



**Braunschweig**

Die Löwenstadt

## **Städtebauliche Sanierungsmaßnahme Bahnhofsviertel**



**Dokumentation**

Herausgeber: Stadt Braunschweig  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Abteilung Stadtplanung, Stelle Stadterneuerung

Redaktion: Stadt Braunschweig  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Abteilung Stadtplanung, Stelle Stadterneuerung  
Wolfgang Wiechers  
Ina Ockel

Bearbeitung,  
Gestaltung: Stadt Braunschweig  
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Abteilung Stadtplanung, Stelle Stadterneuerung  
Michael Meinecke  
Anja Meyer  
Michael Waßmann  
Günther Weißert  
Ina Ockel

Litho: Stadt Braunschweig

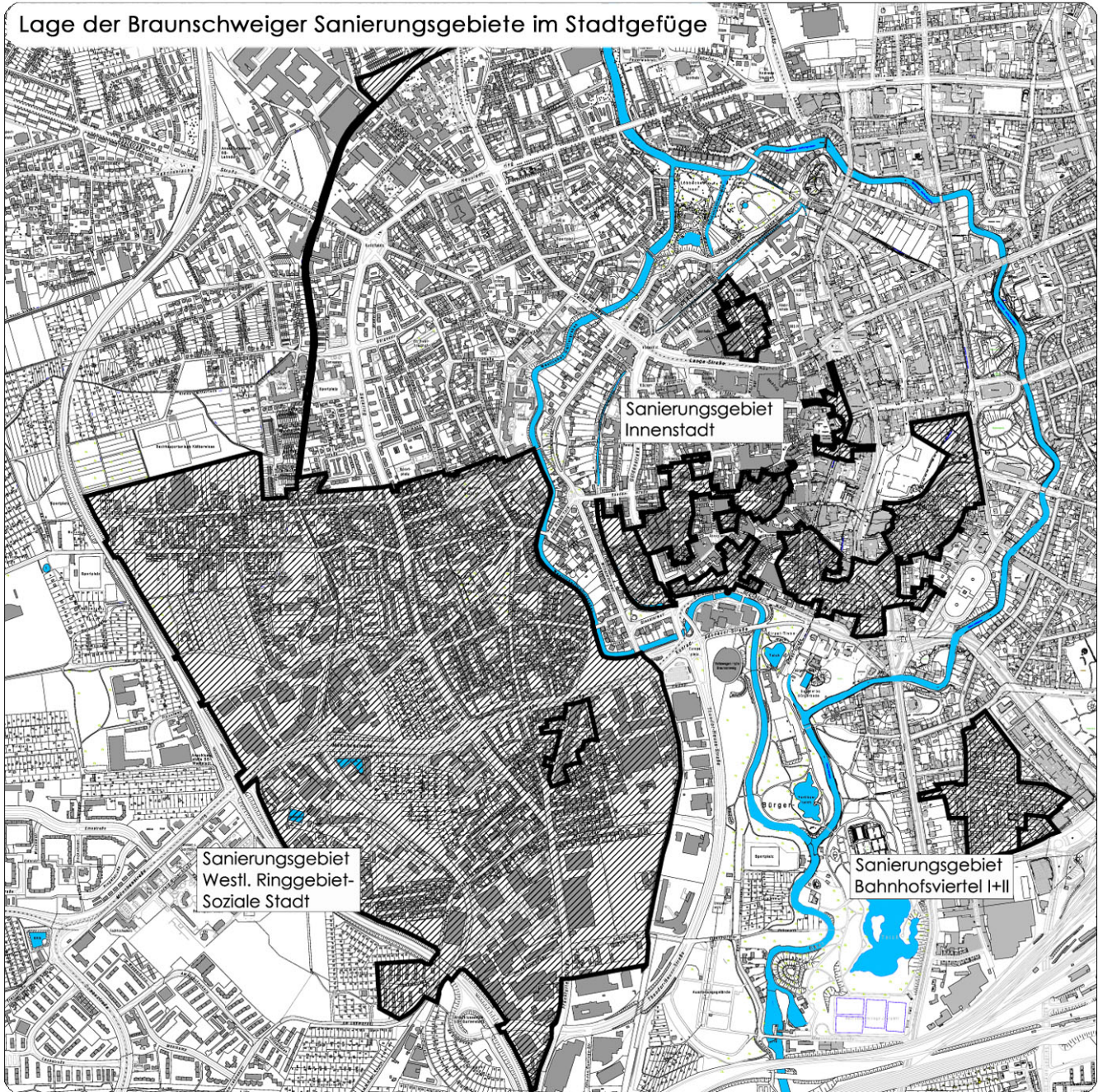
Druck: Grafik- Service- Center der Stadt Braunschweig  
im Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Abteilung Geoinformation

# **Städtebauliche Sanierungsmaßnahme Bahnhofsviertel**

Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Abteilung Stadtplanung - Stadterneuerung  
2010

**Dokumentation**

### Lage der Braunschweiger Sanierungsgebiete im Stadtgefüge



„Die nachhaltige Stadtentwicklungspolitik hat angesichts der wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Entwicklung in unserem Land folgende Ziele: die Bewältigung der Folgen des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels, den Klimaschutz, die Stärkung des sozialen Zusammenhalts und der Integration von Menschen mit Migrationshintergrund, den Erhalt historischer Bausubstanz und Stadtstrukturen, die Wieder- und Umnutzung von Brachflächen und die Barrierearmut im Wohnumfeld. ...“

Aus: Koalitionsvertrag 2009 zwischen CDU, CSU und FDP

## Vorwort

Braunschweig, Mittelpunkt einer Region von weit über einer Million Menschen, ist heute als Erlebnis- und Einkaufsstadt ebenso gefragt wie als Wohnort. Galt Braunschweig zur Jahrtausendwende noch als Modell für eine „schrumpfende Großstadt“, konnte diese Entwicklung in meiner Amtszeit nicht nur aufgehalten, sondern sogar umgekehrt werden. Seither wächst Braunschweig kontinuierlich und gegen den Trend, anders als viele Städte, insbesondere norddeutsche Großstädte, die Einwohner verlieren. Ein Fundament dieser Entwicklung bildet die offensive Baulandpolitik der letzten Jahre.

Die attraktive, historisch geprägte Innenstadt und ein hochwertiges Wohnangebot in zentralen Stadtlagen sind wichtige Standortvorteile von Braunschweig im Werben um Neubürger. Sowohl mit ihrer Innenstadt als auch ihren sehr unterschiedlichen Stadtteilen steht die Stadt dabei vor der Herausforderung, sich weiter zu entwickeln, um veränderten Lebensbedürfnissen Rechnung zu tragen, und gleichzeitig ihr historisches Erbe zu bewahren.

Unter diesem Blickwinkel sind die zentralen Stadtentwicklungsmaßnahmen der letzten Jahre – der Wiederaufbau des Schlosses und die Neugestaltung seines Umfeldes, das Konzept „Neues Wohnen in Braunschweig“ ebenso wie aktuell die Anstrengungen zum Erhalt der Qualität der Wallanlagen – zu sehen und zu bewerten. Von diesen Maßnahmen profitieren alle Bürger und allein die Ausweisung von Baugebieten wirkt wie ein eigenes Konjunkturprogramm für die hiesige Wirtschaft.

Städtebauförderung ist in diesem Kontext eine wichtige innen- und kommunalpolitische Aufgabe und ein zentrales Instrument der Stadtentwicklung, um die Attraktivität der Städte und Gemeinden als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu stärken. Sie entfaltet von allen öffentlichen Förderbereichen die stärksten Anstoßwirkungen. Braunschweig nutzt diese Chancen.

Die vorliegende Broschüre dokumentiert die Sanierungsmaßnahmen, die nach dem Städtebauförderungsgesetz im Bahnhofsviertel durchgeführt wurden. Die beiden großen Sanierungsgebiete Innenstadt mit 30 ha Größe und Bahnhofsviertel mit 13 ha wurden von 1980 bis 2005 parallel entwickelt. Hauptziel war in der Innenstadt die Aufarbeitung der durch den Zweiten Weltkrieg verursachten Kriegszerstörungen und der in der Wiederaufbauphase verursachten Folgeschäden. Es galt, brachliegende Grundstücke zu bebauen, Baulücken zu schließen, bauhistorisch wichtige Gebäude, Plätze und Stadträume zu erhalten und zu sanieren.

Im gründerzeitlich geprägten Bahnhofsviertel ging es hingegen um die Wiederherstellung von Blockstrukturen, die durch den Neubau des Bahnhofs zerstört oder in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Das Gebiet hat sich gewandelt: An die Stelle des damals grau und vernachlässigt wirkenden Quartiers ist heute ein lebendiger Stadtteil zum Wohnen und Arbeiten geworden. Auch hier haben Abbruch, Umbau, Entkernung und Betriebsverlagerung Schritt für Schritt dazu beigetragen, dass das zentrumsnahe Leben in diesem Gebiet für junge wie für alte Menschen wieder anziehend und lebenswert geworden ist.

Durch die Sanierungsmaßnahmen im Bahnhofsviertel wurden Gesamtinvestitionen in Höhe von 81 Mio. € ausgelöst, bei einem Anteil der öffentlichen Mittel aus dem Programm der Städtebauförderung von rund 18 Mio. €.

Die Aktivitäten der Stadt sind mit der Aufhebung der Sanierungssatzungen für die Innenstadt und das Bahnhofsviertel aber nicht beendet. Inzwischen wurden diese Gebiete vom aktuell bestehenden Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt“ abgelöst. Hier liegen die Kernaufgaben in der Milderung der Probleme zwischen Industrie und Wohnen, der Revitalisierung von brach gefallenem Industriebe-

reichen und nicht zuletzt in der Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen durch eine bessere Infrastruktur, ein besseres Freiraumangebot und Bildungs- und Unterstützungsangebote für die Bevölkerung.

Ebenfalls zum Nutzen der Wohnbevölkerung wird mit Hilfe des Förderprogramms Stadtumbau West in der Weststadt der Baublock Elbestraße/Saalestraße verbessert mit den Wegebeziehungen, Spiel- und Grünflächen am Imweg.

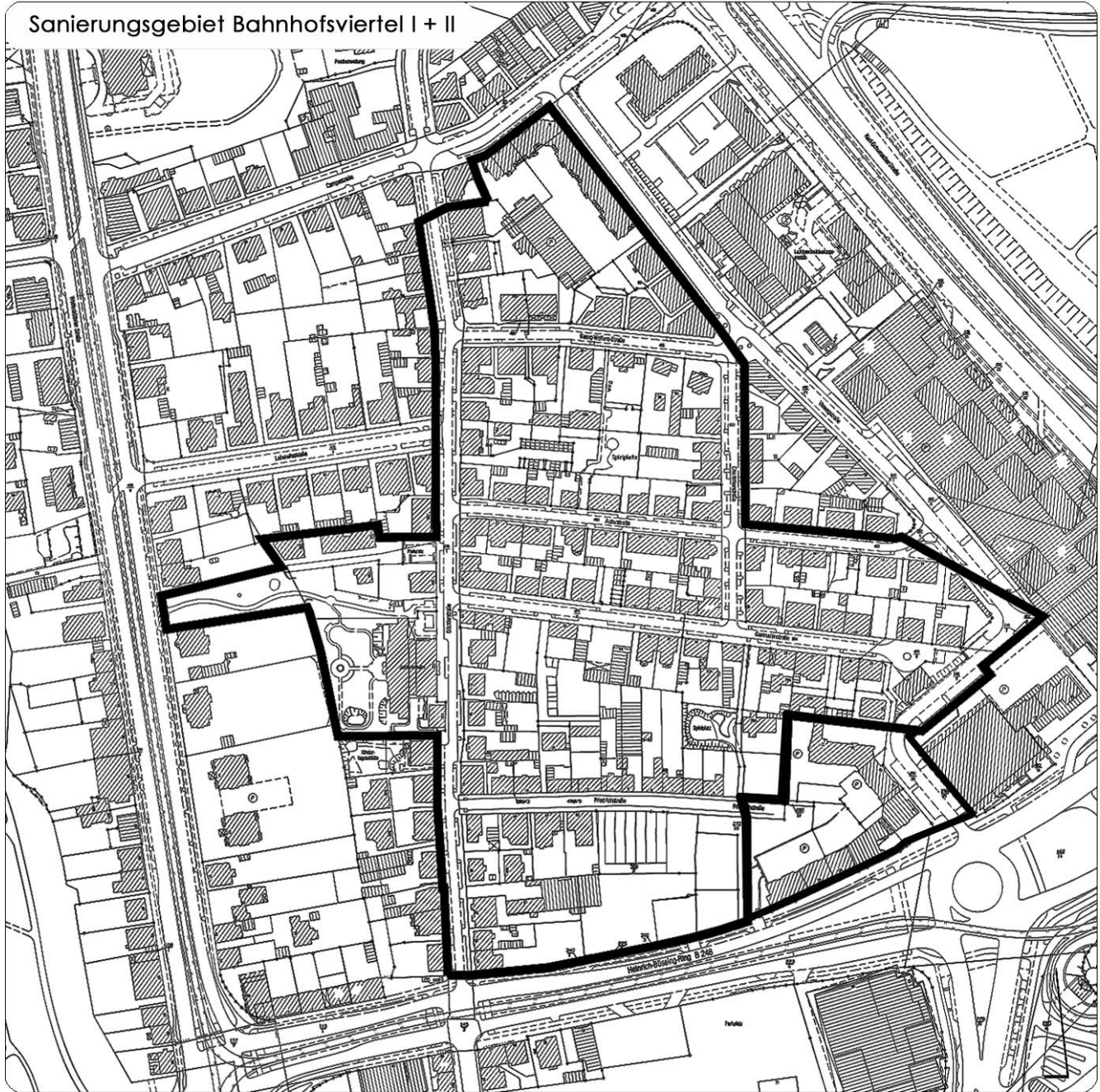
Außerdem hat sich die Stadt an Forschungsprojekten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit in der westlichen Innenstadt beteiligt, einem Programm des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) für die Eigentümerstandortgemeinschaft Altstadt und der Quartiersinitiative Niedersachsen (QIN) für das Friedrich-Wilhelm-Viertel. Die dort gegründeten Vereine werden aktiv bei der Revitalisierung ihrer Quartiere unterstützt.

