 % in 2021 gesunken und liegt damit deutlich unter der für einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt notwendigen Fluktuationsreserve von rund 3 %.

## 1.6 Wirtschaft und Beschäftigung

Stadt und Region Braunschweig haben in ihrer Geschichte mehrere Strukturwandel erlebt. Großen Einfluss auf die Etablierung der Stadt als Industriestandort hatte u. a. die maschinelle Weiterverarbeitung von landwirtschaftlichen Anbauprodukten zu Dosengemüse zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Nach der innerdeutschen Teilung setzte der Niedergang der Konservenindustrie ein, kurze Zeit später erfolgte aufgrund der internationalen Konkurrenz der Niedergang der Fotoindustrie und mit dem fortschreitenden Strukturwandel der sukzessive Rückzug des Maschinenbaus. In dieser Zeit setzten jedoch Ansiedlungserfolge aus der Mikroelektronikindustrie ein, wie z. B. Commodore Computers, Toshiba und die Wafer Produktion von LSI Logic, später auch ein F+E-Zweig von Intel. Im Bereich der industriellen Produktion gewann die Fahrzeugindustrie samt Zulieferbetrieben und Logistikdienstleistern an Bedeutung. Diese hat nach wie vor einen großen Stellenwert, auch wenn MAN – nach dem Erwerb der Braunschweiger Büssing-Werke – seit 1972 ihre Lastkraftwagen und Busse nun 20 km südlich von Braunschweig, in Salzgitter, fertigt.

Abb. 7 Braunschweig in Zahlen

WIRTSCHAFT		
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort		
Insgesamt	132.230	
Davon nach Wirtschaftsabteilungen (WZ 2009)		
	Absolute Zahlen	Angaben in %
Land-, Forst-, Fischereiwirtschaft	72	0,1
Produzierendes Gewerbe	27.771	21,0
dar. Verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe	21.261	16,1
Baugewerbe	4.520	3,4
Handel, Instandhaltung, Rep. v. Kfz	17.138	13,0
Verkehr und Lagerei	5.315	4,0
Gastgewerbe	3.527	2,7
Dienstleistungen	78.404	59,3
dar. Information u. Kommunikation	5.703	4,3
Finanz- u. Versicherungsdienstleistungen	4.259	3,2
Öff. Verwaltung, Verteidigung, Sozialvers.	7.577	5,7
Stand: 31.12.2021		

ARBEITSMARKT		
	Stadtregion** BS	Stadt BS
Arbeitslose (Ø 2020)	7.759	6.848
Arbeitslosenquote (Ø 2020)	5,2	5,4
*) Basis alle zivilen Erwerbspersonen		
**) Stadtregion BS = Stadt BS zzgl. Gemeinde Cremlingen		

FREMDENVERKEHR	
	Jahr: 2020
Beherbergungsbetriebe	33
Bettenangebot	4.133
Gästekünfte	166.329
Gästeübernachtungen	278.455
Bettenauslastung	18,5%
Durchschnittl. Aufenthaltsdauer	1,7 Tage
* Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten / Jahresdurchschnitt	

Quelle: Stadt Braunschweig

## 24 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

In dem 1938 errichteten „Vorwerk“ des heutigen Volkswagen-Konzerns werden seit jeher Automobilteile für den gesamten Konzern hergestellt und weltweit ausgeliefert. Das Braunschweiger Werk zählt mit ca. 8.700 Beschäftigten als Fahrzeugkomponentenhersteller für den gesamten Konzern zu den wichtigsten Unternehmen. Außerdem haben die Tochterunternehmen der Volkswagen Financial Services AG, Volkswagen Bank und Volkswagen Air Service, ihren Sitz in Braunschweig. Zusammen mit der Braunschweigischen Landessparkasse, der Öffentlichen Versicherung Braunschweig und der Volksbank Braunschweig-Wolfsburg ist in Braunschweig ein bedeutendes Finanzcluster entstanden.

Die Stadt ist weiterhin Sitz des traditionsreichen Werkes der Siemens AG, speziell Siemens Mobility, das auf die 1873 gegründete Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co zurückgeht. Es ist der weltweit größte Standort im Bereich Bahnautomatisierung. Weitere Unternehmen in der Mobilitätsbranche mit Standort in Braunschweig sind Bombardier Transportation sowie Bosch Engineering GmbH, DB Projektbau GmbH, BBR und Alstom.

Die Nordzucker AG, die Verlagsgruppe Westermann sowie die Robert Bosch GmbH und die weltweit exportierenden, traditionsreichen Pianofortefabriken Grotrian-Steinweg und Schimmel Pianos sind weitere bedeutende Unternehmen, die die Wirtschaftsstruktur Braunschweigs kennzeichnen. Von hier aus expandierte auch die New Yorker Gruppe, einer der größten Konzerne für Jugendmode, in rund 40 Länder. Andere Beispiele sind die Firma Auro, die Vorreiterin und Marktführerin bei der Produktion ökologischer Naturfarben ist, oder Solvis, technologisch führender Hersteller für Solartechnik in Europa.

Die aufstrebende GOM GmbH entwickelt und produziert optische Messsysteme und -lösungen für die 3D-Koordinatenmesstechnik, Material- und Bauteilprüfung in Industrie und Forschung. Fujitsu Semiconductor, Anbieter von Halbleiterbauteilen und Systemlösungen für die Marktsegmente Automobil, Digital-TV, Mobiltelefon, Netzwerk- und Kommunikationstechnik, unterhält ein Entwicklungslabor in der Stadt.

Viele der Unternehmen schätzen den Standort Braunschweig wegen der Technischen Universität Braunschweig. Braunschweig ist das Zentrum der forschungsintensivsten Region Deutschlands. Firmen, wissenschaftliche Organisationen und Forschungseinrichtungen arbeiten eng verzahnt.

So entwickelte sich zusammen mit dem Luftfahrt-Bundesamt, der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, der Technischen Universität, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und den am Forschungsflughafen ansässigen Unternehmen ein Mobilitätscluster. Seit 2007 haben Bund, Land, Forschungseinrichtungen, Unternehmen und die Stadt Braunschweig fast 300 Millionen Euro investiert, um eine Infrastruktur zu schaffen, die es in Europa kein zweites Mal gibt. An keinem anderen Flughafen sind Forschungsflugzeuge, Windkanäle, Simulatoren und Prüfstände in so großer Zahl und von so hoher Qualität versammelt.

Die Wissenschaft expandiert auch im Universitäts-Viertel, wo das Braunschweiger Zentrum für Systembiologie (BRICS) entstanden ist – eine weitere Kooperation der TU, in diesem Fall mit dem Helmholtz-Zentrum für Infektionsforschung. Hier wollen Fachleute der Biologie, Mathematik, Informatik und Ingenieurwissenschaften gemeinsam biomedizinische Grundlagenforschung effizienter gestalten. Ebenfalls interdisziplinär wird auf dem Gebiet der personalisierten Medizin im Zentrum für Pharmaverfahrenstechnik geforscht.

Die Position als eine der führenden Wissenschaftsstädte Europas macht die Stadt sowohl für Unternehmen als auch für Beschäftigte attraktiv. Um Menschen für die Unternehmen in der Stadt zu gewinnen, hat Braunschweig Stadtmarketing GmbH in Zusammenarbeit mit Partner\*innen aus Wirtschaft und Wissenschaft, darunter Braunschweig Zukunft GmbH, die Initiative „best choice“ 2014 ins Leben gerufen. Die zentrale Botschaft lautet: Braunschweig ist die beste Wahl – als Standort für die berufliche Selbstverwirklichung auf internationalem Niveau und als Platz zum Leben in einer familienfreundlichen Großstadt von hohem Freizeit- und Erholungswert, mit den besten Voraussetzungen für eine gelungene Work-Life-Balance.

## 1.7 Stadtkultur, Freizeit und Natur

### Stadtkultur

Eine Großstadt wie Braunschweig verfügt über zahlreiche unterschiedliche Veranstaltungsorte, Theater, Kinos, Museen, Galerien, Restaurants und Kneipen usw., die nicht nur bei den Stadtbewohnern beliebt sind, sondern auch Menschen aus der Region anziehen. Das Staatstheater Braunschweig blickt auf eine über 300-jährige Geschichte zurück und vereint seit jeher die Bereiche Musik (Oper, Operette, Musical), Schauspiel, Tanz und Junges Staatstheater. Ein breit gefächertes Angebot freier Kultur-Akteure und Institutionen bereichert gemeinsam mit kommunalen Trägern das Angebot in allen künstlerischen Sparten. Die Stadt ist als Sitz zweier wissenschaftlicher Spitzeneinrichtungen (TU und HBK) ein kreativer Entwicklungsraum auch für künstlerisch-experimentelle Projekte. Insgesamt erreicht das kulturelle Angebot immer stärker neben den lokalen und regionalen Nutzer\*innen auch überregionale Interessent\*innen, stößt jedoch auch bereits an Grenzen der erforderlichen räumlichen Ressourcen, auch wenn z. B. Open-Air-Konzerte derzeit in den Sommermonaten im Raffteich-Bad und im Bürgerpark stattfinden können. Auch die Museumskultur in der Stadt hat mit Landes-, kommunalen und freien Einrichtungen wie dem europaweit ältesten Kunstmuseum, dem Herzog Anton Ulrich – Museum, viele Gesichter. Wichtige Ausstellungsvorhaben, aber auch die international besetzten Lichtparcours-Veranstaltungen ziehen nationales und internationales Publikum in die Stadt.

Weiterhin bietet die Stadt Braunschweig diverse wiederkehrende Veranstaltungen, wie z. B. den Weihnachtsmarkt, den Mittelalterlichen Markt, die Kulturnacht, Honkytonk, das Braunschweig International Film Festival, die CityJazzNight, Löwen-Classics, das ATP-Turnier. Außerdem findet jährlich am Sonntag vor Rosenmontag der größte Karnevalsumzug Norddeutschlands durch die Braunschweiger Innenstadt statt.

Auch in städtebaulich-architektonischer Hinsicht hat Braunschweig viel zu bieten. Die Hauptsehenswürdigkeiten umfassen neben Zeitzeugnissen aus den Gründungstagen auch das Wahrzeichen der Stadt, den Braunschweiger Löwen.

Dieser befindet sich auf dem Burgplatz, zusammen mit dem Braunschweiger Dom, der Burg Dankwarderode und dem Vieweghaus, Sitz des Braunschweiger Landesmuseums. Von den vielen Fachwerkhäusern sind nach der Zerstörung der Braunschweiger Innenstadt durch zahlreiche Luftangriffe während des Zweiten Weltkrieges jedoch nur noch wenige alte Gebäude und Straßenzüge in ihrer ursprünglichen Form erhalten geblieben. An das im Krieg zerstörte und abgerissene Braunschweiger Schloss erinnert heute eine Rekonstruktion des Schlosses in Kombination mit dem Einkaufszentrum Schloss-Arkaden. Ein weiteres bedeutendes städtebauliches und stadthistorisches Element ist der Wallring, der dem Verlauf der Okerumflutgräben folgt und als durchgängiger Grünbereich die Braunschweiger Innenstadt nahezu vollständig umschließt.

### Freizeit

Freizeit in Braunschweig lässt sich vielfältig gestalten. Familien mit Kindern besuchen gerne den „Arche Noah“-Zoo im Stadtteil Stöckheim. Wassersportfreunde finden durch die attraktive Lage an der Oker und durch den stadtnahen Südsee gute Voraussetzungen zum Kanufahren, Rudern oder Segeln. Weiterhin können sie ihre Freizeit u. a. in den Frei- und Hallenbädern der Stadtbad Braunschweig GmbH verbringen. Darüber hinaus gibt es mehrere Badeseen und das Natur-Bad Kennel am Bürgerpark.

Über eine Dreiviertelmillion Besucher\*innen zählt die Stadtbad Braunschweig GmbH jährlich an den sechs Standorten im Stadtgebiet. Mit dem Ziel die Braunschweiger Bäder optimal zu nutzen und Interessenkollisionen der unterschiedlichen Nutzergruppen entgegenzusteuern, wurden sogenannte Schwerpunktbäder eingerichtet.

Die weitläufigen Naturlandschaften in Riddagshausen sowie Prinzen-, West- und Bürgerpark bieten schnell erreichbare, abwechslungsreiche Strecken zum Joggen, Nordic-Walking und Wohlfühlen. Sowohl im Bürger- als auch im Westpark bilden Disc-Golfanlagen eine besondere Attraktion. Die Anlagen sind jederzeit frei zugänglich und von jedem nutzbar und bieten als generationsübergreifendes Bewegungsangebot ein sportliches Betätigungsfeld für unterschiedliche Altersgruppen. Im Nordteil des Bürgerparks wurde die Volkswagenhalle als überregionales Sport- und Veranstaltungszentrum in den Park integriert. Auch an

regnerischen Tagen stehen Indoor-Aktivitäten zur Verfügung. So besteht zum Beispiel die Möglichkeit, im „Greifhaus“ und in der neu eröffneten Kletterhalle am Westbahnhof der Trendsportart Bouldern nachzugehen, in der „SoccaFive-Arena“ oder dem „Aloha SportClub“ Fußball oder im „Indoor-Minigolf-Center“ Minigolf zu spielen. In der „VirtualLounge“ steht eine große Auswahl an E-Sports zur Verfügung.

Es gibt in Braunschweig eine große Anzahl an Sportvereinen, die unterschiedliche Sportarten anbieten. Der bekannteste Sportverein ist Eintracht Braunschweig. Doch nicht nur im Bereich Fußball spielt Braunschweig höherklassig. Auch im Basketball, Volleyball, Tennis, Hockey, Lacrosse, Schießsport (sowohl Bogen als auch Luftgewehr), Tanzsport (Standard-Formationen), Segelflug, Rugby, American Football sind bundesweite sowie teilweise internationale Erfolge zu verzeichnen. An Wettkampftagen ist Braunschweig daher Anziehungspunkt für viele Sportfreund\*innen. Die Stadt Braunschweig beabsichtigt mit dem im Juni 2016 verabschiedeten Masterplan Sport 2030, eine Grundlage für die Weiterentwicklung des Sports zu schaffen. Im Mittelpunkt dieser Überlegungen stehen der aktuelle und der zukünftige Bedarf an Sportanlagen für den Schul- und Vereinssport, um daraus Maßnahmen für Sanierungen, Ergänzungen oder Rückbauten ableiten zu können. Darüber hinaus soll der Sportentwicklungsplan Hinweise darauf geben, welche Sport- und Bewegungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum von den Einwohner\*innen nachgefragt werden bzw. wie die aktuelle Situation eingeschätzt wird.

Im Oktober 2012 hat der Rat der Stadt Braunschweig den „Braunschweig Pass“ eingeführt, um sozial benachteiligten Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Gegen Vorlage des Braunschweig Passes erhalten Empfänger\*innen von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB II, SGB XII), Wohngeldgesetz, Asylbewerberleistungsgesetz und in Braunschweig wohnende Kinderzuschlagsberechtigte Ermäßigungen bei Eintrittspreisen. Dies gilt für kulturelle Einrichtungen wie Museen, Theater, im öffentlichen Nahverkehr, in Schwimmbädern oder bei Mitgliedsbeiträgen in Sportvereinen.

Für die individuelle Freizeitplanung stehen weitere zahlreiche Angebote in der Region Braunschweig zur

Verfügung. Die Region Braunschweig ist das „Zeitreiseland“. Durch die Vernetzung der einzelnen Tourismusorganisationen und der Sehenswürdigkeiten, sogenannter „ZeitOrte“ im Braunschweiger Umland, wird das regionale Tourismusmarketing gefördert. Besucher werden dabei mit Arrangements und Innovationen auf eine Reise durch die Region und Zeit geschickt – beginnend bei der Urzeit über Steinzeit, Mittelalter und Renaissance, Barock und Aufklärung, Industrialisierung und Moderne bis hin zur Gegenwart und Zukunft. Das Projekt „ZeitOrte - Expeditionen ins „Zeitreiseland“ wurde von 2010 bis 2012 aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

Eine engagierte Bürgerschaft ist eine wichtige Voraussetzung für ein buntes, lebendiges Freizeit- und Kulturangebot. Die Bereitschaft, für das gemeinsame Ganze oder für bestimmte Belange Verantwortung zu übernehmen in Vereinen, Stiftungen oder anderen gemeinnützigen Non Profit-Organisationen, ist nicht selbstverständlich. Die Bürgerstiftung Braunschweig, die Engagement-Zentrum GmbH sowie die Freiwilligenagentur sind daher bemüht, dafür in der Gesellschaft ein Bewusstsein zu schaffen. Darüber hinaus bündeln sie Finanzen und Interessen, d.h. sie bringen Ehrenamtliche und Einrichtungen zusammen.

### Natur

Parks, Kleingartenanlagen, Wälder, aber auch Friedhöfe verleihen der Stadt Braunschweig ihren grünen Charakter. Ein Blick aus der Vogelperspektive bestätigt diesen Eindruck. Eine städtebauliche Besonderheit stellt u. a. der die Innenstadt umgebende Okerumflutgraben dar. Ihn flankieren weitere zahlreiche Grünanlagen und Parks wie Lötbeckes Insel, der Löwenwall, der Theater- und der Museumspark oder auch der Bürgerpark. Außerhalb des den Okerumflutgraben einbettenden Wallringes sind z. B. der Prinzenpark, der Westpark oder auch der Viewegs Garten zu verorten. Sie alle leisten einen großen Beitrag zur innerstädtischen Lebensqualität. Sie laden zum Spaziergehen, Radfahren und Laufen oder einfach zum Verweilen ein. Stadtnatur wird in Zukunft einen immer wichtiger werdenden Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel leisten, etwa durch ausreichende Beschattung im Sommer, Staubbindung und Frischluftzerzeugung. Kinder und Jugendliche haben in ihrem Wohnumfeld immer weniger die Möglichkeit, eigenständig

Naturerfahrungen sammeln zu können. Aktuell besteht großes Interesse, Naturerfahrungsmöglichkeiten im Stadtraum zu schaffen und Frei- und Brachflächen in diesem Sinne der Nachnutzung zu widmen. Im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ kommt der Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad besondere Bedeutung zu. So entstand als Folgenutzung auf aufgegebenen Bahnanlagen des historischen Ringgleises sowie entlang noch genutzter Bahnanlagen des Gleisringes um die Stadt herum, ein die Stadt umschließender, grünteiliger, stadtklimatisch wirksamer Freiraumring von hohem Naherholungs- und Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg. Jeder der Ringgleisabschnitte zeigt abhängig von Lage, Ausprägung, Nutzungsansprüchen und Vielfalt einen eigenen Charakter. Das westliche Ringgleis z. B. ist nicht nur ein beliebter Alltags- und Freizeit-Radweg, sondern auch ein „Kunst-Gleis“. An vielen Stellen sind – oft unter Mitwirkung der Anlieger – Kunstprojekte realisiert worden.

Um ein stärkeres Bewusstsein in der Stadtbevölkerung für das Thema „Urbane Natur“ zu schaffen, wurde am 22. September 2018 in Braunschweig zum ersten Mal ein „Langer Tag der StadtNatur“ auf dem Schlossvorplatz veranstaltet. Mit großformatiger und affirmativer Werbung soll auf die Schönheit und den Erlebniswert der Stadtnatur in der Nachbarschaft aufmerksam gemacht werden. Weiterhin dient die Veranstaltung als Instrument der Umweltbildung.

In den vergangenen Jahren hat sich im Stadtgebiet die Idee des Urban Gardening, also gemeinschaftlich Obst und Gemüse anzubauen, immer größerer Beliebtheit erfreut. Seit März 2015 befindet sich in der Schefflerstraße 34 im Südosten Braunschweigs der Gemeinschaftsgarten Bebelhof. Das ursprüngliche Konzept dieses Umweltbildungsprojektes entwickelt sich ständig weiter und wird von den Akteur\*innen ergänzt. Das Gartenprojekt ist ein offener Gemeinschaftsort geworden, der als Treffpunkt und Kommunikationsort im Quartier dient.

## 1.8 Gesundheit und Soziales

Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr, sichert das Städtische Klinikum Braunschweig GmbH die Versorgung der Patient\*innen aus Braunschweig und

der Region. Somit ist es eines der größten Krankenhäuser Niedersachsens. Als Haus der Maximalversorgung und als Akademisches Lehrkrankenhaus der Medizinischen Hochschule Hannover stellt es eine umfassende medizinische Versorgung der Menschen in der Region sicher. Mit 21 Kliniken, zehn selbständigen klinischen Abteilungen und sieben Instituten wird nahezu das komplette Fächerspektrum der Medizin abgedeckt. Pro Jahr werden über 59.000 Patient\*innen stationär und rund 200.000 ambulant behandelt. Das Krankenhaus verteilt sich auf drei Standorte (Standort Salzdahlumer Straße, Standort Holwedestraße, Standort Celler Straße). In Zukunft soll es als Zwei-Standorte-Klinikum modernisiert und gesichert werden. Als zusätzliches Angebot bietet es noch das Ambulante REHA-Zentrum in der Nimes-Straße. Medizinischer Fortschritt genießt am Klinikum Braunschweig einen hohen Stellenwert. Moderne Medizintechnik, innovative diagnostische und therapeutische Verfahren sowie qualifizierte Mitarbeiter\*innen gewährleisten eine hochwertige Patienten\*innenversorgung rund um die Uhr. Auch die Klinik am Zuckerberg, das Krankenhaus Marienstift gGmbH sowie das Herzogin Elisabeth Hospital, allesamt in freier Trägerschaft, sind feste Bestandteile der medizinischen Versorgungslandschaft. Alle Klinikstandorte bieten regelmäßig Informationsabende zu Themen der Gesundheit. Neben der hervorragenden stationären medizinischen Versorgung ist ebenso die ambulante medizinische Versorgung als sehr gut einzustufen. Auf der Internetseite "Arztauskunft Niedersachsen" der Ärztekammer Niedersachsen und der Kassenärztlichen Vereinigung Niedersachsen sind 719 Einträge von Ärzt\*innen gelistet.

Wenn vormals selbstständige Menschen durch Erkrankungen, einen schwerwiegenden Unfall oder zunehmende Altersgebrechen pflegebedürftig werden, können Hilfen bei den Verrichtungen des täglichen Lebens (Waschen, Anziehen, Essen, Bewegung etc.) notwendig werden. Mit dem Pflegestützpunkt existiert in Braunschweig eine zentrale und unabhängige Anlaufstelle für pflegebedürftige Menschen und deren Angehörige. Der Pflegestützpunkt gibt Auskunft und Beratung zu allen Fragen rund um die Pflege, koordiniert örtliche Versorgungs- und Unterstützungsangebote und vernetzt abgestimmte Hilfs- und Betreuungsangebote. In Braunschweig sind derzeit 31

Pflegeheime verzeichnet, die eine umfassende Versorgung und Betreuung bei andauernder Pflegebedürftigkeit gewährleisten.

Seit 1996 beschäftigt sich der Präventionsrat mit Fragen und Projekten kommunaler Präventionsarbeit. Auf der Internetseite des Braunschweiger Hilfeportals (<https://www.braunschweig-hilft.de/home.html>) sind in 18 Kategorien bestehende Hilfsangebote aufgelistet, die in schwierigen Lebenslagen weiterhelfen bzw. hierauf vorbereiten und unterstützen.

### 1.9 Bildung und Wissenschaft

Die Braunschweiger Bildungslandschaft umfasst ein umfangreiches Angebot an städtischen Schulen sowie Bildungseinrichtungen in freier Trägerschaft für die Aus- und Fortbildung, berufliche Bildung und Freizeit. Das Angebot reicht von Kinderbetreuungseinrichtungen über allgemeinbildende und berufliche Schulen, Weiterbildungseinrichtungen bis hin zu einer Hochschule für Bildende Künste und einer Technischen Universität. Die Grundschulen umfassen die Schuljahrgänge 1 bis 4 und an einigen Standorten auch den Schulkindergarten für Kinder, die vom Schulbesuch zurückgestellt worden sind. Bis auf wenige Ausnahmen werden die Grundschulen der Stadt Braunschweig als offene Ganztagschulen geführt. An vielen Schulen besteht in unmittelbarer Nähe in Zusammenarbeit mit freien Trägern ein weitergehendes Betreuungsangebot nach Schulschluss (SchuKi). Weiterhin sind in Braunschweig Hauptschulen, Realschulen und Gymnasien als Bildungseinrichtungen der Sekundarstufe I vertreten. Anschließend folgt die Sekundarstufe II in den weiterführenden Schulen oder der Weg führt zu den berufsbildenden Schulen. Alternativ zum dreigliedrigen Schulsystem kann seit dem Schuljahr 2010/2011 an fünf Standorten im Stadtgebiet die Integrierte Gesamtschule besucht werden, die jeweils drei Schulzweige unter einem Dach mit Ganztagsbetrieb beherbergen.

In Braunschweig gibt es eine Universität und eine Hochschule. Die Technische Universität Carolo-Wilhelmina Braunschweig wurde 1745 gegründet. Im Wintersemester 2020 / 2021 studieren 17.794 Studierende in 86 unterschiedlichen Studiengängen

an der TU Braunschweig. Die Technische Universität Braunschweig ist eine traditionsreiche Technische Universität mit einem klaren Profil in Forschung und Lehre. Die strategisch relevanten Forschungsfelder der TU sind: Mobilität, Infektion und Wirkstoffe, Stadt der Zukunft und Messtechnik.

Die 1963 gegründete Hochschule für Bildende Künste ist niedersachsenweit die einzige ihrer Art. Wie in ihrem Leitbild formuliert, bekennt sich die Hochschule zum Paradigma Kunst als ihrem gemeinsamen Bezugsrahmen. Mit etwa 13 aktiven und fünf derzeit in auslaufender Betreuung befindlichen Studiengängen ist das Lehrangebot überschaubar. Die drei Institute der Hochschule – das Institut für Medienforschung, das Institut für Kunstwissenschaft und das Institut für Transport Design – sind jedoch bedeutende Zentren für Innovation und Forschung. Regional bedeutsam ist auch die Ostfalia – Hochschule für angewandte Wissenschaften mit den Standorten Wolfsburg, Wolfenbüttel, Salzgitter und Suderburg, von der ca. 13.000 Studierende und Mitarbeitende auch in Braunschweig leben.

Darüber hinaus bietet Braunschweig viele Möglichkeiten zur Weiterbildung. Das Abendgymnasium und Kolleg befähigen Erwachsene mit Berufserfahrung zum Erwerb der allgemeinen Studienfähigkeit. Die Volkshochschule Braunschweig GmbH mit ihren Tochtergesellschaften VHS Arbeit und Beruf GmbH und Haus der Familie bietet als kommunaler Dienstleistungsbetrieb ein breit gefächertes Programm an Erwachsenen- und Familienbildung.

Eine Besonderheit ist das Bildungsbüro Braunschweig, angesiedelt als Stabsstelle im Fachbereich Schule. Es hat zum Ziel, für alle Menschen in Braunschweig Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Chancen auf bestmögliche Entwicklungen und erfolgreiche Bildungsbiographien durch die Vermittlung passgenauer Bildungsangebote erhöhen.

# 2 Gesamtstädtische Entwicklungen

**i** Die Entwicklung von Wohngebieten wird in den nächsten Jahren weiterhin hohe Priorität in Braunschweig haben. Die Bevölkerungszahlen der Stadt steigen zuletzt trotz wachsender Haushaltszahlen nur langsam an, da vermehrt Familien mangels geeigneter Wohnangebote ins Umland abwandern. Der positive Wachstumssaldo und die anhaltende Verringerung der Haushaltsgrößen führen zu einem anhaltenden erhöhten Bedarf nach Wohnraum. Gleichwohl muss die nötige soziale und verkehrliche Infrastruktur bereitgestellt und zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Daneben werden der öffentliche Raum und Grünflächen im Hinblick auf Aufwertung und Klimaanpassung entwickelt und basierend auf den Forschungs- und Wirtschaftsschwerpunkten „Technologie“ und „Mobilität“ Konzepte, wie die Smart City, erprobt sowie ein Mobilitätsentwicklungsplan für die Stadt Braunschweig erarbeitet.

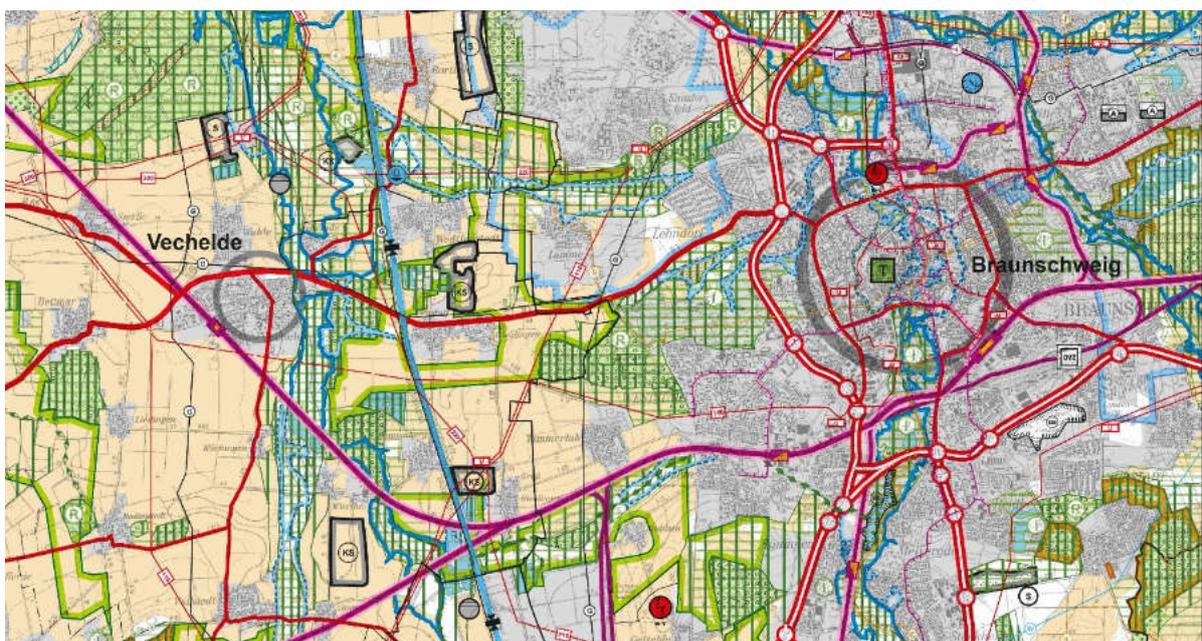
## 2.1 Vorgaben der Regionalplanung für Braunschweig

Für die Stadt Braunschweig gilt das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) in

der Fassung vom 26. September 2017. Auf regionaler Ebene gilt das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP). Träger der Regionalplanung ist der Regionalverband Großraum Braunschweig.

Das LROP ist der landesweite Raumordnungsplan für das Land Niedersachsen. Im LROP sind wichtige Informationen zu raumbedeutsamen Nutzungen

Abb. 8 Auszug aus dem RROP für den Großraum Braunschweig 2008



Quelle: <https://www.regionalverband-braunschweig.de/rrop/>

### 30 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

(Siedlung, Verkehr, Rohstoffgewinnung etc.) sowie deren Entwicklung aufgeführt.

Des Weiteren wird durch das Programm eine mittelfristige Vorgabe für die Fachplanungen gegeben, deren festgelegte Ziele für das Land Niedersachsen eine hohe Priorität aufweisen. Die Fassung des LROPs basiert auf einer Verordnung aus dem Jahr 1994. Seit dem Erscheinungsjahr wurde es mehrfach aktualisiert und befindet sich derzeit auf dem Stand des Jahres 2017. Die Änderung wurde am 26. September 2017 wirksam.

Die Stadt Braunschweig ist gemäß dem LROP als Oberzentrum im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter mit den Schwerpunktaufgaben Wohnen und Arbeiten sowie Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten versehen. Der oberzentrale Verbund nimmt - neben den zentralörtlichen Versorgungsaufgaben für den Verflechtungsbereich und standortprägende international bedeutsame Aufgaben wahr. Dafür sollen insbesondere eine entsprechende Ausstattung mit Infrastruktur, Forschung, Technologie und Kommunikationseinrichtungen gesichert und entwickelt sowie eine angemessene Wissenschafts-

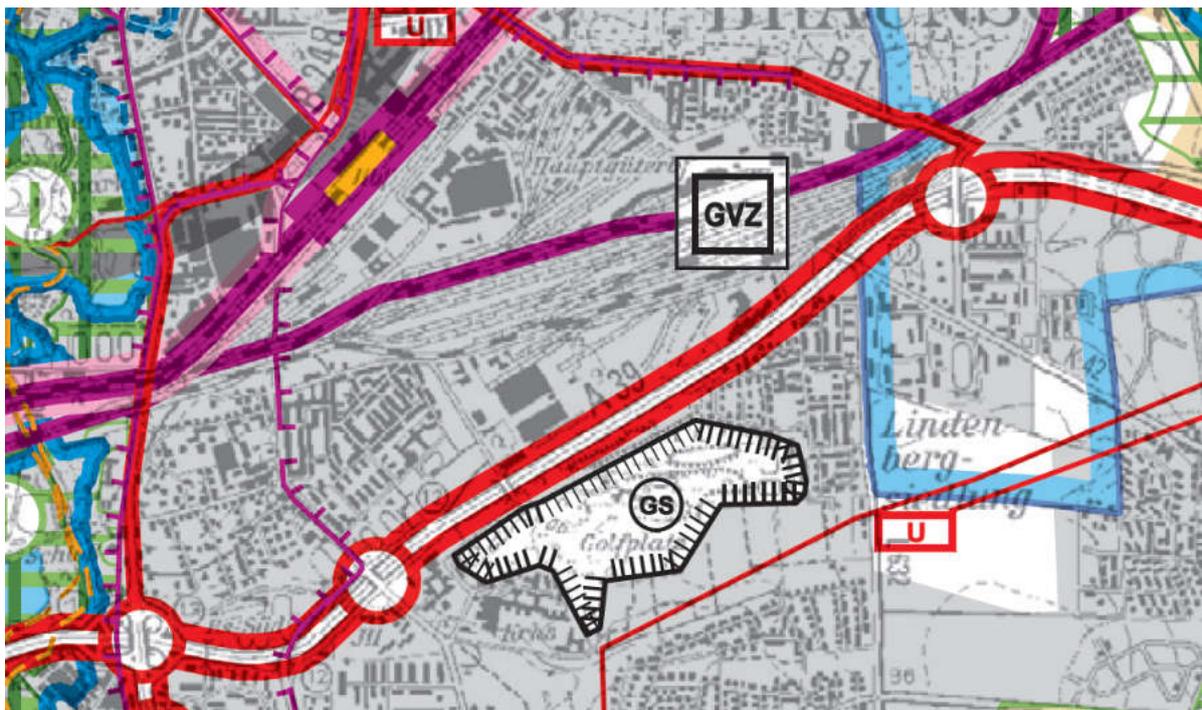
Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard gewährleistet werden.

Weiterhin obliegt der Stadt gemäß RROP die besondere Entwicklungsaufgabe „Tourismus“.

Das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum wird im RROP insgesamt als „vorhandener Siedlungsbereich oder bauleitplanerisch gesicherter Siedlungsbereich“ (graue Schraffur) dargestellt. Im direkten Umfeld des Hauptbahnhofes sowie entlang der aktiven ICE-Trasse werden im RROP entsprechend „Haupteisenbahnstrecken (mit Regionalverkehr)“, die nach Nordosten in Richtung Berlin weitergeführt wird, dargestellt. Der Verlauf der Stadtbahn entlang der Wolfenbüttler Straße ist linienhaft im RROP gekennzeichnet. Der Hauptgüterbahnhof ist als „Regionales Güterverkehrszentrum“ (GVZ) erkennbar.

Nordöstlich des Fördergebiets Bahnstadt gelegen werden der Verlauf der Bundesstraße 1 linienhaft als „Hauptverkehrsstraße“ sowie südlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend die Autobahn 39 zeichnerisch dargestellt.

Abb. 9 Auszug aus dem RROP für den Großraum Braunschweig 2008



## 2.2 Flächennutzungsplan

Als zentrales koordinierendes Instrument der Bauleitplanung regelt der Flächennutzungsplan (FNP) die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung für das gesamte Stadtgebiet.

Für das südlich des Hauptbahnhofes gelegene Fördergebiet Bahnstadt stellt der FNP verschiedene, im Wesentlichen durch den Bahnverkehr geprägte Nutzungen dar:

- Das südlich der Gleisflächen gelegene Areal des ehem. Eisenbahnausbesserungswerkes (EAW) und jetzigen Betriebsgeländes u. a. von Alstom ist östlich entlang der Schwartzkopffstraße und nördlich der Autobahn als Sonderbaufläche dargestellt.
- Südwestlich an die Sonderbaufläche schließt sich eine Grünfläche mit Sportplatz und Kleingärten an.
- Südlich an die in Dammlage befindlichen Gleisanlagen grenzt direkt an der Salzdahlumer Straße eine Sonderbaufläche mit Nahversorgungsfunktion und eine

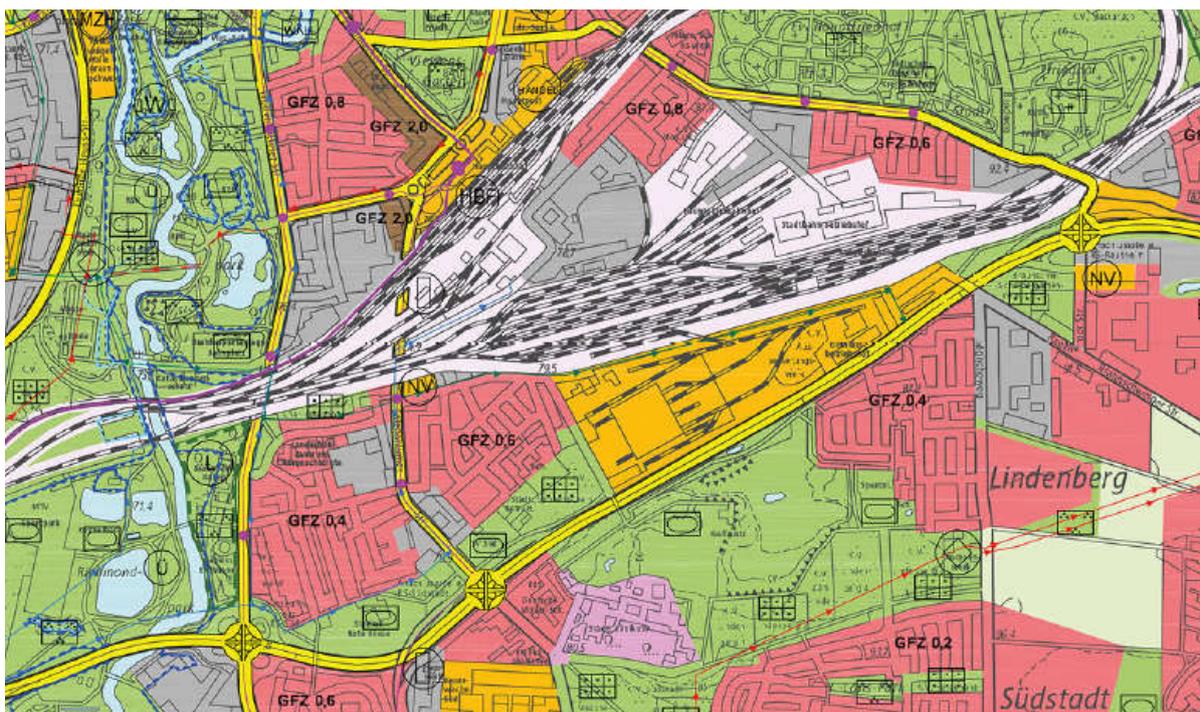
Gewerbefläche entlang der Borsingstraße an.