Einen großen Anteil am Gelingen des Sanierungsprozesses hatten die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt. Stadtentwicklung gibt es nur da, wo es Kooperationen gibt, wo Synergien genutzt werden und wo im konstruktiven Dialog zwischen allen Beteiligten gestaltet wird. Mein Dank gilt daher neben den Fördermittelgebern Bund und Land all jenen, die sich am Sanierungsprozess beteiligt haben. Gerade in Sanierungsverfahren, die von Natur aus aufwändig sind und eine langen Atem brauchen, wird deutlich, wie wichtig die Zusammenarbeit auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens ist.



Dr. Gert Hoffmann  
Oberbürgermeister

# Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel I + II





## Inhalt

<b>Einführung</b>	<b>8</b>
<b>2 Geschichte und städtebauliche Entwicklung</b>	<b>11</b>
<b>3 Sanierungsanlass, Ziele und Planung</b>	<b>13</b>
Vorbereitende Untersuchungen	13
Städtebauliche Missstände	17
Sanierungsziele, Rahmenplanung, Bebauungsvorschläge	19
Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes	25
<b>4 Durchführung</b>	<b>26</b>
Organisation, Koordination	26
Bürgerbeteiligung	26
Rahmenplanung, Blockplanung	27
Ordnungs- und Baumaßnahmen	31
Kosten, Finanzierung, Förderung	39
Zeit- und Maßnahmeplanung, Abschluss der Sanierung	44
<b>5 Maßnahmen</b>	<b>45</b>
Betriebsverlagerung, Betriebsmodernisierung	47
Abbruch, Neubau	54
Modernisierung, Instandsetzung, und Umnutzung	68
Grünflächen, Kinderspielplätze	84
Neuordnung des Verkehrs, Straßen- und Platzumgestaltung	89
<b>6 Zusammenfassung</b>	<b>97</b>
<b>7. Anhang</b>	<b>100</b>
Übersicht: Modernisierungsmaßnahmen	100
Übersicht: Neubaumaßnahmen	102
Foto- und Bildnachweis	103
Literaturverzeichnis	103
Architekten- und Planverzeichnis	104

## Einführung

Grundlage für die Bewältigung von städtebaulichen Sanierungsaufgaben bildet bundesweit das Städtebauförderungsgesetz (StBauFG), das 1971 in Kraft getreten ist. Mit dem Gesetz ist ein Instrument geschaffen worden, das den Umgang mit strukturschwachen und von Abriss, Umnutzung und Umbau betroffenen Stadtgebieten neu regelt.

Die Situation der Städte hatte sich nach dem 2. Weltkrieg gravierend verändert. Bombardierungen und Luftangriffe haben das Bild der Städte dramatisch verändert bzw. völlig zerstört. In Braunschweig wurden 90% der Innenstadt, 50% der Industrieanlagen und 60% der öffentlichen Gebäude total zerstört oder sehr schwer beschädigt.

Im Wiederaufbau der Städte wurde eine große Chance gesehen, diese der „neuen Zeit“, der Moderne und den mit der Industrialisierung veränderten Ansprüchen an Stadt anzupassen. „Gliederung“, „Auflockerung“, „Funktionstrennung“, „verkehrsgerecht“ waren die Schlagworte der neuen Leitbilder in der Stadtplanung nach dem Krieg.

Nach der Wiederaufbauphase, die mit einem hohen Maß an Geschwindigkeit und Wachstum stattfand, musste man feststellen, dass die neuen Planungsziele den Kernstädten - historische Bereiche in den Innenstädten - nicht gerecht wurden. Die Identität der Städte hatte Verluste hinnehmen müssen. Dichte, Dimensionen, Nutzungen und Formensprache hatten sich verändert und passten nicht mehr in das Bild der „guten, alten Stadt“, die kleinteilig, steinern, geschmückt und verziert war.

Aber auch eng, marode und zu wenig belichtet, um gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse langfristig gewährleisten zu können. Ideologisch wurden alte Substanz und alte Strukturen pauschal mit der Vergangenheit verbunden. Dem Bestand wurde daher wenig Aufmerksamkeit geschenkt bzw. die Versuche, das Alte mit dem Neuen sinnvoll zu verbinden, bedeuteten einen Mehraufwand und eine Geduld, die dem

Wachstumsgedanken nicht entsprachen.

Aus dieser Zerrissenheit und aus der Erkenntnis, dass die Stadtgeschichte nicht ignoriert werden darf, entstand die Idee der „Stadterneuerung“, die Städtebauförderung wurde ins Leben gerufen. Mit ihr sollten Stadtquartiere, die den Anschluss an die städtische Entwicklung - die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung - verloren hatten, durch finanzielle, rechtliche und soziale Standards unterstützt werden.

Im Regelwerk des StBauFG wurde nicht nur der Umgang mit der baulichen Substanz verankert, sondern auch der Umgang mit den Bewohnern der Stadtquartiere - Information und aktive Beteiligung der Bürger, Optionen in der Planung und Partizipation sind inzwischen Selbstverständlichkeiten in der Planungskultur.

Doch auch dieser Weg zu einer demokratischen Planungskultur war ein prozesshafter und verlief nicht reibungsfrei. Anfänge in der Sanierung sahen einen flächenhaften Abriss ganzer Quartiere vor, zu Gunsten einer größtmöglichen Planungsfreiheit, die häufig nur dem Kalkül der Brauchbarkeit und Wirtschaftlichkeit unterzogen wurden und den im Stadtteil verwurzelten Einzelnen weder berücksichtigte noch einbezog.

Erfahrungen aus diesen ersten zwei Phasen des Wiederaufbaus der Städte führten zur „behutsamen Stadterneuerung“. Hierin steckte die Erkenntnis, dass eine erfolgreiche Sanierung nur durchgeführt werden kann in einem gemeinsamen Prozess von Planungsverwaltung und aller am städtischen Leben Beteiligten. Betroffen waren am meisten die Innenstädte und innenstadtnahe Altbaugebiete.

Gerade die Innenstadt, von je her Zentrum und Keimzelle einer Stadt, birgt ein hohes Potential an Identifikationskraft. Ziel der Sanierung war es nun, den Bestand weitestgehend zu erhalten und behutsam - dort, wo es notwendig war - durch Neubauten zu ergänzen.



Kleinteiligkeit und Vielschichtigkeit, Nutzungs- und Funktionsmischung, Erhalt, Pflege und Modernisierung des Bestandes sollten wieder die Basis für Urbanität und lebendige, lebenswerte Stadtteile sein. Durch die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze sollte sich das private und öffentliche Leben wieder vermischen.

Eine gesunde Infrastruktur sollte die Stadt weiterhin zu einem beliebten Wohnstandort machen. Nicht nur die bauliche Verflechtung der alten Substanz mit der neuen, sondern die Verflechtungen auf sozialer, wirtschaftlicher und politischer Ebene sowie der sensible und bewusste Umgang mit den stadtteilspezifischen Gegebenheiten bei der städtebaulichen Umwandlung der Städte war das Versprechen, einen behutsamen Erneuerungsprozess in Gang zu setzen, der alle Beteiligten mitnimmt, der nachhaltig von sich aus Bestand hat und der die Stadt nicht als einseitig funktionierenden Apparat, sondern als lebendigen Organismus begreift.

In diesem Sinne wurde auch in Braunschweig in den letzten 25 Jahren in **vier verschiedenen Stadtgebieten** die städtebauliche Erneuerung durchgeführt.

An der Finanzierung der Städtebauförderung beteiligen sich zu je einem Drittel Bund, Land und Kommune. Obwohl die Städtebauförderung, gemessen an der finanziellen Bedeutung, unter den Finanzhilfen des Bundes eine eher untergeordnete Rolle einnimmt, misst man ihr eine große wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung bei. Mit dem Einsatz der Fördermittel werden regionale Zielsetzungen verfolgt, die im Einzelnen in dieser Broschüre in Bezug auf Braunschweig beschrieben werden. Mit Hilfe der Fördermittel konnten Kräfte gebündelt und auf städtische Räume mit erhöhten strukturellen Schwierigkeiten konzentriert werden. Die Höhe der Bundesfinanzhilfen wird im Bundeshaushaltsplan festgelegt. Die finanzierungs- und förderungsrechtlichen Bestimmungen sind im BauGB zusammengefasst. In den Verwaltungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern werden inhaltliche Schwerpunkte der Städtebauförderung

sowie die Regelung von Höhe und Verteilung der Finanzmittel ausformuliert. Auf Basis der Verwaltungsvereinbarungen bestimmen dann die Förderrichtlinien der Länder die Förderfähigkeit und Förderungsschwerpunkte. Im Rahmen ihrer Planungshoheit sind schließlich die Gemeinden für die Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Sanierung zuständig. Somit ist die Städtebauförderung als „Kind“ vertikaler Politikverflechtung auch Teil eines Konflikt- und Konsensverbundes.

Die Rückschau auf die städtebauliche Sanierung in Braunschweig ist mittlerweile ein Stück Stadtgeschichte geworden, die eben von Konflikt und Konsens, von Vor und Zurück, von Erfolg und Misserfolg berichten kann. Und zu der Entwicklungsgeschichte der Bundesrepublik paart sich die spezielle Geschichte der ehemaligen Herzogs- und Residenzstadt, der Stadt im ehemaligen „Zonenrandgebiet“. Im Laufe von 25 Jahren städtebaulicher Sanierung haben sich auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Braunschweig geändert. Die Städte wurden und werden immer wieder mit problematischen Entwicklungen konfrontiert: Weggang der Wohnbevölkerung in das Umland, Weggang von Gewerbe und Industrie, ansteigende Verkehrsbelastungen in der Innenstadt, Konkurrenz durch Einkaufszentren auf der grünen Wiese, Verödung und Niveauverlust des Handels. Diese Veränderungen sind auch an Braunschweig nicht spurlos vorüber gegangen.

Hinzu kommen die dramatischen Veränderungen der letzten Jahre wie: demografischer Wandel, Anstieg der Arbeitslosigkeit, Sinken der Wirtschaftskraft, Suburbanisierungs- und Segregationsprozesse. Auf die großen Erfolge in Zeiten des „Wirtschaftswunders“ folgte Ernüchterung, Problemlagen haben sich verschoben - werden vielschichtiger. Der Investitions- und Umnutzungsdruck ist lang nicht mehr so hoch. An die Stelle tritt die Hoffnung, auch mit kleinmaßstäblichen Maßnahmen „Großes“ zu bewegen - letztlich der Inbegriff der städtebaulichen Sanierung: die Summe kleiner Schritte.

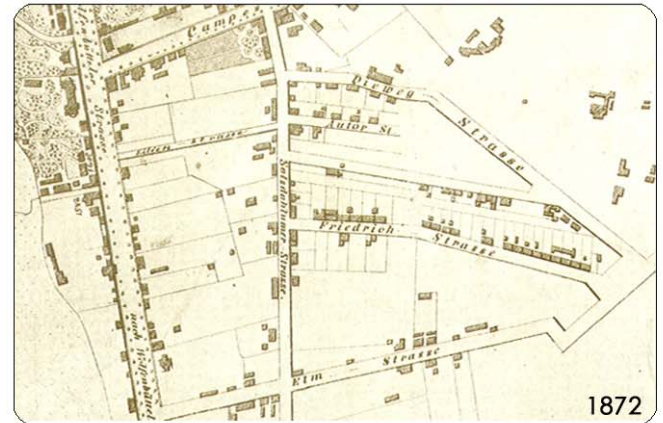
Seit Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes wurde die Sanierung von benachteiligten Stadtquartieren in Braunschweig vorangetrieben und begleitet. In insgesamt 5 förmlich festgelegten Sanierungsgebieten kamen bzw. kommen Städtebauförderungsmittel zum Einsatz: „Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel I“, „Sanierungsgebiet Frankfurter Straße“, „Sanierungsgebiet Innenstadt“, „Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel II“ sowie das aktuelle „Sanierungsgebiet Westliches Ringgebiet-Soziale Stadt“.

Mit den Sanierungsgebieten „Bahnhofsviertel I“ und „Frankfurter Straße“ wurde das Verfahren erprobt und die Sanierung in Braunschweig begonnen - beide Maßnahmen konnten 1985 abgeschlossen werden. Nach 25 Jahren Tätigkeit ist nun auch die städtebauliche Sanierung in den Quartieren der **Innenstadt** und **Bahnhofsviertel** - zunächst formal - abgeschlossen. Die vorliegende Broschüre informiert in Einzelheiten über das Sanierungsverfahren im **Bahnhofsviertel**.

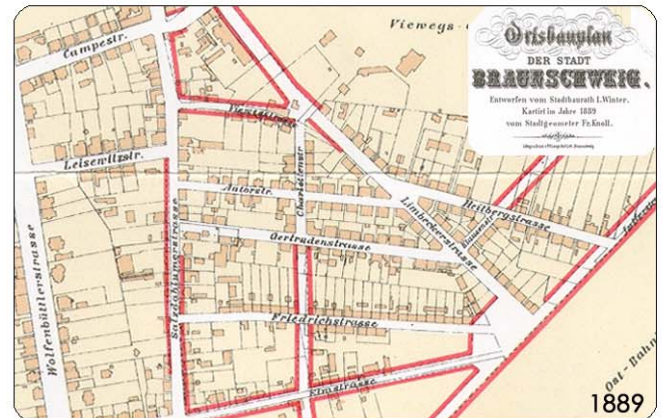
## 2 Geschichte und städtebauliche Entwicklung

Die Geschichte des „Bahnhofsviertels“ beginnt mit dem Einsetzen der großen Stadterweiterung in der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die Stadterweiterungsgebiete im Süden und Südosten der Innenstadt umfassten das Areal zwischen der alten Heerstraße - der Helmstedter Straße, die am ehemaligen Steintor begann - und der von Süden auf die Stadt zufließenden Oker. Dieses Siedlungsgebiet wurde durch eine weitere alte Wegführung durchquert: der Wolfenbüttler Straße, die Braunschweig mit Wolfenbüttel verband und am ehemaligen Augusttor im Süden der Innenstadt begann.