- Das Gelände des Westermannverlages zwischen der Helmstedter Straße und Am Hauptgüterbahnhof ist als Gewerbefläche dargestellt, die sich südwestlich der Straße Am Hauptgüterbahnhof fortsetzt.
- Das Siemens-Betriebsgelände an der Ackerstraße wird im FNP als Gewerbefläche dargestellt.
- Die Wohnbebauung an der Ackerstraße und am Bebelhof ist als Wohnbaufläche dargestellt

Für das übrige Bahnareal mit dem Hauptgleiskörper wird im FNP die Nutzung als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt.

Die Stadt stellt derzeit den Flächennutzungsplan neu auf. In diesem Zusammenhang werden die voraussichtlichen Bedürfnisse aktualisiert und die gesamtstädtisch beabsichtigte Siedlungsentwicklung orientiert am Integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK Braunschweig 2030 neu definiert. Das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem

Abb. 10 Auszug aus dem FNP der Stadt Braunschweig 2019



Quelle: [https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung\\_bauen/fnp/](https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/fnp/)

Verflechtungsraum ist dabei von besonderer Bedeutung.

### 2.3 Aktuelle Planungen, Gutachten und Konzepte

Die im Folgenden aufgeführten Konzepte und Planungen werden in die weitere Ziel- und Handlungsstrategie für das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum einfließen. Die Umsetzung dieser weiteren Themen soll dazu dienen, die Stadt Braunschweig in ihrer Vorbildfunktion zu stärken und umweltrelevante Themen stärker in die Mitte der Stadtgesellschaft zu rücken.

Für die Realisierung der Konzepte sollen weitere Fördertöpfe akquiriert und die Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer\*innen und Unternehmen angeregt werden.

Gesamtheitliche Entwicklungskonzepte, die darauf abzielen urbane Räume technologisch fortschrittlich, effizient und innovativ zu gestalten, sollen nicht nur in den Leitlinien für die Gesamtstadt erarbeitet, sondern auch für Stadtteile und Quartiere im Speziellen formuliert werden.

In den letzten Jahren haben sich die Klimaschutzthemen Energieeinsparung, Energieeffizienzsteigerung und der Einsatz erneuerbarer Energien als Faktoren der städtischen Entwicklung neu etabliert.

#### 2.3.1 ISEK Braunschweig 2030

Braunschweig hat seit dem Frühjahr 2017 erstmals ein sogenanntes Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) aufgestellt, um die Ziele des im Juni 2016 beschlossenen Zukunftsbildes für Braunschweig mit Leben zu füllen. Das fertige Konzept wurde im November 2018 vom Rat der Stadt Braunschweig verabschiedet und befindet sich aktuell in der Umsetzung.

Das ISEK dient der Verwaltung sowie den städtischen Gesellschaften als zentrale Arbeitsgrundlage. Bis 2030 sollen die im ISEK festgehaltenen Projekte realisiert werden. Die Leitziele sollen mit den benannten Maßnahmen und Rahmenprojekten in den kommenden Jahren erreicht werden.

Das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum hat durch die Nähe zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt Entwicklungspotenziale, die für das Erreichen der Leitziele des ISEK von Bedeutung sind. Beispielhaft sind hier zu nennen:

- Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen, die für alle Menschen zugänglich und nutzbar sind.
- Intensivierung der Innenentwicklung, ohne die hohe Freiraumqualität zu beeinträchtigen.
- Wahrung der historischen Strukturen und Setzung neuer baukultureller Impulse.

Beschlossenes Ziel ist zudem u. a. die Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum. Darüber hinaus spielen aber auch noch viele weitere Handlungsfelder eine zentrale Rolle (Umweltbelange, Naherholung, Sportentwicklung, Altenhilfeplanung) für die Entwicklung dieses übergeordneten Orientierungsrahmens der zukünftigen Stadtentwicklung.

#### 2.3.2 Smart City

Die digitale Transformation verändert die kommunale Daseinsvorsorge grundlegend und bedarf deshalb einer strategischen Zielausrichtung. Im Sinne dieser Entwicklung beschreibt der Begriff Smart City das Zielbild einer intelligenten, zukunftsorientierten Stadt, die sich nachhaltiger und integrierter Stadtentwicklung verpflichtet sieht.

Die Stadt Braunschweig möchte die Digitalisierung für die Realisierung der städtischen Ziele einsetzen, die bereits im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert wurden. Digitalisierung wird somit nicht als Selbstzweck betrachtet, sondern als konkretes Instrument zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger\*innen.

Im Projekt wurde eine Smart-City-Strategie entwickelt, die den Handlungsrahmen für die digitale Stadt Braunschweig in den kommenden Jahren absteckt. Sie bietet Orientierung bei der Planung, Umsetzung und Steuerung künftiger Smart-City-Aktivitäten, indem sie strategische Ziele festlegt, Handlungsfelder konkretisiert und Kriterien für die Auswahl von Digitalisierungsprojekten benennt. Zudem wurden die organisatorische Verortung und Steuerung des

Themas festgelegt und konkrete Handlungsempfehlungen für die nächsten Schritte der Umsetzung gegeben.

Im September 2020 wurde das Smart-City-Rahmenkonzept veröffentlicht.

### 2.3.3 Klimaschutzkonzept

Braunschweig steht wie alle Städte in der Verantwortung der Umsetzung einer nachhaltigen Klimapolitik. Der Rat der Stadt hat am 5. Oktober 2021 einen besonders ambitionierten Beschluss gefällt: Ziel ist es, Treibhausgasneutralität so schnell wie möglich, nach Möglichkeit bis 2030, zu erreichen. Mit dieser weit über das Bundes-Klimaschutzgesetz hinausgehenden Zielsetzung soll Braunschweig als Stadt der Wissenschaft und Forschung Vorreiter und Vorbild für andere Städte und Kommunen im Bereich Klimaschutz werden. Es gilt, integrative Konzepte und innovative Lösungsansätze zu entwickeln – für eine treibhausgasneutrale Energieversorgung und den massiven Ausbau erneuerbarer Energien, zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Einsparung von Energie und Ressourcen.

Dafür erarbeitet die Stadt Braunschweig derzeit gemeinsam Expert\*innen ein neues integriertes Klimaschutzkonzept (2.0), um Braunschweig auf die Zukunft vorzubereiten. Hierzu wird das bestehende Konzept aus dem Jahr 2010 ausgewertet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet sowie Maßnahmen und ein mögliches Szenario bis 2050 sowie 2030 entwickelt.

### 2.3.4 Mobilitätsentwicklungsplan

Der Mobilitätsentwicklungsplan (Fertigstellung voraussichtlich 2023) erarbeitet eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs unter ökonomischen, ökologischen und sozialverträglichen Aspekten in Braunschweig. Sowohl der Personenverkehr als auch der Wirtschaftsverkehr sind in Wechselwirkung mit der Flächennutzung zu analysieren.

Die zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten MEP-Prozess festlegen sind die sogenannten strategischen Zielfelder des MEP. Sie bilden die Basis und die inhaltliche Orientierungshilfe für alle Bausteine des MEP-Prozesses und damit der strategischen Verkehrsplanung. Die strategischen Zielfelder des MEP sind (Beschluss DS 20-14032):

**1** Der Mensch als Maßstab – Mobilität stadt- und sozialverträglich organisieren, für mehr Lebensqualität in Braunschweig

- Stadtraum angemessen und attraktiv gestalten
- Mobilität ressourcenschonend und-erhaltend organisieren

**2** Mobilität für alle – Gleichberechtigter Zugang, um gesellschaftliche Teilhabe für alle zu gewährleisten

- Zielgruppenorientierte Planung forcieren
- Barrierefreie und selbstbestimmte Mobilität als Grundsatz der Planung
- Daseinsvorsorge für Stadt und Region sichern

**3** Erreichbarkeit sichern und fördern – Gute Mobilitätsangebote für alle Verkehrsträger

- Wirtschaftsstandorte stärken
- Pendlerverkehre optimieren
- Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile und Nahversorgungsstandorte fördern

**4** Selbstverständlich unterwegs – Sicher, komfortabel und einfach mobil sein

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Inter- und multimodale Angebote weiterentwickeln
- einfachen Zugang und unkomplizierte Nutzung ermöglichen

**5** Umweltgerechte Mobilität – Klimafreundlich, emissionsarm und energieeffizient für eine gesunde Stadt

- Verkehrsbedingte Emissionen vermindern
- Stadt der kurzen Wege etablieren

6 Mobilität der Zukunft – Digitalisierung mitdenken und intelligente Ansätze der Mobilität fördern

- Smart Mobility fördern
- Innovative Mobilitätsthemen weiterentwickeln

#### 2.3.5 Freiraumentwicklungskonzept

Braunschweig erarbeitet ein Freiraumentwicklungskonzept (FREK), das als informelles Planungsinstrument der Sicherung und zukunftsfähigen Gestaltung des Freiraumsystems in der Stadt dient. Es vereint aktuelle und zukünftige Anforderungen der freizeitbezogenen Nutzung, des Biotop- und Artenschutzes sowie der Klimafolgenanpassung in einem ganzheitlichen Freiraumnetz.

Urbane Freiräume müssen vielfältigen ökologischen und sozialen Anforderungen gerecht werden. Die Attraktivität von Grün- und Freiflächen wirkt sich unmittelbar auf die Lebensqualität einer Stadt aus und trägt zur Identität und Imagebildung bei. Darüber hinaus übernimmt die „Grüne Infrastruktur“ - also die Gesamtheit der Funktionen der vegetationsbestimmten ebenso wie der versiegelten Freiräume für Erholung, Kultur, Freizeit, ökosystemare Dienstleistungen, Biodiversität, kleinräumige klimatische Entlastung, Klimaanpassung, Wertschöpfung und Lebensqualität - wichtige ökologische, stadtklimatische und gesundheitswirksame Leistungen.

Über eine Online-Umfrage wurden die Bürger\*innen in den Erarbeitungsprozess einbezogen. Die Analyseergebnisse der Umfrage werden in das FREK einfließen.

Für das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum werden sich aus den übergeordneten, themenbezogenen Zielsetzungen und Entwicklungsprinzipien des Freiraumentwicklungskonzeptes Maßnahmen für das Freiraumkonzept ableiten lassen.

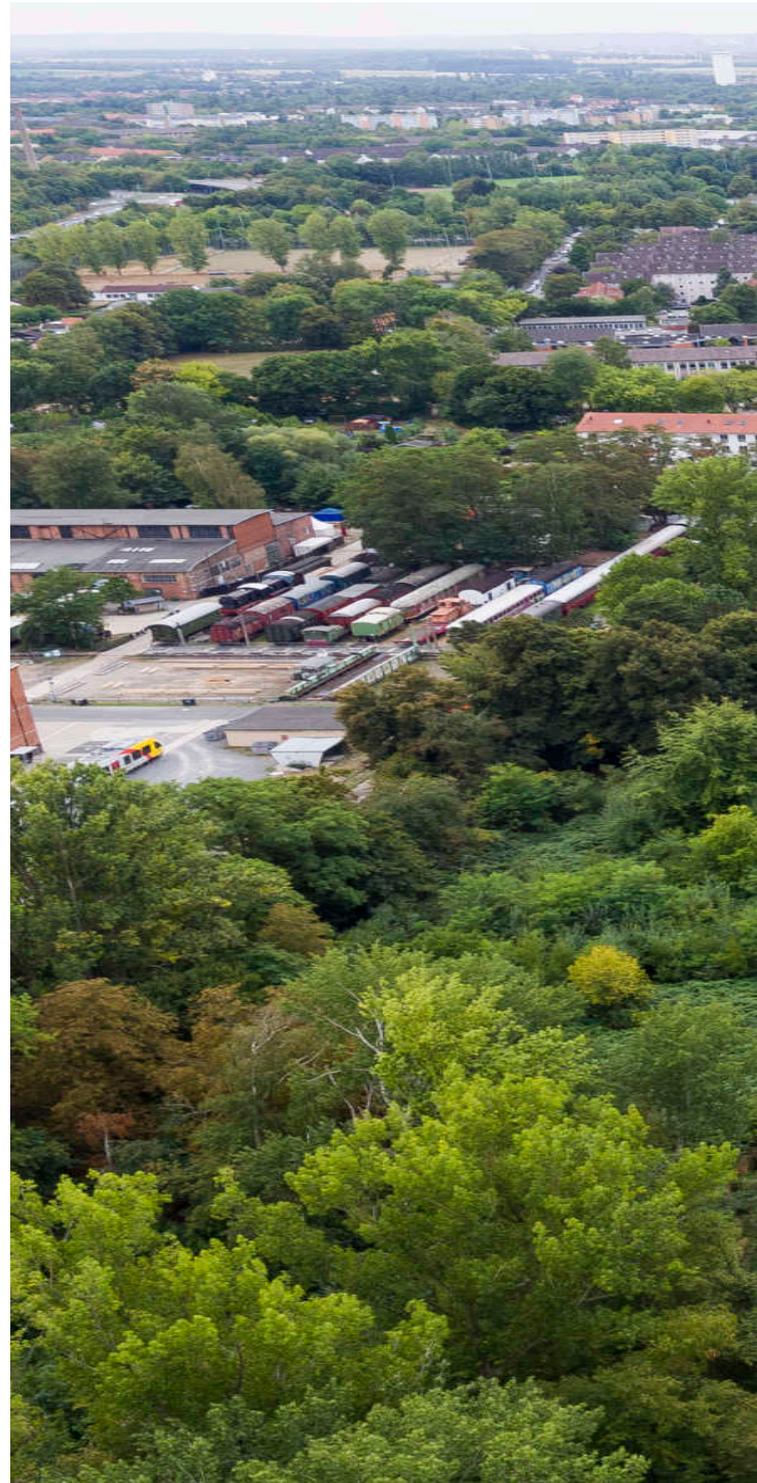
#### 2.3.6 Gewerbeflächenentwicklungskonzept und Studie „Kreative Orte und Räume, Kultur- und Kreativwirtschaft in Braunschweig“

Bereits im 2016 beschlossenen Gewerbeflächenentwicklungskonzept wurden die Flächenpotenziale für neue Arbeitsorte im Bereich der Bahnstadt allgemein bzw. auf den Brachflächen des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks im speziellen erkannt und als prioritär zu entwickelnden Gewerbe- und Industriestandort klassifiziert. Dabei kann insbesondere die Größe der Brachfläche eine wichtige Rolle bei der Deckung des Bedarfs nach Gewerbeflächen innerhalb der Stadt spielen.

Zudem wird das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum als „Potenzialraum Konversion“ in der Studie Kreative Orte und Räume, Kultur- und Kreativwirtschaft in Braunschweig“ von 2020 als ein für die zukünftige Entwicklung der Kultur- und Kreativwirtschaft, und damit auch der urbanen Produktion, bedeutsames Areal bewertet.



Abb. 11 Luftbild Plangebiet



# TEIL II

## Bestandsaufnahme



### 3 Städtebauliches Profil

- 3.1 Geltungsbereich
  - 3.2 Verkehr
  - 3.3 Siedlungsstruktur
  - 3.4 Eigentümerstruktur
  - 3.5 Kulturelle Infrastruktur
  - 3.6 Frei- und Grünräume
  - 3.7 Umwelt
  - 3.8 Stadtklima
- ### 4 Besondere Planungsaspekte
- 4.1 Potentielle Altlastenflächen und Kampfmittelverdacht
  - 4.2 Bauleitplanung
  - 4.3 Entbehrlichkeitsprüfung
  - 4.4 Entwicklung des Hauptbahnhofs

# 3 Städtebauliches Profil

**i Das Braunschweiger Fördergebiet Bahnstadt wird vornehmlich geprägt von den namensgebenden Bahnanlagen, wie der Gleisharfe, dem Hauptbahnhof, dem Hauptgüterbahnhof sowie dem denkmalgeschützten Eisenbahnausbesserungswerk (EAW)-Gelände und den dazugehörigen Verkehrsflächen. Bei einer Gesamtfläche von 82 ha, leben gegen Ende des Jahres 2020 nur etwa 1.955 Menschen im Fördergebiet Bahnstadt. Diese wohnen vorrangig in den beiden Wohnsiedlungen Bebelhof und Ackerstraße, die in den 1920er/30er- respektive 1950er-Jahren als Arbeitersiedlungen errichtet wurden. In diesem Kapitel wird auf Besonderheiten der Bahnstadt, die ihre Charakteristik bestimmen, eingegangen. Neben den städtebaulichen Themen Verkehr, Siedlungsstruktur und der Ausstattung mit kulturellen, gesundheitlichen sozialen Einrichtungen und mit grüner Infrastruktur werden auch die Bevölkerungsentwicklung, die Eigentümerstruktur und die Wirtschaft und Beschäftigung thematisiert. Städtebaulich ist die Bahnstadt stark durch die Verkehrsflächen der Bahn und durch die Wohnsiedlungen, die im 20. Jahrhundert für die Bahn entwickelt wurden, geprägt. Trotz der Prägung durch die Bahn, ist die Anbindung des Gebietes an den ÖPNV ausbaufähig.**

## 3.1 Geltungsbereich

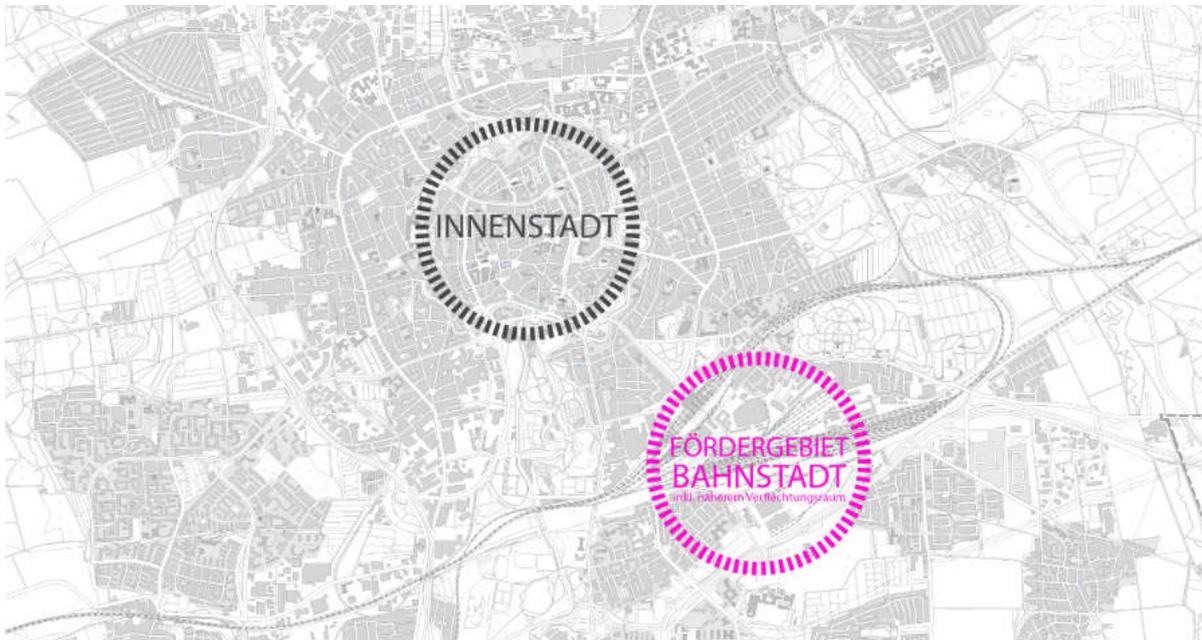
Die erste und grundhafte Bestandsanalyse erfolgte im Rahmen des ersten Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes im Jahr 2018 in einem deutlich größeren Gebiet, das sich strukturell bzw. funktional als zusammenhängender Bereich darstellte und in welchem städtebauliche Missstände bereits bekannt waren. Mit den Fortschreibungen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes in den Jahren 2019, 2020 und 2021 wurden neue Entwicklungen durch zusätzliche räumlich oder thematisch abgegrenzte Bestandsaufnahmen in die Gesamtanalyse eingebunden.

Das Fördergebiet Bahnstadt hat aus stadtgeographischer Sicht eine exponierte Lage, da es im Norden unmittelbar an den Süd-Ausgang des Hauptbahnhofes und damit an den Hauptverkehrsknoten mit direkter Verbindung in die Innenstadt Braunschweigs grenzt. Weiter östlich schließt der Grenzverlauf die Bebauung an der Acker-, Masuren-, Tannenbergs- und Tilsitstraße ein. Er klammert die Baulichkeiten der Siemens AG aus, schließt aber den DHL Logistikstandort Braunschweig sowie den teilweise nicht mehr in Betrieb befindlichen Hauptgüterbahnhof einschließlich der Firmengebäude der Verlagsgruppe Westermann ein.

Besondere Bedeutung kommt im Fördergebiet Bahnstadt den von Ost nach West verlaufenden Bahnanlagen zu, die das Fördergebiet räumlich stark gliedern und überwiegend erhebliche Barrieren darstellen.

Die Grenze des Fördergebiets verläuft nun südlich von Siemens wieder bis zur Höhe des Braunschweiger Hauptbahnhofes, klammert die Flächen des aktiven Rangierbahnhofes aus und quert anschließend das Gleisbett von bereits stillgelegten sowie noch in Betrieb befindlichen Gleisanlagen, bis er auf die Eingangsgebäudegruppierung des EAW-Geländes trifft. Die Fläche dehnt sich südlich weiter leicht östlich über die Gebäude des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes aus. Im Süden markiert die südlich des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes verlaufende A 39 bis zur Salzdahlumer Straße die Grenze des Fördergebiets. Der Grenzverlauf orientiert sich anschließend weiter an der Schefflerstraße, schließt somit das ehemalige Sportgelände des Sportvereins Süd Braunschweig e.V., die Wohnbebauung an der Steigenthal-, Scheffler- und Kruppstraße, Rischkampweg sowie die Schrebergärten des Kleingärtnervereines Sonnenschein e. V. ein. Entlang der Borsigstraße verläuft der Umgriff bis zum Lidl-Markt an der Salzdahlumer Straße, quert erneut

Abb. 12 Fördergebiet Bahnstadt im Stadtkontext



Quelle: Stadt Braunschweig, 2021

Abb. 13 Darstellung des Fördergebiets Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum



Quelle: Stadt Braunschweig, 2020

#### 40 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

brachgefallene Gleisanlagen und verläuft dann über die Parkplatzflächen von DB Regio und der DB Regio Halle 2 zurück zum Hauptbahnhof.

Im Untersuchungsgebiet lebten Ende des Jahres 2020 ca. 1.955 Menschen. Hiervon entfallen 661 auf den Stadtteil Bebelhof und 1.294 Einwohner\*innen auf den Bereich zwischen Ackerstraße, Königsbergstraße, Tannenbergerstraße.

Im Gegensatz zur Beschlussvorlage 18-09776 „Überarbeitete Programmanmeldung Stadtumbau – Bahnstadt“ hat sich eine Änderung im Gebietsumgriff ergeben (s. markierter Bereich). Die nun aus dem Umgriff herausgenommenen Tanks, die zum DB-Regio-Werk gehören, sind 2018 als nicht entbehrlich geprüft worden.

Das Fördergebiet Bahnstadt ist vornehmlich durch die prägende Wirkung der Gleistrassen des Hauptbahnhofs, des Hauptgüterbahnhofs sowie des Rangierbahnhofs gekennzeichnet. Diese mehrere hundert Meter langen Gleistrassen zerschneiden das Gebiet auf seiner kompletten Breite und entfalten eine erhebliche Barrierewirkung. Das

Abb. 16 Gebietsumgriff mit grün markierter Kennzeichnung des Anpassungsbereichs



Quelle: Stadt Braunschweig, 2021

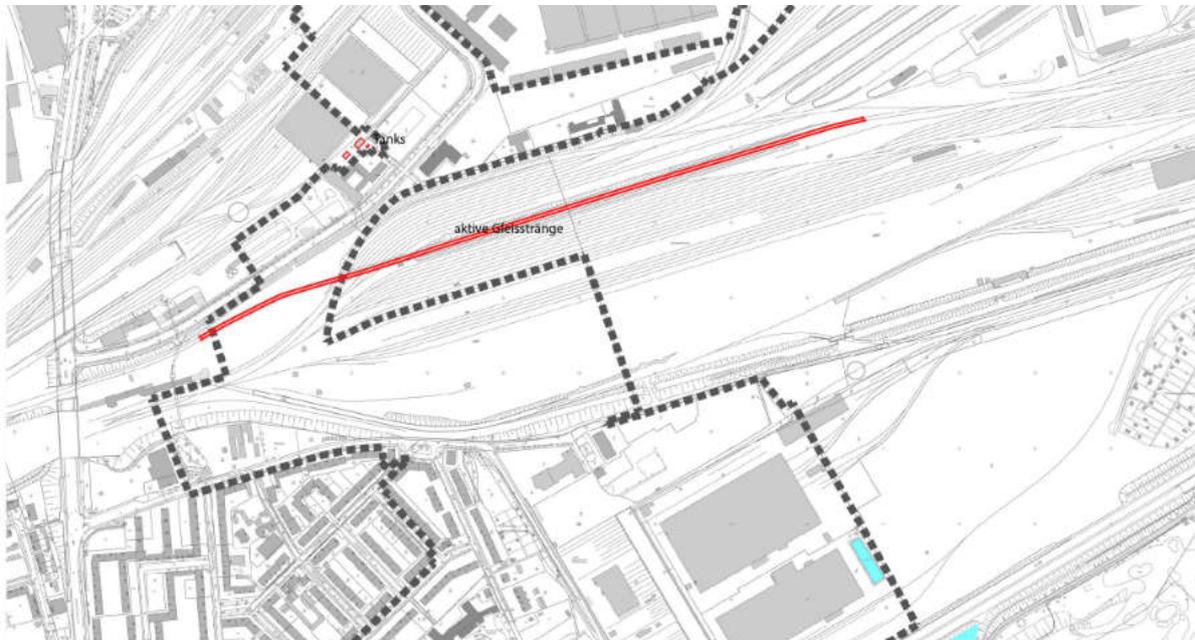
südlich der Gleise gelegene Wohnquartier Bebelhof unterhalb der Borsigstraße wird durch die Gleisanlagen vom Hauptbahnhof (Südseite und dem

Abb. 15 Übersicht der einzelnen Teilquartiere im Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum im Luftbild



Quelle: Stadt Braunschweig, 2021

Abb. 14 Darstellung der aktiven Gleisstränge im Fördergebiet Bahnstadt



Quelle: Stadt Braunschweig, 2021

Wohngebiet Ackerstraße) getrennt und wird dadurch auch von der nördlich des Hauptbahnhofes gelegenen Innenstadt abgehängt. Diese Wirkung wird durch die Geländetopographie noch negativ verstärkt (vgl.

Abbildung 67), da die Gleisanlagen mit einer Höhendifferenz von ca. 10 m den höchsten Punkt der Umgebung bilden und zusätzlich Sichtbeziehungen erschweren. Teile der Gleisanlagen sowie des DB



## 42 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Regio-Ausbesserungswerkes an der Ackerstraße (Teile der Halle 2 und das davor liegende Außengelände) sind schon heute aus der Nutzung genommen und verfallen. Diese Flächen bergen aufgrund ihrer Nähe zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof große Entwicklungspotentiale und ermöglichen eine flächenschonende Innenentwicklung.

Neben den ungenutzten Gleisanlagen gibt es im Fördergebiet Bahnstadt noch zwei aktive Gleisstränge über die komplette Ost-West-Ausdehnung des Gebietes. Sie stellen aufgrund ihrer Tieflage und einer möglichen Deckelung aber keine entscheidende Barriere für eine Entwicklung dar.

Weitere Barrierewirkungen entfalten die massive Stützmauer an der Borsigstraße an der Kreuzung zur Schwartzkopffstraße sowie der Gleistunnel und Gleistrog aus massivem Beton samt Bunker, die sich

oberhalb der Stützmauer befinden. Auch befinden sich auf dem stillgelegten Areal drei nicht mehr genutzte „Bremsertürme“. Der Gleistunnel und -trog sowie der Bunker werden nicht mehr genutzt, entziehen sich aufgrund der Dimensionierung und des Bauzustandes einer sinnvollen Nachnutzung und sind somit abgängig. Weiterhin sind kleinere Gebäudeteile, Signal- und Gleisanlagen sowie ein ungenutzter Tank auf dem Gelände zu finden. Auch das südlich der Gleisharfe verlaufende sogenannte Z-Gleis stellt eine Barriere für deren Entwicklung dar.

Die Stützmauer ist zur Abstützung des Gleistroges und des Steilhanges erforderlich. Sie verstärkt schon rein optisch die Abschottung des Bebelhofes von der Innenstadt und verhindert Sicht- und Wegebeziehungen.

Abb. 17 Übersicht der einzelnen Teilquartiere im Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum im Lageplan



Neben dem Fördergebiet Bahnstadt, hat die Stadt Braunschweig einen näheren Verflechtungsraum Bahnstadt definiert. Das Gebiet des Verflechtungsraums Bahnstadt gliedert sich in sieben Unterquartiere, die in Abbildung 17 dargestellt sind.

## 3.2 Verkehr

Aufgrund der langjährigen vorrangigen Bahn-Nutzung sind die Anbindungen für die Individualverkehre in dem Umfeld des Rangierbahnhofes nicht sehr ausgeprägt. Gut angebunden ist der Hauptgüterbahnhof über die Straße Am Hauptgüterbahnhof. Jedoch ist die Kreuzung zur Helmstedter Straße zurzeit nicht ausreichend leistungsfähig, um die Straße Am Hauptgüterbahnhof weiter ausbauen zu können. Über die Straße ist auch das Stadtbahndepot an das Gleisnetz sowie der ÖPNV der Braunschweiger Verkehrs-GmbH angeschlossen.

Die Erschließung des Bereichs zwischen Haupt- und Rangierbahnhof wird gegenwärtig durch die Ackerstraße abgedeckt. Der Bebelhof, der Veranstaltungsort LokPark, Alstom und der Versandhandel Westermann sind über die Borsigstraße angebunden. Auch Restaurantgäste sowie Besucher\*innen der Veranstaltungen der Panoramic-Festsäle gelangen über diese Straßenführung zur Örtlichkeit. Für das angrenzende Wohnquartier stellt diese verkehrliche Situation derzeit eine Belastung dar und schränkt die Wohnqualität ein. Die beiden genannten Straßenzüge sind ursprünglich vorrangig für die Erschließung der Wohnquartiere angelegt, d. h. sie werden in ihrem derzeitigen Ausbauzustand den Anforderungen des Verkehrsaufkommens nicht gerecht.

Die Bahnstadt ist im Bereich der Gleiskörper für den MIV und den Fuß- und Radverkehr undurchlässig. Die Verkehre konzentrieren sich ausschließlich auf die Salzdahlumer Straße und Helmstedter Straße. Dadurch stellen sie insbesondere für den Fuß- und Radverkehr unangenehme, stark lärm- und schadstoffbelastete Verbindungen zur Innenstadt dar.

In der Bahnstadt gibt es zudem Bedarfe für sichere Fußwegeverbindungen vom Quartier Ackerstraße zur Grundschule Bebelhof (Einzugsgebiet der Grundschule) und andere Einrichtungen der Nahversorgung.

### 3.2.1 Schiene

Die Entwicklung und der Ausbau der Bahnanlagen in Braunschweig haben das Fördergebiet Bahnstadt in besonderer Weise geprägt. Besonders die Entscheidung einen neuen Hauptbahnhof zu errichten. Aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens der Nachkriegszeit wurde der Bedarf immer dringender, da Bau und Lage des alten Kopfbahnhofs unvorteilhaft und nicht mehr zeitgemäß waren. Die Stadt beschloss den Bau an der Stelle des ursprünglichen Braunschweiger Ostbahnhofes, der bis dato für den Güterverkehr genutzt wurde. In den 30-er und 40-er Jahren wurde der große Rangierbahnhof gebaut, der mit umfänglichen Erdarbeiten von der Wolfenbütteler Straße bis nach Rautheim zur Anlage des Geländes verbunden war.

Nach mehreren Verzögerungen wurde schließlich am 1. Oktober 1960 der neue Hauptbahnhof eröffnet. Im Umfeld des neuen Hauptbahnhofs begann man mit umfangreichen Bauarbeiten. Die schienengleichen Überwege an der Salzdahlumer Straße und an der Helmstedter Straße verschwanden. Bahnbrücken sorgen seitdem für störungsfreien Verkehr. Die Brückenbauwerke sind in ihrem baulichen Ausmaß massiv und prägen das Stadtbild. Die südlichste der Brückenanlagen über die Salzdahlumer Straße steht heute aufgrund ihrer besonderen Bauweise als weitgespannter Halbkreisbogen und ihrem Quadermauerwerk unter Denkmalschutz. Weitere Ziele der Bauarbeiten waren die bauliche Realisierung der Weiterführung des Wilhelminischen Rings, der Bau des Bahnhofplatzes und der Kurt-Schumacher-Straße, die den Bahnhof mit dem Stadtzentrum verbinden.

Durch die Privatisierungsprozesse der Deutschen Bundesbahn und der Bundespost sowie die Verlagerung des Stückguttransports von der Schiene auf die Straße werden die Flächen des Hauptgüterbahnhofes für Bahnzwecke nicht mehr im ursprünglichen Umfang genutzt. Im Westen und Süden sind die großflächigen Gleisanlagen des Rangierbahnhofes auf Teilflächen bereits zurückgebaut. Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen wurde im Juni 2020 ein Schienenpakt vereinbart, der beinhaltet, dass der Verkehr bis 2030 40% seiner CO<sub>2</sub> Emissionen einsparen muss. Die Bahn soll das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts werden, das alle Mobilitätsbedürfnisse in einer nachhaltigen,

#### 44 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

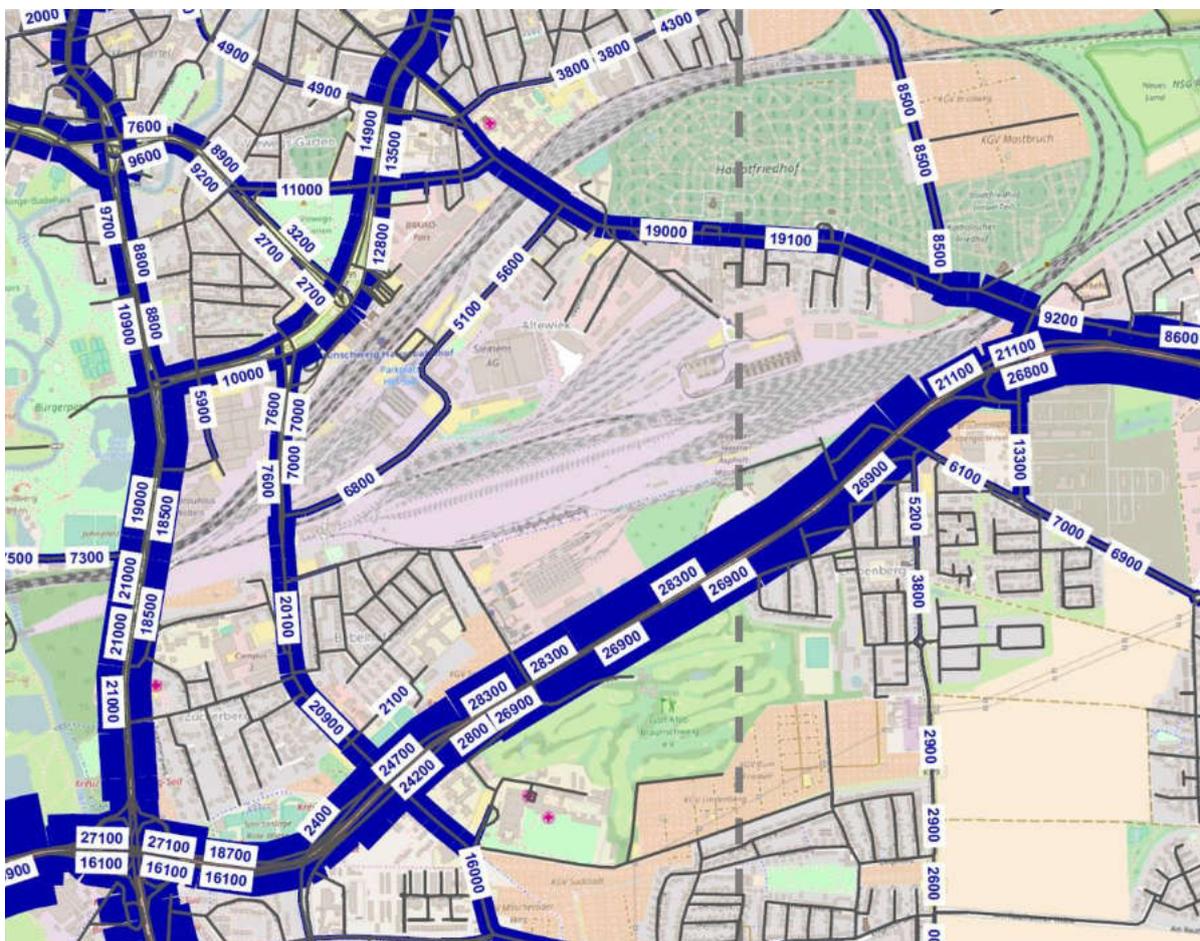
effizienten und klimabewussten Gesellschaft abbildet. Der Personenverkehr steht dabei besonders im Fokus. Bezogen auf den Güterverkehr enthält der Schienenpakt das Ziel bis 2030 den Anteil der Schienentransporte am gesamten Güterverkehr auf 25 Prozent zu steigern.