1



2



3

Städtebauliche Entwicklung:

1: Karte 1872

2: Karte 1889

3: Karte 1939

An diesen beiden Hauptverkehrswegen setzte in der ersten Hälfte des 19. Jh. eine unregelmäßige Bebauung ein, die zunächst nur langsam in die Feldmark vordrang. Ab 1870 wurde der Ausbau der Außengebiete der Stadt planmäßig betrieben und ausgehend von den vorhandenen Wegen Grünflächen in Bauland umgewandelt. Der Siedlungsschwerpunkt lag weiterhin im Süden des östlichen Ringgebietes, da am neu entstandenen Ostbahnhof (der heutige Hauptbahnhof) Industrie- und Gewerbebetriebe angesiedelt wurden, die in unmittelbarer Nachbarschaft die Errichtung von Arbeiter- und Handwerksgebäuden nach sich zogen. Diese Entwicklung kann teilweise noch heute im Bahnhofsviertel, insbesondere in der Friedrichstraße nachvollzogen werden.

Aufgrund der stürmischen Einwohnerentwicklung Braunschweigs war der Erweiterungsplan von 1870 bald nicht mehr ausreichend. Er wurde grundsätzlich überarbeitet, so dass ein System von radialen Hauptstraßen entstand. Innerhalb des entstandenen Straßennetzes wurde eine Blockbebauung angestrebt. In den Blöcken für das vornehme Bürgertum waren großzügigere Vorgärten vorgesehen - in einfachen Gegenden wie dem damaligen Bahnhofsviertel waren keine oder nur sehr kleine Vorgärten geplant. Die Größe der Blöcke ließ es zu, dass Handwerker ihre Betriebsgebäude auf den hinteren Grundstücksteilen errichten konnten. In den 20er Jahren war das östliche Ringgebiet bereits so dicht bebaut, dass kaum noch unbebaute Flächen übrig blieben.

Im Gegensatz zur Innenstadt blieben die Zerstörungen des 2. Weltkrieges im östlichen Ringgebiet relativ gering. Ein Großteil der zerstörten Gebäude konnte auf den alten Grundmauern wieder aufgebaut oder durch Neubauten ersetzt werden.

Entscheidend für die weitere Entwicklung des Bahnhofsviertels nach dem 2. Weltkrieg waren jedoch die Eingriffe in die Bausubstanz, die beim Bau des neuen Bahnhofs veranlasst wurden. Aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens der Nachkriegszeit wurde



der Bedarf eines neuen Hauptbahnhofes immer dringender, Bau und Lage des alten Kopfbahnhofs waren nicht mehr zeitgemäß - man entschloss sich zum Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs am Rande der Stadt im heutigen Stadtteil Viewegs Garten - Bebelhof. Auf dem Gelände befand sich zuvor der Braunschweiger Ostbahnhof, der Güterbahnhof der Stadt. Um den neu entstandenen Bahnhof an die Innenstadt anzubinden, wurde eine neue Verkehrsachse gezogen - die Kurt-Schumacher-Straße, die von nun an das „Bahnhofsviertel“ vom östlichen Ringgebiet abtrennt.

Die entstandene Wohn- und Geschäftsbebauung an der Westseite der Kurt-Schumacher-Straße, bestehend aus einer Reihung von Hochhäusern mit dazwischen geschobenen Pavillonbauten, legt sich heute wie ein Riegel vor das gründerzeitliche Wohngebiet, das vor der städtebaulichen Neuregulierung der Nachkriegsjahre mit seinen Straßenzügen auf den alten Ostbahnhof ausgerichtet war.

Der Neuregulierung fiel eine nicht unerhebliche Zahl von Wohngebäuden aus dem 19. Jh. zum Opfer: dem Bahnhofsgebäude und zwei Zufahrtsstraßen mussten insgesamt 102 durchweg aus dem 19. Jh. stammende Wohngebäude mit 623 Wohnungen weichen. Die durch diese Eingriffe aufgebrochenen Baublöcke galt es wieder zu schließen. Die großstädtische Bebauung war mit dem gewachsenen Mischgebiet verträglich zu verbinden.

Das „Bahnhofsviertel“ nimmt mit einer Fläche von 13 ha den geringeren Teil des gesamten östlichen Ringgebietes (500 ha) ein. In den 70er Jahren war das Wohngebiet kein unbedeutender Standort für Klein- und Mittelbetriebe.

Die „Geschichte der Sanierung“ im Bahnhofsviertel verlief allerdings nicht „geradlinig“. Zwei Phasen sind im gesamten Sanierungsverfahren voneinander zu trennen: das „**Bahnhofsviertel I**“ und das „**Bahnhofsviertel II**“. Das „Bahnhofsviertel I“ umfasste gerade eine Fläche von 1,1 ha. Es umschloss einen Bereich am östlichen Ende der Friedrichstraße und reichte bis zum Heinrich- Büssing- Ring. Obwohl es sich um eine kleine Fläche handelte, dauerte das Verfahren von 1971 bis 1985, also 14 Jahre. Methode und Herangehensweise hatten einen Fortschritt lange verhindert - langwierige Enteignungs- und Umlageverfahren machten erst am Ende der 80er Jahre eine Bebauung möglich. Den Hauptanteil nahm das „Bahnhofsviertel II“ mit einer Fläche von etwa 12 ha ein. Nachdem die Schritte eines Sanierungsverfahrens im parallel verlaufenden Sanierungsgebiet „**Frankfurter Straße**“ zufrieden stellend erprobt werden konnten, verlief der Sanierungsprozess für den Großteil des Bahnhofsviertels kontinuierlicher und erfolgreicher.

1: Bau Kurt-Schumacher-Straße, 1960

S. 14/15

1: Schadenskarte 1945

2: Abbruchplan zum Bau der Kurt-Schumacher-Straße

## 3 Sanierungsanlass, Ziele und Planung

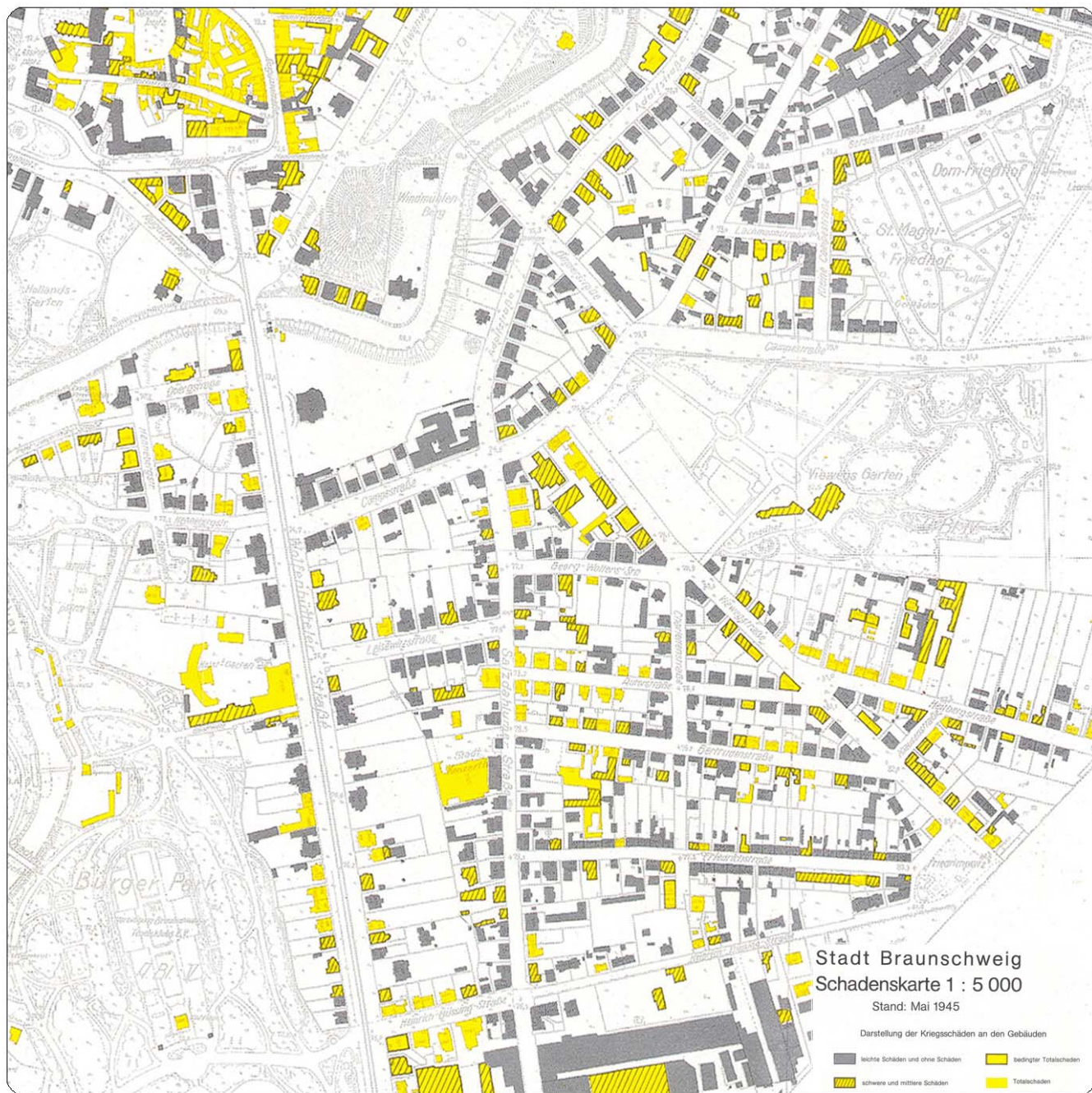
### Vorbereitende Untersuchungen

Der Rat der Stadt Braunschweig hat den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen für das Bahnhofsviertel II am 14.06.1977 beschlossen, die Erstaufnahme für das „Bahnhofsviertel I“ erfolgte bereits 1971. Vorbereitende Untersuchungen sind lt. BauGB § 141 Voraussetzung für die Durchführung der Sanierung. Nach Aufnahme der Maßnahme in das Förderungsprogramm von Bund und Land konnte im Jahr 1978 mit den Untersuchungen für das „Bahnhofsviertel II“ begonnen werden.

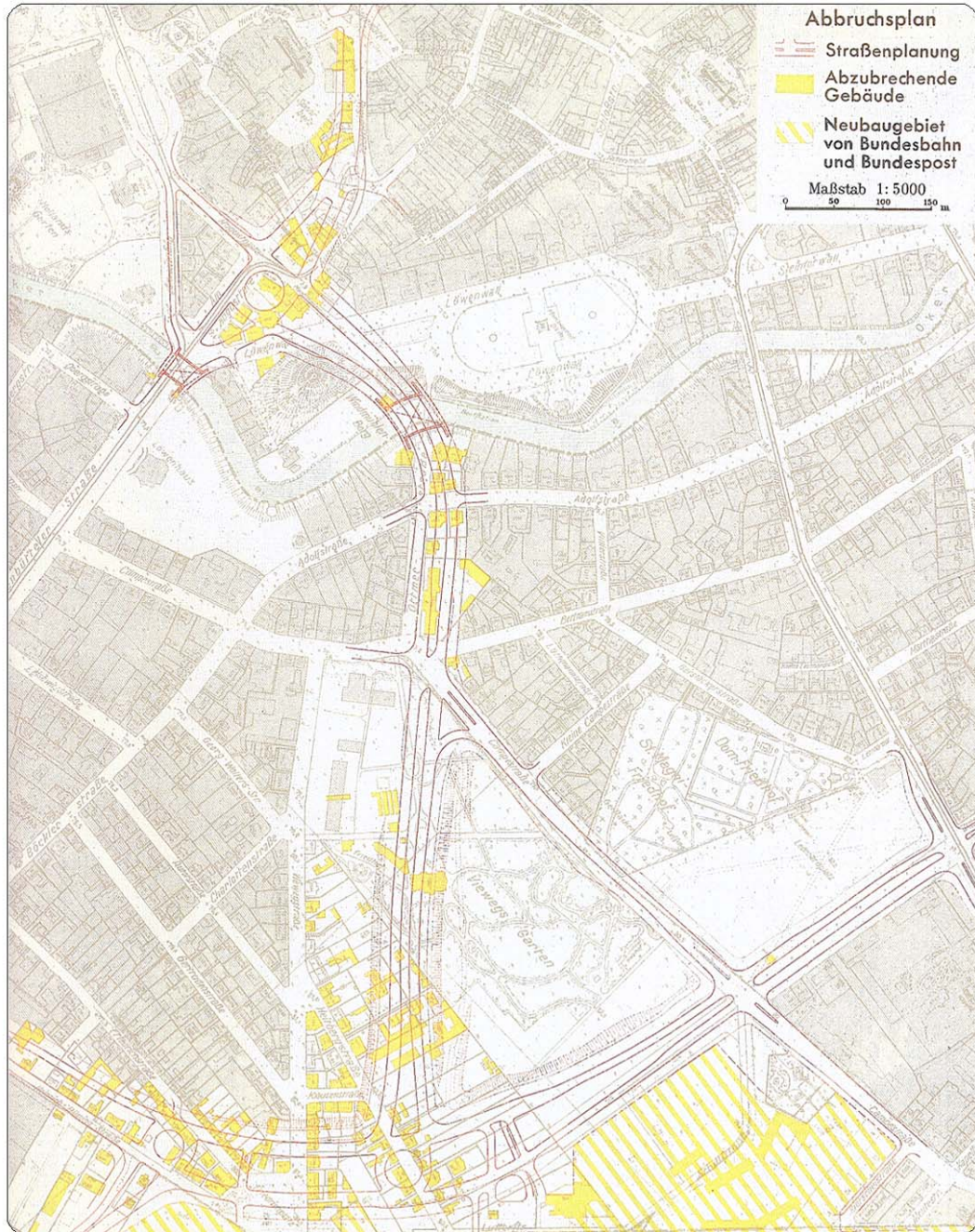
Die Ermittlung der sanierungsbedürftigen Teilbereiche stellt das zentrale Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen dar. Das Untersuchungsgebiet wurde zunächst sehr großflächig gefasst, um eine genaue Analyse der Stadtquartiere zu erhalten und durch eine Vergleichbarkeit der einzelnen Quartiere Handlungsschwerpunkte bestimmen zu können. Das Untersuchungsgebiet umfasste daher das gesamte östliche und südöstliche Ringgebiet. Das Gebiet reichte vom östlichen Wallring bis zu den Grünflächen des Prinzenparks im Westen und von der Hans-Sommerstraße im Norden bis zur Wolfenbüttler Straße im Süden der Innenstadt.

Das Ringgebiet hatte sich seit der Entstehung in der Gründerzeit kaum verändert, da die Hauptaufgabe in der Nachkriegszeit in Braunschweig im Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt und im Bau von neuen Stadtteilen zur Deckung des großen Wohnraumbedarfs bestand.

Auf der einen Seite genügten daher die Lebensbedingungen in weiten Bereichen nicht mehr damaligen Ansprüchen, auf der anderen Seite entwickelte sich gerade das östliche Ringgebiet zu einem beliebten Wohngebiet.







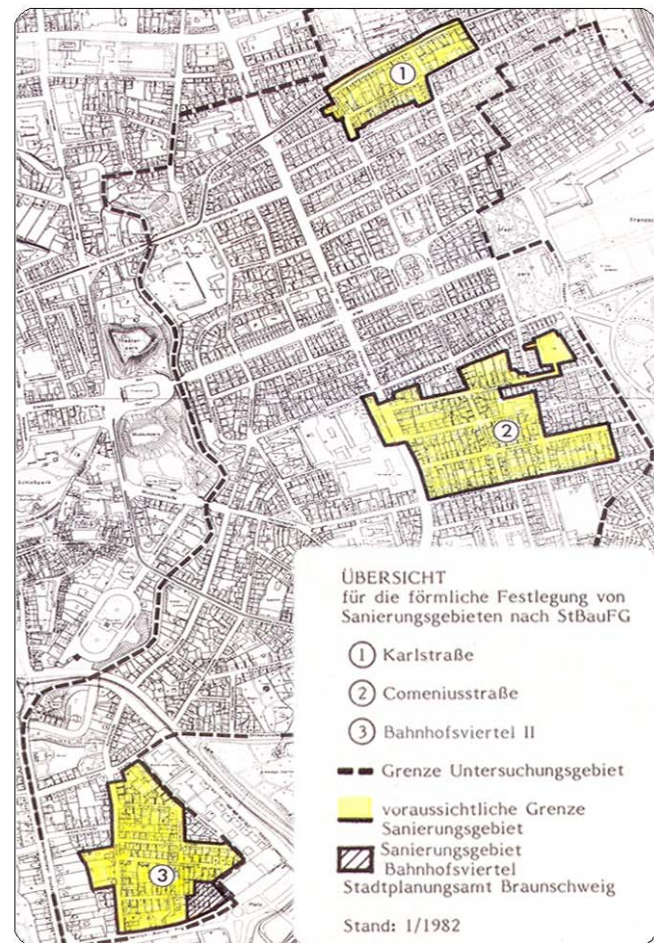
Besondere **Aufmerksamkeit** wurde bei den Untersuchungen dem Stadtgebiet zwischen Heinrich-Büssing-Ring, Kurt-Schumacher-Straße und Wolfenbüttler Straße, dem „Bahnhofsviertel“, gewidmet. Hier hatte die Sanierung in Braunschweig mit viel Optimismus begonnen. Im Zuge der Verlegung des Hauptbahnhofes wurden erste Sanierungsüberlegungen angestellt. Bereits im Jahr 1969 ist durch die GEWOS, „Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen mbH“, ein „Gutachten über die Möglichkeiten zur Erneuerung des Bahnhofsviertels“ im Auftrag der Stadt erarbeitet worden. Das Gutachten wurde nachträglich als die gesetzlich erforderlichen „Vorbereitende Untersuchung“ anerkannt. Es stützt sich auf Empfehlungen aus einem Gutachten von Prof. Göderitz, zu der Zeit Stadtbaurat in Braunschweig, der die Sanierung der Ringgebiete beiderseits der Innenstadt als höchste Dringlichkeit ansah.

Das Wohnungsunternehmen „Neue Heimat“ lieferte für das Gutachten der GEWOS die Bebauungsstudien. Diese beziehen sich auf das gesamte Gebiet südlich der Leisewitzstraße/Georg-Wolters-Straße. In den Bebauungsstudien ist eine völlige Umstrukturierung des Gebietes durch Totalabriss des bestehenden Wohngebietes und Neubebauung vorgesehen. In späteren Bebauungsvorschlägen sind die Eingriffe nicht mehr so einschneidend.

Aufgrund der Radikalität gegenüber dem Bestand, vor allem aber gegenüber den Bewohnern, mit der die Sanierung begonnen hatte, verliefen die ersten Schritte in der Sanierung glücklos. Ein Enteignungsverfahren, das nicht positiv für die Beteiligten verlief, führte dazu, dass das erste Sanierungsgebiet „Bahnhofsviertel I“ bis zu Beginn der 80er Jahre nicht durchgeführt wurde und somit die Erneuerungsbedürftigkeit im gesamten angrenzenden Stadtbereich weiter zunahm.

Nicht nur im „Östlichen Ring“ wurden Vorbereitende Untersuchungen veranlasst - in den Stadtgebieten „Innenstadt“, „Uferstraße“ und „Westlicher Ring“ waren gleichzeitig Untersuchungen zu veranlassen.

Im Juli 1977 wurde die Aufnahme dieser vier neuen Maßnahmen in die Sanierungsförderungsprogramme von Bund und Land beantragt. Im April 1978 wurde von der damaligen Bezirksregierung Braunschweig mitgeteilt, dass die Untersuchungsmaßnahmen „Innenstadt“ und „Östlicher Ring“ in das Programm des Bundes und des Landes gemäß § 72 Städtebauförderungsgesetz für das Jahr 1978 aufgenommen worden sind.



1: Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Bahnhofsviertel  
2: Luftbild Friedrichstraße/ Gertrudenstraße

Somit wurden neben den Durchführungsmaßnahmen „Frankfurter Straße“ und „Bahnhofsgebiet I“ zwei weitere Untersuchungsmaßnahmen in Braunschweig veranlasst, die als Ergebnis in die Festlegung der **Sanierungsgebiete „Innenstadt“** und **„Bahnhofsviertel II“** mündeten.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse für das Östliche Ringgebiet wurden - abgeleitet aus den Vorschlägen für künftige Nutzungen und für erforderliche Einzelmaßnahmen - folgende Abgrenzungsvorschläge für das Sanierungsgebiet „Östliches Ringgebiet“ vorgelegt: Teilbereich 1 - Karlstraße; Teilbereich 2 - Comeniusstraße und Teilbereich 3 - Bahnhofsviertel II. Vorausschauend wurde aufgrund der finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte eine Reihenfolge in der Sanierungsbedürftigkeit der drei vorgeschlagenen Teilbereiche festgelegt. Sollten die finanziellen Voraussetzungen nicht im erforderlichen Umfang möglich sein, sollte zunächst das „Bahnhofsviertel II“ aufgrund schwerwiegenderer Mängel in das Förderprogramm aufgenommen werden. Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung führten im Jahr 1981 zur **förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Bahnhofsviertel II“**.

## Städtebauliche Missstände

Zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen bestand das gesamte Östliche Ringgebiet aus 37.000 Einwohnern und rund 19.000 Wohnungen. Es war durchsetzt mit vielen kleinen Betrieben.

Die größten Mängel hatte die Bausubstanz in den ältesten Gebieten, die bis 1900 erbaut wurden. Hier entwickelte sich die stärkste Mischung von Wohnen und gewerblicher Nutzung. Nach dem 2. Weltkrieg haben größere Gewerbebetriebe ihren Standort im Östlichen Ringgebiet aufgegeben. Aber gerade in den ältesten Gebieten ist die Mischung von Wohnen und teilweise **störenden Gewerbebetrieben** erhalten geblieben. Die Gebiete haben aufgrund der hohen Ausnutzung der kleinen Grundstücke im Laufe der Zeit an Wohnwert verloren.

In den 70er Jahren hatte zwar eine rege Modernisierungstätigkeit in den Altbaugebieten eingesetzt, sie erfasste jedoch nicht die älteren gemischten Gebiete. Fast gänzlich unterblieb in diesen Gebieten eine Verbesserung des unmittelbaren **Wohnumfeldes** wie z.B. Begrünung oder die Schaffung von Spielmöglichkeiten für Kinder.



Trotz der günstigen Lage des Bahnhofsviertels zur Innenstadt und zu attraktiven Erholungsflächen des Bürgerparks mangelte es an privaten **Modernisierungsinvestitionen**. Das lag unter anderem daran, weil das wenig attraktive Wohnumfeld kaum Motivation und Anschub dafür gab. Der Wegzug vor allem von Familien mit Kindern war die Folge.

Die zunehmende Luxusmodernisierung und Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen in den besser ausgestatteten Teilen des Östlichen Ringgebietes bewirkte außerdem eine Verdrängung, insbesondere der einkommensschwachen Mieter. Ziel war daher Schaffung von modernisierten und bezahlbaren Wohnraum.

Zu den Missständen im unmittelbaren Wohnumfeld kommt die mangelnde Ausstattung mit **öffentlichen Infrastruktureinrichtungen**, insbesondere Kindergärten, Spielplätzen und Jugendeinrichtungen hinzu.

Der erhöhte Fahrverkehr führte im Östlichen Ringgebiet, das die Innenstadt mit dem äußeren Siedlungsgürtel verband, zu einer erheblichen **Verkehrslärmbelastung**. Andererseits stieg die Bedeutung des Straßenraums als Spiel- und Erholungsraum aufgrund des starken Flächenverlustes in den Blockinnenhöfen durch ihre Überbauung.

Der gestiegene PKW-Bestand führte bereits Ende der 80er Jahre dazu, dass in Gebieten mit hoher Wohndichte die **Abstellmöglichkeiten** für den ruhenden Verkehr und in Blockinnenbereichen nicht mehr ausreichten.

Im Sanierungsgebiet „Bahnhofsviertel II“ häuften sich die Mängel bezogen auf die Bausubstanz, den Ausstattungsstandard, den Fehlbedarf an Spiel- und Grünflächen sowie an öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und privaten Einstellplätzen besonders. Auch die Belästigungen aufgrund des Verkehrs und einzelner Betriebe waren hier am größten. Im Einzelnen sind Mängel in folgenden Bereichen festgestellt worden:

## ▪ Baustruktur

Die ehemalige Baustruktur mit ihrer straßenbegleitenden Bebauung war in Teilen des Gebietes nicht mehr vorhanden. Besonders ausgeprägt war dies im Block Viewegstraße/Campestraße sowie jeweils an den östlichen Abschnitten der Autor-, Gertruden- und Friedrichstraße - hier lagen die Wunden der aufgebrochenen Blockstruktur durch den Neubau der Kurt-Schumacher-Straße. Südlich des Heinrich-Büssing-Ringes endete die gründerzeitliche Stadterweiterung. Hier ging das Wohngebiet allmählich in gewerblich genutzte Flächen über. Missstände, verursacht durch Kriegseinwirkung und Straßenverbreiterung des Heinrich-Büssing-Ringes zur Erschließung des neuen Hauptbahnhofes, waren hier brachliegende, ungenutzte Flächen und nicht geschlossene Blöcke und Straßenräume.

In Teilbereichen wurde die Wohnnutzung durch zu dichte Bebauungen in den Blockinnenhöfen beeinträchtigt. Besonders die Blöcke zwischen Georg-Wolters-Straße und Autorstraße sowie zwischen Gertrudenstraße und Friedrichstraße waren davon betroffen. Neben Licht und Luft fehlten wohnungsnahe Grün- und Freiflächen.

Viele Gebäude wiesen Mängel in der Bausubstanz und im Ausstattungsstandard auf. Es bestand ein erheblicher Modernisierungsbedarf, der das gesamte Bahnhofsviertel betraf.

## ▪ Nutzung

Es entstanden Konflikte aus dem Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzung. Vorhandene entwicklungsfähige Betriebe konnten sich aufgrund fehlender Grundstücksflächen nicht erweitern.

Gemeinbedarfseinrichtungen waren nicht vorhanden - es fehlten Kindertagesstätten, Altentagesstätte, Spielplätze und Grünflächen. Andererseits gab es desolate, kaum genutzte Brachflächen.

Vorhanden war zu Beginn der Sanierung eine veraltete Mischkanalisation; ein zeitgemäßes Trennsystem fehlt fast in allen Straßen.

Ungünstige Grundstückszuschnitte in Teilbereichen des Sanierungsgebietes verhinderten eine Neubebauung wie z.B. südlich der Friedrichstraße.

## ▪ Verkehr

Durch zu hohe Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge entstanden Lärmimmissionen und Gefahren für Fußgänger und spielende Kinder. Abkürzungs- und Schleichverkehr, insbesondere in der Böcklerstraße und in der Viewegstraße, beeinträchtigten den Wohnwert.

Es fehlten öffentliche Parkplätze und private Stellplätze. Vorhandene Anlagen befanden sich teilweise im schlechten baulichen Zustand.

Sackgassen hatten keine ausgebauten Wendemöglichkeiten (Gertruden- und Friedrichstraße).

Attraktive Fußwegverbindungen abseits der Straße und Straßengrün fehlten.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden Einstellung, Mitwirkungsbereitschaft und Zielvorstellungen der Bewohner und Nutzungsberechtigten ermittelt. In einer **Fragebogenaktion** wurden dazu 25.000 Fragebögen verschickt. Die Auswertung der ausgefüllten und zurückgesandten 6.350 Fragebögen zeigte eine große Übereinstimmung zwischen den von der Verwaltung festgestellten städtebaulichen Missständen und Funktionsschwächen und den Mängel einschätzungen durch die Bevölkerung.

Die Ergebnisse der Fragebogenaktion und die bisherigen Erörterungen mit den Betroffenen dienten als Grundlage bei der Aufstellung der Grundsätze für den **Sozialplan**. Hier werden Vorstellungen entwickelt, wie nachteilige Auswirkungen der Sanierung für die Betroffenen möglichst vermieden oder gemildert werden können.

## Sanierungsziele, Rahmenplanung, Bebauungsvorschläge

Aus heutiger Sicht kann eine Umstrukturierung des Bahnhofsviertels im Rahmen des Ausbaus der neuen Achse City - Neuer Hauptbahnhof durch Totalabriss des bestehenden Wohngebietes und Neubebauung kaum für möglich gehalten werden. Dennoch passten diese Planungsideen tatsächlich eine Zeit lang zu den Leitzielen der neuen modernen und autogerechten Stadtplanung. Doch hat ein Umdenken stattgefunden. Die „behutsame Stadterneuerung“ stand für Erhalt, Umnutzung und Modernisierung sowie für Mitwirkung der Bewohner.