Im Westen und Süden sind die großflächigen Gleisanlagen des Rangierbahnhofes auf Teilflächen bereits zurückgebaut. Sie böten umfangreiche Möglichkeiten für die Freiraumplanung bzw. Folgenutzung für das Ringgleis, ein die Kernstadt umschließender, grünteprägt, klimaschutzwirksamer Freiraumring mit integrierter Rad- und Fußwegführung. Allerdings wurden auch hier bereits Flächen teils an bahnaffine Betriebe (Schenker), aber auch an andere Nutzer (Bitumenwerk) veräußert.

#### 3.2.2 MIV

Die verkehrliche externe Anbindung des Fördergebiets Bahnstadt für den motorisierten Individualverkehr ist gegeben. Über die mehrspurige Salzdahlumer Straße gelangt man Richtung Hauptbahnhof und stößt hier auf die B 4. Im Norden besteht im Kreuzungsbereich der Ackerstraße / Helmstedter Straße Anschluss an die Bundesstraße B 1, die in erster Linie dem überregionalen Verkehr dient. Im Süden verläuft in wenigen Metern Luftlinie die Autobahn A 39, die über die nächstgelegenen Anschlussstellen Salzdahlumer Straße und Rautheimer Straße angefahren werden kann. Insgesamt betrachtet ist das Fördergebiet Bahnstadt verkehrstechnisch jedoch im Inneren kaum erschlossen, was auf die von Ost nach West verlaufenden umfangreichen Gleisanlagen zurückzuführen ist.

Abb. 18 Verkehrsmengenkarte



Eine stadträumliche Verbindung zur Innenstadt wurde mit dem Neubau der Verkehrsachse Kurt-Schumacher-Straße gewährleistet. Im Südosten hingegen besteht nur eine unzureichende Verbindung und Durchlässigkeit. Im Bereich des rückwärtigen Südeingangs werden derzeit wertvolle Entwicklungsflächen als Parkplätze genutzt. Der Zugänglichkeit zum Hauptbahnhof bzw. der Umgestaltung dieser Übergangszone wird große Bedeutung beigemessen. Auch die Anbindung der südlichen Stadtgebiete ist unzureichend gegeben. Die Bahnflächen und allem voran die Topografie des Gefällebahnhofs stellen ein Hindernis dar, das z. B. durch die angehobenen ehemaligen Bahntrassen und die damit verbundenen Abfangungen zur Sicherung der bewegten Erdmassen (Stützmauer) besonders spürbar ist. Räumlich problematisch sind hier die nördlichen Eingangsbereiche in den Bebelhof.

2009 entstand anstelle der ehemaligen Güterabfertigung am Braunschweiger Hauptgüterbahnhof das neue Stadtbahndepot der Braunschweiger Verkehrs GmbH. Die innere Erschließung des Gebietes ist derzeit noch unstrukturiert. Die privaten Erschließungsanlagen entsprechen nicht dem städtischen Standard. Das gesamte Areal liegt als Sackgasse mit schlechter Anbindung an die Helmstedter Straße in isolierter Lage.

Die innere Erschließung der gewerblichen Betriebe im Norden ist derzeit noch unstrukturiert. Die einzig nennenswerte Verkehrsanlage in gutem Ausbaurzustand ist die Ackerstraße. Das Service- und Wartungszentrum von Alstom Transport, das seit 2010 in der Richthalle des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks sein Service-Geschäft

Abb. 19 Luftbild Anbindung ÖPNV (Bus)



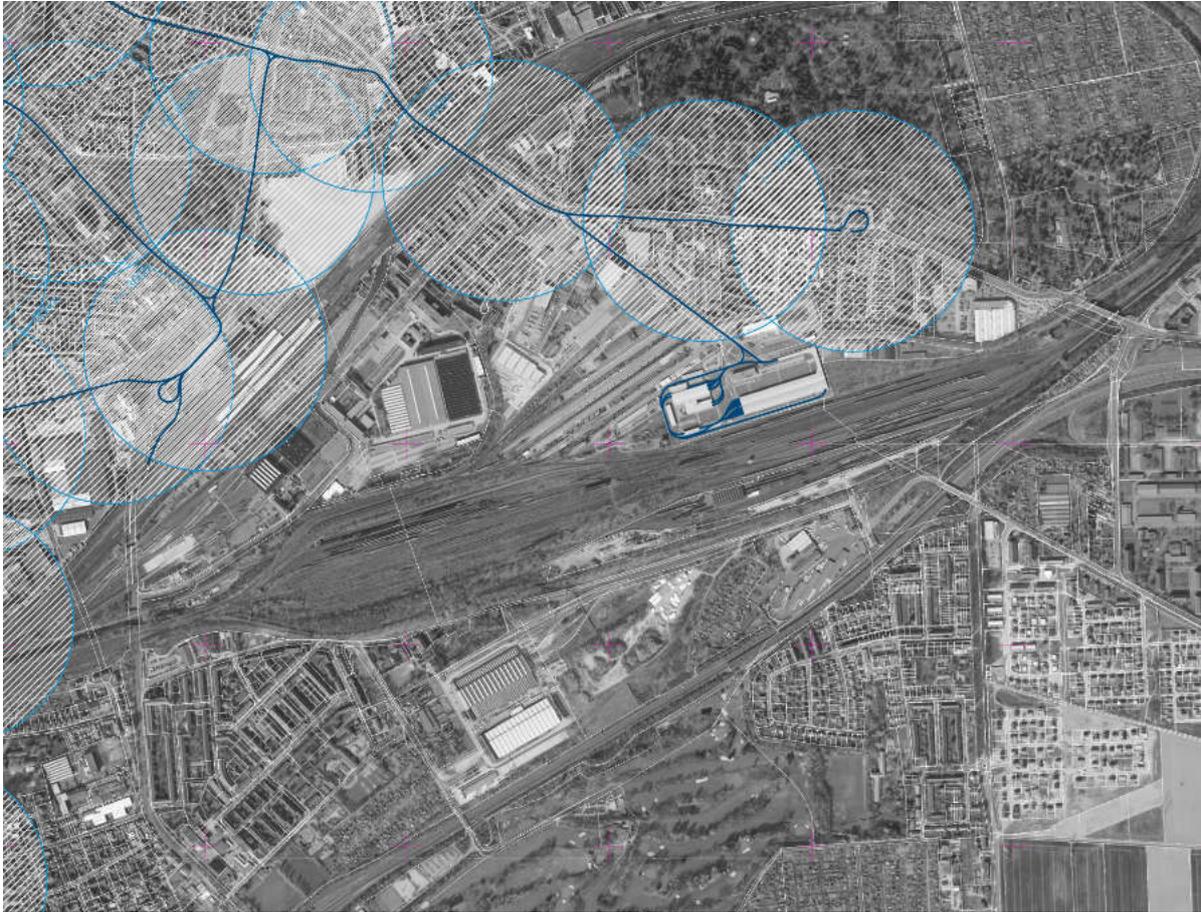
46 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Abb. 20 ÖPNV-Karte



Quelle: <https://www.xn--pnv-karte-m4a.de/#10.5535;52.2508;16>, 2021

Abb. 21 Luftbild Anbindung ÖPNV (Stadtbahn)



Quelle: Brederlau \* Holik Partnerschaft mbB Büro für Architektur und Städtebau, 2020

anbietet, ist für Kund\*innen über die im äußeren Siedlungsbereich des Bebelhofs vorhandenen Erschließungsanlagen, wie die Borsigstraße und Schwartzkopffstraße, zu erreichen.

### 3.2.3 ÖPNV

Die an das Fördergebiet Bahnstadt angrenzenden Quartiere sind mit dem Bus gut erreichbar. Zwischen Hauptgüterbahnhof und Stadtbahndepot befindet sich bereits an der Straße „Am Hauptgüterbahnhof“ eine Haltestelle für Buslinien.

Das Netz der Stadtbahnen ist in den nördlichen Stadtbereichen einschließlich der Innenstadt gut ausgebaut. Für die südlichen Quartiere bestehen Konzepte und Planungen das Angebot der Linien über die „Salzdahlumer Straße“ und in Verlängerung der Strecke über die „Helmstedter Straße“ zu erweitern. Zwischen Güterbahnhof und Stadtbahndepot befindet sich bereits an der Straße „Am Hauptgüterbahnhof“ eine Haltestelle für Stadtbahnen.

In den Abbildungen 20 und 21 wird deutlich, dass Teile des Bebelhofs, der Hauptgüterbahnhof, das EAW-Gelände und der Lokpark schlecht mit dem Bus und der Stadtbahn zu erreichen ist.

### 3.2.4 Fuß- und Radverkehr

Im Quartier fehlen an vielen Stellen die Verbindungen für Fuß- & Radfahrende. Lediglich das Ringgleis sorgt als Freizeitweg für eine attraktive Wegeverbindung. Im primären Netz gibt es große Defizite, was die aktiven Verkehre angeht.

## 3.3 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur des Fördergebiets Bahnstadt ist stark durch die vorhandenen Bahnanlagen sowie angesiedelte Gewerbebetriebe geprägt.

Im Jahr 1873 gründete Max Jüdel zusammen mit Heinrich Büssing an der Ackerstraße die „Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co.“. Sie produzierten und vertrieben fortan am Standort Stellwerke, elektrische Bollwerke und elektromechanische Weichen. Um die Jahrhundertwende gehörte das Unternehmen zu den führenden Betrieben des Eisenbahnsicherungswesens in Europa. 1928 übernahm die Siemens & Halske AG das Unternehmen. Aus der Siemens & Halske AG

wurde Siemens Mobility, das die Bereiche Transportation Systems und Verkehrstechnik umfasst und damals wie heute am Standort Produkte für die Bahnautomatisierung herstellt und weltweit versendet.

In Braunschweig wurde 1927 das Eisenbahnausbesserungswerk südlich des Rangierbahnhofs in Betrieb genommen. Derzeit ist das Areal über die Borsigstraße und die Schwartzkopffstraße erreichbar. Nach 50 Jahren wurde der Betrieb durch Fortschreiten des Strukturwandels im Personen- und Gütertransport eingestellt. Seit 1991 stehen die baulichen Anlagen unter Denkmalschutz.

Um den damaligen Arbeitern und ihren Familien ein Zuhause bieten zu können, wurde westlich des Werks in den 1920er Jahren die Wohnsiedlung Lämmchenteich errichtet. Eine typische Wohnung bestand aus drei Räumen, Küche mit Speisekammer, Toilette, Bodenkammer und Keller.

Der August-Bebel-Hof (heute Bebelhof) entstand zwischen 1929 und 1930. Der Arbeiterwohnkomplex wurde südlich des Verschiebebahnhofs an der „Salzdahlumer Straße“ erbaut. Östlich angrenzend befindet sich die Eisenbahner-Siedlung Lämmchenteich. Ziel war es, eine angemessene Wohnqualität auch für finanzschwache Bevölkerungsschichten zu schaffen.

Der Güterverkehr auf der Schiene ist aufgrund eines wirtschaftlichen Strukturwandels in den Industrieländern seit Mitte des letzten Jahrhunderts stetig zurückgegangen. Das hat u.a. dazu geführt, dass Teile des Güterbahnhofes aus dem Betrieb genommen worden sind. Die frei gewordenen Flächen wurden einerseits für das neue Straßenbahndepot im Bereich der ehemaligen Güterumschlagshalle genutzt, andererseits haben auch zahlreiche kleinere Gewerbebetriebe in den ehemaligen Hallen und Gebäuden des Hauptgüterbahnhofes Platz gefunden. Ein großer Anteil des Bahngeländes liegt mittlerweile brach.

1939 wurde mit den Erdarbeiten für den neuen Rangierbahnhof als Gefällebahnhof, an heutiger Stelle begonnen. Notwendig wurde dieser durch den Beschluss der Reichsregierung, im Großraum Salzgitter ein neues Industriegebiet anzusiedeln. Auch

der Bau des heutigen VW-Werks beförderte die Entscheidung für den Bau. Die seinerzeit vorhandenen Rangierbahnhöfe hätten den zu erwarteten Güterverkehr nicht abdecken können. 1941 waren die Pläne für den Bau der Gleisanlagen und Gebäude fertig. In den folgenden Jahren wurden diese umgesetzt und am 01.10.1943 erfolgte die offizielle, zunächst provisorische Inbetriebnahme. Bis ins Frühjahr 1944 wurden weitere Baumaßnahmen durchgeführt. Nach dem Krieg wurde der Rangierbahnhof fertig gestellt und die Schäden der Kriegsjahre repariert. Für die künstlich hergestellte Topografie wurden die Trümmerreste des 2. Weltkrieges aus der Braunschweiger Innenstadt verwendet.

Nach den Plänen von Dipl.-Ing. Erwin Dürkopp wurde der neue Hauptbahnhof realisiert und am 1. Oktober 1960 eröffnet.

Zeitgleich mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofs entstand das Wohnquartier an der Ackerstraße als Arbeitersiedlung für die Bahnarbeiter und deren Familien. Es ist von Gleisanlagen, dem Hauptgüterbahnhof und dem Siemensareal umgeben. Durch die Verkleinerung des Güterbahnhofes wurden südlich des Quartiers in den letzten Jahren Gewerbe und Einzelhandel angesiedelt. Bedingt durch die Gleisanlagen hat die Siedlung, trotz der räumlichen Nähe zum östlichen Ringgebiet und dem Bahnhofsviertel, eine isolierte Lage im Stadtgebiet.

### 3.4 Eigentümerstruktur

Im Entwicklungsbereich besteht für weite Teile des Gebiets eine Vorkaufsrechtssatzung der Stadt Braunschweig. Im Geltungsbereich der Vorkaufsrechtssatzung ist die Bereitschaft der größten Grundstückseigentümer\*innen mit der Stadt in einen Entwicklungsprozess einzutreten und Flächen für öffentliche Zwecke abzutreten oder in Eigenregie für Wohnen und Gewerbe im Sinne eines integrierten Standortes zu entwickeln, groß.

Einzelgespräche mit den vielen kleinen und großen Flächeneigentümer\*innen und Nutzergruppen finden seit Mitte 2018 regelmäßig statt. Mit den größten Flächeneigentümer\*innen wurden letters of intent (siehe Anhang) abgeschlossen, die die gegenseitige

Bereitschaft zum Flächenver- und -ankauf sowie zur kooperativen Zusammenarbeit vereinbaren.

Die Gespräche sowie die letters of intent ermöglichen der Stadt Braunschweig, einige kurz- bis mittelfristig ungenutzte Flächen zu erwerben, freizulegen, neu zu ordnen, zu beplanen und einem Weiterentwicklungsprozess zuzuführen. Somit ist die Möglichkeit gegeben, aus dem zerschnittenen, heterogen strukturierten und innenstadtnahen Bereich ein neues Stadtquartier zu entwickeln, wodurch Flächen in Wert gesetzt, Nutzungsstrukturen besser vereinbart, stadträumliche Beziehungen hergestellt und verstärkt Raum für stark nachgefragte Nutzungen geboten werden, ohne zusätzliche Flächen im Außenbereich oder vorhandene Grünflächen zu belasten und zu versiegeln.

### 3.5 Kulturelle Infrastruktur

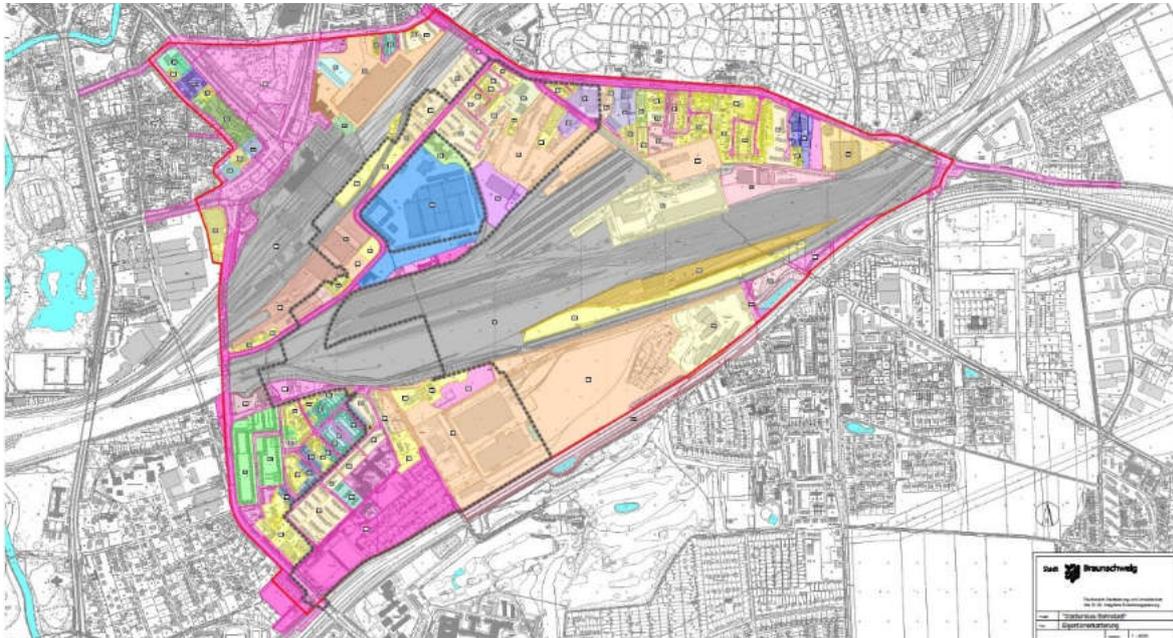
Kulturelle Einrichtungen sind derzeit im Fördergebiet Bahnstadt nur vereinzelt vorhanden. An der Schwarzkopffstraße hat der „Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V.“, seine Sitz. Am Ende der Borsigstraße befindet sich der „LokPark“ als lebendige Ausstellung und Veranstaltungsort. Hier werden historische Züge gepflegt, gewartet und restauriert. Bei Veranstaltungen sind die Züge für die Öffentlichkeit zugänglich. Mehrmals im Jahr finden hier auch Großevents unterschiedlicher Art statt.

Die „H\_LLE“ Am Hauptgüterbahnhof 22A spricht mit ihren Veranstaltungen und Ausstellungen sowie Workshops v. a. Kunstliebhaber und Kulturschaffende unterschiedlicher Sparten aus dem gesamten Stadtgebiet an und hat hinsichtlich Rezeption und Angebotsbreite ein großes Entwicklungspotential für den gesamten Bereich der Bahnstadt.

### 3.6 Frei- und Grünräume

Das Fördergebiet Bahnstadt ist gerahmt von Grünflächen, verfügt jedoch innerhalb der Grenzen über kaum ausgebaute und vielfältig nutzbare Grün- und Freizeitflächen. Es fehlen – mit Ausnahme der Kleingartenanlage im südlichen Randgebiet – sowohl eine straßen- und baubegleitende Grünflächengestaltung als auch aktiv nutzbare Erholungs- und Freizeitflächen für den Fuß- und Radverkehr sowie als Spielflächen und Gemeinschaftsflächen, die als Treffpunkte und

Abb. 22 Eigentümerkartierung



Quelle: Stadt Braunschweig

Aktionsräume für die umliegenden Wohnquartiere dienen. Es sind Potenziale im Gebiet vorhanden, die hierfür ausgebaut und entsprechend gestaltet werden können (z. B. Stadtgarten Bebelhof).

Es fehlt darüber hinaus eine Vernetzung der Grün- und Freiflächen. Hier bietet sich insbesondere eine Weiterentwicklung des Ringgleisweges als Erschließungs-, Erholungs- und Freizeitraum an.

### 3.6.1 Kleingärten

Unter freiraumplanerischen Aspekten betrachtet, ist für den Bebelhof das angrenzende Gelände des Kleingärtnervereins Sonnenschein e.V. von besonderer Bedeutung. Öffentliche Grünflächen gliedern, ebenso wie Kleingartenanlagen, die bebauten Fläche. Weiterhin verbessern sie in hohem Maße die Umweltbedingungen innerhalb der Stadt. Der ökologische Wert liegt in den klimabegünstigenden Einflüssen wie der Sauerstoffproduktion, der Gas- und Staubbindung, der Luftbefeuchtung und Temperatursenkung im Sommer. Darüber hinaus haben sie einen großen sozialen Wert. Kleingärten sind beliebte Freizeiteinrichtungen und schaffen den Ausgleich zum oft stressgeprägten Alltag. Sie verbessern unzureichende Wohnverhältnisse und Grünversorgung von Mehrfamilienhausbebauung und ermöglichen neben einer angemessenen Privatsphäre

die sozialen Kontakte zu anderen Gartenfreunden. Aus diesem Grund erhält die Kleingartenanlage an dieser Stelle im Zusammenhang mit der Bebelhofsiedlung eine herausragende Bedeutung.

### 3.6.2 Spiel- und Aufenthaltsbereiche, Wohnumfeld

Im nördlichen Wohngebiet an der Ackerstraße befinden sich innerhalb des Gebietes lediglich zwei Spielplätze, die einfach und unattraktiv sind (vgl. Abbildung 41). Darüber hinaus fehlt es an sonstigen Gemeinschaftsflächen (Mietergärten, Gemeinschaftsgarten, Grillplatz etc.). Im südlichen Wohngebiet ist die Anzahl der Spielplätze höher, die Gestaltung und Aufenthaltsqualität ist hier jedoch ebenfalls unterdurchschnittlich. Insbesondere für Schulkinder finden sich keine geeigneten Spielbereiche.

Im südlichen Wohngebiet des Bebelhofs in der Schwarzkopffstraße / Ecke Borsigstraße fällt eine brachliegende Grünfläche besonders ins Auge. Sie ist verwildert und un(ter)genutzt, stellt als Fläche aber ein großes Gestaltungspotenzial dar, besonders durch die Nähe zu dem Wohngebiet, in dem lediglich Grünflächen direkt zwischen der Blockbebauung oder als Innenhofflächen zu finden sind. Diese wirken nicht sehr einladend und es fehlt ihnen an einer sozial und kreativ ausgerichteten Gestaltung. Die geringe

Differenzierung in der Wohnumfeld- und Freiflächengestaltung zieht sich durch das gesamte Gebiet.

### 3.7 Umwelt

Einzig zu nennender Bestand ist der seit März 2015 in der Schefflerstraße 34 im Südosten Braunschweigs ansässige Stadtgarten Bebelhof.

Auf Initiative der Volkshochschule Braunschweig entstand in Kooperation mit der Stadt Braunschweig ein Gartenprojekt, bei dem es um mehr als die reine Produktion von Lebensmitteln geht. Vielmehr ist ein offener Gemeinschaftsort entstanden, der als Treffpunkt, Kommunikation- und Integrationsort im Quartier dient.

Bei der Suche nach einer geeigneten Fläche für das Projekt fiel die Wahl auf einen ungenutzten ehemaligen städtischen Betriebs Hof. Für das Grundstück wurde schließlich gemeinschaftlich ein erstes Gestaltungskonzept entworfen. Dabei arbeitete das Referat Stadtgrün-Planung und Bau eng mit der Volkshochschule zusammen.

Das ursprüngliche Konzept entwickelt sich ständig weiter und wird von den Akteuren ergänzt.

Mittlerweile befinden sich auf der Fläche über 100 Hochbeete, die in kurzer Zeit von den Freiwilligen der Volkshochschule gebaut wurden. Hier werden zum Beispiel regionales Gemüse, Obst, Kräuter und verschiedene Zierpflanzen kultiviert.

Aus der gepflasterten und vollkommen versiegelten Fläche ist durch die Initiative vieler Freiwilliger eine grüne Oase entstanden. Über die Gartensaison verteilt, finden viele verschiedene Veranstaltungen wie zum Beispiel Workshops oder Tauschbörsen statt, bei denen Expert\*innen die Grundlagen des Gärtnerns vermitteln. Jede/r Interessierte kann im Garten mitarbeiten, Ideen einbringen, kreativ werden und später die Früchte seiner/ihrer Arbeit verspeisen. Auch als Veranstaltungsort für kleine cross-over-Veranstaltungen mit kulturellen Angeboten tritt das Areal bzw. die ehrenamtliche Trägergruppe zunehmend in Erscheinung.

Im Gebiet gibt es zudem reliktsch vorkommende Magerrasenbestände als Extremstandorte in den Bereichen der Gleisharfe, EAW-Gelände und Hauptgüterbahnhof.

### 3.8 Stadtklima

Im aktuellen Klimagutachten werden die Freiflächen des Fördergebiets Bahnstadt inkl. des näheren Verflechtungsraums als wichtige nächtliche klimaökologische Ausgleichsflächen mit hoher bis sehr hoher Bedeutung beschrieben.

Das Fördergebiet Bahnstadt grenzt südlich an die großflächigen Gleisanlagen des Braunschweiger Hauptbahnhofes. Die neusten Modellierungen weisen für die Gleisanlagen im Bereich des EAW-Geländes und der Gleisharfe keine Kaltluftleitbahn auf, jedoch kommt es aufgrund des Luftporenvolumens der Schotterbetten zu einer deutlichen nächtlichen Abkühlung. Tagsüber besitzen besonders die Gehölzflächen eine sehr hohe bioklimatische Ausgleichsfunktion. Maßgebend für die Betrachtung ist eine sommerliche Hochdruckwetterlage (autochthone Wetterlage).

Tagsüber weisen die Freiflächen eine geringe bis mittlere (Kleingärten) Aufenthaltsqualität auf, und sind von geringer bioklimatischer Bedeutung, bis auf den kleinen bewaldeten Bereich im nordwestlichen Teilbereich des EAW-Geländes. Hier ist die Aufenthaltsqualität und bioklimatische Bedeutung am Tage hoch. Die bebauten bzw. versiegelten Bereiche weisen somit tagsüber in großen Teilen eine ungünstige bioklimatische Situation auf.

Nachts haben die Freiflächen des Gebietes eine hohe bioklimatische Bedeutung. Die Flächen stehen im funktionalen Zusammenhang mit den Freiflächen des jenseits der A39 angrenzenden Golfplatzes. Im gewissen Rahmen findet hier Kaltluftproduktion statt. Diese Kaltluft sorgt in den direkt angrenzenden Gewerbeflächen für einen gewissen nächtlichen Ausgleich, sodass hier die bioklimatische Belastungssituation im mittleren und in Teilen auch günstigen Bereich liegt.

Es ist somit aus stadtklimatischer Sicht bei der Überplanung des Gebietes unbedingt notwendig, den Grünanteil zu maximieren. Es sollte ein Siedlungsgebiet entwickelt werden, das die neusten Erkenntnisse zum klimagerechten Bauen und zur klimaangepassten Quartiersgestaltung umsetzt.



# 4 Besondere Planungsaspekte

- i** Ein großer Teil der Flächen der Braunschweiger Bahnstadt wurden von der Bahn und produzierenden Firmen genutzt, weshalb potentiell auf dem gesamten Areal des Fördergebiets Altlastenverdacht besteht. Je nach Neuplanung müssen unterschiedlich kostenintensive Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, um diese Flächen wieder nutzbar zu machen. In Abhängigkeit der tatsächlichen Boden- und Grundwasserbelastungen sowie der angestrebten Nutzungen sind voraussichtlich auch Sanierungsmaßnahmen durchzuführen. Nach dem Flächennutzungsplan besteht das Fördergebiet aus zwei Gewerbegebieten, einem Sondergebiet und einem Wohngebiet. Zudem befinden sich derzeit drei Bebauungspläne in der Aufstellung, von denen jedoch nur der „Schefflerstraße Süd (AW117)“ aktuell weiterverfolgt wird. Nach einem Wettbewerb wird nun der nördliche Vorplatz des Hauptbahnhofs, das Bahnhofsquartier städtebaulich neu geordnet, welches den Bahnhof besser an die Gesamtstadt anschließen soll.

## 4.1 Potentielle Altlastenflächen und Kampfmittelverdacht

Brachflächen bieten oftmals die Chance, das innerstädtische Nutzungsangebot zu verbessern und Grundstücke, die einst Barrieren darstellten, wieder in das Stadtgefüge zu integrieren. Mit den großflächigen Flächenfreisetzungen bieten sich auch Möglichkeiten, den innerörtlichen Freiflächenanteil zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zu erhöhen. Neben dauerhaften baulichen Nachnutzungsperspektiven müssen auch temporäre Nutzungen oder die Renaturierung und Rekultivierung der Brachflächen zur Aufwertung benachbarter Flächen in Erwägung gezogen werden.

Gefahren für Böden können von alten Industrie- und Gewerbegrundstücken ausgehen, in denen mit umweltgefährdenden Stoffen gearbeitet wurde, sowie von Grundstücken, auf denen Abfälle behandelt oder gelagert wurden. Wenn die Böden dort so verunreinigt sind, dass dies zu Gefahren für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt führt, bezeichnet man diese Altablagerungen und Altstandorte als Altlasten. Im Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum ist zudem mit Kampfmittelverdacht zu rechnen.

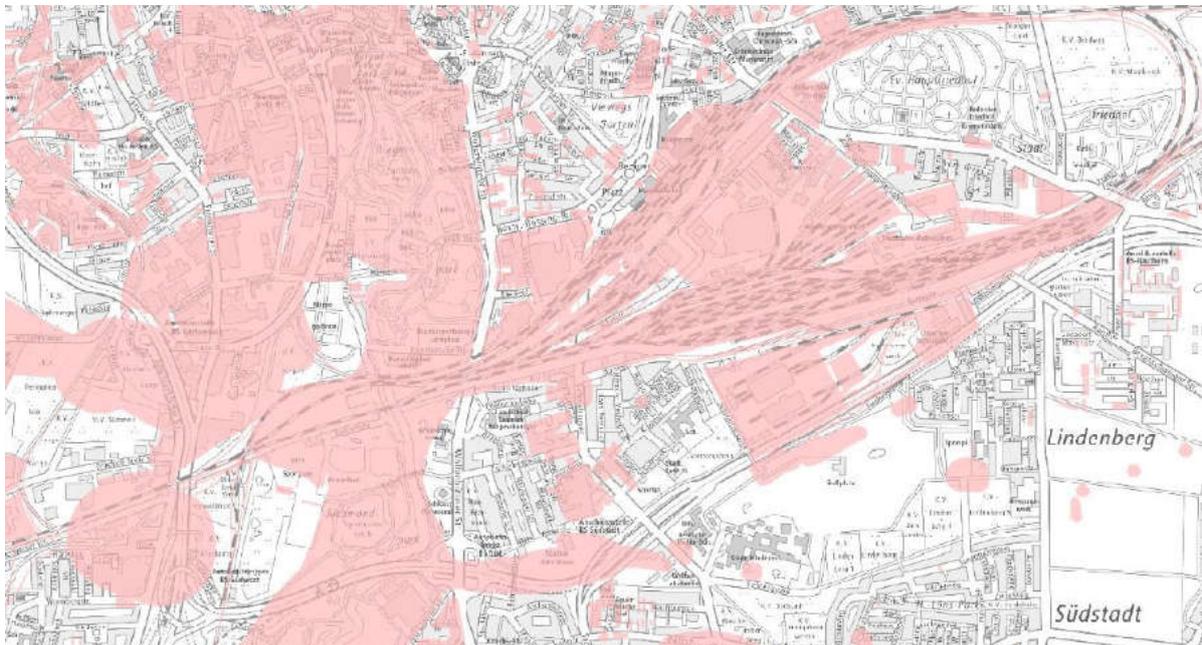
Mancherorts sind die lagespezifischen Vorteile von Brachflächen mit Altlastenproblemen verbunden. In diesen Fällen ist eine sorgfältige Analyse der vorhandenen Altlasten notwendig, um ein der Altlastensituation angepasstes Nachnutzungskonzept zu erarbeiten. Bei der Planung der Nachnutzung sollte geprüft werden, ob der Verbleib minder stark belasteter Materialien und deren kontrollierte Sicherung (z. B. in Lärmschutzwälle, Auffüllungen u. a.) ökologisch vertretbar sind. In Einzelfällen kann damit der Aufwand der Sanierung verringert werden.

### 4.1.1 Situation im Untersuchungsgebiet

Die folgenden Karten zeigen Auszüge aus dem Altlastenkataster der Stadt Braunschweig.

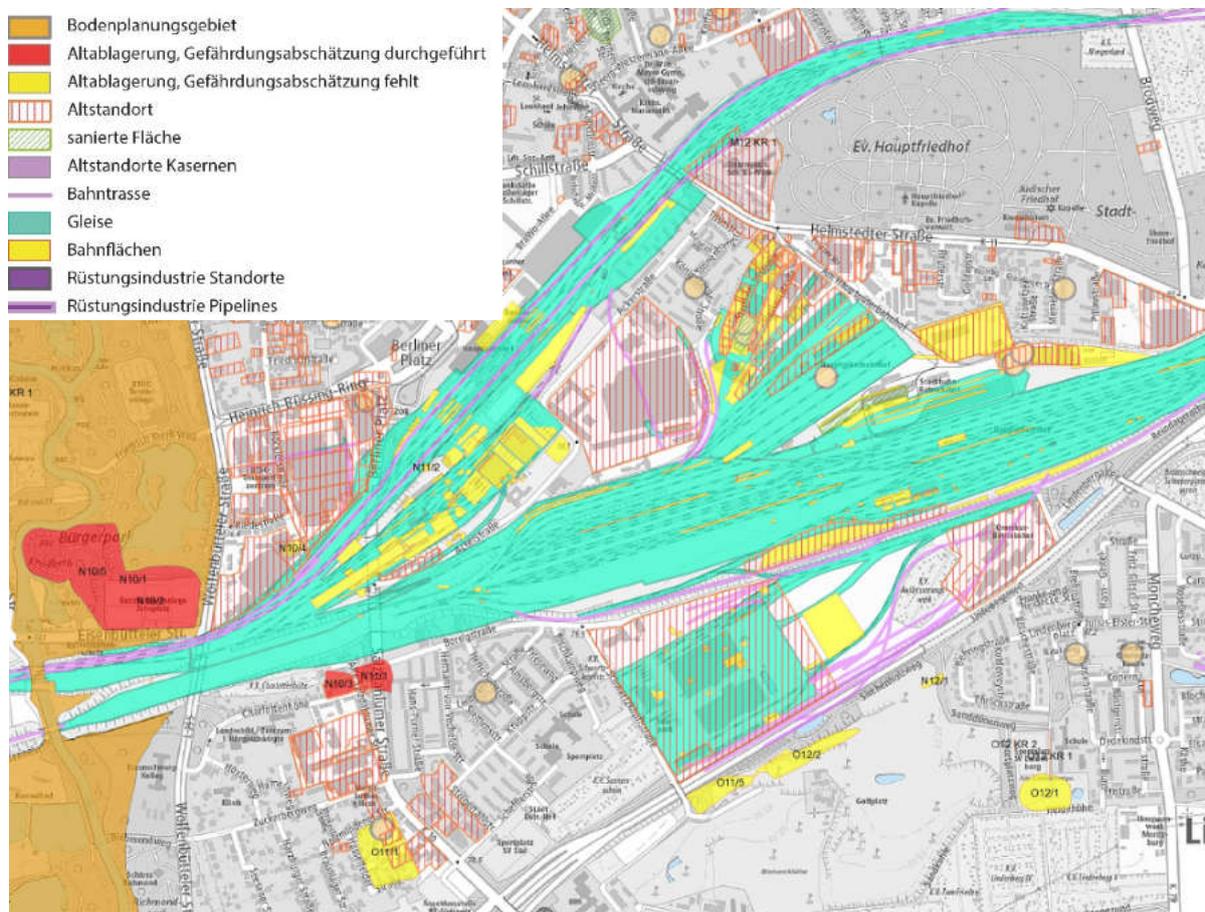
Der Auszug der Karte in Abbildung 24 zeigt einen Auszug aus dem Altlastenkataster der Stadt Braunschweig mit einer Übersicht über die vorhandenen Altlastenverdachtsflächen. Ein Großteil der Flächen wird von Gleisbereichen (türkis) eingenommen. In diesen Bereichen ist erfahrungsgemäß mit abfallrechtlichen Problemen zu rechnen. Häufig sind die hier vorhandenen Gleisbaumaterialien (Schotter, Planums-Schutzschicht) als gefährliche Abfälle (>Z 2) zu behandeln. Aus dem

Abb. 23 Mögliche Bodenbelastungen im Bereich Bahnstadt



Quelle: Stadt Braunschweig, 2019

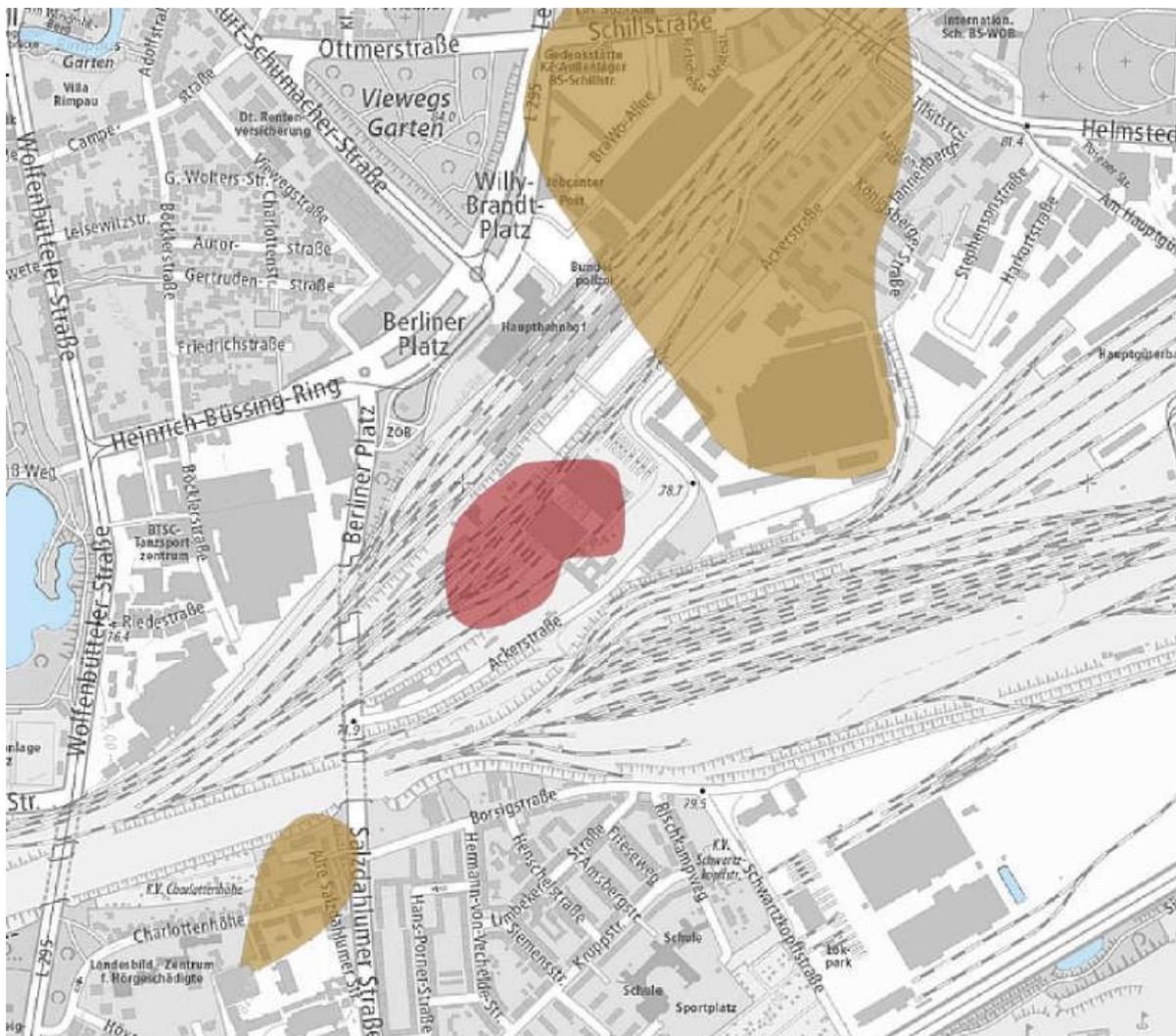
Abb. 24 Übersicht Altlastenverdachtsflächen im Bereich Bahnstadt nach Nutzungen



Quelle: Stadt Braunschweig, 2019

## 54 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Abb. 25 Auszug aus Karte Grundwasserverunreinigungen im Bereich Bahnstadt



Quelle: Stadt Braunschweig, 2019

Projekt Ringgleis-Süd ist zudem bekannt, dass auch die aufgeschütteten Dammkörper mitunter aus Materialien bestehen, die nicht wieder uneingeschränkt verwertet werden können. Soweit hier Veränderungen geplant sind, wären die Dammkörper in ihrer Gesamtheit zu untersuchen. Hiervon sind auch die Brückenüberquerungen und die Trasse im Rahmen der Planungen zum Ringgleis betroffen.