Wenn im „Sanierungsgebiet Innenstadt“ der Sanierungsschwerpunkt im Bereich der historisch bedeutsamen Traditionsinseln lag, die aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte keinen städtebaulich zusammenhängenden Bereich beschrieben, so konnte das Bahnhofsviertel aufgrund seiner Kompaktheit aus der Gründerzeit und homogenen Stadtstruktur im Zusammenhang entwickelt und saniert werden.

Seit seiner Entstehung war das Bahnhofsviertel für das **Wohnen** bestimmt. Im Laufe der Zeit entwickelte sich aber gerade das Bahnhofsviertel aufgrund seiner Lage zum Güterbahnhof mehr und mehr zu einem stark mit Gewerbe durchmischten Gebiet.

Der Erhalt und die Entwicklung des Gebiets zu einem innenstadtnahen Wohnquartier, insbesondere für Familien, standen daher weiterhin an erster Stelle. Dabei sollten aber entwicklungsfähige und das Wohnen nicht störende Betriebe erhalten bleiben. Ziel war ein „gesund durchmischter“ und vielschichtiger Stadtteil.

S.20: Beispiele städtebaulicher Missstände:

- 1: Gertrudenstraße/ Ecke Charlottenstraße
- 2: Autorstraße
- 3: Gertrudenstraße 24
- 4: Gertrudenstraße/ Viewegstraße

S. 21/22/23:

- 5: Rahmenplan Vorbereitende Untersuchungen
- 6: Rahmenplan Bestand
- 7: Rahmenplan Planung



1



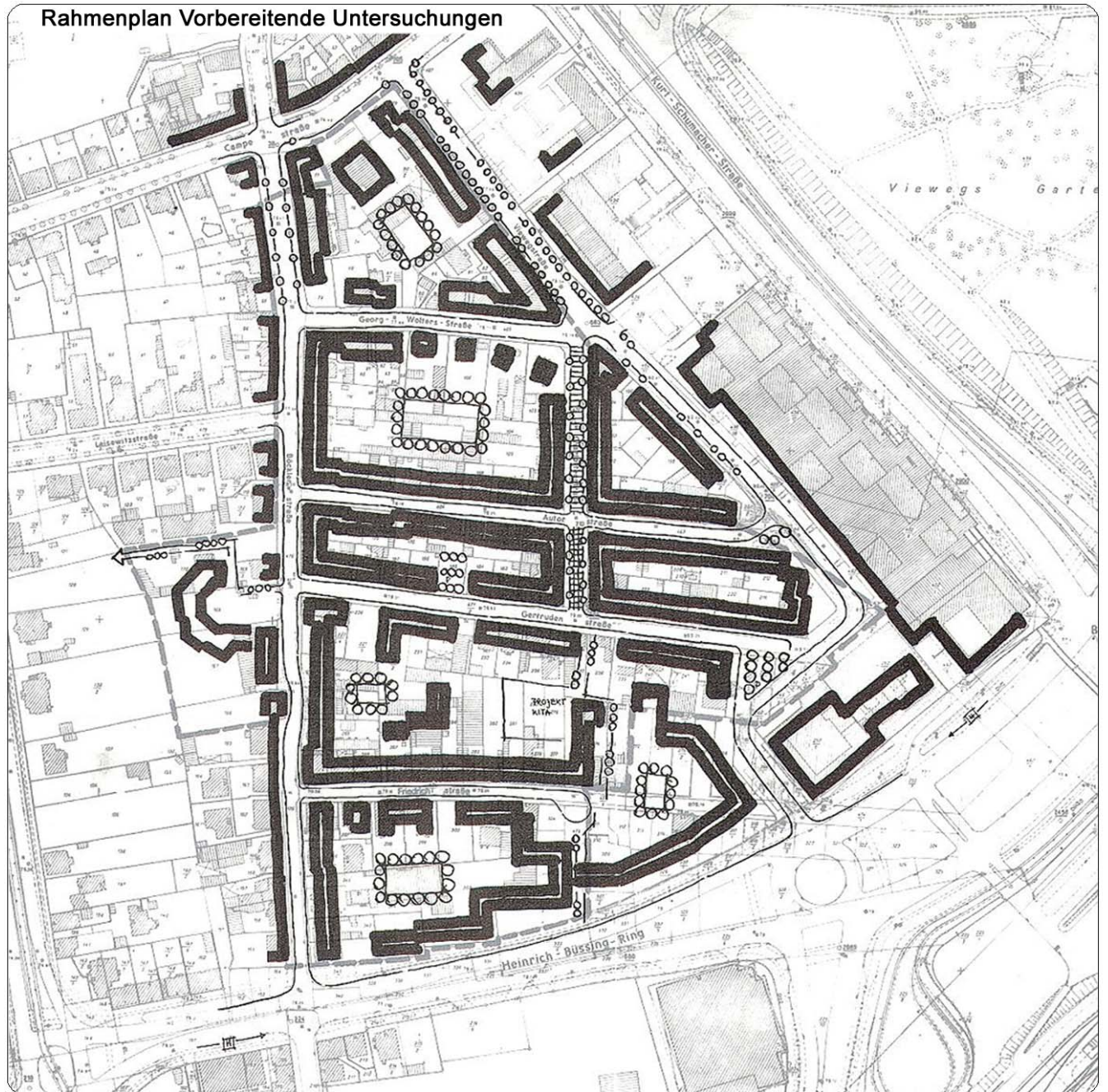
3



2



4









## ▪ Baustruktur

Die vorhandene Blockstruktur war zu erhalten und baulich zu ergänzen.

Neubaumaßnahmen hatten die Geschosshöhen und Gebäudehöhen sowie typische Baumaterialien der umgebenden Bebauung zu berücksichtigen.

Stark überbaute Blockinnenhöfe waren behutsam zu entkernen.

Die vorhandenen Wohngebäude waren zur Behebung von Substanz- und Ausstattungsmaterialien unter besonderer Berücksichtigung des typischen äußeren Erscheinungsbildes zu modernisieren, soweit unter wirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten vertretbar.

## ▪ Nutzung

Die Wohnnutzung im Quartier sollte möglichst ohne Verdrängung der Bewohner vorrangig gefördert werden.

Störende Betriebe waren in Stadtbereiche mit besseren Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe zu verlagern. Auf die Erhaltung kleiner Läden und Handwerksbetriebe zur Sicherung der wohnungsnahen Versorgung war insbesondere Wert zu legen.

In Ausführung des Ratsbeschlusses vom 23.01.1985 sollten vorrangig die öffentlichen Infrastruktureinrichtungen, wie Altenpflegeheim, Begegnungsstätte, Kindertagesstätte, öffentliche Spielplätze und Grünflächen als zentrale Einrichtungen im Quartier geschaffen werden. Durch den Mangel an Flächen für diese öffentlichen Einrichtungen gewannen der Erwerb und die Sicherung geeigneter Flächen besondere Bedeutung. In den zu entkernenden Baublöcken waren wohnungsnah Grün- und Freiflächen zu schaffen.

In den besonders tiefen Baublöcken sollten im geringen Umfang Wohnungsneubau ermöglicht werden. Im gesamten Sanierungsgebiet war das Kanalisationsstrennsystem einzuführen.

## ▪ Verkehr

Im gesamten Sanierungsgebiet war eine flächenhafte Verkehrsberuhigung durchzuführen; d.h., der Vorrang des motorisierten Verkehrs war einzudämmen, um ein ausgeglichenes Miteinander von Autos, Fußgänger und Radfahrern zu erreichen.

Das sollte einerseits geschehen durch Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und andererseits durch sparsame Umgestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum, die gleichzeitig die Attraktivität des Straßenraumes steigern.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sollte verbessert werden durch Schaffung von Gemeinschaftsstellplätzen in dafür geeigneten Blockinnenhöfen und Baulücken und durch vermehrte Ausweisung von Anwohnerparkplätzen im Straßenraum.

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Sanierungsziele wurde bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen ein städtebaulicher **Rahmenplan** erarbeitet, um nachzuweisen, dass nicht nur eine Sanierungsbedürftigkeit besteht, sondern dass die Sanierung auch durchführbar ist.

Der Rahmenplan begleitete die Sanierung von ihren Anfängen bis zu ihrem Abschluss. Er hatte **Prozesscharakter** und in den verschiedenen Phasen der Sanierung eine unterschiedliche Schärfe. In der früheren Phase, zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchung sollte er in den Grundzügen die strukturellen Entwicklungsabsichten für das förmlich festzulegende Sanierungsgebiet räumlich und baukörperlich veranschaulichen. In späteren Phasen, im Planungs- und Sanierungsprozess wurde der Rahmenplan für die Durchführung konkretisiert.

Der Rahmenplan war weiterhin ein wichtiges Instrument für eine überschlägliche Kostenkalkulation, für Finanzierungsüberlegungen und für die Entwicklung von Zeit- und Maßnahmeverstellungen.

Die Vorschläge zur städtebaulichen Erneuerung orientierten sich im Gegensatz zu früheren Planungen am Bestand. Die Planungen wurden aus der Struktur des Gebietes heraus entwickelt, also „blockweise“.

Stärkere Eingriffe zur **Blockentkernung** waren innerhalb der Baublöcke Viewegstraße/Campestraße, Georg-Wolters-Straße/Autorstraße und Gertrudenstraße/Friedrichstraße notwendig. In diesen Bereichen waren eine starke Verdichtung, zum Teil störendes Gewerbe und wenig Freiflächen aufzufinden. Hier sollten Spiel- und Grünflächen sowie Gemeinschaftsstellplätze entstehen.

Bauliche Ergänzungen zur **Blockrandschließung** durch Neubaumaßnahmen waren vor allem im Bereich Viewegstraße/Campestraße, an den östlichen Enden von Gertruden- und Friedrichstraße sowie entlang des Heinrich-Büssing-Ringes geplant. Die Schaffung neuen Wohnraums wurde, wenn auch kleinteilig, für den Baublock Gertrudenstraße/Friedrichstraße vorgeschlagen.

Zur Stärkung der **fußläufigen Ost-West-Verbindung** war in Zusammenhang mit einer baulichen Ergänzung des ehemaligen Konzerthauses an der Böcklerstraße ein „grüner Durchstoß“ durch den tiefen Baublock zwischen Böcklerstraße und Wolfenbüttler Straße geplant. Zur Durchführung dieser Maßnahme wurde der Abgrenzungsvorschlag zur förmlichen Festlegung erweitert. Weiterhin wurde eine **Fußwegverbindung** vorgesehen, beginnend im Norden der Charlottenstraße als „Verkehrsberuhigter Bereich“, und weiterführend durch die Baublöcke Gertrudenstraße, Friedrichstraße bis zum Heinrich-Büssing-Ring, sowie im Baublock zwischen Georg-Wolters-Straße und Autorstraße.

### **Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes**

Im Gegensatz zu den in den Vorbereitenden Untersuchungen für die Sanierung vorgesehenen Flächen des Östlichen Ringgebietes ist allein das „Bahnhofsviertel“ als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt worden. Nicht zuletzt, weil die Stadtverwaltung gefordert war, nun zu entscheiden, welches Gebiet aus dem „großen Ganzen“ schwerpunktmäßig verbessert werden sollte.

Im Bahnhofsviertel erkannte man einerseits die gravierendsten Mängel und die größte Erneuerungsbedürftigkeit; auf den unglücklichen Verlauf des Sanierungsverfahrens „Bahnhofsviertel I“ reagierten die Bewohner mit zögernder Investitionsbereitschaft. Andererseits machte man mit dem Sanierungsgebiet „Frankfurter Straße“ die Erfahrung, dass eine durchgreifende und wirksame Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Lebensbedingungen in den Quartieren eher durch kleine einzelne und gezielte Maßnahmen, die kontinuierlich fortgeführt werden, eintritt. Dies gelingt naturgemäß in einem nicht zu groß gefassten Quartier besser.

Sanierungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz haben erhebliche Auswirkungen auf Gemeindefinanzen, Verwaltungskraft, Grundstücksverkehr und Bau- und Sozialstruktur. Der Erfolg der Städtebaulichen Sanierung hängt vor allem von der Höhe der eingesetzten Fördermittel ab. Aber nicht allein: jede einzelne Maßnahme gilt es von den ersten Planungsüberlegungen bis hin zur tatsächlichen Umsetzung zu planen, zu koordinieren, zu kommunizieren, ggf. zu korrigieren. Bei kleinteiligen Stadtstrukturen erfordert dies eine hohe Arbeitsintensität und die Bereitschaft zur Mitwirkung aller Beteiligten.

Maßgebend für die Entscheidung das Bahnhofsviertel als einziges der drei zuvor genannten Teilbereiche als Sanierungsgebiet festzulegen, waren die zu erwartenden **Gesamtkosten**. Diese wurden für alle drei Teilbereiche mit ca. 60 Mio. DM veranschlagt. Bei der Aufnahme aller 3 Teilbereiche in die Förderprogramme des Bundes und des Landes hätte die Stadt 1/3 Anteil von etwa 20 Mio. DM tragen müssen. Bei einer Laufzeit der Maßnahme von etwa 10 Jahren hätte dies eine Belastung des städtischen Haushalts von jährlich 2 Mio. DM bedeutet. Nach damaliger Auffassung des Landes konnte eine Förderung der Gesamtmaßnahme im Umfang von 60 Mio. DM nicht erfolgen.

Am 26.01.1983 hat der Rat der Stadt die **Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Bahnhofsviertel II** beschlossen. Im Vergleich zum früheren Sanierungsgebiet „Frankfurter Straße“ mit nur 3 ha umfasste das „Bahnhofsviertel“ 13 ha. Im Laufe des Verfahrens wurde das Sanierungsgebiet zweimal erweitert: einmal 1986, zur Neuordnung von Grundstücken zwischen Böcklerstraße und Wolfenbüttler Straße und zur Schaffung einer durchgängigen Grünanlage, sowie ein zweites Mal 1988 zur Einbeziehung von zwei Grundstücken, auf denen Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollten.

## 4 Durchführung

### Organisation, Koordination

Für die erste Phase der Sanierung im Bahnhofsviertel beauftragte die Stadtverwaltung einen Sanierungsträger: die „Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft Sozialwerk mbH“ mit Hauptsitz in Köln. 1973 wurde die Sanierungsträgerschaft von Bund und Land anerkannt - bis zu diesem Zeitpunkt hat es keine eigene Arbeitsstelle in der Stadtverwaltung gegeben, die sich ausschließlich mit städtebaulicher Sanierung befasste.

Mit der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung im Bahnhofsviertel II - beginnend mit dem Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 1982, über die Begleitung der Sanierungsmaßnahmen über den gesamten Sanierungszeitraum von 22 Jahren bis zum Abschluss der Maßnahme im Jahr 2005 - wurde die **Stadtverwaltung** Braunschweig beauftragt. Mit Beginn der Sanierungsmaßnahme Frankfurter Straße 1973 wurde innerhalb der Abteilung Stadtplanung die Stelle „**Stadterneuerung**“ eingerichtet. In einer für die Sanierungsgebiete „Innenstadt“ und „Bahnhofsviertel“ eingerichteten „**Arbeitsgruppe Stadterneuerung**“ konnten komplexe Sanierungsaufgaben ämterübergreifend und fachbezogen vorbereitet, diskutiert und durchgeführt werden.

Zunächst beschloss der „Ratsausschuss für Stadtsanierung und Wohnungswirtschaft“ über das Geschehen im Sanierungsgebiet. Dieser wurde später nach Neuorganisation des Rates abgelöst vom Planungsausschuss der Stadt Braunschweig. Der Stadtbezirksrat „Viewegs Garten - Bebelhof“ unterstützte die Sanierungstätigkeit.

Im Jahr 2001 wurde zusätzlich zur „Innenstadt“ und zum „Bahnhofsviertel“ das Sanierungsgebiet „**Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt**“ in das Förderprogramm von Bund und Land aufgenommen. Um diese Maßnahme zufriedenstellend bewältigen zu können, wurde erstmalig wieder ein Sanierungsträger, die GOS (Gesellschaft für Orts- und Stadterneuerung mit Hauptsitz in Kiel) beauftragt.

### Bürgerbeteiligung

Bereits vor der förmlichen Festlegung sind die Bewohner des Bahnhofsviertels im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen durch eine intensive **Bewohnerbefragung** zur Beteiligung gefordert worden. Um Verständnis, Mitwirkung und private Initiative in der Bevölkerung zu erreichen, gingen in der Anfangsphase Mitarbeiter der Stadterneuerung im Quartier von Haus zu Haus und suchten den direkten Kontakt zu den Bewohnern und Bewohnerinnen. Sie wurden im Gespräch vor allem darüber informiert, welche Chancen und Rechte für sie bestehen. Gleichzeitig wurde um die Modernisierung der privaten Wohnhäuser „geworben“.

1987 wurde ein von der Stadterneuerung konkretisierter Rahmenplan den Bürgern und Bürgerinnen des Bahnhofsviertels vorgestellt, 1988 erfolgte der Beschluss über die im Rahmenplan beschriebenen Sanierungsziele.

Für alle weiteren zu entwickelnden Pläne, für Durchführungsabschnitte und Straßenausbaupläne, wurden öffentliche Bürgerversammlungen durchgeführt. Durch die in der Stadterneuerung angefertigten und öffentlich ausgelegten **Faltblätter**, die entweder Einzelmaßnahmen oder Blockplanungen vorstellten, er-

hielten die Bewohner und Bewohnerinnen kontinuierlich Informationen über den laufenden Planungsprozess.

Die Büro- und Besprechungsräume standen für die Bürger und Bürgerinnen aus dem Sanierungsgebiet offen, Einzelmaßnahmen sind in zahlreichen Gesprächen mit allen Beteiligten vorbereitet worden.

Mit dem Fortschritt der Sanierung im Quartier wuchs das öffentliche Interesse am Sanierungsverfahren, das Bahnhofsviertel gewann wieder an „Beliebtheit“. In Dia-Vorträgen wurde über die Geschichte des Stadtteils und die Sanierungsfortschritte berichtet. Im Jahr 1999 wurde für die vorbildliche Sanierung des Quartiers der „Krahe- Preis“ der Stadt Braunschweig vergeben.

## Rahmenplanung, Blockplanung

Basis für die Erarbeitung weiterer Pläne für das Sanierungsgebiet bildete der in den Vorbereitenden Untersuchungen entwickelte Rahmenplan. Auf dieser Grundlage wurden für jeden Baublock anhand von Testentwürfen **Blockplanungen** erarbeitet. In der Summe wurden diese wiederum zu einem überarbeiteten und konkretisierten Rahmenplan zusammengeführt. Der vom Rat 1988 beschlossene **Rahmenplan** und die darin verankerten Sanierungsziele bildeten die Grundlage für die weitere Sanierung.

Erfahrungen, die während der Sanierungsmaßnahme „Frankfurter Straße“ gesammelt wurden, flossen in die Arbeitsmethoden im Bahnhofsviertel und in der Innenstadt ein: so zeigte sich, dass das Aufstellen von Bebauungsplänen, wie es das Städtebauförderungsgesetz ursprünglich forderte, für Sanierungsgebiete mit vielen Durchführungsabschnitten nicht unproblematisch war. Eine flexiblere Handhabung in der Entwicklung des Gebietes schien durch Bauleitpläne und die damit verbundenen Bauleitplanverfahren als zu sehr eingeschränkt. Um auf die nicht immer steuerbaren Veränderungen im Quartier leichter reagieren zu können und um bestimmte nicht vorhersehbare Entwick-

lungen nicht vollständig auszuschließen, wurde als Steuerungsinstrument der Rahmenplan bevorzugt angewendet.

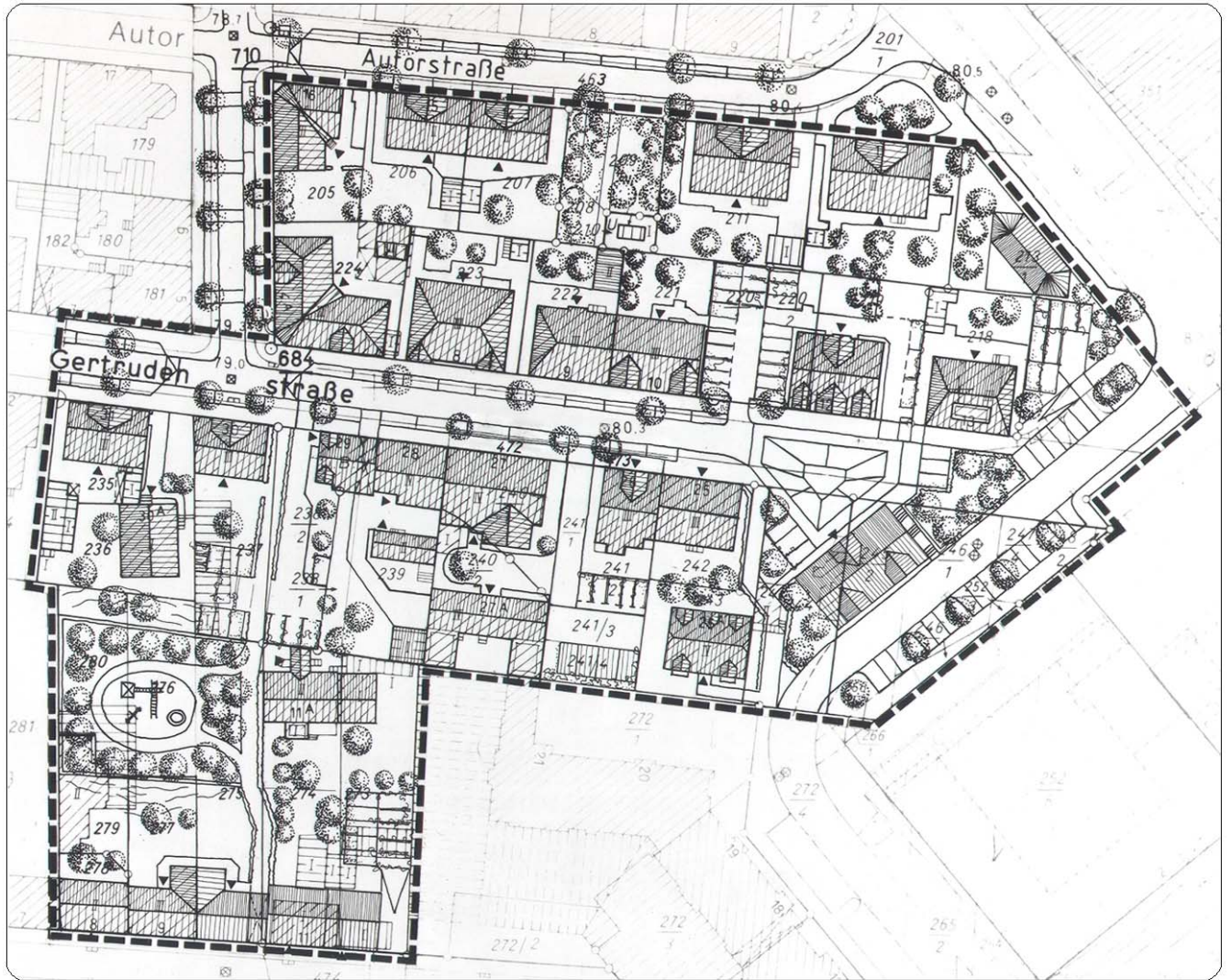
In Ausnahmefällen und bei komplexeren städtebaulichen und bodenrechtlichen Zusammenhängen erwies sich das Bauleitplanverfahren als hilfreicher Instrument. Für den **Baublock „Gertrudenstraße“** ist ein Neuordnungskonzept erarbeitet worden, für das die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich wurde. Für diesen Teil des Gebietes waren - wie bereits ausführlich beschrieben - in früheren Planungen umfangreiche Abbruchmaßnahmen und der Neubau von bis zu 15geschossigen Hochhäusern mit entsprechend breiten Erschließungsstraßen vorgesehen. Die typische Blockstruktur des Quartiers war in diesem Bereich durch den Neubau der Hochhäuser am Heinrich-Büssing-Ring und an der Kurt-Schumacher-Straße beeinträchtigt worden. Der **Bebauungsplan AW80** sollte die rechtliche Grundlage für die Durchführung der im Baublock notwendigen und geplanten Maßnahmen schaffen. Neben weiteren privaten Gebäudemodernisierungen waren Investitionen im öffentlichen Bereich zur Verbesserung des Wohnumfeldes vorgesehen. Wesentliche Planungsinhalte waren:

- der Bau eines Spielplatzes im Blockinnenbereich zwischen Gertruden- und Friedrichstraße
- hierfür Verlagerung eines vorhandenen störenden Gewerbebetriebes Friedrichstraße 9
- Neubaumaßnahmen zur Ergänzung der zerstörten Blockstruktur; insbesondere am Endpunkt der Gertrudenstraße; Schaffung eines kleinen Platzes am Straßenende
- Verbesserung des Straßenraumes durch Baumpflanzungen und durch Verringerung der Fahrbahnbreiten.

S. 28/29:

- 1: Bebauungsplan AW 80, Rechtsplan
- 2: Bebauungsplan AW 80, Nutzungsbeispiel





Diese wesentlichen Planungsinhalte aus dem Bebauungsplan AW80 konnten in die Realität umgesetzt werden: die Verlagerung eines Betriebes an der Friedrichstraße konnte 1988 abgeschlossen werden. Der Ausbau der Gertrudenstraße mit dem Platz am Straßenende erfolgte 1991. Die Blockstruktur ergänzenden Neubaumaßnahmen haben im Laufe der 90er Jahre der Gertrudenstraße wieder zu einem geschlossenen Straßenbild und zu einem Gesicht verholfen.

Mit insgesamt **5 Neubaumaßnahmen** - in der Regel Wohngebäude - am Ende der Gertrudenstraße (Hausnummern 10, 12, 24, 26 und 29) ist die gründerzeitliche Blockstruktur wieder geschlossen worden.

Der Bau des Kinderspielplatzes ist 1996 im Zusammenhang mit dem Bau einer geplanten Fußwegverbindung von der Gertrudenstraße zur Friedrichstraße fertig gestellt worden. Und zum Abschluss der Sanierung hat sogar ein zunächst schwerfälliges Bauvorhaben an der Friedrichstraße begonnen, so dass auch in der Friedrichstraße in Kürze mit der Schaffung eines neuen Wohnstandortes die letzten „Lücken“ geschlossen werden können.

Ein **Umlegungsverfahren** ist bis 1989 zur Neuordnung des Grund und Bodens vollzogen worden, um insbesondere der Stadt die Flächen für öffentliche Nutzungen zuzuteilen und die damaligen Grundstückszuschnitte den Festsetzungen des vorgenannten Bebauungsplanes AW 80 anzupassen.

Ebenfalls im Jahr 1989 folgte dann die Aufhebung der Braunschweiger Bauverordnung und des Baunutzungsplans für den Bereich „**Georg-Wolters-Straße Süd**„ - dem Gebiet zwischen Böcklerstraße, Georg-Wolters-Straße, Charlottenstraße und Autorstraße. Dieser Baublock war für eine Neugestaltung vorgesehen. Einem Teil der vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen standen die Festsetzungen des geltenden Planungsrechts entgegen.

Die Durchführung dieser Maßnahmen wurde erst zulässig als die Bestimmungen der Braunschweiger Bauverordnung und des zugehörigen Baunutzungsplans aufgehoben und durch neue planungsrechtliche Festsetzungen ersetzt wurden. Wesentliche Planungsziele für diesen Bereich waren hier:

- Erhalt der straßenbegleitenden Blockrandbebauung und Modernisierung der Wohngebäude
- Stärkung der Wohnnutzung durch Verbesserung des Wohnumfeldes
- In diesem Zusammenhang sollte die im Blockinnenbereich vorhandene, früher gewerblich genutzte Bausubstanz beseitigt und die Flächen zur Verbesserung der Einstellplatzsituation und zur Erweiterung der wohnungsnahen Frei- und Grünflächen genutzt werden.

**Bekanntmachung  
Bürgerbeteiligung  
gemäß §§ 3 und 137  
Baugesetzbuch (BauGB)**

 Stadt Braunschweig

Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel; Aufhebung der Braunschweiger Bauverordnung und Neugestaltung des Baublocks Georg-Wolters-Straße-Süd, Stadtgebiet zwischen Böcklerstraße, Georg-Wolters-Straße, Charlottenstraße und Autorstraße (s. Kartenausschnitt)



Für den im Übersichtsplan dargestellten Teilbereich des Sanierungsgebietes sollen die Festsetzungen der Braunschweiger Bauverordnung aufgehoben werden.