Bei den im Gleisbereich gelb markierten Flächen handelt es sich um Verdachtsflächen, die aus der vormaligen Nutzung der Bahn abzuleiten sind. Neben Stellwerksbereichen, Werkshallen, Drehscheiben usw. liegen auch Nutzungen als Tanklager, Tankstellen, etc. vor. Hier kam es hier in der Vergangenheit zu Boden- und Grundwasserverunreinigungen durch

Mineralölkohlenwasserstoffe. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Gleisanlagen zwischen Ackerstraße, den Brücken der Salzdahlumer Straße und dem ZOB im Norden, den Bereich des Westermann-Geländes an der Ackerstraße sowie den Bereich des Asphaltwerks nördlich der Aurelis Halden und des geplanten Ringgleisweges. Im unmittelbaren Umfeld der Bahnanlagen haben sich in der Vergangenheit zahlreiche Gewerbebetriebe (z. B. Hauptgüterbahnhof) angesiedelt, die in den Karten rot schraffiert dargestellt sind. Von Speditionen über Kfz-Reparaturbetriebe bis zu Tanklagern finden sich hier zahlreiche altlastenrelevante Nutzungen.

Als spezielles Problem kann der Bereich des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes an der Schwartzkopffstraße (derzeitige Nutzer der Hallen

sind Alstom und Westermann) angesehen werden. Neben den hier in weiten Teilen bekannten Bodenverunreinigungen befinden sich auf dem Gelände aktuell mehrere Aufschüttungen aus einem Gemisch aus Boden und Bauschutt. Insgesamt handelt es sich um ca. 85.000 m<sup>3</sup> (entsprechen ca. 148.000 Tonnen). Die Halden weisen eine Höhe bis zu 12 Metern auf. Die Schadstoffbelastung ist so hoch, dass eine Verwertung nur in äußerst eingeschränktem Maße möglich sein wird. Überschlüssig wurden die Beseitigungskosten der ehemaligen Aurelis-Halden von der Stadt auf ca. 5 Millionen Euro geschätzt.

Auf dem Firmengelände der Fa. Siemens (Ackerstraße) ist ein LHKW-Schaden (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) vorhanden, der seit vielen Jahren hydraulisch saniert wird. Die Schadstofffahne lässt sich vom Firmengelände bis zur Leonhardstraße verfolgen. Ein weiterer LHKW-Schaden befindet sich auf dem ehemaligen Rollei-Gelände an der Alten Salzdahlumer Straße, der mit seiner Schadstofffahne den überplanten Bereich tangiert. Ein größerer Mineralölkohlenwasserstoff- / PAK-Schaden befindet sich auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nahezu für den gesamten überplanten Bereich Altlastenverdacht besteht, dies aber durch Gutachten noch näher untersucht werden muss.

Für die Abwehr von Gefahren kommen verschiedene Handlungsoptionen und Maßnahmen oder Maßnahmenkombinationen in Frage. Abhängig ist dies insbesondere von:

- den betroffenen Schutzgütern,
- der gegenwärtigen und zukünftigen (planungsrechtlich zulässigen) Nutzung,
- den geologischen, hydrogeologischen und hydraulischen Standortgegebenheiten,
- den Schadstoffeigenschaften,
- den relevanten Transfer- / Wirkungspfaden.

Bei Altlasten kommen für eine dauerhafte Gefahrenabwehr (Sanierung) gemäß Paragraph 2 Absatz 7 BBodSchG neben Dekontaminationsmaßnahmen, bei denen die

Schadstoffe beseitigt oder vermindert werden, auch Sicherungsmaßnahmen, die eine Ausbreitung der Schadstoffe langfristig verhindern oder vermindern, in Betracht. Ist eine Sanierung nicht möglich oder unzumutbar, können Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen (insbesondere Nutzungsbeschränkungen) zum Einsatz kommen.

#### Flächenkategorisierung

Bei der Stadt Braunschweig erfolgt die Einordnung der Verdachtsflächen in zwei Kategorien. Die Kategorie 2 sind Flächen mit uneingeschränktem Altlastenverdacht und die Kategorie 1 sind Flächen mit eingeschränktem Altlastenverdacht.

#### 4.1.2 Fördermöglichkeiten Altlastensanierung Altlasten – Gewässerschutz (wenn Altlasten die Gewässer- / Grundwassergüte bedrohen)

Gefördert werden kommunale Maßnahmen zur orientierenden Untersuchung, mit denen ein Altlastenverdacht auf Kosten der öffentlichen Hand näher aufzuklären ist (§ 9 Abs. 1 Bundes-Bodenschutzgesetz).

Ebenfalls werden Sanierungsmaßnahmen gefördert, die kommunale Träger auf eigenen oder zum Erwerb vorgesehenen Flächen durchführen und für die kein Verursacher oder Gesamtrechtsnachfolger herangezogen werden kann. In unabwiesbaren Einzelfällen kann bei Vorliegen von dringendem Handlungsbedarf eine Sanierungsmaßnahme auch gefördert werden, wenn die Fläche nicht im Eigentum des Vorhabenträgers steht.

Mit dieser Förderrichtlinie wurden erstmalig auch Detailuntersuchungen nach § 9 Abs. 2 BBodSchG gefördert, sofern diese nicht angeordnet oder die Durchführung nicht durchgesetzt werden kann.

Die Förderung wurde in den Jahren 2016 bis 2018 sowie im Jahr 2020 angeboten. Verantwortlich ist hier das Umweltministerium. Es muss immer die Untere Bodenschutzbehörde zustimmen bzw. mit eingeschaltet werden. Die Fläche muss im Altlastenkataster eingetragen und eine Gefährdungsabschätzung entsprechend §9 BBodSchG muss durchgeführt worden sein.

Gemäß der Richtlinie 2020 werden Maßnahmen gefördert,

„2.1 insoweit sie bestimmte altlastenbezogene Maßnahmen der Gefahrerforschung vorsehen. Dies umfasst— die Erfassung von Flächen, bei denen der Verdacht besteht, dass diese mit PFC kontaminiert sind oder dass auf ihnen Schaumlöschmittel angewendet worden sind (Erstellung eines Katasters) sowie — orientierende Untersuchungen nach § 9 Abs. 1 BBodSchG, wenn nach den vorliegenden Anhaltspunkten eine Verunreinigung von Gewässern (einschließlich des Grundwassers) in Betracht kommt. Ein Vorhaben kann Maßnahmen auf mehreren Flächenumfassen.

2.2 soweit sie Sanierungsmaßnahmen nach § 2 Abs. 7 BBodSchG vorsehen, wenn sie erforderlich sind, um eine Verunreinigung von Gewässern (einschließlich des Grundwassers) zu verhindern, erheblich zu vermindern oder zu beseitigen; eingeschlossen sind Planungsleistungen und Bauleitung, die Dekontamination von Bausubstanz sowie die Demontage und Entsorgung von Bauteilen“ (MU, Richtlinie Altlasten-Gewässerschutz, 2020: 1).

„5.3 Die Zuwendung beträgt — 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Vorhaben nach Nummer 2.1 sowie — bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Vorhaben nach Nummer 2.2. Bei Vorhaben nach Nummer 2.2 reduzieren sich die zuwendungsfähigen Ausgaben um die durch die Sanierung entstehende Wertsteigerung. Die Wertsteigerung bezieht sich auf die zu sanierende Fläche und wird mit der Bewilligung verbindlich festgelegt. Bei der Bestimmung der Werterhöhung sind der Marktwert ohne die Kontamination sowie ggf. eine geplante Änderung der Nutzbarkeit zu berücksichtigen. Wird das Vorhaben im Rahmen der Nummer 4.5 Abs. 5 durchgeführt, so sind 70 % der Werterhöhung anzusetzen. Soweit Gutachten zur Wertsteigerung erforderlich sein sollten, sind diese von einer oder einem unabhängigen Sachverständigen zu erstellen und vom Antragsteller beizubringen“ (MU, Richtlinie Altlasten-Gewässerschutz, 2020: 3).

Es muss vor Antragstellung immer ein Beratungsgespräch mit dem Gutachterausschuss geführt werden.

### Brachflächenrecycling / Brachflächenrevitalisierung (ab 2020)

Für das bisherige Programm „Brachflächenrecycling - Sanierung von verschmutzten Flächen“ können keine Anträge mehr gestellt werden. Jedoch wird das Programm unter dem Namen „Brachflächenrevitalisierung“ in der Förderperiode 2021-2027 weiter fortgeführt. Die Förderrichtlinie befindet sich zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden IEK in der Erarbeitung. Die förderrechtlichen Grundzüge bleiben – mit einem stärkeren Fokus auf Nachhaltigkeit – im neuen Programm bestehen.

Das Programm muss vorrangig vor der Städtebauförderung eingesetzt werden. Eine Kumulierung ist aus heutiger Sicht nicht möglich.

Nachfolgend sind die bisher gültigen Festsetzungen der Richtlinie zusammengefasst:

Zielstellung der Richtlinie / Was wird gefördert:

- Sanierung verschmutzter Brachflächen (einschließlich Konversionsflächen) zur Beseitigung von Umweltschäden und zur nachhaltigen Nachnutzung (bauliche Nachnutzung, Schaffung von Freiräumen und grüner Infrastruktur)
- erforderliche Detailplanungen und Überwachungsmaßnahmen
- Gebäudeabbrüche soweit die Ausgaben hierfür die übrigen zuwendungsfähigen Ausgaben nicht übersteigen (Die Altlasten müssen unter dem Gebäude liegen).

Bedingungen:

- Nicht rückzahlbarer Zuschuss
- Förderung maximal 50 % der förderfähigen Ausgaben, im Einzelfall Aufstockung auf maximal 65 %
- Förderfähig sind insbesondere Ausgaben für die Detailplanung und Überwachung von Sanierungsmaßnahmen, die Durchführung von Untersuchungen des Bodens oder des Wassers, Erd-, Tiefbau- und Abbrucharbeiten, Laborleistungen und für die Abfallentsorgung.
- Wird der Zuschuss an ein Unternehmen gewährt, reduzieren sich die förderfähigen Ausgaben um die durch die Sanierung entstehende Wertsteigerung der Fläche.

- Wird der Zuschuss nicht an ein Unternehmen gewährt, so gilt:
- ... liegen die förderfähigen Gesamtausgaben über 1 Mio. Euro, werden bei der Berechnung der Förderung die voraussichtlich generierten Nettoeinnahmen berücksichtigt.
- ... liegen die förderfähigen Gesamtausgaben unter 1 Mio. Euro, wird bei der Berechnung der Förderung die Wertsteigerung des Grundstücks berücksichtigt.
- Eine gleichzeitige Inanspruchnahme von Fördermitteln anderer Landesprogramme oder aus anderen Mitteln der EU für denselben Zweck ist ausgeschlossen.
- Eine Förderung wird nicht gewährt, wenn der Antragssteller oder ein Dritter zur Durchführung des Vorhabens sich ganz oder teilweise verpflichtet und diese Verpflichtung durchsetzbar ist.
- Die Förderwürdigkeit ist anhand folgender Kriterien nachzuweisen: Art der Sanierung, Nachhaltigkeit der geplanten Nachnutzung, Effizienz der Maßnahme, Gefährdungspotenzial der Fläche und regionalfachliche Komponente.
- Aufnahme ins Altlastenkataster
  - Die Altlast muss im Altlastenkataster geführt werden. Zudem ist eine Gefährdungsabschätzung entsprechend § 9 BBodSchG und den Bestimmungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung erforderlich (Die Untere Bodenschutzbehörde ist vor Antragstellung zu beteiligen und muss eine Stellungnahme zur Maßnahme abgeben, die Teil des Antrages ist.).

In jedem Falle ist vor Antragstellung ein Beratungsgespräch mit der NBank erforderlich.

Frist Antragstellung:

Antragsstichtage ist jeweils zum 31.03. und 30.09.

## 4.2 Bauleitplanung

Das Fördergebiet Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum ist bislang weitgehend durch die Nutzung als Bahnareal und die angrenzenden gewerblichen Nutzungen geprägt. Der Flächennutzungsplan (s. Kapitel 2.2) sowie die Bebauungspläne spiegeln diese Nutzungen planungsrechtlich wider.

In Aufstellung befindliche Bebauungspläne:

Voraussetzungen für die Förderung:

- Vorhandensein eines Nachnutzungskonzeptes
  - Das Konzept erläutert, inwiefern die Fläche einer nachhaltigen Nachnutzung zugeführt werden soll. Zudem weist es die einvernehmliche Abstimmung mit der jeweiligen Gebietskörperschaft und ihren Entwicklungszielen nach. Das Nachnutzungskonzept erläutert auch, inwiefern die geplante Nachnutzung der regionalen Handlungsstrategie (ArL muss Zustimmung geben) entspricht.
- Bagatellgrenze
  - Die förderfähigen Ausgaben für ein Vorhaben müssen zum Zeitpunkt der Bewilligung mindestens 50.000 Euro betragen.
- Anerkennung nach § 18 BBodSchG
  - Soweit zur Durchführung eines Vorhabens Sachverständige beauftragt werden, müssen diese nach § 18 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) anerkannt sein.
- Bebauungsplan „Ausbesserungswerk“, AW 96: Der Aufstellungsbeschluss erfolgte am 28. Februar 2001. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB wurde im Juli 2005 durchgeführt. Seitdem ruht das Verfahren und es erfolgten keine förmlichen Verfahrensschritte mehr.
- Bebauungsplan „Südliches Ringgleis“, WI 94: Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Sicherung der Flächen für den Ringgleisweg und für sonstige Freiraumfunktionen. Der Bebauungsplan wurde anlässlich des Planfeststellungsverfahrens für das Autobahndreieck BS-Südwest aufgestellt. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens wurde eine Fußgänger- / Radfahrerbrücke über die A 391 und eine Unterführung unter dem Bahndamm Richtung Norden bis zum Gelände Otto-von-Guericke-Straße realisiert.

Der Bebauungsplan wird nicht weiterverfolgt, solange nicht erkennbar ist, dass er der Fortentwicklung der Ringgleisplanung dienen könnte. Der Ringgleisausbau ist bis zur sog. „Echobrücke“ über die Oker realisiert. Ein Anschlussweg in Richtung Norden bzw. Innenstadt bis zur Fabrikstraße ist im rechtskräftigen Bebauungsplan „Otto-Von-Guericke-Straße“, WI 105, aus dem Jahr 2014 planungsrechtlich gesichert. Die Umsetzung steht noch aus.

- Bebauungsplan „Schefflerstraße Süd“, AW 117: Die zukünftige Entlastungsstraße für das Wohngebiet am Bebelhof, die städtebauliche Neuordnung des aus der Nutzung gefallen Sportplatzareals sowie die geplante gewerbliche Entwicklung im Kreuzungsbereich Salzdahlemer Straße / Schefflerstraße erfordert zur planungsrechtlichen Sicherung und Realisierung die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit teilweiser

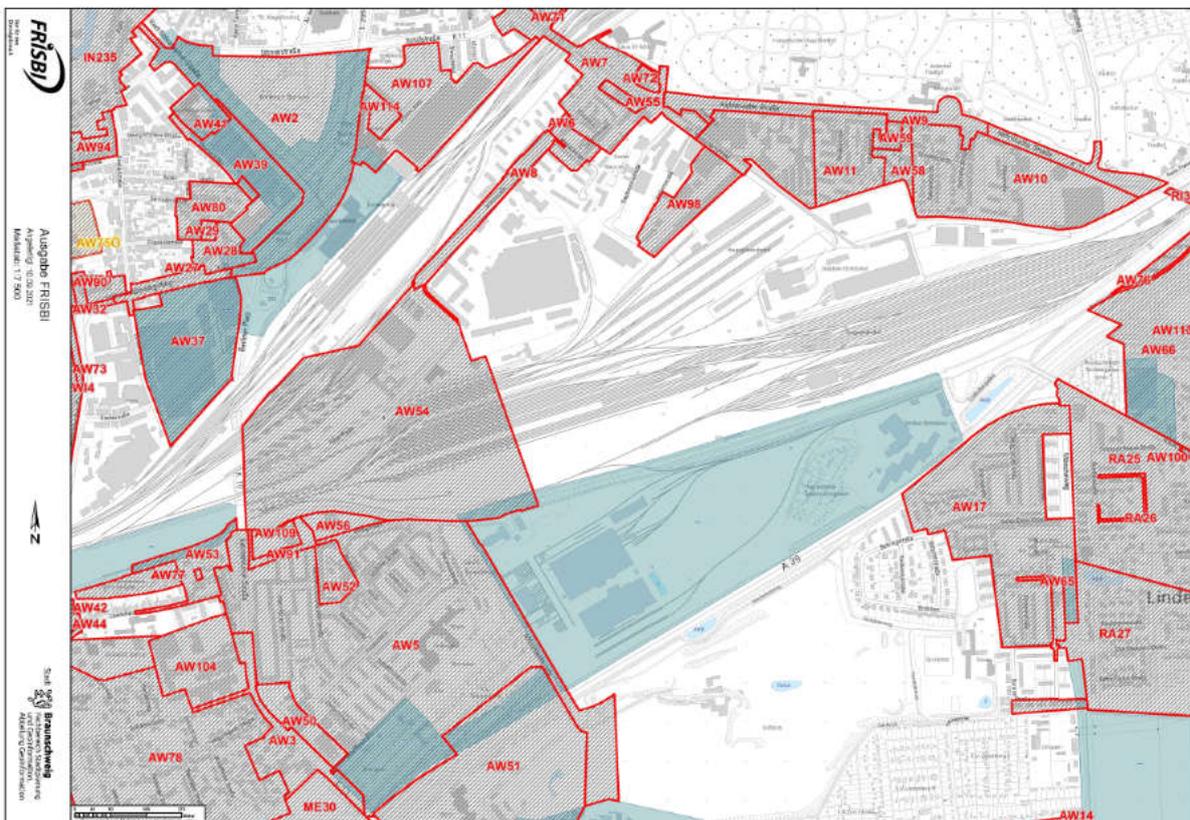
Überplanung der bisher rechtskräftigen Bebauungsplangebiete. Die gewünschten Planungsabsichten sind mit der heutigen planungsrechtlichen Situation nicht vereinbar. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat am 5. November 2019 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes gefasst. Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren aufgestellt.

### 4.3 Entbehrlichkeitsprüfung

#### Deutsche Bahn

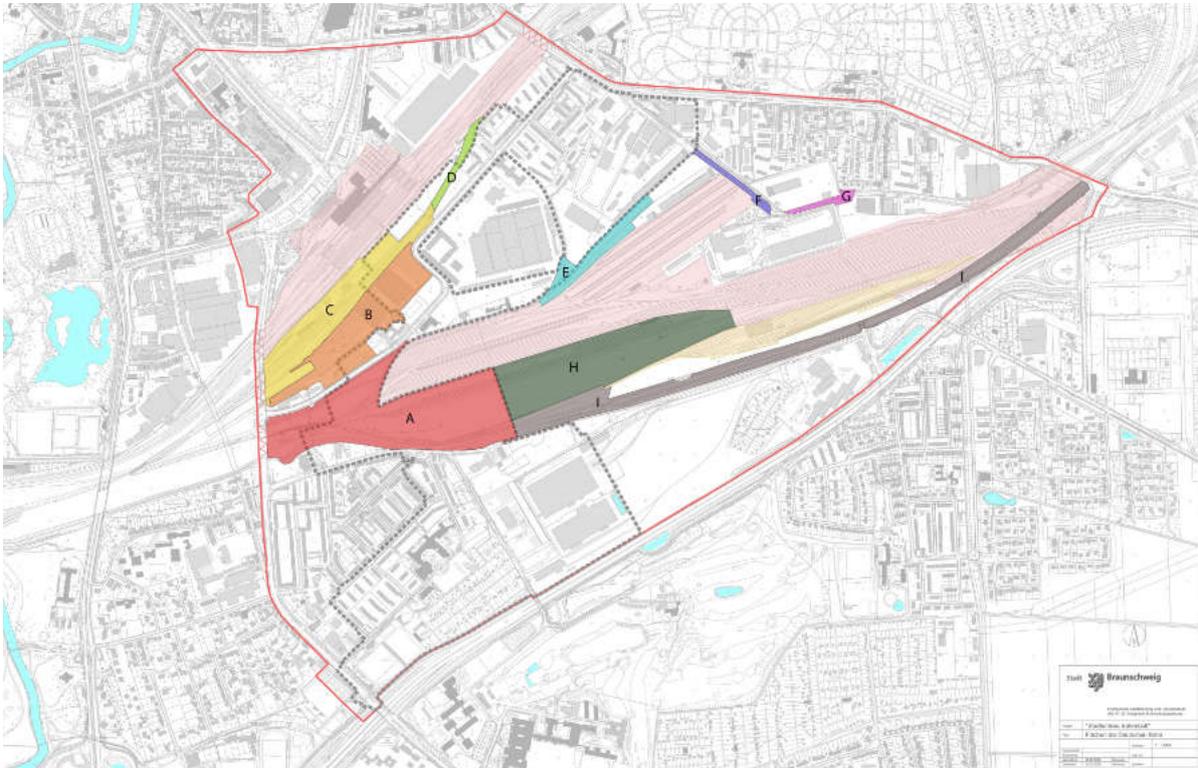
Der Stadt Braunschweig liegen Entbehrlichkeitsuntersuchungen der Deutschen Bahn aus den Jahren 2014 und 2019 für die Flächen im Fördergebiet Bahnstadt und dem näheren Verflechtungsraum vor. Auf Grund der aktuellen Klimadiskussion und der damit verbundenen Forderung, mehr Güterverkehr zurück auf die Schiene zu bringen, werden die Flächen von der Deutschen

Abb. 26 Übersichtsplan Planungsrecht



Quelle: [http://geoportal.braunschweig.de/WebOfficeNet/synserver?project=BPlanKat\\_Net](http://geoportal.braunschweig.de/WebOfficeNet/synserver?project=BPlanKat_Net), 2021

Abb. 27 Entbehrlichkeitsprüfung Deutsche Bahn: angefragte Flächen



Quelle: Stadt Braunschweig, 2020

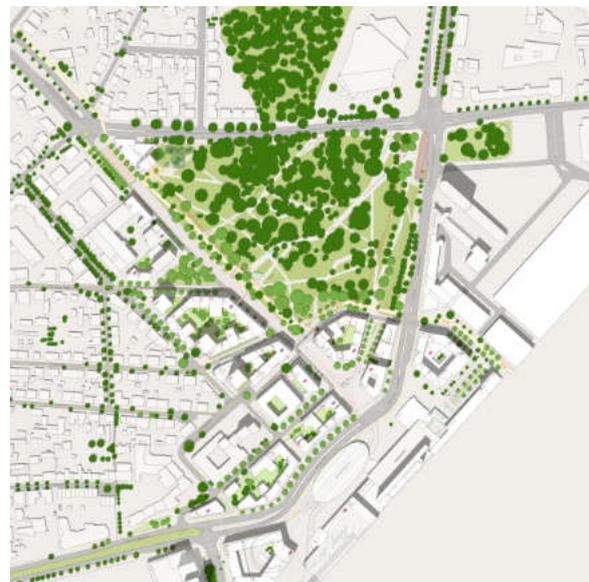
Bahn bis voraussichtlich 2022 geprüft. Die Abbildung 27 zeigt in rosa die Liegenschaften der DB und die angefragten Flächen A-I. Die schwarz gestrichelte Linie stellt den Umgriff des Fördergebiets Bahnstadt dar und die rote Linie den näheren Verflechtungsraum.

## 4.4 Entwicklung des Hauptbahnhofs

2019 fand ein städtebaulicher Einladungswettbewerb für die städtebauliche Neuordnung des Bahnhof Umfelds statt, den das Büro Welp von Klitzing in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsbüro B/M Consult und den Landschaftsplanern vom Büro GTL gewonnen haben. Die Entwurfsidee sieht am Berliner Platz und entlang der Kurt-Schumacher-Straße zusätzliche Gebäudeflächen vor. Durch eine Reduzierung der öffentlichen Verkehrsflächen entsteht Raum für Bebauung und einen räumlich gefassten Vorplatz, der den Hauptbahnhof und die Gebäude an der Kurt-Schumacher-Straße stärker verbindet. Die Barrierewirkung zur Stadt nimmt ab. Zudem erfolgt durch die Reduzierung der

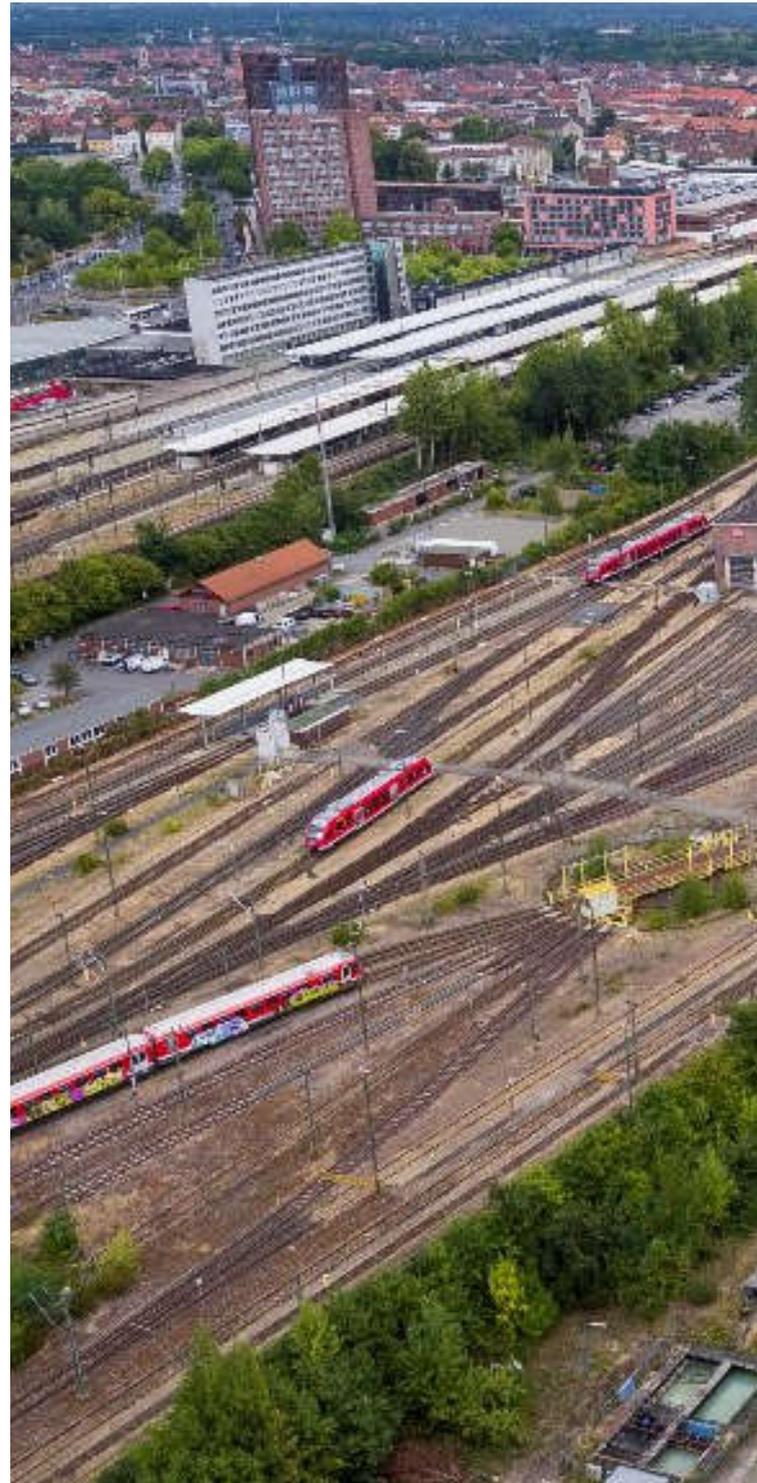
großräumigen Verkehrsflächen aus den 60er Jahren eine stärkere Anbindung an den Park Viewegs Garten. Zudem wird die Fläche des Parks erweitert.

Abb. 28 Frei- und Grünflächenbeziehungen im nördlichen Bahnhofsumfeld



Quelle: Welp von Klitzing, Architekten + Stadtplaner PartGmbH

Abb. 29 Überflug Betriebsgelände DB Regio



# TEIL III Analyse



- 5 Städtebauliche Missstände
  - 5.1 Substanzschwäche
  - 5.2 Funktionsschwächen
  - 5.3 Ergebnis / Gesamtbewertung
- 6 SWOT-Analyse
- 7 Beteiligung
  - 7.1 Öffentlichkeitsbeteiligung
  - 7.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange (2018)
  - 7.3 Bürger\*innenbeteiligung 1, 2, 3 und 4
  - 7.4 Ideenwerkstatt

# 5 Städtebauliche Missstände

**i** Es werden die **substanziellen und funktionalen städtebaulichen Missstände in der Bahnstadt im Sinne des § 136 Abs. 3) BauGB aus der Bestandsaufnahme abgeleitet und dargestellt. Substanzschwächen beeinträchtigen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in dem einem Fördergebiet Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen sowie die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung . In der Bahnstadt sind das insbesondere der Gebäudezustand, Lärm, die Erschütterungen und Verunreinigungen durch die räumliche Nähe von Arbeits- und Wohnstätten sowie die Mindernutzung von Freiflächen und Straßen. Als funktionale Missstände werden die Umstände bezeichnet, die die Funktionsfähigkeit eines Gebietes beeinträchtigen. Im Fördergebiet Bahnstadt sind das in besonderem Maße die isolierende Wirkung der Gleise und der Stützwand, die bauliche Barrieren darstellen, sowie die fehlenden Flächen für Erholung und die defizitäre verkehrliche Anbindung.**

Es liegen im Stadtumbaugebiet städtebauliche und funktionale Missstände gemäß § 136 Abs. 2 und 3 BauGB vor. Die einheitliche und zügige Durchführung dieser Sanierungsmaßnahme liegt im Sinne des öffentlichen Interesses (gem. § 136 Abs. 1 BauGB), da sie dem Wohl der Allgemeinheit dient. Die Behebung der städtebaulichen Missstände kann nicht ausschließlich durch die Stadt und / oder der Nutzungsberechtigten im Gebiet erfolgen. Die Abbildung 93 (S. 80-81) zeigt den Überblick über Mängel und Missstände im Stadtumbaugebiet. Zu unterscheiden sind zwei Arten von städtebaulichen Missständen:

- A) Substanzschwächen
- B) Funktionsschwächen

Nachfolgend werden die im Fördergebiet identifizierten städtebaulichen Missstände unterteilt in Substanz- und Funktionsschwächen eingehend erläutert.

- a) die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten
- b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- c) die Zugänglichkeit der Grundstücke,

- d) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
- g) die vorhandene Erschließung,
- h) die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;

## 5.1 Substanzschwäche

### 5.1.1 Gebäudezustand

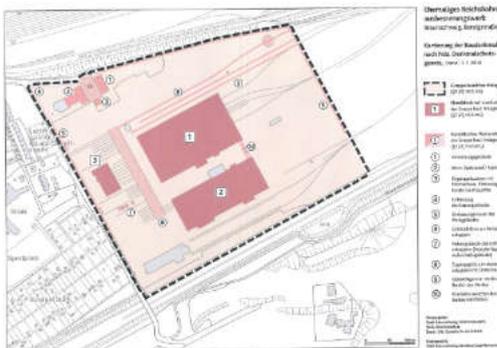
Der bauliche Zustand der im Gebiet liegenden, derzeit genutzten Produktions-, Lager- und Dienstleistungsbetriebe ist überwiegend gut. Ausgenommen sind hiervon der LokPark, das DB-Regio-Ausbesserungswerk an der Ackerstraße sowie das denkmalgeschützte Eisenbahnausbesserungswerk.

Der LokPark an sich ist in seiner Funktion als Ausstellungs- und Veranstaltungsgelände funktionsfähig und ein lokaler und überregionaler Anziehungspunkt. Zusammen bildet der Bereich des LokParks und des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk ein denkmalgeschütztes Gesamtensemble. Die Lokhalle als zentrales Gebäude des LokParks ist ein Einzeldenkmal und weist Sanierungsbedarf auf. Die großen Hallen (Einzeldenkmal 1+2) werden von Alstom Für Wartungsarbeiten an Zügen und dem Westermann Verlag als Lagerhalle genutzt. Die Gebäude sind an der Gebäudehülle, Fassade und Fenstern sanierungsbedürftig.

Das DB-Regio-Ausbesserungswerk an der Ackerstraße erstreckt sich von der Salzdahlumer Straße bis zur Straßenkurve Ackerstraße gegenüber Siemens. Das östliche der beiden Gebäude wird größtenteils nicht mehr genutzt.

Mit dem Ende der derzeitigen Vertragslaufzeit für die Nahverkehrszüge im Regionalverband im Jahr 2028 könnte es unter bestimmten Voraussetzungen zu

**Abb. 34** Kartierung des Baudenkmals „Ehemaliges Reichsbahnausbesserungswerk“



Quelle: Stadt Braunschweig,

einer Aufgabe der jetzigen Nutzung des gesamten DB Regio-Geländes an der Salzdahlumer Straße kommen. Durch den Regionalverband wird aktuell eine Standortanalyse, um die dauerhafte Sicherung einer Betriebswerkstatt im Umfeld des Braunschweiger Hauptbahnhofs zu erreichen, erstellt. Die Halle 2 ist in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Die Wohngebiete in der Bahnstadt sind insgesamt von einer monotonen Bauweise und Architektur der Wohnhäuser gekennzeichnet. Insbesondere die

**Abb. 30** Überflug EAW-Gelände 1



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

**Abb. 31** Überflug EAW-Gelände 2



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

**Abb. 32** Fassade der südlichen Halle auf dem EAW-Gelände



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

**Abb. 33** Überflug Betriebsgelände DB Regio



Quelle: Stadt Braunschweig, 2019

## 64 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

schlichten Fassaden der Blockbebauung, die sich meist parallel zueinander positionieren, wirken ungestaltet. Grundlegend unterscheiden sie sich in den verschiedenen Straßen lediglich in ihrer Höhe und Farbgebung der Balkone und Fassaden. Diese Wirkung wird durch ein einseitig gestaltetes Wohnumfeld verstärkt. Zwischen den großen Wohnblöcken befinden sich zwar gepflegte und ausreichend große Grünflächen, diese laden aber wenig zum Verweilen ein, da sie, ähnlich wie bei den Gebäuden, sehr monoton und einfach gestaltet sind.

Im Bereich Bebelhof befinden sich die meisten Gebäude in einem teilsanierten Zustand. Der Block um die Borsigstr. 8+9, Rischkampweg 17 und Limbekerstr. 30, der ein zusammenhängendes Gebäude darstellt und unsaniert ist, sticht heraus (vgl. Abbildung 39).

Insgesamt erzeugen die großen und hohen Baumassen in allen Wohngebieten im nördlichen sowie südlichen Gebietsausschnitt nachbarschaftliche Anonymität und fehlende Sozialkontrolle.

Bezüglich der Barrierefreiheit sind Unterschiede in den Straßenzügen bemerkbar. Nördlich der Ackerstraße ist die Barrierefreiheit durch ebene / treppenlose Zuwege zu den Gebäuden gewährleistet. Ganz anders sieht es im südlichen Teil des Wohngebiets an der Ackerstraße und im Wohngebiet Bebelhof aus. Hier führen zumeist mehrere Stufen zu den Wohnhäusern, wenn nicht gar die Eingänge nur über mehrstufige Treppen zu erreichen sind (Schefflerstr. 24, 24a, 25, 25a, 26, 26a) (vgl. Abbildung 52).

Der Gebäudezustand kann insgesamt als gut bis mäßig zusammengefasst werden. Differenziert werden kann hier im Wohngebiet an der Ackerstraße grob, ähnlich zu dem Stand der Barrierefreiheit, zwischen dem Bereich nördlich und südlich der Ackerstraße. Nördlich weisen die Gebäude kaum bauliche Mängel auf. Demgegenüber steht der wenig sanierte bis teilsanierte Zustand der meisten Wohnblöcke südlich der Ackerstraße. Es muss darauf hingewiesen werden, dass in der Tilsitstraße 1-4 sowie Tannenbergstraße 6-9 bereits mit Sanierungsmaßnahmen begonnen wurde. Darüber hinaus sind besonders in den zusammenhängenden Blöcken Masurenstr. 1 und Ackerstr. 45 sowie Masurenstr. 2 und Tannenbergstr. 29 große bauliche Missstände zu verzeichnen (vgl. Abbildungen 42).

Insgesamt ist der energetische Standard entsprechend der Bewertung der baulichen Substanz nach Inaugenscheinnahme ebenfalls als gut bis mäßig zu bewerten. Einzelmaßnahmen wurden bereits in Teilen umgesetzt. Andere Objekte wiederum wurden energetisch nicht aufgewertet. Es ist von einem Sanierungsbedarf in dieser Hinsicht auszugehen. Die Sanierungszustände der Gebäude im Gewerbegebiet des Quartiers Hauptgüterbahnhof müssen ebenfalls differenziert betrachtet werden. Hier fallen besonders die Gewerbeflächen in der Hartkortstr. 22a und Am Hauptgüterbahnhof 23b mit einem geringen Sanierungsstand auf. Die Straße „Am Hauptgüterbahnhof“ ist zudem sanierungsbedürftig (vgl. Abbildung 49).

Eine Liste der Sanierungszustände bei der Bestandsaufnahme am 09.11.2018 bzw. am 14.11.2018 ist dem Anhang beigefügt. Die Abbildungen 37 und 38 zeigen die Sanierungszustände der Gebäude farblich verzeichnet.

Abb. 35 Wohngebiet an der Ackerstraße



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 36 Wohngebiet Bebelhof



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 37 Sanierungszustand Wohngebiet an der Ackerstraße



Quelle: Stadt Braunschweig, 2019

Abb. 38 Sanierungszustand Wohngebiet Bebelhof



Quelle: Stadt Braunschweig, 2019

## 66 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

**Abb. 39** Borsigstraße 9



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 40** Tilsitstraße 5-7



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 43** Innenhof Borsigstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 44** Spielplatz Schefflerstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 47** Grünfläche Schwartzkopffstr. / Borsigstr



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 48** Grünfläche Frieseweg 1-7



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 51** Mangelnde Barrierefreiheit Ackerstraße 43



Quelle: BauBeCon, 2018

**Abb. 52** Schefflerstraße 24 u. 24a



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 41 Spielplatz Ackerstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 42 Masurenstraße 1-2



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 45 Am Hauptgüterbahnhof 23b



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 46 Schwartzkopffstraße 6



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 49 Straße Am Hauptgüterbahnhof



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 50 Unsanierter Platzfläche Borsigstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 53 Unsanierter Bestände mit braunen Dächern Schefflerstr. / Kruppstraße (Bebelhof)



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 54 Eisenbahnersiedlung Ackerstraße / Königsbergerstraße



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

### 5.1.2 Auswirkungen Mischnutzung / Lärm / Verunreinigung / Erschütterungen

Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten liegen im Bereich der nördlichen Ackerstraße / Königsberger Straße / Tannenbergsstraße (B-Pläne AW6, AW 7, AW 55) vor. Sie gehen von Betrieben entlang der Stephensonstraße sowie der Harkortstraße aus. Hier sind es insbesondere Lärm und Erschütterungen der Logistikbetriebe (z. B. DHL, DB Schenker u. a.), deren An- und Ablieferung nur über die Stephensonstraße / Harkortstraße erfolgt. Diese privaten Straßen sind nicht gewidmet

### 5.1.3 Flächennutzung nach Art, Maß und Zustand

Im Untersuchungsgebiet gibt es einige mindergenutzte, unzureichend gestaltete oder substanziiell beschädigte städtische und private Flächen und Straßen.

Hierzu zählen die südliche Ein- und Ausgangssituation des Hauptbahnhofes sowie die Siemens-Parkplätze entlang der Ackerstraße. Die Flächen befinden sich in privatem Besitz. Der südliche Bahnhofsbereich weist als Kristallisationspunkt und Gebietseingang Funktions- und Gestaltungsmängel auf. Es fehlt eine Leit- bzw. Orientierungsfunktion durch Markierungen, Pflasterung, Schilder oder Grünflächengestaltung. Der Südeingang ist insgesamt ungeordnet und baulich wenig ansprechend.

Auch die Einfahrtsituation auf den Parkplatz ausgehend von der Ackerstraße ist, bedingt durch die abschottende und niedrige Tunnelsituation unter dem aktiven, zum DB Regio-Ausbesserungswerk führenden Hochgleis, städtebaulich und verkehrlich nicht zufriedenstellend (vgl. Abbildung 55). Es fehlen ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Akzeptable Fußwege sind nicht vorhanden und die Barrierefreiheit ist ausbaufähig. Auch die Beleuchtung ist unzureichend.

Ungenutzte Freiflächen befinden sich auch entlang der Ackerstraße gegenüber des Siemens-Gebäudes und neben dem Braunschweiger Bildungszentrum. Diese Flächen gehören zum DB-Regio Ausbesserungswerk und sind derzeit schon aus der Nutzung genommen. Es fehlen Orientierung, Sichtbeziehungen und eine Raumstruktur. Weitere ungenutzte Freiflächen befinden sich an der Borsigstraße, Ecke Schwarzkopffstraße und nördlich

auf dem ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk- Gelände. Hierbei handelt es sich um wild bewachsene Schotter-, Grün- und Waldflächen mit Trampelpfaden im Eigentum der Aurelis und der Stadt Braunschweig. Direkt an die Schwarzkopffstraße angrenzend befinden sich kleinere Privatgärten (vgl. Abbildung 47). An der Salzdahlumer Straße, an der Kreuzung zur Schefflerstraße, befinden sich ehemalige Sportflächen des Sportvereins Süd Braunschweig e.V. Der östliche Bereich besteht aus einer einfachen Rasenfläche ohne Spielfeld, die gestalterisch sowie hinsichtlich ihrer Nutzung aufgewertet werden könnte. Momentan wird diese ehemalige Sportfläche vom Zirkus Dobbolino zwischengenutzt. Auf der gegenüberliegenden Seite, an der Salzdahlumer Straße, befinden sich ein P+R-Parkplatz und ungestaltete städtische Grünflächen. Hier fehlt eine städtebauliche Fassung als Abschluss der nördlichen Bebauung bzw. als Stadteingangssituation von der Autobahn kommend. Südöstlich an die Hans-Würtz-Schule schließt sich eine Sportfläche an der Schefflerstraße an, die in Teilen durch die Schule als Spiel- und Sportfläche genutzt wird. Ein Großteil der Wiese ist ungestaltet und nur eingeschränkt als Spiel-

Abb. 55 Einfahrt Parkplatz Südeingang mit Hochgleistunnel



Quelle: Stadt Braunschweig

Abb. 56 Pendler-Parkplatz am Südeingang des Hauptbahnhofes



Quelle: Stadt Braunschweig

Abb. 57 Blick auf Hbf, Eisenbahnersiedlung, Logistikstandort, Hauptgüterbahnhof, Teile des Rangierbahnhofs; Siemens-Werk



Quelle: Geoportal FRISBI der Stadt Braunschweig, 2019

Abb. 58 Hauptbahnhof Nord- und Südseite, Parkplatz Südeingang, Hochgleis DB



Quelle: Geoportal FRISBI der Stadt Braunschweig, 2019

## 70 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

und Sportfläche nutzbar. Östlich hieran (Schefflerstraße 34) schließt sich der Kleingärtnerverein Sonnenschein e.V. an. Es ist vorgesehen, den Kleingartenverein als eine für das Gebiet bedeutende Grünstruktur zu erhalten, auch wenn es ggf. Veränderungen im Zuschnitt der Fläche geben könnte.

Im Bereich des Wohngebiets im Norden stellen sich die Straßenzüge der Tannenbergs- und Tilsitstraße sowie die Masurenstraße in einem schlechten Zustand dar. Die Tannenbergs- und Tilsitstraße befinden sich in einer 30er-Zone mit eingeschränktem Parkraum. Die Straßenzüge weisen insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit des Fuß- und Radwegeverkehrs einen erheblichen Erneuerungsbedarf auf.

Durch die beengten Verhältnisse und den hohen Parkdruck in der Tannenbergs- und Tilsitstraße sowie die Masurenstraße sind die Gehwege zurzeit zum Überparken freigegeben. Das Gehwegparken und schwankende Gehwegbreiten schränken die Bewegungsfreiheit von Fußgängern und die Aufenthaltsqualität erheblich ein. Fußgänger sind zum Teil gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Diese Situation gefährdet insbesondere körperlich beeinträchtigte Menschen sowie Menschen mit Kinderwagen. Des Weiteren stehen durch die Art der Bebauung und die beschriebene Parksituation nicht ausreichend Durchfahrtsbreiten und Aufstell- / Bewegungsflächen für die Feuerwehr zur Verfügung

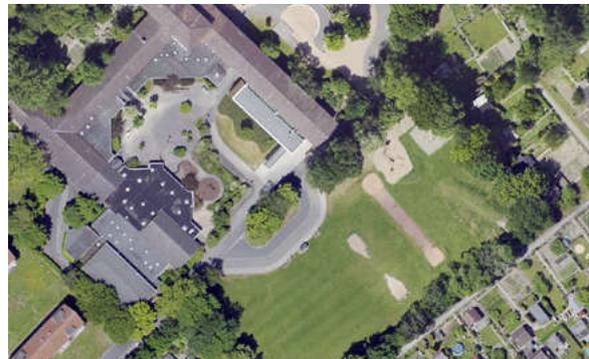
Auf einem sich entlang der Gleisanlagen erstreckenden Grundstück an der Ackerstraße 19 befinden sich Überreste einer Schießanlage und dazugehörige Aufbauten (vgl. Abbildung 63 und 64). Auf dem Grundstück befanden sich einst zusätzlich eine Kegelbahn und ein Vereinsheim. Nach Aufgabe der Nutzung wurden diese bereits durch die Stadt Braunschweig zurückgebaut, da in diesem Bereich ein Potenzial für die Führung einer neuen Entlastungsstraße für das neue urbane Quartier besteht.

Abb. 59 Sportfläche



Quelle: Stadt Braunschweig

Abb. 60 Umfeld Schule und KITA



Quelle: Stadt Braunschweig

Abb. 61 Tannenbergsstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 62 LTilsitstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 63 Brachfläche ehem. Schießanlage Ackerstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 64 Brachfläche ehem. Schießanlage



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 65 Luftbild Ausschnitt Freifläche Borsigstraße / Ecke Schwartzkopfstraße und nördlich auf dem EAW-Gelände



Quelle: Geoportal FRISBI der Stadt Braunschweig, 2019

Abb. 66 Luftbild Ausschnitt DB-Regio-Werk



Quelle: Geoportal FRISBI der Stadt Braunschweig, 2019

## 5.2 Funktionsschwächen

Als Funktionsschwächen bezeichnet man negative Sachverhalte, die die Funktionsfähigkeit des Gebietes betreffen in Bezug auf:

- den fließenden und ruhenden Verkehr
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich

### 5.2.1 Brachflächen / zukünftige Brachflächen

Das Fördergebiet Bahnstadt ist stark durch die Gleistrassen des Hauptbahnhofs, des Hauptgüterbahnhofs sowie des Rangierbahnhofs geprägt, die in ihrer Ausdehnung von mehreren hundert Metern das Fördergebiet zerteilen. Zwischen dem Viertel Bebelhof südlich der Borsigstraße und den Bereichen nördlich des Hauptbahnhofs besteht mit den Gleisanlagen eine prägnante räumliche Barriere. Als höchster Punkt im Gelände verhindern die Gleisanlagen zusätzlich Sichtbeziehungen. Hinzu kommt, dass Teile der Gleisanlagen sowie Teile des DB-Regio-Ausbesserungswerkes an der Ackerstraße aus der Nutzung gefallen sind. Das Viertel Bebelhof wird durch die beschriebene städtebauliche Situation von der Innenstadt isoliert. Aufgrund ihrer Nähe zur Innenstadt und zum Braunschweiger Hauptbahnhof bergen diese Bereiche jedoch große Entwicklungspotentiale und ermöglichen eine flächenschonende Innenentwicklung.

Unter anderem liegen auch Gleistrassen still, die direkt an die bestehende Ringgleisstrasse im Westen angrenzen und durch einen Ausbau als Fuß- und Fahrradweg eine Weiterführung im Süden von Braunschweig ermöglichen würden, bzw. im jetzigen Zustand eine Weiterentwicklung behindern. Die

Deutsche Bahn AG plant in den kommenden Jahren den Ausbau einer Gleisverbindung vom Bahnhof Weddel durch die Buchhorst, den Rangierbahnhof in Richtung Broitzem. Erst mit Abschluss der Planung wird feststehen, welche Bahngleise zukünftig wieder in eine Nutzung fallen bzw. langfristig nicht stillgelegt bleiben.

Zwischen den stillgelegten Gleistrassen befinden sich nicht überprüfte Blindgängerverdachtspunkte aus dem 2. Weltkrieg. Die DB Netz AG überprüft auf ihren Liegenschaften keine Verdachtspunkte.

Neben den Gleistrassen wurde auch schon das östliche Gebäude des DB Regio-Ausbesserungswerkes (Halle 2) teilweise aus der Nutzung genommen. Dies betrifft auch den gesamten umgebenden Bereich zur Kurve an der Ackerstraße hin. Die Umnutzung dieser Brachfläche in einem so citynahen und gut erschlossenen Bereich bietet sich an.

Die linke, westliche Halle 1 wird noch weiter durch die DB Regio als Ausbesserungswerk betrieben. Hier wird es im Rahmen einer Ausschreibung der Dienstleistung und betriebenen Flächen spätestens im Jahr 2028 zu Veränderungen durch einen ggf. Nutzer\*innenwechsel kommen.

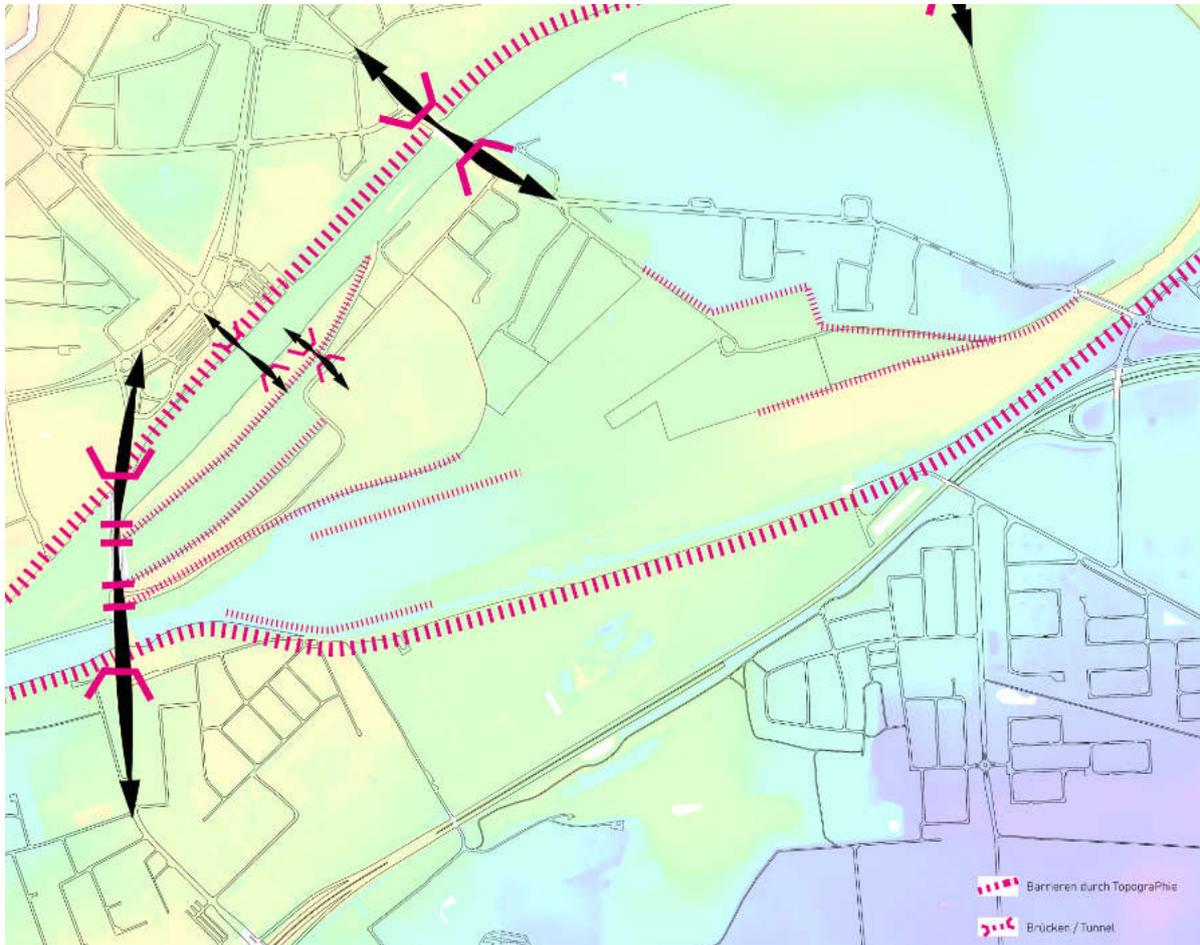
Die Halden hinter dem ehemaligen „Reichsbahnausbesserungswerk“ an der Schwartzkopffstraße liegen brach und sind umfassend durch Aufschüttungen aus Bauschutt und anderen Altablagerungen belastet (siehe Potentielle Altlastenflächen, Abbildung 24, S. 53). Hier wird eine Flächenentwicklung durch die / den Eigentümer\*in angestrebt.

Weitere Flächen der Deutschen Bahn werden ggf. in den nächsten 15 Jahren aus der Nutzung genommen, so dass große Flächenanteile des Fördergebiets Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum einer Freilegung, Neuordnung und Entwicklung bedürfen. Weiterhin ist eine Strukturierung der heterogenen Eigentumsverhältnisse sinnvoll, um Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen und Entscheidungen in einer Hand zu bündeln (vgl. Kapitel 3.4 Eigentumsstrukturen, S. 48).

### 5.2.2 Barrieren – Gleise, Stützwand

Die massive Stützwand an der Borsigstraße an der Kreuzung zur Schwartzkopffstraße sowie der

Abb. 67 Brücken / Tunnel und Barrieren durch Topografie



Quelle: Brederlau \* Holik - Büro für Architektur und Stadtplanung

Gleistunnel und Gleistrog aus massivem Beton samt Bunker, die sich oberhalb der Stützmauer befinden, stellen massive Barrieren dar. Zudem befinden sich auf dem stillgelegten Areal drei nicht mehr genutzte „Bremsertürme“. Eine Nachnutzung dieser Gebäude wäre je nach Konzept denkbar, müsste aber durch Sachverständigengutachten geprüft werden. Der Gleistunnel und -trog sowie der Bunker werden nicht mehr genutzt. Aktiv ist in diesem Bereich das sogenannte Z-Gleis, das zum Alstom-Werk führt. Aufgrund ihrer Dimensionierung und des Bauzustandes ist eine sinnvolle Nachnutzung nicht möglich. Zudem befinden sich kleinere Gebäudeteile, Signal- und Gleisanlagen sowie ein ungenutzter Tank auf dem Gelände.

Die Stützmauer war zur Abstützung des Gleistroges und des Steilhanges der ehem. Gleistrasse der Südumfahrung erforderlich. Durch sie wird die Isolationslage des Bebelhofes jedoch optisch und

räumlich verstärkt. Ein (Teil-)Abbruch der Mauer sowie eine Einebnung und Geländeanpassung würde eine Erschließung der brachliegenden Gleisflächen ermöglichen und eine wichtige Anbindung in Richtung Norden, zumindest für Fuß- und Radfahrer, zulassen. Die Erschließung und Errichtung eines gemischten Quartiers wäre auf den brachliegenden Gleisflächen sinnvoll.

Neben den ungenutzten Gleisanlagen gibt es im Fördergebiet Bahnstadt aktuell zwei aktive Gleisstränge über die komplette Ost-West-Ausdehnung des Gebietes. Diese Gleisstränge werden langfristig genutzt und sind zu erhalten. Da sie sich in Tieflage befinden, stellen sie jedoch keine entscheidende Barriere für eine Entwicklung dar.

## 74 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Abb. 68 Stützmauer Bebelhof



Quelle: BauBeCon, 2017

Abb. 70 Bremserturm



Quelle: BauBeCon, 2017

Abb. 72 Gastank



Quelle: BauBeCon, 2017

Abb. 69 Stützmauer Bebelhof und Straße



Quelle: BauBeCon, 2017

Abb. 71 Gleistrog



Quelle: BauBeCon, 2017

Abb. 73 Innenansicht Bunker



Quelle: BauBeCon, 2017

### 5.2.3 Fehlende Flächen für Erholung-, Veranstaltungs- und Freizeitnutzung im Gebiet

Außer dem LokPark und der Kreativwerkstatt „Die H\_lle“ im Gewerbegebiet „Am Hauptgüterbahnhof“ und dem Stadtgarten Bebelhof gibt es keine Kultur- oder Veranstaltungsorte im Untersuchungsgebiet. Wie schon im Kap. 3.6 (S. 48-50) ersichtlich wird, ist das Fördergebiet Bahnstadt zwar gerahmt von Grünflächen, verfügt jedoch innerhalb der Grenzen über kaum ausgebaute und vielfältig nutzbare öffentliche Grün- und Freizeitflächen. Es fehlen- mit Ausnahme der Kleingartenanlage im südlichen Randgebiet sowohl eine straßen- und baubegleitende

Grünflächengestaltung als auch aktiv nutzbare Erholungs- und Freizeitflächen für den Fuß- und Radverkehr sowie als Spiel-, Veranstaltungs- und Gemeinschaftsflächen, die als Treffpunkte und Kreativräume für die partizipative Aneignung durch die Bewohner\*innen der umliegenden Wohnquartiere dienen. Es sind Potenziale im Gebiet vorhanden, die hierfür ausgebaut und entsprechend gestaltet werden können. Es fehlt darüber hinaus eine Vernetzung der Grün- und Freiflächen. Hier bietet sich insbesondere eine Weiterentwicklung des Ringgleisweges als Erschließungs-, Erholungs- und Freizeitraum.

### 5.2.4 Verkehr / ÖPNV / Erschließung

Wie schon auf Seite 72 im Abschnitt 5.2.2 Barrieren erwähnt, verhindern die Gleise, der Trog und die Stützmauer eine verbindende Erschließung Richtung Ackerstraße und Hauptbahnhof. Es ist auf einer Länge von 2 km keine Quermöglichkeit der Gleise zwischen Borsigstraße und Ackerstraße, auch nicht für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, vorhanden. Dies ist ein Missstand, den insbesondere die Anwohner\*innen der südlich des Bahnhofes angrenzenden Gebiete in der Bürger\*innenbeteiligung beklagt haben.

Die Anwohner\*innen aus dem nordöstlichen Teil des Fördergebietes können derzeit nur über den Südeingang und den Haupttunnel die Nordseite des Hauptbahnhofes erreichen. Es ist ein alter Gepäcktunnel westlich sowie ein alter Posttunnel östlich des Südeingangs vorhanden, der jedoch bis heute nicht unter Gleis 8 hindurchführt und somit nicht bis zum vom Siemens genutzten Parkplatz durchsticht, sanierungsbedürftig ist und u. a. vom

Fuß- und Radverkehr derzeit nicht genutzt werden kann.

Für eine bessere Anbindung und Entlastung innerhalb des Fördergebietes Bahnstadt fehlt eine Erschließungsstraße im Bereich südlich des Siemens-Werkes, entlang des DHL-Logistikzentrums bis zur Helmstedter Straße. Eine solche Verbindung würde dem Gebiet weitere Entwicklungsmöglichkeiten für eine gemischte und besser strukturierte Nutzung ermöglichen und zudem den Abfluss des DHL-Verkehrs auch nach Westen zur Ackerstraße, hin zur Salzdahlumer Straße, ermöglichen. Hierdurch würden die Verkehrsströme insgesamt entzerrt. Wie schon im vorherigen Abschnitt erläutert fehlen dem Fördergebiet Bahnstadt insgesamt wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen. Die vorhandenen Wegeverbindungen sind zudem in einem schlechten Zustand. Eine besonders wichtige ist neben der Süd-Nord-Verbindung zum Hauptbahnhof, die Anbindung an das bereits fertiggestellte Ringgleisstück.

Abb. 74 Fehlende Anbindung Salzdahlumer Straße zum Gewerbegebiet „EAW“



Quelle: Geoportal FRISBI der Stadt Braunschweig, 2019

## 76 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Abb. 75 Stützmauer Borsigstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 76 Ungestalteter Innenhof Borsigstraße 8



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 79 Unzureichender Zugang Südbahnhof



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 80 Unzureichende Parkflächen Tilsitstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 83 Brachfläche LokPark / Verlagsservice



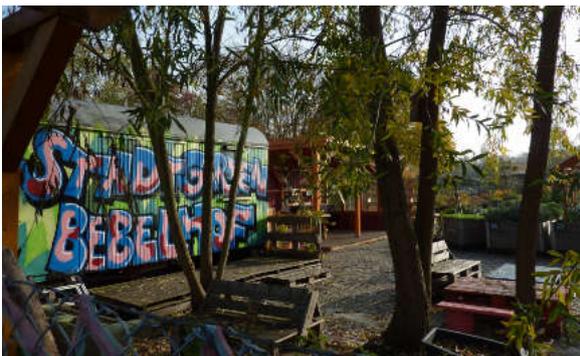
Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 84 LokPark



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 87 Stadtteilgarten Bebelhof



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 88 Ungeordnete Parkplatzsituation DB Schenker



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 77 Ungestaltete Freiflächen Kruppstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 78 Veranstaltungshalle „LokPark“



Quelle: Stadt Braunschweig, Frau Nielsen

Abb. 81 Lärmproblematik durch Nähe zu Logistikbetriebe



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 82 Ungeordnete Flächensituation Gewerbegebiet Ackerstr.



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 85 Brachliegende Gleisflächen



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 86 Ungestaltete Platzfläche Borsigstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

Abb. 89 Untergenutzte, ungestaltete Grünflächen südlicher Bebelhof



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 90 Eisenbahnersiedlung Ackerstraße / Königsbergerstraße



Quelle: BauBeCon, 2018

## 5.3 Ergebnis / Gesamtbewertung

Es liegen städtebauliche und funktionale Missstände gemäß § 136 Abs. 2 und 3 BauGB vor, die auf Grund der zu lösenden Aufgaben einer Sanierungsmaßnahme nach den Bestimmungen des besonderen Städtebaurechts des Baugesetzbuches bedürfen. Die einheitliche und zügige Durchführung dieser Sanierungsmaßnahme liegt im Sinne des öffentlichen Interesses (gem. § 136 Abs. 1 BauGB), da sie dem Wohl der Allgemeinheit dient. Die Behebung der städtebaulichen Missstände kann nicht ausschließlich durch die Stadt und / oder der Nutzungsberechtigten im Gebiet erfolgen. Es liegt im öffentlichen Interesse die städtebaulichen Potentiale gemäß der SWOT-Analyse auf S. 85 zu nutzen und durch die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme zu beheben.

Abb. 91 Lärmbelastung durch Parken / LokPark / Logistik, ungestaltete Grünflächen



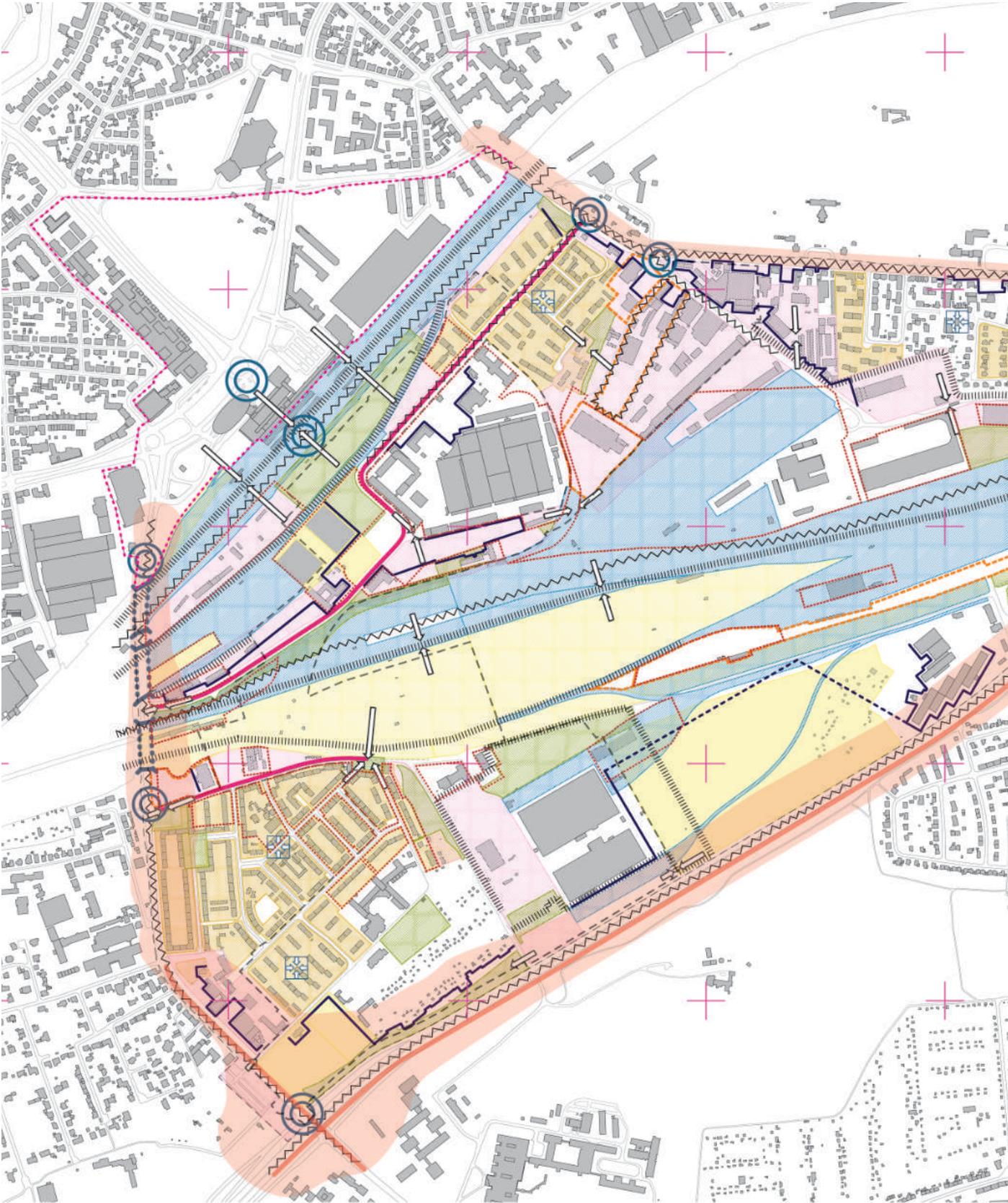
Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 92 Barrierewirkung Hochgleis / Parkraum / Brachliegende Industriehalle (mit Turm)



Quelle: Stadt Braunschweig, 2018

Abb. 93 Mängel und Defizite



Quelle: Stadt Braunschweig

# Mängel und Defizite M 1:10.000



-  nördliches Bahnhofsumfeld in der Planung
-  Gleise im Betrieb
-  Betrachtungsraum Förderareal
-  Nutzung mit Verlagerungsbedarf, zukünftiger Nutzungskonflikt
-  Brachflächen Industrie / Gewerbe
-  Untergenutzte Fläche (Grün- und Freifläche)
-  Gleisanlagen außer Funktion
-  Eingangssituation mit Gestaltungsmängeln
-  Gestaltungsmangel Brücken
-  Stadträumlicher Mangel
-  unklare Raumkante
-  geringe Wohnumfeldqualität
-  isolierte Quartiere
-  Lärmimmissionen
-  überlastete Erschließungsstraße
-  fehlende Verbindung / fehlender Bezug zum Stadtkontext
-  Barriere-Wirkung
-  Luftschadstoffbelastung
-  erhöhte Luftschadstoffbelastung
-  Entfernungsraster 50 Meter



# 6 SWOT-Analyse

- i** Es werden die Stärken und Schwächen, sowie Chancen und Risiken im Fördergebiet Bahnstadt gegenübergestellt, um die Handlungsfelder für die erwünschte Entwicklung des Fördergebiets zu identifizieren. Die SWOT-Analyse wird zunächst in vier Kategorien durchgeführt: Städtebau und Wohnen; Freiräume, Grünflächen, Spiel- und Aufenthaltsbereiche; Technische und verkehrliche Infrastruktur und Gewerbeflächen; soziale, kulturelle, Freizeit- und sonstige Infrastruktur. Anschließend werden die Ergebnisse in einer Gesamtübersicht zusammengefasst.

Die Analyse der Bestandserhebung erfolgt mittels einer SWOT-Analyse. Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Bedrohungen)) ist ein Instrument der strategischen Planung. Es werden Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Untersuchungsgebiet einander gegenübergestellt. Mit dieser Kombination wird das Ziel verfolgt, vorrangigen Handlungsbedarf zu identifizieren und Empfehlungen für Handlungsfelder hinsichtlich der zukünftigen Ausrichtung der Stadt Braunschweig auszugeben. Letztendlich leiten sich daraus die Empfehlungen für die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen der Entwicklungs- und Sanierungsziele ab.