Zur Erläuterung der beabsichtigten Planung soll eine Bürgerbeteiligung gem. § 3 BauGB in Verbindung mit der Erörterung der Neugestaltung gem. § 137 BauGB durchgeführt werden.

Die Veranstaltung findet am Dienstag, dem 18. Juli 1989, um 19 Uhr im Gemeindefaal der St.-Magni-Kirchengemeinde, Adolfstraße 36, statt.

Im Rahmen der Erörterung wird Gelegenheit gegeben, sich zu den Planungen zu äußern.

Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger werden hiermit eingeladen.

Stadtplanungsamt 11. Juli 1989

- 1: Öffentliche Bekanntmachung zur Bürgerbeteiligung
- 2: Böcklerstraße 236/ 237, vor der Neuordnung
- 3: Böcklerstraße 236/ 237, nach Neuordnung und Modernisierung



Die städtebaulich gewünschte geringfügige Ausweitung der Wohnnutzung durch Umbau und Modernisierung bisher gewerblich genutzter Gebäude im Blockinnenbereich in zweiter Bauzeile war nach dem geltenden Planungsrecht nicht zulässig.

Eine Änderung des Planungsrechts durch einen neuen Bebauungsplan nach § 30 BauGB wurde nicht erforderlich, da sich die gemäß den Sanierungszielen durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen in die Eigenart der näheren Umgebung einfügten und damit nach § 34 BauGB beurteilt werden konnten. Insbesondere waren der Bau eines **Kinderspielplatzes** auf städtischem Grundstück und die Errichtung einer **Einstellplatzanlage** mit privaten Einstellplätzen teilweise zur Deckung des Bedarfs in diesem Baublock zulässig.

## Ordnungs- und Baumaßnahmen

Kern jedes Sanierungsverfahrens ist die Durchführung von Ordnungs- und Baumaßnahmen. Die Summe dieser Maßnahmen, die im Groben in den Vorbereitenden Untersuchungen und konkreter im Rahmenplan und in Blockplänen dargestellt wurden, soll zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände führen. Beide Instrumente, Ordnungs- wie Baumaßnahmen sind im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel im großen Umfang und in vielschichtigen Zusammenhängen zur Anwendung gekommen.

Zu den **Ordnungsmaßnahmen** gehören die Bodenordnung, der Umzug der Bewohner und Betriebe, die Beseitigung baulicher Anlagen, die Erschließungsmaßnahmen sowie sonstige Maßnahmen, die notwendig sind, um Baumaßnahmen durchführen zu können.



2



3

Die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen ist Aufgabe der Gemeinde. In insgesamt **13 Fällen** wurde ein freihändiger Grunderwerb durch die Stadt getätigt, um eine Grundstücksneuordnung durchführen oder Vorbereitungen für eine anschließende Neubebauung von größerem Umfang treffen zu können. Hier ist insbesondere der gesamte östliche Bereich der Friedrichstraße zu nennen. Durch den schrittweisen Ankauf der Flächen konnte erst die Grundlage für die Entstehung eines neuen im Zusammenhang geplanten Wohngebietes geschaffen werden. Im Rahmen eines Gutachterverfahrens wurde nach Grundstückserwerb ein Wettbewerb durchgeführt, um die Grundstücke zum Zwecke einer Bebauung mit Wohnhäusern zu veräußern.

Auf **24 Grundstücken** sind bauliche Anlagen beseitigt worden. Dazu gehören insbesondere auffällige Garagen, Nebengebäude in Innenhöfen und ungenutzte bzw. zu verlagernde Gebäude und Gebäudeteile von störenden Gewerbetrieben. Dabei wurde bei bevorstehenden Entscheidungen über Erhalt oder Abbruch sehr genau abgewogen, denn der Erhalt von Charakter und Eigenart des Quartiers stand an oberster Stelle.

In anderen Fällen beteiligten sich die Grundstückseigentümer an der Sanierung, indem Ordnungsmaßnahmeverträge abgeschlossen wurden. In diesen Verträgen wurden Art, Kosten und Finanzierung der Einzelmaßnahmen geregelt.

In insgesamt **20 Fällen** wurde die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen vertraglich den Eigentümern überlassen, da sich dies in den meisten Fällen effizienter und kostengünstiger darstellte.



1



2

1: Autorstraße 3, vor der Grundstücksneuordnung

2: nach der Neuordnung, Herstellung einer öffentlichen Grünfläche nach Abbruch und Neuordnung

In komplizierteren Fällen, wie bei der Grundstücksneuordnung im Bereich der östlichen Gertrudenstraße und der damit im Zusammenhang stehenden Schaffung eines öffentlichen Platzes am Ende der Gertrudenstraße, kam ein **Umlegungsverfahren** zum Einsatz, da hier mehrere Eigentümer zu beteiligen waren.

### **Umzug von Bewohnern und Betrieben als besondere Ordnungsmaßnahme - Der Sozialplan**

Vom Sanierungsverfahren betroffen waren neben Gewerbetreibenden hauptsächlich Wohnungseigentümer und Mieter. Da die meisten Modernisierungen sehr umfangreich waren und in vielen Fällen die Bausubstanz von Grund auf erneuert werden musste, waren die Bewohner gehalten, ihre Wohnung zumindest zeitweise zu verlassen.

Unter der Maßgabe, dass das Quartier wieder ein lebenswertes und familienfreundliches **Wohngebiet** werden sollte, sollten so viele Bewohner wie möglich im Quartier bleiben bzw. nach der Modernisierung wieder hier untergebracht werden. Eine Vielzahl der Bewohner hatte eine starke Bindung an das Gebiet - sie sind hier geboren worden oder herangewachsen. Einzelne Gewerbebetriebe etwa bestanden seit der Entstehung des Quartiers.

Gleichwohl auch der Umzug von Bewohnern und Betrieben als Ordnungsmaßnahme Aufgabe der Gemeinde ist, oblagen diese Maßnahmen im Kern immer den privaten Grundstückseigentümern selbst. Denn der Umzug von Bewohnern und Betrieben setzt schließlich die Kündigung des Miet- bzw. Pachtvertrages voraus, was naturgemäß nur durch den Grundstückseigentümer geschehen kann.

Auch die Stadt Braunschweig musste als Eigentümerin verschiedener Sanierungsgrundstücke in vielen Fällen Mietverträge kündigen, um die spätere grundlegende und durchgreifende Modernisierung und Instandsetzung ihrer Gebäude zu ermöglichen.

Für die von einem sanierungsbedingten Umzug Betroffenen wird dann der Aufgabenkreis der Gemeinde sichtbar. Zunächst soll die Gemeinde Vorstellungen

und Instrumente entwickeln, um die zu befürchtenden nachteiligen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der Betroffenen zu vermeiden oder zumindest zu mildern (§ 180 BauGB). Mit anderen Worten: die Gemeinde entwickelt einen **Sozialplan**.

Die Stadt Braunschweig hat ein umfassendes Bündel von Instrumenten geschaffen, mit denen sanierungsbedingten Mietern sehr wirksam geholfen werden konnte. An zeitlich erster Stelle standen sehr frühzeitige Informationsgespräche, in denen der die Kündigung auslösende Grund dargestellt und gewichtet, sowie die Hilfsmöglichkeiten im Einzelnen erläutert wurden. Wünsche und Bedarf den künftigen Wohnraum betreffend wurden erörtert. Diese Gespräche wurden durch die Sanierungsabteilung selbst durchgeführt; in schwierigen Fällen wurde die Sozialbetreuung des damaligen Sozialamtes hinzugezogen. Denn aufgrund der erheblichen baulichen Defizite des Quartiers waren viele der betroffenen Mieter Arbeitslose, häufig Empfänger von Sozialhilfeleistungen und es betraf auch eine große Anzahl ausländischer Mitbürger. Nicht vergessen werden darf, dass manche der Mieter seit Jahrzehnten ihre Wohnung innehatten, in Einzelfällen seit über 50 Jahren!

Um aus einem sanierungsbedingten Umzug keine persönliche Katastrophe, keine Entwurzelung werden zu lassen, war in vielen Fällen eine intensive persönliche Zuwendung geboten.

Worin bestanden die Hilfen der Stadt? In erster Linie - und für die Betroffenen vor allem den achtziger und frühen neunziger Jahren am bedeutendsten - ein Angebot von Ersatzwohnraum. Zum einen bot sich der städtische Wohnungsbestand, der - auch aufgrund des häufig schlechten baulichen Zustandes - preislich im unteren Marktsegment lag, und so half, die wirtschaftlichen Folgen für die Betroffenen einzudämmen, die nicht selten bislang nur 2 bis 4 DM monatliche Quadratmetermiete zu zahlen hatten.

Durch enge Zusammenarbeit mit den Wohnungsbau-gesellschaften konnte ein bedeutender Teil der Betroffenen auch an deren Wohnungsbestand vermittelt werden.

Mit fortschreitender Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude des Quartiers sowie auch im parallelen Sanierungsgebiet Innenstadt konnte Ersatzwohnraum auch in den sanierten Altbauten gefunden werden. Dass die Mieten erschwinglich und die Wohnungen für einen großen Teil der Betroffenen attraktiv blieben, ist den Bindungen geschuldet, die die Hauseigentümer im Gegenzug zur Modernisierungsbezuschussung eingehen mussten: die Mietpreise des sanierten Wohnraumes wurden im Modernisierungsvertrag, der die Sanierung im Detail regelte, für normalerweise 10 Jahre begrenzt, auf einen festen oder gleitenden Betrag, der sich am qualifizierten Mietspiegel der Stadt Braunschweig orientierte. In einigen Fällen, vor allem bei Baugenossenschaften, wurde diese Bindung auch auf 25 Jahre ausgedehnt.

Zudem wurde im Bedarfsfall, um die Miete für den zurückziehenden oder den „umgesetzten“ Haushalt erschwinglich zu machen, die Miete für die Dauer von 10 Jahren weiter heruntersubventioniert: gegen einen um 100 DM/m<sup>2</sup> Wohnraum erhöhten Zuschuss wurde die zulässige Miete um 1 DM pro Quadratmeter reduziert. Damit wurde im Sanierungsgebiet zum einen die dringend erforderliche Sanierung des Wohnraumes verwirklicht und damit gleichzeitig bezahlbarer Wohnraum langfristig erhalten.

Besondere Wirksamkeit im Hinblick auf die sozialen Ziele der Stadt erreichte die Mietbindung in der Bündelung mit einem Benennungsrecht, seltener auch einem Belegungsrecht der Stadt, das vor allem bis Mitte der neunziger Jahre häufig für die Wohnungen vereinbart wurde. Es ermöglichte der Stadt, für den Vermietungsfall Wohnungsmieter vorzuschlagen bzw. verbindlich zu benennen, die natürlich vorzugsweise aus dem Kreis der Sanierungsbedürftigen gewählt wurden.

Weiterer Bestandteil des Sozialplanes waren finanzielle Hilfen, insbesondere hinsichtlich der mit dem sanierungsbedingten Umzug verbundenen Kosten. Nach den hierzu geschaffenen Umzugskostenrichtlinien wurden sanierungsbedürftigen Mietern die Kosten des eigentlichen Umzuges sowie die begleitenden Aufwendungen, wie z. B. Kosten der Wohnungssuche, Antrittsrenovierung der neuen Wohnung, Installationskosten, Entrümpelung, Ersatzbeschaffungen von Einrichtungsgegenständen weitgehend erstattet. Viele Sanierungsbedürftige erhielten auch Entschädigungen für zurückgelassene Einbauten und Bodenbeläge, und in manchen Fällen wurde auch die für die Ersatzwohnung vom neuen Vermieter geforderte Kautionsdarlehensweise vorgestreckt. In Einzelfällen betragen die Aufwendungen bis über 20.000 DM pro Haushalt.

Im Rückblick kann das Instrument des Sozialplanes als sehr wirkungsvoll beurteilt werden. Nicht nur, weil die Umsetzung von sanierungsbedürftigen Mietern überwiegend ohne größere Probleme und zeitliche Verzögerungen verlief, sondern weil die Mieter die Chance erhielten, im Quartier wohnen zu bleiben und in vielen Fällen sogar in die sanierten Gebäude zurückziehen konnten.

Die nachteiligen Auswirkungen konnten so weitestgehend vermieden oder zumindest abgemildert werden. Darüber hinaus wurde mit den Entschädigungen und sonstigen Geldleistungen der vom Gesetzgeber (§ 181 BauGB) geforderte Härteausgleich verwirklicht.

Der Stadt wäre durch die §§ 182 ff. BauGB auch ermächtigt Miet- bzw. Pachtverträge durch hoheitlichen Akt aufzuheben, wenn dies zur Durchführung der Sanierung erforderlich ist, insbesondere, wenn die zivilrechtlichen Möglichkeiten nicht genügen, eine gerechtfertigte Entmietung zeitgerecht durchzusetzen. Dieses Instrumentarium musste die Stadt nicht aufgreifen - auch ein Beleg dafür, wie effektiv der Sozialplan funktioniert und die Betroffenen auch erreicht hat.

# Für Braunschweig hält Bonn 25 Millionen bereit

## Drei Sanierungsprojekte in der Finanzplanung bis 1983

Aus einer jetzt vorliegenden Übersicht der Bundesfinanzplanung für die Zeit bis 1983 geht hervor, daß die Stadt Braunschweig in diesen vier Jahren für drei Sanierungsgebiete rund 25 Millionen Mark Bundeshilfe nach Maßgabe des Städtebauförderungssetzes erhalten kann, sofern Niedersachsen sich an dem Sanierungsprogramm beteiligt. Die Stadt Braunschweig ist für die Sanierung der drei Gebiete für die Zeit bis 1983 mit 10 Millionen Mark vorgesehen. Die Bundesregierung hat für die Sanierung der drei Gebiete 15 Millionen Mark vorgesehen. Die Bundesregierung hat für die Sanierung der drei Gebiete 15 Millionen Mark vorgesehen.

Damit hat Braunschweig mit 10 Millionen Mark den größten Summenanteil an Bundesmitteln für die Sanierung der drei Gebiete erhalten. Auch in den vergangenen Jahren hat die Stadt Braunschweig für die Sanierung der drei Gebiete 10 Millionen Mark erhalten.