## 6.1 Städtebau und Wohnen

Stärken/Potenziale	Mängel und Missstände / Entwicklungshemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zentrale Lage des Gebietes Ackerstraße nahe der Innenstadt,</li> <li>Positive Wanderungsbilanz; Zuzug junger Menschen und Familien,</li> <li>Kaum Leerstände,</li> <li>Hohe Nachfrage nach Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen,</li> <li>verfügbare Flächenpotenziale für nachfrageorientierte Neubauten, Baulücken (insbesondere Bebelhof) und Brachflächen (Bahnflächen) ermöglichen nachhaltige Flächenentwicklung,</li> <li>gute verkehrliche Anbindung an benachbarte Stadtteile,</li> <li>zunehmende Nachfrage nach preiswertem Wohnraum,</li> <li>übersichtliche Eigentümerstrukturen,</li> <li>Bauweise bedingt gute Potenziale für die energetische Modernisierung,</li> <li>Erweiterungspotential für den Bebelhof gegeben. Potential zum Ausbau eines Quartiers mit Wohn-, Sozial, Grünraum-, Kultur- und Gewerbefunktionen,</li> <li>Potential der Entwicklung eines urbanen Quartiers an der Ackerstraße mit einer Fuß- und fahrradfreundlichen Anbindung an die Innenstadt sowie einer besseren Vereinbarkeit von Wohnen und Gewerbenutzung auf engem Raum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Gebietsabschottung/Barrierewirkung durch bereits ungenutzte und genutzte Gleisanlagen und Stützmauer am Bebelhof,</li> <li>Heterogene und ungeordnete Strukturen, insbesondere an der Ackerstraße,</li> <li>monotone Architektur und Städtebau im Bereich der Wohngebiete,</li> <li>wenig Gestaltung von Fassaden und Eingängen, nicht wahrnehmbare Quartierseingänge,</li> <li>Sanierungsbedürftige Denkmalfassaden im Bereich Lokpark/Villa Borsigstraße, EAW (Ensembleschutz),</li> <li>geringe Nutzungsmischung,</li> <li>untergenutzte Flächen im unmittelbaren Wohnumfeld,</li> <li>Geringe Gestaltungs- und Nutzungsqualität der privaten Spielplätze,</li> <li>teilweise Modernisierungsrückstand und energetisch schlechter Zustand der Gebäude,</li> <li>keine flächendeckende Barrierefreiheit der Hauseingänge,</li> <li>keine Unterstellmöglichkeiten für Gehhilfen und Fahrräder,</li> <li>Hohe Lärm- und Feinstaubbelastung der Anwohner der Ackerstraße und des Bebelhofes durch An- und Zulieferverkehr der naheliegenden Gewerbebetriebe sowie der Besucher des Lokparks,</li> <li>Ausweitung der Wohnbauflächen an der Ackerstraße ohne Betriebsverlagerungen und Umlegungsverfahren nicht möglich,</li> <li>fehlende digitale Infrastruktur</li> <li>•Parkdruck in den Wohngebieten am Bebelhof und an der Ackerstraße</li> </ul>
<b>Handlungsempfehlungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modernisierung und energetische Sanierung des Gebäudebestandes; Erhaltung und Sanierung des Denkmalbestandes,</li> <li>Herstellung von Barrierefreiheit zu den Wohnungen und im unmittelbaren Wohnumfeld,</li> <li>Aufwertung des Wohnumfeldes und Differenzierung der Nutzbarkeit für unterschiedliche Zielgruppen (z.B. Kinder; Jugendliche und Heranwachsende; Familien; Ältere),</li> <li>Nutzung von Neubaupotenzialen zur Verbesserung der sozialen Mischung der Bewohner und Heterogenisierung der Architektur/Bebauung,</li> <li>Vorbereitung von Flächen für Wohnentwicklung und Beseitigung der Isolationslage durch Ordnungsmaßnahmen, Freilegung, Umlegung, Konzeptentwicklung und Bebauungsplanung.</li> <li>Bessere Erschließung durch den ÖPNV, insbesondere des Lok-Parks und der Schwartzkopffstraße</li> <li>Städtebauliche Fassung der Gebiete durch ergänzende, ortsbildprägende Bauten in den Eingangsbereichen zur Bahnstadt bspw. an der Salzdahlumer Straße und der Helmstedter Straße</li> <li>Bessere Erschließung für Fuß- und Radverkehr</li> <li>Verminderung/Aufhebung der Barrierewirkung um das Gebiet anzuschließen</li> </ul>	

## 6.2 Freiräume, Grünflächen, Klimaoasen, Spiel- und Aufenthaltsflächen

Stärken/Potenziale	Mängel und Missstände / Entwicklungshemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grün- und Freiflächen bieten Potenziale für vielgestaltige Klimaoasen, die ein abwechslungsreiches Angebot für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche der Anwohner*innen darstellen.</li> <li>Ungenutzte, oftmals ungepflegte Grün- und Schotterflächen bieten Potential für Nachverdichtung, quartiersbezogene Nutzungen, Naherholung und Grünverbindung</li> <li>angrenzende Kleingartenanlagen als Naherholungspotenzial, private Nutzungsfäche und Klimaoase.</li> <li>Anbindung Ringgleis</li> <li>Stadtgarten Bebelhof als wichtiges Potenzial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bauliche und funktionale Defizite bei den Wegebeziehungen zwischen den Quartieren,</li> <li>keine öffentlichen Fuß- und Radwege in und durch die Kleingartenflächen am Bebelhof,</li> <li>unterentwickelte Freiräume und Grünflächen, geringe Gliederung durch Freiräume sowohl im Bereich Nord als auch Süd</li> <li>Mangel an öffentlichen Spielflächen</li> <li>Mangel an öffentlich nutzbaren Naherholungsflächen qualitativ unzureichende Spielplätze und -flächen, nicht vorhandene zielgruppenspezifische Differenzierung dieser Bereiche, Modernisierungs- und Gestaltungsbedarf,</li> <li>insgesamt wenige Möglichkeiten für Verweilen und Aufenthalt, daher geringe Inanspruchnahme der entsprechenden Freiräume durch die Bewohner und damit geringe Potenziale für die soziale Kommunikation,</li> <li>kaum vorhandene Möblierung,</li> <li>ungestaltete Ein- und Ausgangssituation Südbahnhof und Parkplätze,</li> <li>ungenutzte bzw. untergenutzte Freiflächen an der Borsigstraße sowie Salzdahlumer Straße bis EAW,</li> <li>Brachliegende ehemalige Bahn- und Industrieflächen südlich des Hbf. als Entwicklungshemmnis durch Altlasten, Stützmauer und unterschiedliches Geländeniveau.</li> <li>Unterversorgung an attraktiven öffentlichen Spielplätzen: im Bereich der Ackerstraße befinden sich Spielplätze auf privaten Flächen und sind nicht für alle Bürger*innen zugänglich. Im Bebelhof befinden sich 3 öffentliche Spielflächen in unattraktiven Randbereichen ohne soziale Kontrolle</li> </ul>
<b>Handlungsempfehlungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufwertung und Schaffung, zielgruppenorientierte Qualifizierung und Differenzierung der privaten und öffentlichen Freiräume und Aufenthaltsbereiche,</li> <li>Schaffung bzw. bauliche und funktionale Aufwertung des Wegenetzes innerhalb der Wohnquartieren,</li> <li>Aufwertung von ungenutzten Freiflächen als Freizeit- und Aufenthaltsbereich, Aktions-/ Kultur-, Veranstaltungsflächen mit Anbindungen an das gebietsinnere Wegenetz; perspektivisch Anbindung an das südliche Ringgleis.</li> <li>Etablierung von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen (Magerrasen) oder als Wald einzustufende Gehölzbestände ist bei der Entwicklung dieser Flächen in der Ausgleichsbilanzierung zu berücksichtigen</li> <li>Aufstellen eines Entwässerungskonzepts</li> <li>•Aufstellen eines Grünflächenkonzepts</li> </ul>	

## 6.3 Technische und verkehrliche Infrastruktur und Gewerbefläche

Stärken/Potenziale	Mängel und Missstände / Entwicklungshemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> <li>bezogen auf den MIV liegt das Fördergebiet Bahnstadt grundsätzlich verkehrsgünstig nahe an der Autobahn und an Haupteinfallstraße, sind aber unzureichend an diese angebunden,</li> <li>positive Arbeitsmarktsituation mit breiter Branchenstruktur und hohem technologisch-wissenschaftlichem Anteil,</li> <li>hohe Flächennachfrage im gewerblichen Bereich,</li> <li>Entwicklungspotenziale für private Investoren auf der Brachfläche EAW-Gelände.</li> <li>Entwicklungspotenziale für private Investoren auf dem heterogenen Gelände am Hauptgüterbahnhof</li> <li>das Ringgleis kann als Rad- und Fußwegverbindung im Fördergebiet Bahnstadt fortgesetzt werden</li> <li>Stadtbahnausbau</li> </ul> <p><b>Handlungsempfehlungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bau von Entlastungsstraßen südlich des Bebelhofs an die Salzdahlumer Straße sowie südlich entlang des Siemens-Geländes von der Ackerstraße an die Straße „Am Hauptgüterbahnhof“,</li> <li>Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung von der Borsigstraße über die Gleisflächen auf brachliegenden, entwidmeten Grundstücken an die Ackerstraße,</li> <li>Betriebsverlagerungen von Gewerbebetrieben im Bereich Stephensonstraße in ggf. andere Bereiche des näheren Verflechtungsraums und dadurch Unterstützung bei der Entwicklung eines urbanen Gebietes (Ordnungsmaßnahmen, städtebaulicher Wettbewerb, Planungsrecht),</li> <li>Maßnahmen der Freilegung und Flächenneuordnung im Bereich DB-Regio-Halle als Vorbereitungsmaßnahme für private Investitionen,</li> <li>Vernetzung der beiden Quartiere untereinander und innerhalb der Quartiere durch Fuß- und Radwege sowie Grünzüge.</li> <li>Verlagerung und Neuordnung von Parkraum (effektive Flächenausnutzung z.B. durch Quartiersgaragen) zur Schaffung von neuen Wohn- und Arbeitsflächen, hierbei Überprüfung des Stellplatzschlüssels durch alternative Mobilitätskonzepte</li> <li>Schaffung von Stellplätzen für den LokPark als Kultureinrichtung.</li> <li>Ausbau erneuerbarer Energien und Aufbau einer mit den Klimaschutzziele zu vereinbarenden Energieversorgung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>fehlende Energieversorgungsinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energien</li> <li>Überlastung der Schwartzkopffstraße und Borsigstraße durch Anwohner-, Parksuch- und Lieferverkehr,</li> <li>Unübersichtlichkeit und mangelhafte funktionale Gliederung für Fußgänger und Radfahrer am Südausgang Bahnhof (Gleisunterführung),</li> <li>nicht ausreichend dimensioniertes und ausgebautes quartiersinneres Straßennetz (gilt für Ackerstraße und Bebelhof). Es fehlen Entlastungsstraßen, über die der Gewerbeverkehr für die Bewohner*innen des Bebelhofs und der Ackerstraße störungsfreier abfließen kann,</li> <li>fehlende und mangelhafte Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb des Quartiers Bebelhofs und zwischen den Wohngebieten an der Ackerstraße und dem restlichen südöstlichen Quartier,</li> <li>fehlende direkte Anbindung des Bebelhofs an den Hauptbahnhof für Fuß- und Radfahrer, Querung der Gleise derzeit nicht möglich,</li> <li>nicht ausreichendes Angebot an Stellplätzen bei einer Veranstaltung im LokPark,</li> <li>im Bereich südlicher Bahnhof und rund um das DB-Regio-Gelände/Siemens ungeordnete und flächeneffiziente Parkraumsituation und dadurch große Flächeninanspruchnahme</li> <li>brachliegende ehemalige Industrieflächen/Bahnflächen (östl. DB-Regio-Halle und EAW-Gelände, Bahnflächen an der Stützmauer).</li> <li>die ÖPNV-Anbindung und Taktung ist nicht zufriedenstellend, lange Wege zu den Haltestellen und schlechter Zustand der Haltestellen, da sie erst mit dem Stadtbahnausbau saniert werden sollen.</li> <li>Stellplatzwüsten</li> <li>hohe verkehrliche und lärmtechnische Belastung der Salzdahlumer Straße</li> </ul>

## 6.4 Soziale, kulturelle, Freizeit- und sonstige Infrastruktur

Stärken/Potenziale	Mängel und Missstände / Entwicklungshemmnisse
<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Quartier Bebelhof sind vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> <li>eine Förderschule (Hans-Würtz-Schule)</li> <li>eine Grundschule</li> <li>eine Kindertagesstätte der AWO in der Schefflerstraße</li> <li>der Stadtteilgarten Bebelhof</li> <li>der Kleingärtnerverein Sonnenschein e.V.</li> <li>der LokPark als Museums- und Veranstaltungszentrum</li> <li>ein Spielplatz und ein Bolzplatz</li> </ul> </li> <li>Im Quartier Ackerstraße <ul style="list-style-type: none"> <li>Bildungszentrum Braunschweig (Bundesfreiwilligendienst) vor dem DB-Regio-Werk</li> <li>Kooperationskindergarten Fröbel-Gruppe/Siemens</li> <li>Kulturinitiative „Die H_lle“ (Stephensonstraße) als ausbaufähiger Veranstaltungsort</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Handlungsempfehlungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Vernetzung der gebietsbezogenen Angebote. Kooperationen,</li> <li>Verbesserung der Anbindung &amp; Erschließung der gebietsbezogenen Angebote und Kooperationen</li> <li>Bereitstellung und Unterstützung bei der Schaffung bzw. Erweiterung von räumlichen Angeboten für Aktivitäten der Bewohner und Akteure,</li> <li>fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung erhalten und perspektivisch ausbauen,</li> <li>das LokParkgebäude müsste energetische und schallschutztechnisch saniert werden, um auch zukünftig Konzerte und große Veranstaltungen durchführen zu können,</li> <li>die H_lle (bisher der einzige Kulturanker im zukünftigen MU-Gebiet) sollte ausgebaut werden.</li> <li>multifunktional nutzbare Freiflächen sollten vorgehalten und bedarfsgerecht ausgestattet werden.</li> <li>Stärkung Stadtgarten Bebelhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Vernetzung und daher schlechte Erreichbarkeit der Angebote im Sinne einer abgestimmten Gesamtstrategie,</li> <li>nicht vorhandenes Quartierszentrum,</li> <li>unzureichende Freizeitangebote für Kinder, Jugendliche und Heranwachsende,</li> <li>aufgegebene Sportplätze,</li> <li>der Stadtteilgarten Bebelhof ist flächenmäßig zu klein und hat Erweiterungsbedarf</li> <li>keine Aufenthaltsqualität um die Nahversorger; insgesamt in beiden Gebieten wenig Dienstleistungsangebote, kaum Einzelhandel,</li> <li>wenige Kultur-, Unterhaltungs- und Freizeitangebote für die Bewohner*innen,</li> <li>Nutzungskonflikte Kultur/Veranstaltungsbetrieb und Wohnen bezüglich Lärm,</li> <li>Sanierungsbedarf des Lokhallengebäudes,</li> <li>Gebäude der Kulturinitiative Die „H_lle“ ist stark sanierungsbedürftig, keine richtige Zuwegung vorhanden.</li> <li>Wenig Open-Air Begegnungs- und Veranstaltungsflächen vorhanden</li> </ul>

## 6.5 Zusammenfassung der Themenfelder

### STÄRKEN

- Geografisch zentrale Lage des Gebietes nahe der Innenstadt und zum Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof
- Gute ÖPNV-Anbindung der Bahnstadt von Norden über den HBF mit der Gesamtstadt
- Positive Wanderungsbilanz; Zuzug junger Menschen und Familien
- Kaum Leerstände
- Hohe Nachfrage nach Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen
- Positive Arbeitsmarktsituation mit breiter Branchenstruktur und hohem technologisch-wissenschaftlichem Anteil
- Hohe Flächennachfrage im gewerblichen Bereich sowie Wohnungsbau
- sehr hohe Beliebtheit des Ringgleisweges in der Bevölkerung als hochwertiger Grün- und Freiraum mit Naherholung, Freizeit, Kultur und Sport
- Stadtbausteine mit wichtiger Funktion und Entwicklungspotenzial für den Stadtteil (Stadtgarten Bebelhof, Die H\_LLE, LokPark)

### SCHWÄCHEN

- Hohe Gebietsabschottung/Barrierewirkung durch bereits ungenutzte und genutzte Gleisanlagen,
- massive Brückenbauwerke, Stützmauer sowie Stellwerke, Trog und Bunker
- Fehlende Flächen für Erholungs-, Veranstaltungs- und Freizeitnutzung im Gebiet
- Fehlende und mangelhafte Fuß- und Radwegeverbindungen
- Fehlende Anbindung des EAW-Geländes inkl. LokPark und Belastung des Wohngebiets Bebelhof durch LKW-Verkehr
- Fehlende Erschließung zwischen Ackerstraße und Helmstedter Straße
- Heterogene und ungeordnete Strukturen, insbesondere im Bereich des ehem. Hauptgüterbahnhofs zwischen Helmstedter Straße, Ackerstraße und Hauptgüterbahnhof
- Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen der Anwohner Ackerstraße/Am Hauptgüterbahnhof durch LKW-Verkehr der Logistikbetriebe
- Keine bzw. unzureichende Vernetzung der wenigen Grün- und Freiflächen
- Ungestaltete Ein- und Ausgangssituation Südbahnhof und Parkplätze
- Ungenutzte bzw. untergenutzte Freiflächen an der Borsigstraße sowie Salzdahlumer Straße bis EAW
- Unzureichende Barrierefreiheit in allen Bereichen
- Teilweise veralteter Gebäudebestand mit hohem Energieverbrauch und –kosten.

### SWOT-Analyse

### CHANCEN

- Freilegung, Neuordnung und Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen
- Erschließung und Strukturierung nachfragegerechter innenstadtnaher Wohnflächen, Vernetzung bestehender Quartiere
- Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten
- Erschließung und Vernetzung durch den Ringgleisweg/-grünzug
- Abriss und Instandsetzung von Brücken zum Abbau von Barrieren und Schaffung neuer Stadteingänge
- Ausbau und Attraktivierung der Fahrrad- und Fußverbindungen
- ÖPNV-Anbindung der Schwartzkopffstraße und des LokParks
- Entwicklungsmöglichkeiten Quartiers am Hauptgüterbahnhof durch Betriebsverlagerungen
- Erschließung und Reaktivierung des Geländes des Eisenbahnausbesserungswerkes
- Aufwertung des Stadteingangs Salzdahlumer Straße
- Ausbau und Förderung von Flächen und Einrichtungen für Kultur und Veranstaltungen mit bezirklicher wie auch stadtweiter Strahlkraft
- Überwindung der Barriere Hauptbahnhof und Vernetzung mit der Gesamtstadt

### RISIKEN

- Drohender Funktionsverlust großer Flächen südlich des Bahnhofs
- Brachliegende ehemalige Bahn- und Industrieflächen als Stigma
- solierte Lage des Bebelhof und des Wohnquartiers Ackerstraße (Eisenbahnersiedlung)
- Abwanderung von Produktionsbetrieben und Arbeitsplätzen bei fehlender Flächenverfügbarkeit zur Betriebsentwicklung
- Hohes Altlasten- und Entsorgungskostenrisiko entlang der Gleisanlagen, der Wälle sowie auf den bestehenden und brachliegenden Industriegeländen als Entwicklungshindernis
- Wandel von Wertschöpfungsketten und Produktionsstandorten
- Lärmemissionen
- Fehlentwicklungen durch Filettierung der Bahngrundstücke bei Einzelverkauf an Dritte
- Abwertung des Quartiers durch schlechten energetischen Zustand der Gebäude

# 7 Beteiligung

- i** Um Fördermaßnahmen umsetzen zu können, muss die Öffentlichkeit an der Planung beteiligt werden. Dazu wurden im Mai 2018 die Träger öffentlicher Belange mit der Bitte um Stellungnahme über die geplante Förderung informiert. Zur gleichen Zeit fanden die ersten Informationsveranstaltungen für die Anwohnenden statt, auch wurde im Oktober 2020 ein Aktionstag online und analog durchgeführt und von Januar 2020 bis in den Juni 2021 wurden Workshops zu unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten im Rahmen einer Ideenwerkstatt veranstaltet. Die Stellungnahmen und Wünsche der Beteiligten werden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung und Umsetzung berücksichtigt.

## 7.1 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Mitwirkung der Bürger\*innen ist eine der Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Durchführung der Fördermaßnahme. Die Aktivierung der Bürger\*innen ist ein „zielführender Bestandteil der städtebaulichen Erneuerung“. Eigentümer\*innen, Pächter\*innen, Mieter\*innen und weitere Verfahrensbeteiligte sind über die einzelnen Sanierungsschritte und Ergebnisse zu informieren und in den gemeinschaftlichen Sanierungsprozess aktiv einzubeziehen.

## 7.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange (2018)

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für das Fördergebiet Bahnstadt wurden in der Zeit vom 5. April 2018 bis zum 11. Mai 2018 öffentliche Aufgabenträger per Informations- und Fragebogen beteiligt. Die öffentlichen Aufgabenträger haben per E-Mail bzw. Briefsendung geantwortet und Anmerkungen bzw. Anregungen gegeben. Um die zukünftige Planung und Entwicklung des Gebietes im Rahmen der Städtebauförderung sicher zu stellen und Probleme frühzeitig zu erkennen, wurden zentrale Akteur\*innen

- Siemens, Aurelis, DB Immobilien, Westermann, Regionalverband – gesondert per Anschreiben bzw. in Gesprächen informiert. Aufgrund der Bestandsituation sind sie als Eigentümer\*in von Teilflächen in besonderem Maße von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Areals betroffen. Vor diesem Hintergrund ist den Betroffenen die Möglichkeit gegeben worden, in persönlichen Gesprächen mit der Stadt die öffentlichen und privaten Interessen und besonderen Belange zu erörtern.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen und persönlichen Gesprächen wird die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung deutlich. Einige Behörden und Aufgabenträger haben darum gebeten, weiterhin in die beabsichtigten Maßnahmen eingebunden zu werden. Dies wird im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Besondere Problemstellungen, die eine Umsetzung der Sanierungsziele gefährden würden, wurden nicht mitgeteilt. Eine tabellarische Darstellung der Stellungnahmen befindet sich im Anhang.

## 7.3 Bürger\*innenbeteiligung 1,

### 2, 3 und 4

Bereits in der Antragsphase des Stadtumbau Fördergebietes haben 2018 und 2019 Bürger\*inneninformationsveranstaltungen stattgefunden. Hier wurden die Einwohner\*innen Braunschweigs über die bevorstehende Entwicklung informiert und erste Ideen für die einzelnen Bereiche des Fördergebietes Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum gesammelt.

Im Herbst 2020 wurde diese breite Bürger\*innenbeteiligung fortgesetzt mit einer öffentlichen Beteiligungsaktion im Zusammenhang mit der Grundlagenerhebung für die Rahmenplanung zur Bahnstadt Entwicklung. Bei der Aktion „Fahr los! Triff uns! Sprich mit!“ konnten sich interessierte Bürger\*innen am Aktionstag 04. Oktober 2020 das Gebiet auf einer vorgeschlagenen Route genauer anschauen und an drei Standorten im Projektgebiet mit ihren Themen in die Entwicklung der Bahnstadt einbringen. Die Beteiligung war auch online möglich. Sowohl Online als auch live vor Ort in der Bahnstadt haben rund 400 Einwohnerinnen und Einwohner Braunschweigs der Stadtverwaltung rund 600 Beiträge mit über 900 Anregungen, Tipps und Hinweisen für die Erstellung des Rahmenplans zum Projekt Bahnstadt gegeben.

Am 06.11.2021 fand die 4. Öffentlichkeitsbeteiligung unter dem Titel „Zukunftsreise Bahnstadt“ im LokPark statt. Es wurde der aktuelle Stand der Rahmenplanung vorgestellt, der ein erstes Zukunftsbild der Bahnstadt skizziert und damit die Leitplanken der räumlichen Entwicklung als Grundlage für weitere konkrete Planungen setzt. Auch hier war eine Online-Beteiligung möglich. Insgesamt wurden 179 Beiträge (Karten oder Onlinenachrichten) an die Stadt Braunschweig übermittelt. Diese wurden in insgesamt 440 Ideen, Wünsche und Aussagen zu den vier Arealen und übergreifend zum gesamten Rahmenplan aufgeteilt und nach Themen ausgewertet.

Eine regelmäßige Beteiligung zu der alle Einwohner\*innen eingeladen werden, ist auch für die nächsten Jahre geplant.

## 7.4 Ideenwerkstatt

Mit einer Ideenwerkstatt hat im Januar 2020 ein eingeladener Beteiligungsprozess für die Grundstückseigentümer\*innen, Akteur\*innen stadtweit sowie innerhalb des Fördergebietes Bahnstadt inkl. näherem Verflechtungsraum sowie der Fachöffentlichkeit begonnen. Ziel der Ideenwerkstatt war, unter wissenschaftlicher Begleitung und Dokumentation relevante Themen und Impulse auszutauschen, zu sammeln und zu strukturieren, die als Anstoß und Inspiration für die zukünftige Entwicklung der Bahnstadt dienen sollen. Die Ideenwerkstatt ist als mehrteilige Veranstaltungsreihe konzipiert gewesen und wurde in Zusammenarbeit der Stadt Braunschweig mit dem Institut für Städtebau und Entwurfsmethodik der TU Braunschweig durchgeführt.

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung im Januar 2020 wurden vielfältige Themen zusammengetragen, aus denen die vier themenorientierte Workshops „Nutzungsvielfalt“, „Freiraum – Klima und Natur“, „Mobilität“ und „Nachhaltigkeit und Smart City“ abgeleitet wurden, die im Verlauf des Jahres 2020 bis Juni 2021 eine Plattform für einen Austausch gaben. Die öffentlichen Themenworkshops umfassten neben Impulsvorträgen und einer Podiumsdiskussion eine Gruppenphase, in deren Rahmen Stadtpaziergänge für Interessierte durchgeführt wurden.

# TEIL IV Entwicklungs ziele





- 8 Handlungsfelder, Sanierungsziele und Maßnahmenkatalog
- 8.1 Handlungsfelder
- 8.2 Sanierungsziele
- 8.3 Umsetzungsstrategie
- 8.4 Maßnahmenkarte
- 8.5 Städtebauliches Gesamtkonzept/ Rahmenplan
- 8.6 Schlussbetrachtung und Ausblick

# 8 Handlungsfelder, Sanierungsziele und Maßnahmenkatalog

**i** Im folgenden Kapitel wird die zuvor getätigte Bestandsaufnahme und die Analyse in die Zukunft projiziert. Nach der Identifikation instrumenteller und inhaltlicher Handlungsfelder wird festgehalten, welche Sanierungsziele durch welche Maßnahmen erreicht werden sollen. Insgesamt soll die Bahnstadt hinsichtlich ihrer verkehrlichen Anbindung verbessert, der Wohnbestand, die kulturellen Nutzungen, das Wohnumfeld sowie die Frei- und Brachflächen aufgewertet und ihre isolierte Position im Stadtgefüge aufgebrochen werden.

## 8.1 Handlungsfelder

### Instrumentelle Handlungsfelder:

- Integrierte Planungs- und Handlungskonzepte (städtebaulicher Rahmenplan, Verkehrs- / Mobilitätskonzept, Grünordnungsplan, Parkraumkonzept, Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragungen, Energiekonzept / Wärmeplanung)
- Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation der Umsetzung der Programmziele und jährliches Monitoring
- Beteiligung der Bewohnerschaft, der Betriebe, Kulturschaffenden und Wohnungsbaugesellschaften an der weiteren Vorbereitung und Umsetzung

### Inhaltliche Handlungsfelder:

- Qualifizierung des Wohnumfeldes, der Grün- und Freiräume sowie der Spiel- und Aufenthaltsbereiche (s. 9.3.1)
- Aufwertung des Wohnbestandes (s. 9.3.2)
- Aufwertung stadtbildprägender Gebäude unter Denkmalschutz sowie vorhandener Kultur-einrichtungen (s. 9.3.3)
- Abbau von Barrieren (s. 9.3.4)
- Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur und Wegebeziehungen. (s. 9.3.5)

- Wohnraumneuentwicklung und städtebauliche Neuordnung brachgefallener Flächen (s. 9.3.6)
- Schaffung eines treibhausgasneutralen Stadtquartiers
- Entwicklung von Quartieren der Bahnstadt zur klimaangepassten „Schwammstadt“
- Ausbau der digitalen Infrastruktur zur Förderung von Gewerbeansiedlungen

Ein besonderes Momentum ergibt sich aus der auf die erlassene Vorkaufsrechtssatzung zurückzuführenden Bereitschaft der größten Grundstückseigentümer\*innen mit der Stadt in einen Entwicklungsprozess einzutreten und Flächen für öffentliche Zwecke abzutreten oder in Eigenregie für Wohnen und Gewerbe im Sinne eines integrierten Standortes zu entwickeln. Einzelgespräche mit den größten Flächeneigentümer\*innen und Nutzergruppen haben Anfang 2018 stattgefunden. Es wurden Letters of Intent abgeschlossen, die die gegenseitige Bereitschaft zum Flächenver- und -ankauf sowie zur kooperativen Zusammenarbeit vereinbaren.

Dies könnte der Stadt Braunschweig in der weiteren Entwicklung ermöglichen, einige kurz- bis mittelfristig ungenutzte Flächen zu erwerben, freizulegen, neu zu

ordnen, zu beplanen und einem Weiterentwicklungsprozess zuzuführen. Zudem kann dies voraussichtlich in einem kooperativen Prozess mit den weiteren verbleibenden Flächeneigentümer\*innen erfolgen. Somit ist die Möglichkeit gegeben, aus einem zerschnittenen, heterogen strukturierten innenstadtnahen Bereich ein neues Stadtquartier zu entwickeln, das Flächen in Wert setzt, Nutzungsstrukturen besser vereinbart, stadträumliche Beziehungen herstellt und verstärkt sowie Raum für stark nachgefragte Nutzungen bietet, ohne dabei zusätzliche Flächen im Außenbereich oder vorhandene Grünflächen zu belasten.

## 8.2 Sanierungsziele

Aus dem Teil 2 Bestandsaufnahme und auf Grundlage der SWOT-Analyse und der festgestellten Mängel und Missstände aus Teil 3 entwickeln sich die städtebaulichen Sanierungsziele. Parallel ist die Bahnstadt auch im ISEK-Prozess der Gesamtstadt als lokales Rahmenprojekt benannt und als zentrale Potenzialfläche für die städtebauliche Weiterentwicklung Braunschweigs unter dem Leitmotiv der Innenentwicklung identifiziert worden. Wie bereits in den Vorbemerkungen erläutert wurde, werden mit der vorliegenden 3. Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes die Entwicklungsbereiche Nord, Mitte und Süd aufgelöst. Die Sanierungsziele bleiben mit kleinen redaktionellen Änderungen und Ergänzungen in Hinblick auf den Klima- und Immissionsschutz sowie die öffentliche Verkehrsanbindung weiterhin bestehen:

Für das Fördergebiet Bahnstadt ergeben sich folgende städtebaulichen Sanierungsziele:

- Öffnung der Südseite des Hauptbahnhofs mit Anbindung an die Innenstadt und Schöpfung der angrenzenden Flächenpotenziale z.B. für öffentliche Nutzungen, Arbeiten, Kultur und Freizeit.
- Aufwertung des Wohnumfeldes und der Wohninfrastruktur bestehender Wohngebiete im Stadtumbaugebiet.
- Wohnungsneubau mit einem Anteil von mind. 30% Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen im Geschosswohnungsbau

- Entwicklung eines treibhausgasneutralen urbanen Stadtquartiers mit gemischter Nutzung am Hauptgüterbahnhof unter Berücksichtigung energetischer Sanierung und dem Ausbau erneuerbarer Energien sowie des Themenfelds „Smart City“
- Teilweise Freilegung, Neuordnung und Umnutzung der brachliegenden Gleisanlagen
- Anbindung des Quartiers Bebelhof von Süden an den Bahnhof über die Gleisanlagen als Fuß- und Radwegeverbindung.
- Beseitigung von Barrieren im Raumgefüge, z.B. Stützwände, Gleiströge, und Bunker.
- Anbindung des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks und des LokParks östlich des Bebelhofs durch eine südlich des Bebelhofes verlaufende Entlastungsstraße
- Verbesserte Vernetzung und Aufwertung der Grünstruktur und der Naherholungsmöglichkeiten im Stadtumbaugebiet
- Erhalt und Förderung kultureller Einrichtungen wie LokPark und Stadtgarten Bebelhof sowie des KGV Sonnenschein e. V. und Ergänzung um neue Angebote
- Lärminderungsmaßnahmen an den langfristig weiter bestehenden Gleisanlagen
- ÖPNV-Anbindung der Schwartzkopfstraße und des LokParks

## 8.3 Umsetzungsstrategie

In den folgenden Kapiteln 8.3.1-8.-3.3.6 werden die zur Erreichung der Sanierungsziele in den verschiedenen Handlungsfeldern ausgearbeiteten Maßnahmen in tabellarischer Form dargestellt. Auf Seite 102-103 befindet sich eine Gesamtübersicht mit den geplanten Maßnahmen als kartographische Darstellung.

**8.3.1 Qualifizierung des Wohnumfeldes, der Grün- und Freiräume sowie der Spiel- und Aufenthaltsbereiche**

Maßnahme	Wohnumfeldverbesserungen
<b>Beschreibung</b>	Aufwertung der Wohnumfeldflächen, Aufwertung und Herstellung von Gemeinschaftsflächen, Wege zwischen den Häusern und Schaffung wohnumfeld-bezogener und naturnaher Spielplätze als Möglichkeit der Naturerfahrung im Quartier. Hierbei sollen stadtklimatische Aspekte mitgedacht und vielfältige Mikroklimata bereitgestellt werden, (gut versorgte Rasenflächen mit offenen multifunktionalen Wasserflächen (z.B. Wasserspielplatz, Retentionsraum für Starkregenereignisse), Hügel-landschaften, verschattete Wege und Sitzgelegenheiten, sowie weitere Strukturmerkmale wie z.B. Beete, Rabatten, Blumenwiesen und Sukzessionsflächen.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Städtebaulicher Rahmenplan, Grünflächenkonzept; Erstellung Mod.-Richtlinie
<b>KOFI Nr.</b>	3.28
<b>Schwerpunkte</b>	keine Schwerpunktsetzung
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Private Eigentümer*innen; Modernisierungszuschuss
<b>Weitere Akteure</b>	Wohnungsbaugesellschaften; Anwohner*innen

**8.3.2 Aufwertung des Wohnbestandes**

Maßnahme	Energetische Sanierung, Modernisierung und Instandsetzung des Gebäudebestandes und barrierefreie Hauseingänge herstellen
<b>Beschreibung</b>	Vornehmlich Förderung energetischer Sanierung des Dachs, der Fassade und der Fenster. Ein Teil der Gebäude ist bereits (teil)saniert oder wird derzeit saniert. Die Förderfähigkeit ist im Einzelfall des Gebäudes zu prüfen. Insbesondere in der Tannenbergsstraße und der Königsbergsstraße sind noch vollkommen unsanierte Gebäude vorhanden (ehemalige Eisenbahnersiedlung). Zudem sollen falls notwendig barrierefreie Hauseingänge hergestellt werden. Auch die Bundesfreiwilligenschule an der Ackerstraße soll erweitert und saniert werden.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Ggf. Modernisierungsvoruntersuchung, Erstellung Modernisierungs-Richtlinie, Beantragung energetische Stadtsanierung (Konzept und Management, KfW 432), Energiekonzept
<b>KOFI Nr.</b>	4.3; 4.4
<b>Schwerpunkte</b>	Königsbergsstraße, Tannenbergsstraße, Tilsitstraße, Masurenstraße, Bebelhofquartier
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Private Eigentümer*innen; Modernisierungszuschuss
<b>Weitere Akteure</b>	Wohnungsbaugesellschaften

### 8.3.3 Aufwertung stadtbildprägender Gebäude unter Denkmalschutz sowie vorhandener Kultureinrichtungen

Maßnahme	Förderung kulturelle Entwicklung
<b>Beschreibung</b>	Umbau, Modernisierung und Außengestaltung der Kreativwerkstatt „Die H_lle“. Die Halle bietet Kunstschaffenden sowohl bildender Kunst, Grafikdesign und digital tätigen Künstler*innen als auch Musikern die Möglichkeit, sich zu treffen und auszutauschen. Ein Konzept mit der Schaffung neuer Ateliers und Werkstätten in Verbindung mit Möglichkeiten zum Austausch wurde der Stadt bereits vorgestellt. Die Halle muss hierfür saniert und umgebaut werden und die zugehörigen Freiflächen neu hergestellt werden.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Modernisierungsvoruntersuchung
<b>KOFI Nr.</b>	4.2
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Private Eigentümer; Modernisierungszuschuss
<b>Weitere Akteure</b>	Eigentümer*innen, Anwohner*innen
Maßnahme	Modernisierung/ Instandsetzung stadteilprägender, denkmalgeschützter Gebäude
<b>Beschreibung</b>	In der Schwarzkopffstraße befindet sich ein denkmalgeschütztes Gebäudeensemble aus dem ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk mit zwei denkmalgeschützten Hallen aus Ziegelmauerwerk und dem LokPark. Ebenfalls im Ensembleschutz enthalten sind das ehemalige Verwaltungsgebäude, das Pfortnerhaus und der Speisesaal. Diese Gebäude sind ortsbildprägend. Die Fassaden bedürfen einer Sanierung, da sich teils große Risse im Mauerwerk befinden. Zum Denkmalensemble gehören ebenfalls kleinere Nebengebäude sowie einige Gleisanlagen und Kranbahnen. Der LokPark, welcher sich in der Nutzung des Vereins der Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. befindet, benötigt eine umfangreichere Modernisierung und Instandsetzung, hier auch mit der Aufwertung des Außenbereiches.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Ggf. Modernisierungsvoruntersuchung
<b>KOFI Nr.</b>	4.10
<b>Sonstige Fördermittel</b>	Zuwendungen zur Erhaltung u. Pflege von Kulturdenkmälern; Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege. Förderung aus dem Denkmalschutz-Sonderprogramm V für besondere Kulturgüter ist unwahrscheinlich. ZILE entfällt, da über 10.000 € Einwohner. Für die Sanierung von Kulturdenkmälern bestehen erhöhte Abreibungsmöglichkeiten
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Aurelis Asset GmbH ist Eigentümer*in
<b>Weitere Akteure</b>	Aurelis Asset GmbH; Denkmalschutzbehörde, Verein
Maßnahme	Förderung von Sozialen und Sonstigen Kultureinrichtungen
<b>Beschreibung</b>	Erhalt, die Förderung und Neugründung kultureller Einrichtungen. Die städtebauliche Arrondierung und Nachnutzung der brachliegenden ehemaligen Sportfläche an der Schefflerstraße eignet sich in Zusammenhang mit den nebenan liegenden Schulen und der Kita für die Ansiedlung eines Kinder-Lern-Freizeit- und Bewegungsclusters. Die Erweiterung des bestehenden Urban Gardening Projekts „Stadtgarten Bebelhof“ aufgrund des großen Interesses im Quartier gefördert werden. Der Spielplatz neben der Kindertagesstätte sollte aufgewertet und mit den angrenzenden Flächen verbunden werden.
<b>Vorbereitende Maßnahmen</b>	Grünordnungsplan, städtebaulicher Rahmenplan; Nutzungskonzept
<b>KOFI Nr.</b>	4.7, 4.8, 4.9
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Vorwiegend städtische Flächen
<b>Weitere Akteure</b>	Kleingartenverein Sonnenschein e.V.; Stadtgarten Bebelhof ,

9.3.4 Abbau von Barrieren

Maßnahme	Bahnhof-Südseite aufwerten und Barrieren abbauen/ Verbesserung Anschluss Ackerstraße
Beschreibung	Die Unterführung des DB-Hochgleises vom Parkplatz Südausgang Bahnhof zur Ackerstraße ist sowohl für den PKW, als auch für den Fuß- und Radweg zu schmal. Der Fuß- und Radweg ist provisorisch mit einer Betonschale von der Fahrbahn abgetrennt und jeweils nur einseitig befahrbar. Die verkehrliche und gestalterische Situation soll verbessert werden. Ebenso der Durchgang durch die Gleise des Hauptbahnhofs sollte verbessert werden. Hierzu böte sich eine Nutzbarmachung des ehem. Posttunnels an, der unter den Gleisen parallel zum Haupttunnel verläuft.
Vorbereitende Maßnahme	Verkehrskonzept, Verkehrsgutachten
KOFI Nr.	3.18
Flächenverfügbarkeit	Das Gleis ist im Eigentum der DB Netz. eine Ein Ankauf der Fläche ist nicht notwendig, da hier auch mit Gestattungsverträgen gearbeitet werden kann. Auch der Posttunnel ist im Besitz der DB Netz, auch hier könnte ggf. über Gestattungsverträge gearbeitet werden.
Weitere Akteure	Deutsche Bahn, Regionalverband

Maßnahme	Regulierung des Grundstücksniveaus und Rückbau einer Stützmauer Bebelhof
Beschreibung	Sofern die Planung der DB keinen Bedarf mehr an den Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofs sieht, ist im Bereich des Quartiers Bebelhof eine Barriere bildende Stützmauer in Höhe von 9 m (teilweise) zurück zu bauen bzw. zu überwinden und das Niveau zwischen Borsigstraße und Ackerstraße abzusenken, so dass hier eine Anbindung Richtung Innenstadt und eine städtebauliche Entwicklung vom Hauptbahnhof zum Bebelhof ermöglicht wird. Diese Maßnahme dient als Vorbereitung für die Entwicklung neuen Wohnbaulandes auf der ehemaligen Gleisharfe und der Verbesserung des Anschlusses des Bebelhofes nach Norden. Das Gebiet hat ein Entwicklungspotential für neue Wohneinheiten. Mind. 30 % hiervon sollen als sozialer Wohnungsbau entwickelt werden.
Vorbereitende Maßnahme	Altlastenuntersuchungen und abfalltechnische Untersuchungen, Abriss- und Entsorgungsgutachten; Sanierungsplan nach BBodSchG/ Bodenmanagement
KOFI Nr.	3.23
Flächenverfügbarkeit	Ankauf von Deutscher Bahn als Zwischenerwerb. Danach Weiterveräußerung an eine/n Projektentwickler*in, vorzugsweise eine Braunschweiger Wohnungsbaugesellschaft. Die Flächen können kurzfristig entwidmet werden.
Weitere Akteure	Deutsche Bahn

## 8.3.5 Verkehr und Wegebeziehungen

Maßnahme	Entlastungsstraße für das urbane Quartier; Querspange
Beschreibung	Mit einer neuen Straße südlich des Siemens-Werks kann das zukünftige urbane Quartier und evtl. weiterhin bestehende Lieferverkehre an die Ackerstraße angebunden werden. Die Lärm- und Feinstaubbelastung in den bestehenden und zukünftigen Wohngebieten kann somit reduziert werden.
Vorbereitende Maßnahme	Verkehrskonzept, Verkehrsgutachten, Grunderwerb eines Teilstücks südlich von Siemens, Abbruch von Gebäuden an der Ackerstraße 19 (siehe auch S. 101)
KOFI Nr.	3.13; 3.12
Flächenverfügbarkeit	Die für die Herstellung der Maßnahme benötigten Flächen wurden zum Teil bereits durch die Stadt angekauft. Der Erwerb einer weiteren zur Realisierung notwendigen Fläche wird derzeit von der DB geprüft. In einem Vorgespräch wurde seitens Siemens Bereitschaft signalisiert das Parkraumkonzept im Zuge der Planung einer neuen Entlastungsstraße zu überarbeiten.
Weitere Akteure	Siemens AG, Deutsche Bahn
Maßnahme	Innere Erschließung urbanes Quartier
Beschreibung	Sobald es einen konkreten Rahmenplan für die langfristige Weiterentwicklung des Gebiets gibt, muss auch die innere Erschließung angepasst werden.
Vorbereitende Maßnahme	Städtebaulicher Rahmenplan, Verkehrskonzept, Betriebsverlagerungen, Freilegung und Neuordnung, Bebauungsplan
KOFI Nr.	3.15 durch privaten Entwicklungsträger
Sonstige Fördermittel	Ggf. Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW)
Flächenverfügbarkeit	Die Flächen sind, bis auf die Fläche des Westermann Verlages u. vereinzelte private Eigentümer, im Besitz der Aurelis Asset GmbH GmbH & Co. KG.
Weitere Akteure	Aurelis Asset GmbH, Westermann Verlag, Private Eigentümer*innen, verschiedene Mieter*innen
Maßnahme	Grün- und Freiräume sowie Fuß- und Radwege schaffen und vernetzen
Beschreibung	Es fehlen derzeit Wegebeziehungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerhalb des Wohngebiets an der Ackerstraße. Bei einer perspektivischen Entwicklung des Gebietes südlich der Ackerstraße als MU Gebiet mit mehr Wohnflächenanteil ist eine Vernetzung der bestehenden und neuen Grünräume zu entwickeln. Auch das Ringgleis sollte als wichtiger Freizeitweg im Bereich des Fördergebiets inkl. näherem Verflechtungsraum hergestellt werden.
Vorbereitende Maßnahme	Städtebaulicher Rahmenplan, Verkehrskonzept, B-Plan MU Gebiet, Betriebsverlagerungen
KOFI Nr.	3.17
Flächenverfügbarkeit	Auf städtischen Flächen
Weitere Akteure	Aurelis Asset GmbH

Maßnahme	Fuß- . Radwegeverbindung zwischen Bebelhof und Ackerstraße herstellen
<b>Beschreibung</b>	Dem Bebelhof fehlt eine Anbindung in Richtung Hauptbahnhof. Im Rahmen der Erweiterung des Bebelhofs mit Wohnbauflächen und dem Abbau der Barrierewirkung der Stützmauer und der Gleisanlagen soll eine Fuß- und Radwegeverbindung über stillgelegte und entwidmete Flächen erfolgen. Zur Ermöglichung der Anbindung in Richtung Norden sowie zum Ausbau des Ringgleisweges ist zudem der Rückbau des Gleistroges, des Gleistunnels sowie eines Bunkers nördlich der Stützmauer erforderlich. Die Deutsche Bahn prüft derzeit, ob die Flächen für eine weitere Nutzung durch die DB erforderlich sind oder der Entwicklung zur Verfügung stehen. Da die Maßnahme wesentliches Sanierungsziel ist, wird in der Rahmenplanung die Herstellung der Nord-Süd-Verbindung in Form einer Fuß- und Radverkehrsbrücke geprüft.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Bodenordnung, Altlastensanierung, Regulierung des Grundstücksniveaus, Abbau von Barrieren etc.
<b>KOFI Nr.</b>	3.5; 3.24
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Ankauf von Deutscher Bahn wird geprüft.
<b>Weitere Akteure</b>	Deutsche Bahn

Maßnahme	Innere Erschließung für neues Wohngebiet Bebelhof herstellen
<b>Beschreibung</b>	Im Rahmen der Entwicklung von Erweiterungsflächen des Bebelhofes auf ehemaligen Brachflächen ist eine Innere Erschließung des neuen Wohngebietes erforderlich. Diese Maßnahme dient als Vorbereitung für die Entwicklung neuen Wohnbaulandes auf der ehemaligen Gleisharfe und der Verbesserung des Anschlusses des Bebelhofs nach Norden. Das Gebiet hat ein Entwicklungspotential für bis zu 700 neue Wohneinheiten. Ca. 30% hiervon sollen als sozialer Wohnungsbau hergestellt werden.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Bodenordnung, Altlastensanierung, Regulierung des Grundstücksniveaus, Abbau von Barrieren etc., Verkehrsgutachten
<b>KOFI Nr.</b>	3.7 durch privaten Entwicklungsträger
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Ankauf von Deutscher Bahn als Zwischenerwerb. Die Flächen können kurzfristig entwidmet werden. Die Flächen verbleiben im Eigentum der Stadt.
<b>Weitere Akteure</b>	Deutsche Bahn

Maßnahme	Kleingartenverein für Naherholung öffnen und Durchwegung herstellen; Schulhof/Grünbereich erneuern und für die Öffentlichkeit zugänglich machen; Spielplätze aufwerten
<b>Beschreibung</b>	Dem gesamten Areal rund um den Bebelhof fehlt es an aktiv nutzbaren Grünverbindungen sowie ausgebauten Fahrradwegen. Auch die Kleingartenanlagen sind in einigen Bereichen nicht an den Bebelhof angeschlossen, insbesondere an den Rischkampweg. Weitere Grünbereiche, welche entwickelt bzw. in denen die Aufenthaltsqualität verbessert werden muss, sind eine Grünfläche an der Borsigstraße/ Schwartzkopffstraße, der Schulhof und Grünbereich an der Schefflerstraße als mögliche Erweiterungsfläche des Stadtgartens Bebelhof sowie diverse Spielplätze.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Bodenordnung
<b>KOFI Nr.</b>	3.10
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Umsetzung der Maßnahme über Gestattungsverträge; größtenteils öffentliche Straßen
<b>Weitere Akteure</b>	KGV; Private Eigentümer; Stadtgarten Bebelhof

Maßnahme	Entlastungsstraße für das Quartier Bebelhof
Beschreibung	Das Gebiet des Bebelhofs, insbesondere der vorgenannten Wohngebiete ist verkehrlich stark belastet. Die Anwohner*innen melden Störungen durch An- und Zulieferverkehr des EAW-Geländes. Die Anbindung erfolgt zwischen der Schwartzkopffstraße u. der Salzdahlumer Straße. Hier ist ein Umbau des Verkehrsknotenpunkts erforderlich, um die direkte Anbindung an die A 39 zu ermöglichen und einen Quartierseingang herzustellen.
Vorbereitende Maßnahme	Bodenordnung, Verkehrskonzept, Verkehrsgutachten
KOFI Nr.	3.8
Flächenverfügbarkeit	Die Flächen sind in städtischem Besitz.
Weitere Akteure	Bund (Abstandsflächen zur A 39)

Maßnahme	Haupterschließung für das Quartier Bebelhof
Beschreibung	Zur öffentlichen Anbindung des neuen Wohngebietes an die Borsigstraße soll eine Straße hergestellt werden. Die Deutsche Bahn prüft derzeit, ob die Flächen für eine weitere Nutzung durch die DB erforderlich sind oder der Entwicklung zur Verfügung stehen.
Vorbereitende Maßnahme	Verkehrskonzept, Verkehrsgutachten, Bauleitplanung
KOFI Nr.	03-Juni
Flächenverfügbarkeit	Ankauf von Deutscher Bahn wird geprüft
Weitere Akteure	Deutsche Bahn

Maßnahme	Ausbau Tannenbergs- und Tilsitstraße
Beschreibung	Die Straßenzüge weisen funktionale sowie substanzielle Missstände nach § 136 BauGB u. somit einen erheblichen Erneuerungsbedarf insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit u. Barrierefreiheit des Fuß- u. Radwegeverkehrs auf. Durch die beengten Verhältnisse und den hohen Parkdruck in der Tannenbergs- und Tilsitstraße sind die Gehwege zurzeit zum Überparken freigegeben. Zur Behebung der städtebaulichen Missstände ist beabsichtigt die Straßen als verkehrsberuhigte Anlage auszubauen. Fußwege sollen im Zuge der Umgestaltung barrierefrei begehb- und befahrbar gemacht werden. Darüber hinaus wird durch die Anordnung von Pflanzflächen u- Bäumen das momentan monoton u. unzureichend gestaltete Straßenbild aufgelockert.
Vorbereitende Maßnahme	Planung und Beteiligung
KOFI Nr.	3.21
Flächenverfügbarkeit	Die Flächen sind in städtischem Besitz.
Weitere Akteure	SEBS

Maßnahme	Ausbau Masurenstraße
Beschreibung	Die Masurenstraße weist funktionale sowie substanzielle Missstände nach § 136 BauGB und somit einen erheblichen Erneuerungsbedarf insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit u. Barrierefreiheit des Fuß- und Radwegeverkehrs auf. Durch die beengten Verhältnisse und den hohen Parkdruck in der Masurenstraße sind die Gehwege zurzeit zum Überparken freigegeben. Zur Behebung der städtebaulichen Missstände ist beabsichtigt die Straße als verkehrsberuhigte Anlage auszubauen. Fußwege sollen im Zuge der Umgestaltung barrierefrei begehb- und befahrbar gemacht werden. Darüber hinaus wird durch die Anordnung von Pflanzflächen und Bäumen das momentan monoton und unzureichend gestaltete Straßenbild aufgelockert.
Vorbereitende Maßnahme	Planung und Beteiligung
KOFI Nr.	3.22
Flächenverfügbarkeit	Die Flächen sind in städtischem Besitz.
Weitere Akteure	SEBS

8.3.6 Wohnraumneuentwicklung und städtebauliche Neuordnung

Maßnahme Betriebsverlagerungen	
<b>Beschreibung</b>	Auf den östlich der Siemens AG gelegenen, untergenutzten Gewerbeflächen soll ein urbanes Stadtquartier mit ca. 500 WE mit mind. 30% sozialem Wohnungsbau als ergänzende Innenentwicklung zwischen der Eisenbahnersiedlung und Helmstedter Straße entstehen. Es liegt hier eine heterogene städtebauliche u. funktionale Situation vor, die in ihrer derzeitigen Ausprägung zu Nutzungskonflikten führt. Ein Baustein für die Realisierung ist die Verlagerung o. Neuorganisation der logistischen Betriebe.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Städtebaulicher Rahmenplan, Verkehrskonzept, Verkehrsgutachten Bebauungsplan, Verkehrswertgutachten, Betriebsverlagerungsgutachten, Verfügbare Flächen zum Flächentausch,
<b>KOFI Nr.</b>	4.1
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Die Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Aurelis Asset GmbH
<b>Weitere Akteure</b>	Aurelis Asset GmbH DHL verschiedene Mieter*innen
Maßnahme Rückbau, Freilegung und Neuentwicklung urbanes Quartier mit mind. 30% sozialem Wohnungsbau	
<b>Beschreibung</b>	Auf den östlich der Siemens AG gelegenen, untergenutzten Gewerbeflächen soll ein urbanes Stadtquartier entstehen. Der hierfür erforderliche Rückbau der verlagerten Betriebe, die Freilegung sowie die Entwicklung und die Neubebauung sowohl im Gewerbebereich (40%) als insbesondere im Wohnbereich (60%), erfolgt durch den Flächeneigentümer Aurelis.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Städtebaulicher Rahmenplan, Verkehrskonzept, Planungswettbewerb, Bebauungsplan, Verkehrswertgutachten, Betriebsverlagerungsgutachten, Flächentausch, landschaftspflegerischer und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
<b>KOFI Nr.</b>	3.1
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Privatbesitz und Aurelis Asset GmbH
<b>Weitere Akteure</b>	Aurelis Asset GmbH
Maßnahme Stellplatzplatzneuordnung (Bahnhof Südseite)	
<b>Beschreibung</b>	Der Südeingang des Hauptbahnhofs und der großflächige Parkplatz zwischen Gleisanlagen und Ackerstraße soll eine städtebaulich-gestalterische Aufwertung erfahren zur Behebung von Funktions- und Gestaltungsmängel der Parkplatzflächen und Fahrradstellflächen, wichtiger Gebietseingänge sowie Verbesserung der Orientierung für Fußgänger und Radfahrer an wichtigen Knoten- bzw. Kristallisationspunkten.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Parkraumkonzept, Verkehrskonzept
<b>KOFI Nr.</b>	3.19
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf privaten Flächen in Form von Ordnungsmaßnahmenverträgen bzw. Gestattungsverträgen. Gefördert werden sollen in erster Linie unrentierliche Kosten.
<b>Weitere Akteure</b>	Deutsche Bahn, Private Eigentümer

<b>Maßnahme</b>	<b>Stellplatzneuordnung Ackerstraße/DB Regio /Siemens Gelände</b>
<b>Beschreibung</b>	Diese Maßnahme wird im Rahmen der Neuerschließung der Entlastungsstraße umgesetzt. Je nachdem welche Trassenvariante für den Kreuzungsbereich mit der Ackerstraße erforderlich wird, ist eine Stellplatzneuordnung der Siemens-Parkplätze erforderlich. Die Stellplatzsituation rund um das östliche DB Regio-Gelände erfordert unabhängig von der Erschließungsmaßnahme eine Neuordnung.
<b>Begleitende Maßnahme</b>	Bodenordnung/Umlegung, teilweise Freilegung; städtebaulicher Rahmenplan, Verkehrskonzept, Erschließungsvorplanung, Verkehrsgutachten
<b>KOFI Nr.</b>	3.20
<b>Entwicklungsschritte</b>	1 für Neuordnung südl. Siemens-Gelände; 2 für die Umgebung des DB-Regio Geländes. Hier ist zunächst ein Nutzungskonzept zu finden und die Flächen freizulegen
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Bisher befinden sich alle Flächen in Privatbesitz. Siemens steht einer Neuordnung der Parkplätze aufgeschlossen gegenüber. Die (anteilige) Finanzierung der Neuordnungsmaßnahmen durch den jetzigen Eigentümer ist zu prüfen. Die östlichen Flächen des DB-Regio Geländes liegen brach und stehen zum Verkauf. Gleiches gilt für die Parkplatzfläche südlich der betriebenen DB-Regio Halle, die derzeit noch in Nutzung sind, aber bereits als entbehrlich deklariert wurde.
<b>Weitere Akteure</b>	Siemens AG, DB-Regio, Private Eigentümer

<b>Maßnahme</b>	<b>Freilegung und Neuordnung östliches DB-Regio Gelände; Altlastensanierung DB-Region Halle und Umfeld</b>
<b>Maßnahme</b>	<b>Gebäudesanierung ehemalige DB-Regio Halle</b>
<b>Beschreibung</b>	Die östliche Halle 2 des DB-Regio Geländes ist nicht mehr in Nutzung. Die DB-Regio möchte Teile dieser Halle und die vorliegende Außenfläche vermieten. Die Halle und das umgebende Gelände lassen sich unabhängig von noch aktiven Bahnnutzungen entwickeln. Die Nähe zum Bahnhof und der Innenstadt ermöglichen hier die Entwicklung als multifunktionale Halle für kulturelle, sportliche und soziale Veranstaltungen und ggf. noch die Einrichtung für kleine Gemeinschaftsarbeitsplätze für Start-Ups. Die konkrete Projektumsetzung und Finanzierung sowie der Betrieb der Halle soll durch einen Privaten Investor erfolgen. Ohne eine vorherige Neuordnung und Freilegung der Fläche sowie die Durchführung einer Altlastenentsorgung, ist eine private Investition an dieser Stelle nicht wirtschaftlich umsetzbar. Im Abschluss soll das Gelände veräußert und privatwirtschaftlich entwickelt werden. Sofern keine anderen Fördermittel einsetzbar sind, soll für die umfangreich erforderliche Sanierung der Halle ein Modernisierungszuschuss gewährt werden.
<b>Vorbereitende Maßnahme</b>	Grunderwerb; städtebaulicher Rahmenplan, Sanierungsplan, Altlastenentsorgung, Nutzungskonzept, ggf., städtebaulicher Wettbewerb
<b>KOFI Nr.</b>	3.3; 3.26
<b>KOFI Nr.</b>	4.6
<b>Sonstige Fördermittel</b>	Brachflächenrecycling; Altlasten- und Gewässerschutz
<b>Entwicklungsschritte</b>	1 für Freilegung 2 für Gebäudeumbau als Modernisierungszuschuss
<b>Flächenverfügbarkeit</b>	Ein Ankauf der Fläche als Zwischenerwerb durch die Stadt ist kurz- bis mittelfristig möglich.
<b>Weitere Akteure</b>	DB-Regio, Regionalverband

Maßnahme	Entwicklung von Wohnbauflächen als Erweiterung des Bebelhofs mit mind. 30% sozialem Wohnungsbau
Beschreibung	Die Nachnutzung der (außerhalb des Ringgleises) verbleibenden, nicht mehr aktiv genutzten Gleisanlagen könnte durch die Entwicklung eines Wohngebietes mit verschiedenen, nachfragegerechten Wohnformen erfolgen. Durch den hohen positiven Wanderungssaldo, und die geringe Leerstandquote sind Mietwohnungen, Eigentumswohnungen und Häuser in Braunschweig stark nachgefragt. Die Südhanglege mit Blick in den Harz und die geplante Anbindung des Bebelhofes Richtung Hauptbahnhof und Innenstadt, macht die beabsichtigte Nutzung hochattraktiv.
Vorbereitende Maßnahme hierfür	(Teil-)Abbruch der Stützmauer und Regulierung des Grundstücksniveaus; Bodenordnung, Freilegung. Diese Maßnahmen sind durch die Städtebauförderung zu finanzieren. Verkehrsgutachten, Verkehrskonzept
Weitere Maßnahmen	Herstellung Innere Erschließung durch privaten Investor
KOFI Nr.	4.11; 3.2; 3.24   Finanzierung durch private Investoren
Entwicklungsschritte	1 für Altlastensanierung und Baufeldreifmachung 2 für Neubau der Wohneinheiten und Vermarktung
Flächenverfügbarkeit	Für die Entwicklung ist ein flächenmäßiger Rückbau der Gleisanlagen erforderlich. Entweder erwirbt die Stadt als Zwischenerwerber, oder der Abbruch erfolgt durch Private in Form von Ordnungsmaßnahmenverträgen. Ein Zwischenerwerb der Stadt wird aufgrund der größeren Einflussnahme auf die Umsetzung und Gestaltung sowie das weitere Verfahren präferiert. Zunächst müssen die Planungen der Bahn für diese Flächen abgewartet werden.
Weitere Akteure	Deutsche Bahn, Privater Investor
Maßnahme	Stellplatzneuordnung LokPark
Beschreibung	Die vorhandenen Stellplätze des LokParks sind städtebaulich ungünstig in der Nähe zum Rischkampweg/Borsigstraße angeordnet. Eine Verlagerung der Stellplätze südlich der LokParkhalle vor das EAW-Gelände, würde einerseits neue Flächen z.B. für Wohnraum schaffen und der An- und Abfahrtsverkehr würde automatisch auf die neue Entlastungsstraße geführt, so dass die Borsigstraße von Besucherverkehr entlastet würde. In erster Linie sind hier Vorbereitende Maßnahmen durchzuführen. Je nach Eigentumsverhältnissen kommt eine Gesamtförderung (bei Erschließung durch Stadt und Flächenankauf und Weitervermarktung), oder nur eine Förderung des unrentierlichen Anteils in Betracht.
Begleitende Maßnahmen	Lärmschutzmaßnahmen zwischen LokPark und Bebelhof; Bodenordnung; Verkehrswertgutachten, Parkraumkonzept, Verkehrsgutachten, Verkehrskonzept
KOFI Nr.	3.11; 3.25
Flächenverfügbarkeit	Der Eigentümer der Gesamtflächen ist die Aurelis Asset GmbH, Nutzer ist ein Verein. Sofern der Eigentümer Interesse hätte, die freiwerdenden Flächen zu entwickeln, ist kein Grunderwerb erforderlich.
Weitere Akteure	Aurelis Asset GmbH
Maßnahme	Wald- u. Grünfläche Borsigstraße umgestalten u. für die Öffentlichkeit zugänglich machen
Beschreibung	Die sich entlang der Borsigstraße, nördlich des EAW Geländes befindlichen Brach- und untergenutzten Grünflächen sollen aufgewertet und für die Anwohner*innen nutzbar gemacht werden. Bei der Ideenfindung in einem Wettbewerbsverfahren könnte auch eine bauliche Lösung denkbar sein.
Vorbereitende Maßnahme	Grünflächenplan, Wettbewerb
KOFI Nr.	3.27
Flächenverfügbarkeit	Im Eigentum der Stadt

Maßnahme	Stadteingang inkl. hochwertiger öffentlicher Nutzung herstellen
Beschreibung	Auf dem brachgefallenen Sportplatz entlang der zukünftigen Entlastungsstraße soll ein hochwertiger Stadteingang mit einer öffentlichen Nutzung entstehen; bei Neugestaltung des LSA Knoten zur Anbindung der Autobahn soll eine gestalterisch und funktional hochwertige Ausführung erfolgen.
Vorbereitende Maßnahme	Grünordnungsplan, städtebaulicher Rahmenplan; Nutzungskonzept, Verkehrsgutachten, Parkraumkonzept
KOFI Nr.	3.9
Flächenverfügbarkeit	Im Eigentum der Stadt

Maßnahme	Abbruch von Gebäuden an der Ackerstraße 19
Beschreibung	Auf dem brachgefallenen Grundstück an der Ackerstraße 19 sollen eine Schießbahn samt Aufbauten abgebrochen werden als Vorbereitung für den Bau der Entlastungsstraße zum neuen urbanen Quartier. In diesem Zuge sind vorbereitend Sonderuntersuchungen durchzuführen.
Vorbereitende Maßnahme	Bodenuntersuchungen
KOFI Nr.	3.4
Flächenverfügbarkeit	Im Eigentum der Stadt

## 8.4 Maßnahmenkarte

Die vorangegangene städtebauliche Analyse hat ergeben, dass für große Teile des Untersuchungsgebietes erhebliche städtebauliche Funktionsverluste vorliegen und Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden müssen.

Auf den folgenden beiden Seiten werden die zur Entwicklung der Bahnstadt erforderlichen Maßnahmen, die in den vorangegangenen Kapiteln textlich beschrieben wurden, im Erneuerungskonzept kartographisch dargestellt. Die Nummerierung der Maßnahmen entspricht der Kosten- und Finanzierungsübersicht (S. 108-113).

## 8.5 Städtebauliches Gesamtkonzept / Rahmenplan

Das Städtebauliche Gesamtkonzept ist von der Stadt Braunschweig parallel mit der Aktualisierung des IEK in Auftrag gegeben und in diversen Abstimmungen beraten worden. Das Städtebauliche Gesamtkonzept besteht zusammenfassend aus einem Rahmenplan, in dem die Ideen zur zukünftigen Gestaltung in einem Plan zusammengefasst sind sowie aus einem textlichen Teil, der diese Ideen beschreibt und anhand von Beispielbildern anschaulich erläutert. Die Ergebnisse der städtebaulichen Analyse des

vorliegenden IEKs bilden die Basis der städtebaulichen Gesamtkonzeption und fließen in die Erarbeitung maßgeblich ein. Die Fertigstellung ist für Anfang 2022 zu erwarten.

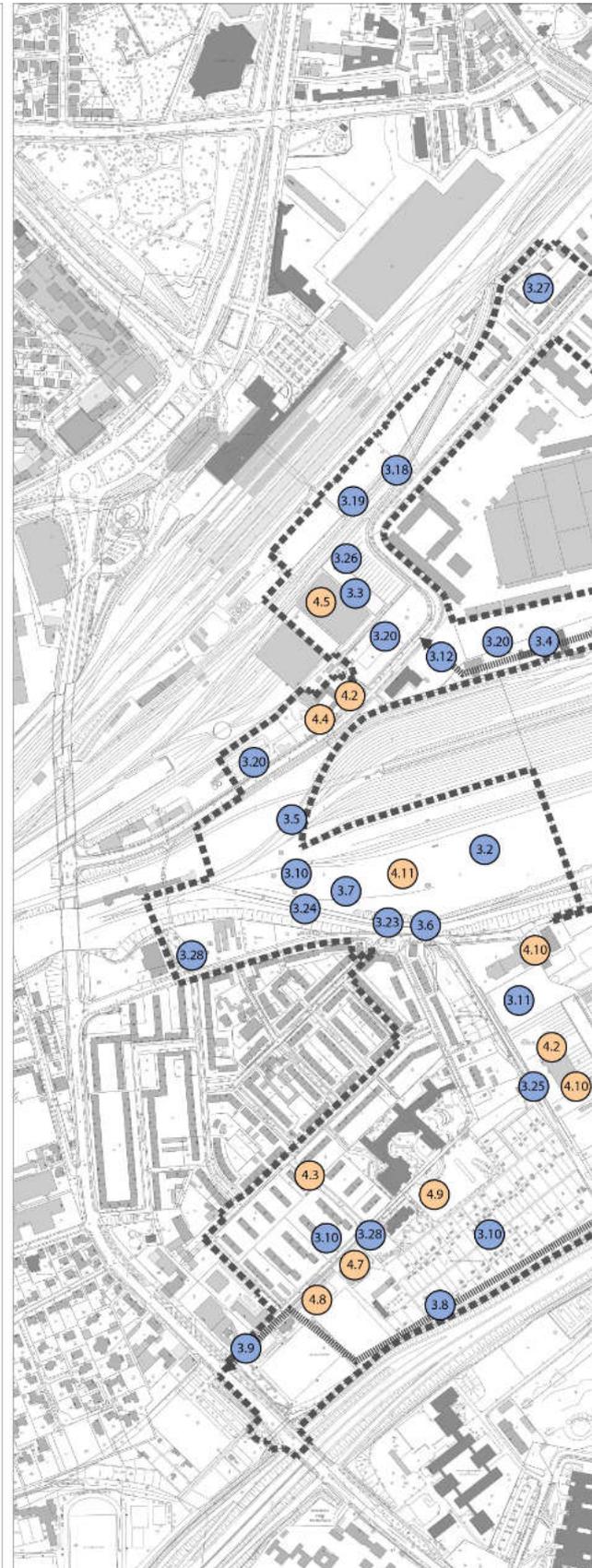
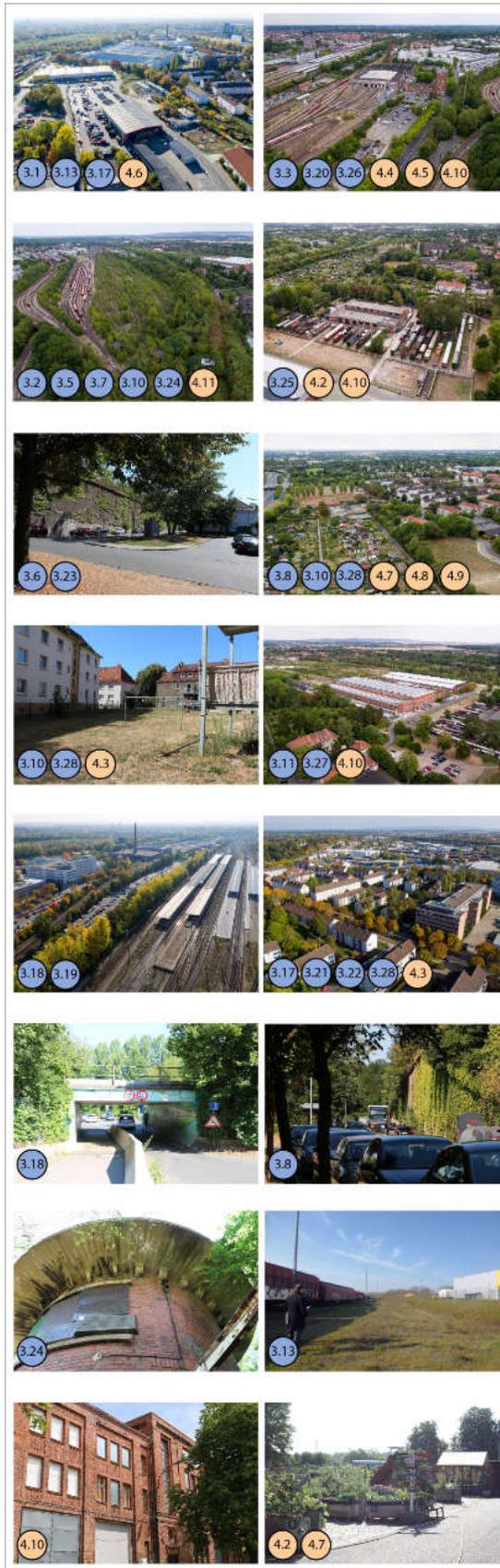
## 8.6 Schlussbetrachtung und Ausblick

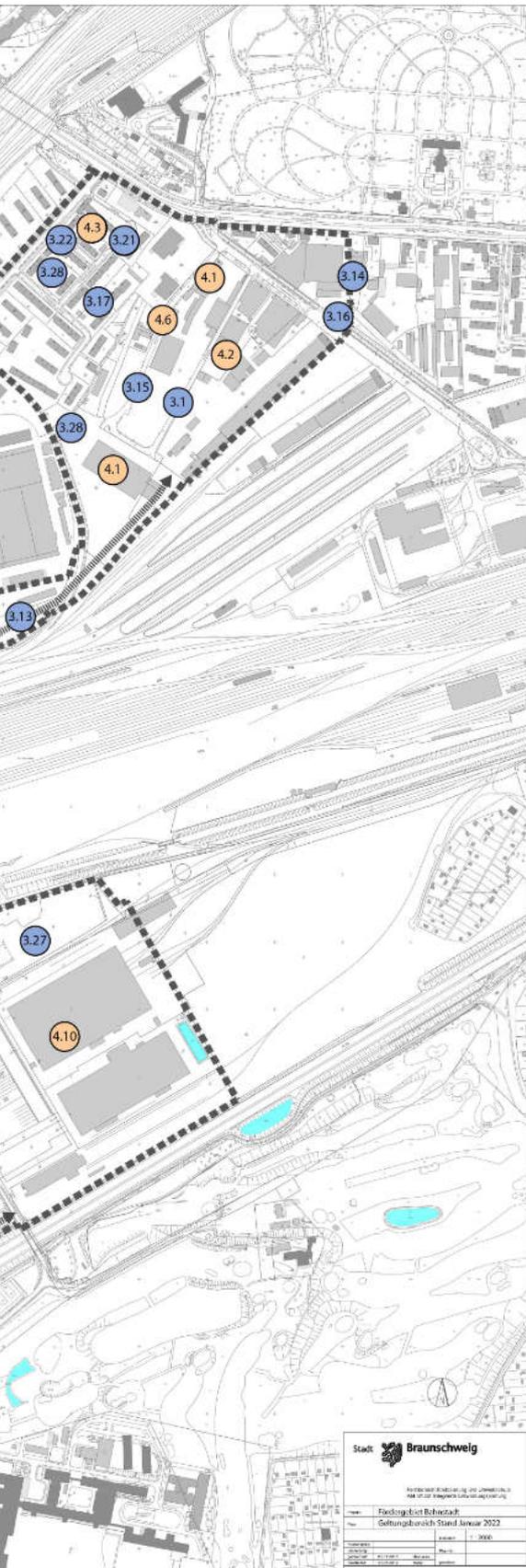
Die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Integrierten Entwicklungskonzept 2018 konnten im Rahmen der Aktualisierung bestätigt werden. Die städtebauliche Gesamtsituation in der Bahnstadt hat sich nicht erheblich verbessert oder verschlechtert. Damit alle geplanten städtebaulichen Maßnahmen in Zukunft inhaltlich und gestalterisch harmonisch ineinandergreifen, wurde von der Stadt Braunschweig ein städtebauliches Gesamtkonzept in Auftrag gegeben (Kap. 8.5 Städtebauliches Gesamtkonzept / Rahmenplan). Die Ergebnisse werden in die folgende IEK-Aktualisierung eingearbeitet.

Die Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts ist ca. alle zwei Jahre vorgesehen.

## 102 Fortschreibung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Abb. 94 Maßnahmenkarte

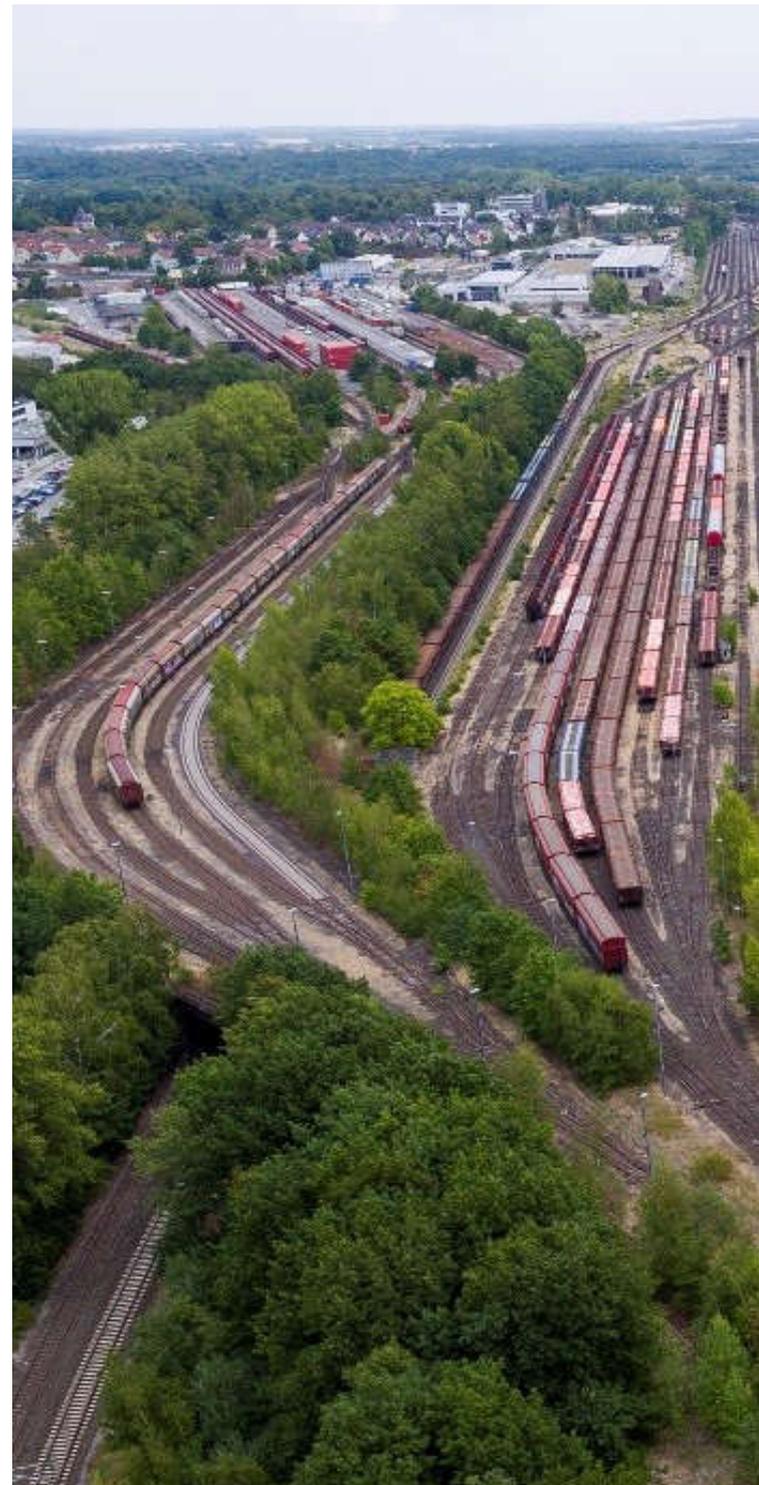




## Maßnahmenkarte Fördergebiet - Bahnstadt

- 3.1 Rückbau und Freilegung für Neustrukturierung Wohnen und Gewerbe MU Gebiet
- 3.2 Altlastensanierung Wohngebiet "Erweiterung Bebelhof"
- 3.3 Freilegung Flächen östliches DB Regio-Gelände
- 3.4 Abbruch Gebäudeteile Ackerstraße 19
- 3.5 Herstellung Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bebelhof und Ackerstraße
- 3.6 Herstellung Haupteerschließung neues Wohngebiet "Erweiterung Bebelhof"
- 3.7 Herstellung Innere Erschließung neues Wohngebiet "Erweiterung Bebelhof"
- 3.8 Herstellung von Erschließungsanlagen zur Entlastung des Bebelhofes vom Lieferverkehr
- 3.9 LSA-Knoten zur Anbindung Autobahn/Salzdahlumer Straße
- 3.10 Öffnung und Durchwegung KGV, Grünverbindungen und Fußwege Gebiet Bebelhof inkl. Freizeit- und Spielflächen (Ringgleis)
- 3.11 Stellplatzneuordnung Lokpark
- 3.12 Querspange zur Verbindung mit der Ackerstraße
- 3.13 Entlastungsstraße für das urbane Quartier
- 3.14 Anbindung an die Helmstedter Straße
- 3.15 Innere Erschließung verbessern im MU Gebiet
- 3.16 LSA-Knoten im Bereich Hauptgüterbahnhof
- 3.17 Neuanlage Fuß und Radwege, Schaffung von Grünverbindungen im gesamten Gebiet Ackerstraße
- 3.18 Verbesserung Anschluss an die Ackerstraße; Verbreiterung Gleisunterführung für Fuß- und Radfahrer
- 3.19 Stellplatzneuordnung und Aufwertung Bahnhof Südseite
- 3.20 Stellplatzneuordnung Ackerstraße Höhe DB Regio/Siemens Gelände
- 3.21 Umgestaltung Tannenberg- und Tilsitstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich
- 3.22 Umgestaltung Masurenstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich
- 3.23 Regulierung des Grundstücksniveaus und Rückbau Stützmauer
- 3.24 Rückbau und Freilegung leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile und dazu gehöriger Flächen-Infrastruktur
- 3.25 Lärmschutzmaßnahmen zwischen Bebelhof und Lokpark
- 3.26 Atlantensanierung DB-Regio Halle und Umfeld
- 3.27 Umgestaltung der Wald+Grünfläche Borsigstraße als Naherholungs- und Freizeitfläche Bebelhof
- 3.28 Wohnumfeldverbesserungen (Freiflächen, Spielfläche, Gemeinschaftsflächen, Barrierefreie Hauseingänge)
- 4.1 erneuerungsbedingte Verlagerung von Betrieben
- 4.2 Förderung von sozialen und sonstigen Kultur- und Bildungseinrichtungen inkl. Lärmschutz
- 4.3 Modernisierung und Instandsetzung des Gebäudebestandes und barrierefreie Hauseingänge herstellen
- 4.4 Erweiterung und Sanierung Bundesfreiwilligenschule Ackerstraße
- 4.5 Gebäudesanierung ehemalige DB Regio Halle
- 4.6 Neubau Wohnen und Gewerbe im neuen MU Gebiet
- 4.7 Stadtteilgarten Bebelhof
- 4.8 Quartierszentrum Bebelhof
- 4.9 Kinder-Lern-Bewegungscluster
- 4.10 Modernisierung und Instandsetzung der Fassaden stadtbildprägende Gebäude unter Denkmalschutz
- 4.11 Neubau Erweiterung Bebelhof

Abb. 95 Brachliegende Gleisflächen



# TEIL V

## Kosten- und Finanzierungs übersicht



9 Kosten- und  
Finanzierungsübersicht

# 9 Kosten- und Finanzierungsübersicht

**i** Im folgenden Kapitel werden alle geplanten Maßnahmen und Projekte, die im Vorfeld ausführlich erläutert wurden, übersichtlich zusammengefasst. Alle Kosten, Finanzierungen und geplanten Zeitrahmen werden aufgeführt.

Die Umsetzung des Maßnahmenprogramms für das Stadtumbaugebiet Bahnstadt erfordert nicht nur den ergebnis- und zielorientierten Einsatz der Fördermittel, sondern auch die Bündelung mit den finanziellen Mitteln Dritter (z. B. privater Investoren / Projektentwickler) und ggf. die Einwerbung komplementärer Fördermittel. Den aus Städtebauförderungsmitteln finanzierten gebietsbezogenen Maßnahmen kommt die Bedeutung als Initiator und Katalysator für weitere Maßnahmen der Träger und Akteure zu. Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze wurden aus der Entwicklungsstrategie entwickelt, beziehen sich auf das Fördergebiet und sind den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet. Der sich daraus ergebende geschätzte Gesamtkostenrahmen lässt einen Rückschluss auf die Realisierungschancen und den Durchführungszeitraum zu. Der in einem Regelantrag auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von rund **20.700 T€**, an dem sich die Stadt Braunschweig mit einem Drittel zu beteiligen hat (**rd. 6.900T€**), ergibt bei einer unterstellten 15-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von knapp **460 T€**. Hinzukommen nicht-förderfähige Kosten, welche die Stadt Braunschweig alleine trägt. Dieser Betrag wird von der Stadt Braunschweig im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar angesehen. Im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung wurde auch die Kosten- und

Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme „Bahnstadt“ überarbeitet. Die Änderungen werden im Folgenden erläutert.

**Vorbereitung der Sanierung** Innerhalb der Kostengruppe „Vorbereitung der Sanierung Allgemein“ wurde die Anordnung der Kostenpositionen angepasst. Die im Zusammenhang mit der Erstellung des städtebaulichen Rahmenplans stehenden Kostenpunkte „Grundlagenermittlung Entwicklungsstrategie, Masterplan“, „Verkehrskonzept“, „Parkraumkonzept“ und „Grünflächenkonzept“ wurden unterhalb des Kostenpunktes 1.1 „Städtebaulicher Rahmenplan“ aufgeführt. Sowohl für „Grundlagenermittlung Entwicklungsstrategie, Masterplan“, „Verkehrskonzept“, als auch für „Grünflächenkonzept“ wurde der ursprüngliche Kostenansatz erhöht. Die Kostenerhöhung basiert auf den nunmehr durch erste erfolgte Beauftragungen (für die Grundlagenermittlung Entwicklungsstrategie) konkretisierbaren und somit tatsächlich zu erwartenden Kosten im Rahmen der Gesamtmaßnahme. Zusätzlich hat sich die Kostenposition 1.2 „Öffentlichkeitsarbeit, Dokumentation“ durch die Beauftragung eines umfassenden Beteiligungsprozesses vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit für die Bahnstadt nahezu verdoppelt. Auch die Kostenposition 1.3 „Bebauungspläne, Änderung Flächennutzungspläne, Lärmschutzgutachten etc.“ hat sich signifikant erhöht,

da das Erfordernis von erheblichen planungsrechtlichen Anpassungen und in diesem Zusammenhang stehenden Gutachten deutlich geworden ist. Zudem hat die Kostenposition 1.9 „Städtebauliche Wettbewerbe / Qualifizierungsverfahren“ deutlich erhöht. Die Wettbewerbskosten sind dabei abhängig von der Komplexität der Aufgabe und der Größe des zu bearbeitenden Gebiets. Schließlich ist die Kostenposition 1.10 „Sonstige Gutachten zur Vorbereitung von Sanierungsmaßnahmen“ neu hinzugekommen, da zu erwarten ist, dass neben den im Rahmen der Bauleitplanung zu erbringenden Fachgutachten, weitere vorbereitende Gutachten im Rahmen von Bau- und Ordnungsmaßnahmen zu erforderlich sind. Die zusätzlich eingeplanten Mittel in der Kategorie 1 „Vorbereitung der Sanierung Allgemein“ wurden den Kostenpositionen 3.23 und 3.24 in Abzug gebracht.

#### Ordnungsmaßnahmen

Unter der Kategorie 3 „Ordnungsmaßnahmen“ – „Rückbau- Rückbaufolgekosten, Freilegung“ ist mit der Kostenposition 3.4 „Abbruch Gebäude Ackerstraße 9“ eine neue Maßnahme in die Gesamtkosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen worden. Unter der Kostenposition 3.22 wurde die zusätzliche Maßnahme „Umgestaltung Masurenstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich“ eingestellt. Die Kosten hierfür wurden entnommen aus der Kostenposition 3.13. Die verfügbaren Mittel der Kostenposition 3.23 haben sich zugunsten der Kostenpositionen 1.1.1, 1.1.2, 1.1.4, 1.2 und 1.9 und die Mittel der Kostenposition 3.24 zugunsten der Kostenpositionen 1.3, 1.10, 3.4 verringert.

#### Baumaßnahmen

Die Kostenpositionen 4.3 und die darunterliegende nicht nummerierte Kostenposition „Modernisierung und Instandsetzung Gebäudebestand und Wohnumfeldmaßnahmen Bebelhof“ wurden aufgrund inhaltlicher Überschneidungen zusammengefasst. Entsprechend wurde die Kostenposition um den Betrag aus der weggefallenen Kostenposition erhöht.

#### Vergütung Sanierungsträger

Die Kostenposition für die Vergütung des Sanierungsträgers wurde aufgerundet und in die Summe der Gesamtkosten aufaddiert.

#### Einnahmen

Die Summe der zu erwartenden Einnahmen aus Anlieger-Beiträgen (NKAG) wurde im Zuge der Aktualisierung der Kosten- und Finanzierungsübersicht mit einem pauschalen Ansatz von 20 % der geschätzten Baukosten für die Umsetzung der vorgesehen Erschließungsmaßnahmen ermittelt und auf dieser Basis um 700 T€ erhöht. Eine genaue Bezifferung der Höhe der Einnahmen aus NKAG-Beiträgen ist zu diesem Zeitpunkt nicht abschließend möglich und erfolgt daher sukzessive im Rahmen weiterer Fortschreibungen und im Zusammenhang mit den jährlichen Programmanmeldungen.

#### Der Gesamtkostenrahmen verändert sich durch die Verschiebungen nicht.

Im Folgenden werden zunächst die potentiell förderfähigen und nicht-förderfähigen Kosten dargestellt. Diese können derzeit in der Höhe nicht konkret beziffert, sondern nur überschlägig geschätzt werden.

- Unter anderem nicht-förderfähige Kosten sind:
- Neubau Schmutzwasserkanal
- Neubau Kommunikationsinfrastruktur
- Neubau Trinkwasserleitungen
- Neubau Regenwasserleitungen / Versickerung für private Anlieger (Regenwasserplanung und -infrastruktur immer nur zu 50 % förderfähig)
- Neubau Stromversorgung
- Personelle + sächliche Kosten der Verwaltung (z. B. Bauhof oder Bauleitung)
- Private Wohnstraßen ohne öffentliche Widmung
- Kosten für Sanierungsträger und Beauftragte aus dem nicht-förderfähigen Bereich (Kappungsgrenze über 6 % sowie z. B. Rechtsanwaltskosten außerhalb des Grunderwerbs)
- Verkehrsschilder sowie verkehrslenkende Elemente (z. B. Ampeln, Poller, Schranken)
- Förderfähig sind bei der Herstellung und grundlegenden Erneuerung von Erschließungen nur die nicht umlagefähigen Kosten

## Braunschweig "Bahnstadt" Kosten- und Finanzierungsübersicht Stand: 07.10.2021

Ausgaben	
Lfd. Nr.	Maßnahmen Braunschweig "Bahnstadt" 2019 bis 2034
<b>1</b>	<b>Vorbereitung der Sanierung Allgemein</b>
1.1	Städtebaulicher Rahmenplan
1.1.1	Grundlagenermittlung, Entwicklungsstrategie, Masterplan
1.1.2	Verkehrskonzept
1.1.3	Parkraumkonzept
1.1.4	Grünflächenkonzept
1.2	Öffentlichkeitsarbeit, Dokumentation
1.3	Bebauungspläne, Änderung Flächennutzungspläne, Lärmschutzgutachten etc.
1.4	Verkehrswertgutachten, Endwertermittlung Gutachterausschuss für Grundstückswerte
1.5	Modernisierungsgutachten zB DB-Regio Halle 2, LokPark
1.6	Betriebsverlagerungsgutachten
1.7	Sanierungsplan nach BBodSchG
1.8	Abriss- und Entsorgungsgutachten
1.9	Städtebauliche Wettbewerbe/Qualifizierungsverfahren
1.10	Sonstige Gutachten zur Vorbereitung von Sanierungsmaßnahmen
<b>2.</b>	<b>Grunderwerb</b>
2.1	Grunderwerb Flächen Siemens und DHL für Neu-Erschließung Ackerstraße an Stephensonstraße
2.2	Grunderwerb Teilflächen DB Regio Werk an der Ackerstraße
2.3	Grunderwerb Flächen für Erschließung und sonstiger Grunderwerb
<b>3.</b>	<b>Ordnungsmaßnahmen</b>
	<b>Rückbau- Rückbaufolgekosten, Freilegung</b>
3.1	Rückbau und Freilegung für Neustrukturierung Wohnen und Gewerbe MU Gebiet
3.2	Altlastensanierung Wohngebiet "Erweiterung Bebelhof"
3.3	Freilegung Flächen östliches DB Regio-Gelände für anschließende Private Entwicklung
3.4	Abbruch Gebäude Ackerstraße 19
	<b>Erschließungsmaßnahmen</b>
3.5	Herstellung Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bebelhof und Ackerstraße
3.6	Herstellung Haupteerschließung neues Wohngebiet "Erweiterung Bebelhof"
3.7	Herstellung Innere Erschließung neues Wohngebiet "Erweiterung Bebelhof" (ca. 900 m* 13,5 m* 1
3.8	Herstellung von Erschließungsanlagen zur Entlastung des Bebelhofes vom Lieferverkehr (Abschr m *800 m X 200 €) (Entlastungsstraße Schefflerstraße Süd)
3.9	LSA Knoten zur Anbindung Autobahn/Salzdahlumer Straße
3.10	Öffnung und Durchwegung KGV, Grünverbindungen und Fußwege Gebiet Bebelhof inkl. Freizeit- Spielflächen (Ringgleis)
3.11	Stellplatzneuordnung LokPark, ggf. Förderung unrentierliche Kosten Parkhaus

	Kosten StBauF		Kosten StBauF	davon Finanzierung Private und Dritte	sonstige Förderung	davon Stadt (keine Förderung)	Gesamtkosten
	Stand: 11.02.2021	Veränderungen zur KoFi Feb. 2021	Fortschreibung Stand 07.10.2021				
	500.000 €		1.150.000 €	160.000 €	0 €	0 €	1.310.000 €
	40.000 €	60.000 €	100.000 €				100.000 €
	40.000 €	10.000 €	50.000 €				50.000 €
	20.000 €		20.000 €	20.000 €			40.000 €
	20.000 €	30.000 €	50.000 €				50.000 €
	80.000 €	70.000 €	150.000 €				150.000 €
	50.000 €	130.000 €	180.000 €	50.000 €			230.000 €
	50.000 €		50.000 €				50.000 €
	50.000 €		50.000 €				50.000 €
	30.000 €		30.000 €				30.000 €
	30.000 €		30.000 €				30.000 €
	40.000 €		40.000 €	50.000 €			90.000 €
	50.000 €	200.000 €	250.000 €	40.000 €			290.000 €
		150.000 €	150.000 €				
	190.000 €		190.000 €	0 €	0 €	0 €	190.000 €
e	20.000 €		20.000 €				20.000 €
	20.000 €		20.000 €				20.000 €
	150.000 €		150.000 €				150.000 €
	20.515.055 €		19.865.055 €	14.540.500 €	1.800.000 €	2.532.500 €	38.738.055 €
				5.000.000 €			5.000.000 €
				500.000 €	750.000 €		1.250.000 €
	500.000 €		500.000 €	500.000 €			1.000.000 €
		100.000 €	100.000 €				100.000 €
	525.000 €		525.000 €				525.000 €
	500.000 €		500.000 €			50.000 €	550.000 €
70 €/qm				2.065.500 €			2.065.500 €
mitt A: 22,5	3.600.000 €		3.600.000 €			360.000 €	3.960.000 €
					350.000 €	50.000 €	400.000 €
und	3.000.000 €		3.000.000 €				3.000.000 €
	200.000 €		200.000 €	1.000.000 €			1.200.000 €

3.12	Querspange zur Verbindung mit der Ackerstraße (Abschnitt C: 22,5 *50m)
3.13	Herstellung von Erschließungsanlagen zur Anbindung des urbanen Gebietes nach Südwesten / E der Ackerstraße Ost (südl. Siemens)
3.14	Anbindung an die Helmstedter Straße (Abschnitt E: 22,5m * 150 m * 200 €)
3.15	Innere Erschließung verbessern im MU Gebiet durch privaten Entwicklungsträger
3.16	LSA Knoten
3.17	Neuanlage Fuß und Radwege, Schaffung von Grünverbindungen im gesamten Gebiet Ackerstraße / Königbergerstraße zu Stephensonstraße)
3.18	Verbesserung Anschluss an die Ackerstraße; Verbreiterung Gleisunterführung für Fuß- und Radfahrer (ca.30m *20m *200 €)
3.19	Stellplatzneuordnung und Aufwertung Bahnhof Südseite (unrentierliche Kosten)
3.20	Stellplatzneuordnung Ackerstraße Höhe DB Regio/Siemens Gelände
3.21	Umgestaltung Tannenbergs- und Tilsitstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich
3.22	Umgestaltung Masurenstraße zu verkehrsberuhigtem Bereich
	<b>Sonstige Ordnungsmaßnahmen</b>
3.23	Regulierung des Grundstücksniveaus und Rückbau Stützmauer für Erweiterung Bebelhof
3.24	Rückbau und Freilegung leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäude dazu gehöriger Flächen-Infrastruktur (z.B. Bunker, Gleistunnel und Trog, Stellwerk DB, Gleisanlagen, Gebäudeteile) pauschal
3.25	Lärmschutzmaßnahmen zwischen Bebelhof und LokPark
3.26	Atlastensanierung DB-Regio Halle und Umfeld
	<b>Grünordnung, Barrierefreiheit und Klimaschutz</b>
3.27	Umgestaltung der Wald+Grünfläche Borsigstraße als Naherholungs- und Freizeitfläche Bebelhof
3.28	Wohnumfeldverbesserungen (Freiflächen, Spielfläche, Gemeinschaftsflächen, Barrierefreie Häuser)
	<b>Bodenordnung</b>
3.29	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung der Grenzlegung und Neuvermessung von Grundstücken pauschal
<b>4.</b>	<b>Baumaßnahmen nach § 148 BauGB</b>
4.1	Erneuerungsbedingte Verlagerung von Betrieben
4.2	Förderung Kulturelle Entwicklung (Modernisierung, Umbau, Außengestaltung die Halle)
4.3	Modernisierung und Instandsetzung Gebäudebestand insbesondere Königsbergerstraße, Tannenbergs- und Tilsitstraße, Masurenstraße und Bebelhof
	Modernisierung und Instandsetzung Gebäudebestand und Wohnumfeldmaßnahmen Bebelhof
4.4	Erweiterung und Sanierung Bundesfreiwilligenschule Ackerstraße
4.5	Gebäudesanierung ehemalige DB Regio Halle als Mehrzweck für kulturelle, sportliche, soziale Veranstaltungen und Kleinräume für Start-Ups
4.6	Neubau Wohnen und Gewerbe im neuen MU Gebiet
4.7	Stadtteilgarten Bebelhof
4.8	Quartierszentrum Bebelhof
4.9	Kinder-Lern-Bewegungscluster
4.10	Modernisierung und Instandsetzung der Fassaden stadtbildprägende Gebäude unter Denkmalschutz (LokPark; EAW-Hallen, Villa Schwarzkopfstraße)
4.11	Neubau bis zu 700 WE Erweiterung Bebelhof (ca. 2.400 €/qm mit durchschnittl. 60 qm /WE)

	225.000 €		225.000 €			22.500 €	247.500 €
Entlastung	3.240.000 €	-200.000 €	3.040.000 €			382.500 €	3.422.500 €
				675.000 €		67.500 €	742.500 €
				400.000 €			400.000 €
					200.000 €	400.000 €	600.000 €
se (z.B.	300.000 €		300.000 €				300.000 €
hrer	120.000 €		120.000 €			1.200.000 €	1.320.000 €
	50.000 €		50.000 €	500.000 €			550.000 €
	100.000 €		100.000 €	2.000.000 €			2.100.000 €
	585.000 €		585.000 €				585.000 €
		200.000 €	200.000 €				200.000 €
	3.600.000 €	-370.000 €	3.230.000 €	1.000.000 €			4.230.000 €
teile und agen,	2.720.055 €	-380.000 €	2.340.055 €				2.340.055 €
	50.000 €		50.000 €				50.000 €
				500.000 €	500.000 €		1.000.000 €
							0 €
	200.000 €		200.000 €				200.000 €
eingänge)	400.000 €		400.000 €	400.000 €			800.000 €
ndstücken;	600.000 €		600.000 €				600.000 €
	<b>1.990.000 €</b>		<b>1.990.000 €</b>	<b>119.100.000 €</b>	<b>550.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>121.640.000 €</b>
	200.000 €		200.000 €				200.000 €
	150.000 €		150.000 €	300.000 €	100.000 €		550.000 €
bergstraße,	250.000 €	400.000 €	650.000 €	1.000.000 €			1.650.000 €
	400.000 €	-400.000 €	0 €	1.000.000 €			1.000.000 €
	50.000 €		50.000 €	100.000 €	50.000 €		200.000 €
	250.000 €		250.000 €	600.000 €	400.000 €		1.250.000 €
				15.000.000 €			15.000.000 €
	150.000 €		150.000 €				150.000 €
	300.000 €		300.000 €				300.000 €
	50.000 €		50.000 €				50.000 €
nutz z.B.	190.000 €		190.000 €	300.000 €			490.000 €
				100.800.000 €			100.800.000 €

<b>5.</b>	<b>Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftr</b>
5.1	Sanierungsträger (ca. 3 % von gesamt ohne Grunderwerb)
<b>Summe Ausgaben (in KOFI v. 23.04.2019 /11.02.2021 ohne Sanierungsträger)</b>	
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen sowie Stärkung der grünen Infra</b>
6.1	<i>Klimagerechte Aufwertung des Wohnumfelds und von gebäudebezogene Grün- und Freiflächen; anteilig in den Kosten der Maßnahme 3.27 enthalten</i>
6.2	<i>Klimagerechte Gestaltung der Verkehrswegeinfrastruktur und öffentlicher Räume (u.a. im Rahmen Neugestaltungen von Erschließungsanlagen; Schaffung neuer Fußwegeverbindungen und Aufwer bestehender wichtiger Fußwegeverbindungen sowie Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur; Umge- Neuanlage öffentlicher Räume) ) pauschal, anteilig in den Kosten der Maßnahmen 3.5 - 3.21 entha</i>
6.3	<i>Energetische Anpassung im Zuge von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Gebäudebestand und bei Neubaumaßnahmen (pauschal, anteilig in den Kosten der Maßnahmen enthalten)</i>
<b>7</b>	<b>Barrierefreiheit</b>
7.1	<i>Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit im Zuge von gebäudebezogener Modernisierungs- Instandsetzungsmaßnahmen und Wohnumfeldgestaltungen (pauschal; anteilige Kosten in den Ma 3.27, 3.5 - 3.21 enthalten)</i>
7.2	<i>Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Erschließungsanlagen im gesamten Maßnahmen hinsichtlich Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten; pauschal; anteilige Kosten in den Ma 3.5 - 3.21 enthalten)</i>
<b>Einnahmen</b>	
	Einnahmen Grundstücksverkauf ehemalige Gleisflächen für Wohnentwicklung (Verkauf zu ca 90 €/qm*20.000 qm)
	Erschließungsbeiträge (Nr. 3.6; 3.8; 3.12; 3.13; 3.21)
<b>Summe Einnahmen</b>	
<b>Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten</b>	
<b>Finanzierung</b>	
<b>Zu finanzierende Summe</b>	
<b>Anteil Bund und Land (2/3 von gesamt)</b>	
<b>Anteil Gemeinde Stadt (1/3 von gesamt)</b>	

<b>agte</b>	<b>679.652 €</b>		<b>700.000 €</b>				<b>700.000 €</b>
	679.652 €	20.348 €	700.000 €				700.000 €
	<b>23.195.055 €</b>		<b>23.895.055 €</b>	<b>133.800.500 €</b>	<b>2.350.000 €</b>	<b>2.532.500 €</b>	<b>162.578.055 €</b>
<b>struktur</b>			<b>3.216.000 €</b>				
<i>pauschal,</i>			40.000 €				
<i>von tung staltung und alten</i>			1.186.000,00 €				
4.1 - 4.12			1.990.000 €				
			<b>741.750 €</b>				
<i>und ßnahmen</i>			119.500 €				
<i>engebiet ßnahmen</i>			622.250 €				
um A-Wert;	1.800.000 €		1.800.000 €				
	700.000 €	700.000 €	1.400.000 €				
	<b>2.500.000 €</b>		<b>3.200.000 €</b>				
	<b>20.695.055 €</b>		<b>20.695.055 €</b>				
	<b>20.695.055 €</b>		<b>20.695.055 €</b>				
	<b>13.796.703 €</b>		<b>13.796.703 €</b>				
	<b>6.898.352 €</b>		<b>6.898.352 €</b>				

Abb. 96 Überflug EAW-Gelände



# TEIL VI Verzeich nisse



10 Quellen- und  
Literaturverzeichnis

# 10 Quellen- und Literaturverzeichnis

## Quellenverzeichnis

### Internetquellen:

Klinikum Braunschweig: Das Unternehmen.

<https://www.klinikum-braunschweig.de/66.0.html>

Stadt Braunschweig: Pflege.

<https://www.braunschweig.de/leben/soziales/pflege/index.html>

Stadt Braunschweig: Der Braunschweiger Präventionsrat.

<https://www.braunschweig.de/leben/soziales/praevention/praeventionsrat/index.html>

Stadt Braunschweig: Braunschweig Pass.

<https://www.braunschweig.de/leben/soziales/bs-pass/index.html>

Stadt Braunschweig: Langer Tag der StadtNatur.

[https://www.braunschweig.de/leben/umwelt\\_naturschutz/natur/stadtnatur.html](https://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/natur/stadtnatur.html)

Stadt Braunschweig: Stadtgarten Bebelhof. Urban Gardening in Braunschweig.

[https://www.braunschweig.de/leben/im\\_gruenen/projekte\\_stadtgruen/143010100000363682.html](https://www.braunschweig.de/leben/im_gruenen/projekte_stadtgruen/143010100000363682.html)

Stadt Braunschweig: Das Braunschweiger Ringgleis. Grüner Ring rund um die Stadt.

[https://www.braunschweig.de/leben/im\\_gruenen/ringgleis/index.html](https://www.braunschweig.de/leben/im_gruenen/ringgleis/index.html)

Stadt Braunschweig: Wirtschaft & Wissenschaft.

[https://www.braunschweig.de/wirtschaft\\_wissenschaft/index.html](https://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft/index.html)

Stadt Braunschweig: Schule & Bildung.

[https://www.braunschweig.de/leben/schule\\_bildung/index.html](https://www.braunschweig.de/leben/schule_bildung/index.html)

Stadt Braunschweig: Sportentwicklungsplanung in Braunschweig – von der Bürgerbefragung zum Masterplan Sport 2030.

[https://www.braunschweig.de/leben/freizeit\\_sport/sport/Masterplan\\_Sport\\_2030.html](https://www.braunschweig.de/leben/freizeit_sport/sport/Masterplan_Sport_2030.html)

Stadt Braunschweig: Sport in Braunschweig.

[https://www.braunschweig.de/leben/freizeit\\_sport/sport/sport\\_in\\_braunschweig.html](https://www.braunschweig.de/leben/freizeit_sport/sport/sport_in_braunschweig.html)

Stadt Braunschweig: Raus ins Grüne.

<https://www.braunschweig.de/tourismus/freizeit/rausinsgruene.html>

Stadt Braunschweig: Stadtporträt.

<https://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/index.html>

Stadt Braunschweig: Die Geschichte des Stadtteils Viewegsgarten – Bebelhof.

[http://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/stadtteile/viewegs\\_garten/index.html](http://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/stadtteile/viewegs_garten/index.html)

Stadt Braunschweig: Flächennutzungsplan

[https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung\\_bauen/fnp/](https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/fnp/)

Stadt Braunschweig: Verkehrsmengenkarte für Braunschweig

[https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan\\_verkehr/verkehrsplanung/verkehrsmengenkarten.php](https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/verkehrsmengenkarten.php)

Stadt Braunschweig: Städtebaulicher Wettbewerb Bahnhofsquartier

[https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung\\_bauen/stadtplanung/wettbewerb.php](https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/stadtplanung/wettbewerb.php)

Stadt Braunschweig FRISBI

[https://geoportal.braunschweig.de/WebOffice/index\\_core.jsp](https://geoportal.braunschweig.de/WebOffice/index_core.jsp)

TourismusRegion BraunschweigerLAND e. V.: Zeitorte – Expedition ins Zeitreiseland. <http://braunschweigerland.org/wp/zeitorte-expeditionen-ins-zeitreiseland/>

Wikipedia: Verkehr in Braunschweig.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr\\_in\\_Braunschweig](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Braunschweig)

Regionalverband Großraum Braunschweig

<https://www.regionalverband-braunschweig.de/ueber-uns/gebiet/>  
<https://www.regionalverband-braunschweig.de/rrop/>

ÖPNVKARTE – Öffentliche Verkehrsmittel weltweit

<https://www.xn--pnvkarte-m4a.de/#9.01;51.935;7>

## Literaturverzeichnis

Grundlagenermittlung Bahnstadt, Dezember 2020  
Entwicklungsstrategie Bahnstadt, September 2021  
Hrsg: Brederlau+Holik Büro für Architektur und Städtebau

Stadt HYBRID. Zukunftsweisendes Stadtquartier am Hauptbahnhof Braunschweig, 2014  
Hrsg: Johannes-Göderitz-Stiftung

Denk deine Stadt. Das Zukunftsbild für Braunschweig, 2016

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030, 2018

Hrsg: urbanista | Creating the Future City, Stadt Braunschweig

Abb. 97 Hochgleis / Parkraum / Brachliegende Industriehalle (mit Turm)



# TEIL VII

## Anhang



Letters of Intent

## Absichtserklärung (letter of intent)

zwischen

Regionalverband Großraum Braunschweig  
Frankfurter Straße 2  
38122 Braunschweig

und

der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

Die Stadt Braunschweig beabsichtigt das Areal der „Bahnstadt“ für das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau“ des Landes Niedersachsen anzumelden.

Voraussetzung ist dabei die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 171 b Baugesetzbuch. Die Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie allgemeine Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen sollen ermittelt werden.

Die Realisierbarkeit der im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept benannten Maßnahmen muss gewährleistet sein. Aufgrund der Bestandssituation ist der Regionalverband Großraum Braunschweig in besonderem Maße von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Areals betroffen und die Stadt Braunschweig ist auf seine Mitwirkung angewiesen.

Mit seiner Unterschrift erklärt sich der Regionalverband Großraum Braunschweig, innerhalb des Umsetzungszeitraums gegenüber dem Vorhaben der Stadt Braunschweig mitwirkungs- und verhandlungsbereit und mit dem Gebietsumgriff einverstanden.

Braunschweig, den 4. Juni 2018  
Regionalverband Großraum Braunschweig



Braunschweig, den 07/06/18  
Stadt Braunschweig,  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz



## Absichtserklärung (letter of intent)

zwischen

Siemens AG Mobility Division  
Ackerstraße 22  
38126 Braunschweig

und

der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

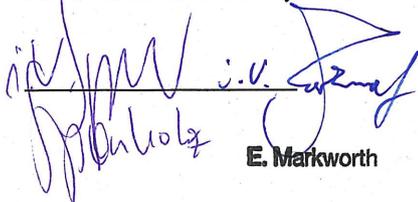
Die Stadt Braunschweig beabsichtigt das Areal der „Bahnstadt“ für das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau“ des Landes Niedersachsen anzumelden.

Voraussetzung ist dabei die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 171 b Baugesetzbuch. Die Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie allgemeine Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen sollen ermittelt werden.

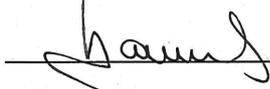
Die Realisierbarkeit der im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept benannten Maßnahmen muss gewährleistet sein. Aufgrund der Bestandssituation ist die Siemens AG Mobility Division als Eigentümerin von Teilflächen in besonderem Maße von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Areals betroffen und die Stadt Braunschweig ist auf Ihre Mitwirkung angewiesen.

Mit ihrer Unterschrift erklärt sich die Firma Siemens AG Mobility Division, innerhalb des Umsetzungszeitraums gegenüber dem Vorhaben der Stadt Braunschweig mitwirkungs- und verhandlungsbereit und mit dem Gebietsumgriff einverstanden.

Braunschweig, den 15.5.18  
Firma Siemens AG Mobility Division

  
E. Markworth

Braunschweig, den 28.05.2018  
Stadt Braunschweig,  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz



## Absichtserklärung (letter of intent)

zwischen

Georg Westermann Verlag, Druckerei und Kartographische Anstalt GmbH & Co. KG  
Georg-Westermann-Allee 66  
38104 Braunschweig

und

der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

Die Stadt Braunschweig beabsichtigt das Areal der „Bahnstadt“ für das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau“ des Landes Niedersachsen anzumelden.

Voraussetzung ist dabei die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 171 b Baugesetzbuch. Die Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie allgemeine Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen sollen ermittelt werden.

Die Realisierbarkeit der im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept benannten Maßnahmen muss gewährleistet sein. Aufgrund der Bestandssituation ist die Firma Georg Westermann Verlag als Eigentümerin von Teilflächen in besonderem Maße von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Areals betroffen und die Stadt Braunschweig ist auf Ihre Mitwirkung angewiesen.

Mit ihrer Unterschrift erklärt sich die Firma Georg Westermann Verlag, innerhalb des Umsetzungszeitraums gegenüber dem Vorhaben der Stadt Braunschweig mitwirkungs- und verhandlungsbereit und mit dem Gebietsumgriff einverstanden.

Braunschweig, den 09.05.2018

Firma Georg Westermann Verlag

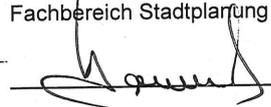
  
  
RALF HALFBRODT  
CEO

Timo Blüme  
CFO

Georg Westermann Verlag,  
Druckerei u. kart. Anstalt  
GmbH & Co. KG  
Georg-Westermann-Allee 66  
38104 Braunschweig

Braunschweig, den 16. MAI 2018

Stadt Braunschweig,  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz



## Absichtserklärung (letter of intent)

zwischen

Aurelis Real Estate Service GmbH | Region Nord  
Harkortstraße 79  
22765 Hamburg

und

der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

Die Stadt Braunschweig hat das Areal der „Bahnstadt“ für das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau“ des Landes Niedersachsen angemeldet.

Voraussetzung ist dabei die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 171 b Baugesetzbuch. Die Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie allgemeine Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen wurden für dieses Konzept ermittelt.

Die Realisierbarkeit der im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept benannten Maßnahmen muss gewährleistet sein. Aufgrund der Bestandssituation ist die Aurelis Real Estate Service GmbH als Eigentümerin von großen Teilflächen in besonderem Maße von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Areals betroffen und die Stadt Braunschweig ist auf Ihre Mitwirkung angewiesen.

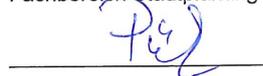
Mit ihrer Unterschrift erklärt sich die Aurelis Real Estate Service GmbH, innerhalb des Umsetzungszeitraums gegenüber dem Vorhaben der Stadt Braunschweig mitwirkungs- und verhandlungsbereit und mit dem Gebietsumfang einverstanden.

Durch diese Erklärung werden keine Ansprüche begründet und auf keine Rechte verzichtet.

Hamburg, den 25.06.2018  
Aurelis Real Estate Service GmbH

  
i.v. [Signature]  
Aurelis Real Estate Service GmbH  
Region Nord  
Harkortstraße 79  
22765 Hamburg

Braunschweig, den 26.06.2018  
Stadt Braunschweig,  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz



## Absichtserklärung (letter of Intent)

zwischen

DB Netz AG  
nachfolgend DB genannt  
vertreten durch DB Immobilien,  
Kundenteam Verwertung, Region Nord  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg

und

der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

Die Stadt Braunschweig beabsichtigt das Areal der „Bahnstadt“ für das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau“ des Landes Niedersachsen anzumelden.

Voraussetzung ist dabei die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 171 b Baugesetzbuch. Die Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie allgemeine Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen sollen ermittelt werden.

Die Realisierbarkeit der im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept benannten Maßnahmen muss gewährleistet sein. Aufgrund der Bestandssituation ist die DB als Eigentümerin von Teilflächen in besonderem Maße von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Areals betroffen und die Stadt Braunschweig ist auf die Mitwirkung der DB angewiesen.

Die Stadt Braunschweig geht davon aus, dass für Grundstücke, die seitens der DB auf Entbehrlichkeit geprüft wurden, ggf. die Möglichkeit besteht, diese Flächen im Rahmen einer von der DB durchgeführten Ausbietung zu erwerben. Der Stadt Braunschweig ist bekannt, dass die DB Grundstücksflächen grundsätzlich in einem Bieterverfahren, in der Regel an den Höchstbietenden veräußert. Diese Vereinbarung verpflichtet die DB daher nicht zum Verkauf der betroffenen Flächen. Mit ihrer Unterschrift erklärt die DB, innerhalb des Umsetzungszeitraums gegenüber dem Vorhaben der Stadt Braunschweig mitwirkungs- und verhandlungsbereit zu sein.

Hamburg, den 22.06.2018

Deutsche Bahn AG DB Immobilien

*i. V. U. Strüben*  
*A. W. Becker*

Braunschweig, den 25. Juni 2018

Stadt Braunschweig,  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

*[Handwritten Signature]*



Braunschweig  
Löwenstadt