Stadt informiert: **Bahnhofsgebiet wird saniert**  
In einer öffentlichen Informationsveranstaltung, die am Dienstag, 8. November, um 19.30 Uhr im Vortragssaal der Stadthalle beginnt, erläutern Vertreter des Stadtplanungsamtes und des Sanierungsgebietes „Bahnhofs-„Östlicher Ring“ Sanierungsgebiet

Gemeint ist damit das Stadtbahnhofs-„Östlicher Ring“ Sanierungsgebiet. Gemeint ist damit das Stadtbahnhofs-„Östlicher Ring“ Sanierungsgebiet. Gemeint ist damit das Stadtbahnhofs-„Östlicher Ring“ Sanierungsgebiet.

**Sanierung Friedrichstraße:** trotz „Blockade“ wird gebaut  
Der zehnjährige Verzögerung im Sanierungsgebiet Friedrichstraße, obwohl der Bundesgerichtshof noch nicht über den Entscheidungskomplex entschieden hat, bei dem die Stadt Braunschweig und die Bundesregierung im Streit sind. Dieser Streit hat die Sanierung der Friedrichstraße verzögert. Die Sanierung der Friedrichstraße wird trotz der „Blockade“ durchgeführt.

Sanierungsgebiet Friedrichstraße: trotz „Blockade“ wird gebaut  
Der zehnjährige Verzögerung im Sanierungsgebiet Friedrichstraße, obwohl der Bundesgerichtshof noch nicht über den Entscheidungskomplex entschieden hat, bei dem die Stadt Braunschweig und die Bundesregierung im Streit sind. Dieser Streit hat die Sanierung der Friedrichstraße verzögert. Die Sanierung der Friedrichstraße wird trotz der „Blockade“ durchgeführt.

# Wohn-Lust in Stadthäuser

Die etwas buntere Friedrichstraße zieht viele Neugierige an  
Die Friedrichstraße trägt seit einiger Zeit etwas mehr Rouge. Hier sind die ersten Stadthäuser bezogen worden - Materialmix und bunte Färbung ziehen inzwischen Neugierige an.



städtebauliche Konzept der planer Wolfgang Wiechers und Eckel trägt Früchte. Ein Stadthaus, das von Kirsten Krapp und Jan-Dirk Krapp entworfen wurde, ist frisch eingezogen. Ein weiteres Stadthaus, das von der Architektin Ingrid Lohmann entworfen wurde, ist ebenfalls fertiggestellt.



Endlich wird die Zone zwischen Friedrichstraße und Heinrich-Büssing-Ring bebaut.

# Wunsch nach Architektur mit Niveau

Nach Grundstückstausch brechen dynamische Zeiten für die Friedrichstraße an  
Der behutsame Prozess der Aufwertung im Quartier Böcklerstraße ist immer wieder im Blick der Stadt Braunschweig. Die Stadt Braunschweig wünscht sich eine Architektur höheren Niveaus. Die kritische Zone ist freilich nicht nur die Friedrichstraße, sondern auch das gesamte Innenstadtbereich.



Kaum Hoffnung auf künftige Sanierungsmittel für Innenstadt, Bahnhofsviertel und Wildwuchs und leere Häuser an der Friedrichstraße

Muß die Stadt wichtige Sanierungsvorhaben auf die lange Bank schieben? Das deutet sich an. Denn ab 1997 will die Bundesregierung ihre Städtebauförderung auslaufen lassen. Die Braunschweiger SPD-Bundestagsabgeordnete Leona Müller befürchtet, daß die Stadt in den kommenden Jahren auf acht Millionen Mark an Sanierungsmitteln verzichten wird.

# Platz für 50 Kinder bei St. Nikolaus

Caritas übernimmt neue Kindertagesstätte in der Böcklerstraße  
Betroffen sind die Kinder in der Böcklerstraße. Die Caritas übernimmt eine neue Kindertagesstätte in der Böcklerstraße. Die Kindertagesstätte wird für 50 Kinder eingerichtet.



Konzerthaus soll wieder Schönheit glänzen

# „Konzerthaus“ wurde besetzt

Oberstadtdirektor Dr. Körner stellte Strafantrag  
Das „Konzerthaus“ an der Böcklerstraße, ein seit Jahren leerstehendes Gebäude, wurde besetzt. Der Oberstadtdirektor Dr. Körner hat Strafantrag gestellt.

Sonnabend, 18. August 1990

# „Konzerthaus“ wird endlich Altenzentrum

Der **Umzug von Betrieben** war im Einzelfall im Gegensatz zum Umzug von Bewohnern wesentlich aufwendiger zu bewerkstelligen. Die elementaren Hilfen der Stadt waren hier die Vorhaltung von Ersatzflächen zur Verlagerung von Betrieben und natürlich Geld. Nach langjährigen Verhandlungen konnten zwei Gewerbebetriebe innerhalb der Stadtgrenzen verlagert werden. Möglich wurde diese Verlagerung sowie die wirtschaftliche Erhaltung der betroffenen Betriebe durch bedeutende finanzielle Unterstützung, indem die Verlagerungskosten übernommen wurden, aber auch die durch die Verlagerung bedingten zeitweisen Umsatzverluste, die im Rahmen einer sog. Spitzenfinanzierung abgedeckt wurden.

**122 Haushalte** sind aus Gründen der Sanierung umgezogen, davon wurden in 120 Fällen die Miet- und Pachtverhältnisse einvernehmlich bzw. durch ordentliche Kündigung beendet. **33 Haushalte** erhielten eine Ersatzwohnung **im Sanierungsgebiet, 89 außerhalb** des Sanierungsgebietes. Zu Beginn der Sanierung war die Zahl des zur Verfügung stehenden, modernisierten Wohnraums sehr gering, so dass nur eine Umsetzung außerhalb des Sanierungsgebietes möglich war.

Mit Fortschritt der Sanierung stand zwar mehr sanierter Wohnraum zur Verfügung. Aber trotz Regulierung der Mietpreise durch die Gemeinde war der Wohnraum nicht für Jeden bezahlbar.

### Chronik der Ereignisse von der Besetzung bis zur Räumung

## Drei Jahre Streit und Gewalt

**19. April 1987:** Das seit Jahren leerstehende Konzerthaus wird am Ostersonntag besetzt. Bereits seit zwei Jahren ist auch das Haus Wolfenbütteler Straße 14 besetzt.

**29. April:** Die Besetzer verlassen das Haus für wenige Stunden. Die Stadt bietet ihnen einen Nutzungsvertrag bis zum Umbau des Gebäudes in ein Altenheim an.

**30. April:** Der „Nutzungsvertrag“ wird von der Stadt und drei Besetzern unterschrieben.

**8. Januar 1988:** Das Haus Wolfenbütteler Straße 14, als selbstverwaltetes Erwerbslosenzentrum genutzt, wird in einer Blitzaktion abgerissen.

**24. Februar:** Der Verwaltungsausschuß des Rates beschließt, den Nutzungsvertrag mit drei Bewohnern des Konzerthauses zu kündigen. Daraufhin stören 30 junge Leute eine Vorstellung im Staatstheater und besetzen die Bühne.

**2. März:** Polizisten räumen ein von 40 jungen Leuten kurzfristig besetztes Haus Ecke Riedestraße/Wolfenbütteler Straße.

**16. März:** Zwei Anschläge mit stinkender Buttersäure werden auf die Wohnungen von Oberstadtdirektor Körner und Kripo-Chef Kurt Häusler verübt. Ätzende Flüssigkeiten werden auch auf die Autos von Irene Glogowski, Frau des Oberbürgermeisters, und CDU-Ratscherr Reinhard Manlik geschüttet.

**10. Juni:** Unsere Zeitung berichtet darüber, daß mietfrei wohnende Konzerthaus-Bewohner Wohngeld vom Sozialamt kassiert haben.

**14. Juni:** In einer Ratssitzung erklärt Stadtbaurat Wiese, die Wohngeldzahlungen seien zu Recht erfolgt.

**6. Januar 1989:** Die Stadt gewinnt ihre Räumungsklage.

**29. Mai:** Das Auto von Stadtdirektor Udo Kuhlmann geht nach einem Brandanschlag in Flammen auf. Ein Bekennerschreiben trifft bei Braunschweiger Journalisten ein.

**30. Mai:** 45 Demonstranten stören die Berufungsverhandlung gegen die Räumungsklage vor dem Landgericht.

**25. August:** Das Landgericht bestätigt das Räumungsurteil.

**2. November:** Auf den Privatwagen des Oberbürgermeisters wird ein Brandanschlag verübt, zu dem sich in einem Schreiben an unsere Redaktion die „autonome Szene“ bekennt.

**5. Dezember:** Zur Vorbereitung des Umbaus des Konzerthauses finden unter Polizeischutz Probebohrungen statt.

**12. Dezember:** Konzerthaus-Sympathisanten stören die Ratssitzung mit der Forderung „Böcklerstraße bleibt.“

**31. Dezember:** Silvester-Krawalle: Unter anderem wird ein Polizist mit Leuchtkugeln beschossen.

**2. Januar 1990:** In der Broitzemer Straße locken Vermummte einen Streifenwagen in einen Hinterhalt und stürzen das Auto um. Ein Bekennerschreiben der „autonomen Szene“ trifft am 4. Januar in unserer Redaktion ein.

**15. Januar:** Unter starkem Polizeischutz werden Hindernisse am Konzerthaus entfernt.

**2. März:** Polizei-Razzia im Konzerthaus.

**7. März:** Pressekonferenz der Stadt: Oberbürgermeister Glogowski erklärt das „Experiment Böcklerstraße“ für gescheitert.

**10. März:** 500 Konzerthaus-Sympathisanten demonstrieren für den Erhalt des „Wohnprojektes.“

**8. Mai:** Es wird bekannt, daß die Mittel zum Umbau des Konzerthauses endgültig bereitstehen.

**7. Juni:** Schlußurteil des Amtsgerichts: Die Untermieter im Konzerthaus müssen spätestens bis zum 31. Juli ausziehen.

**1. Juli:** Nach Krawallen wird das Konzerthaus geräumt.



Beschmiert, bemalt, Dreck und Schutt vor dem Gebäude Konzerthaus — für viele Nachbarn ein unerträglicher Zustand.  
BZ-Foto: David Taylor

Nicht zu unterschätzen war die Zahl der Auszubildenden, Studierenden oder noch nicht „sesshaft“ gewordenen Bewohner und Bewohnerinnen im Quartier. Für viele ist daher die Sanierung der Auslöser, aber nicht der Anlass des Umzuges gewesen. Die Erfahrung zeigte auch, dass der „natürliche Erneuerungsdrang“ im Laufe der Zeit nicht nur für das Quartier stagniert hatte, sondern auch in den privaten Wohnzimmern. Nicht selten erfuhren die Mitarbeiter im Sanierungsgebiet, die zum Teil intensive Beziehungen zu den Betroffenen aufgebaut hatten, Dankbarkeit.

Spektakulärer verlief die Räumung des ehemaligen „**Konzerthauses**“ an der Böcklerstraße: das baufällige und leerstehende Gebäude, 1890 errichtet als repräsentatives Veranstaltungsgebäude mit Ballsaal, Restaurant und Kino, ist über mehrere Jahre von der autonomen Szene besetzt worden. 1986 wurden erste Pläne zur Umnutzung des Gebäudes zu einer Altenpflegeeinrichtung vorgestellt. Von 1987 bis 1990 dauerte die Hausbesetzung, die - begleitet durch immer wiederkehrende Krawalle und Auseinandersetzungen - die Bewohner des Gebietes, den Rat der Stadt und die Verwaltung phasenweise stark belastete. Ein zunächst angebotener Nutzungsvertrag, der den Hausbesetzern ein mietfreies Nutzungsrecht bis zur Umnutzung des Gebäudes einräumte, konnte nicht wesentlich zur Beruhigung der Lage beitragen. Erst durch eine Räumungsklage, die im Juni 1990 für die Stadt entschieden wurde, haben die Bewohner das Haus geräumt. Umbau- und Umnutzungspläne konnten nun umgesetzt werden, so dass bereits 1992 die Eröffnung der neuen Altenpflegeeinrichtung stattfinden konnte. Das Haus beherbergt heute eine Begegnungsstätte mit Café. Der imposante Bau an der ehemaligen Hauptstraße, die nach Salzdahlum führte, übernimmt heute mit den umliegenden Einrichtungen und Läden die Funktion des Quartierszentrums.

Sämtliche Straßen - insgesamt sechs - sind als **Erschließungsmaßnahmen** umgestaltet und erneuert worden. Dabei wurde die veraltete Mischkanalisation

auf ein neues Trennsystem umgestellt und sämtliche Leitungen im Straßenraum erneuert. Alle Straßen erhielten straßenbegleitendes Grün.

Zwei **Kinderspielplätze** und ein **Bolzplatz** für Jugendliche sind im Zusammenhang mit einer Blockentkernung und Führung einer neuen **Fußwegverbindung** geschaffen worden. Eine weitere öffentliche Grünfläche ist zwischen der Wolfenbüttler Straße und der Böcklerstraße entstanden.

Zu den **Baumaßnahmen** gehören die Neubebauung, die Modernisierung baulicher Anlagen, die Errichtung von Ersatzbauten, Ersatzanlagen und durch die Sanierung bedingter Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sowie die Verwirklichung der sonstigen angestrebten Ziele.

Die **Modernisierung** der bestehenden Gründerzeit-Wohngebäude war ein wesentlicher Baustein im Sanierungsverfahren. Die Wohnhäuser prägen wesentlich den Charakter des Quartiers. Im Gegensatz zu anderen Bereichen im östlichen Ringgebiet strahlen diese Gebäude und Straßenzüge eine größere Einfachheit aus. Die Häuser sind nicht so stark verziert. Dafür sind im Bahnhofsviertel vermehrt einzelne Fachwerkhäuser mit aufwendiger Fachwerkarchitektur vorzufinden. Der Wechsel von großen, mehrgeschossigen, soliden Mietshäusern und kleinteiliger Fachwerkarchitektur oder schlichten Arbeiterwohnhäusern prägt das Quartier bis heute. Dies galt es zu erhalten. Neubauten sollten sich in diese „geordnete Vielfalt“ einfügen und das Gebiet sinnvoll und im gleichen Maßstab ergänzen.

Insgesamt **46 Modernisierungsmaßnahmen** sind mit Hilfe von Städtebaufördermitteln durchgeführt worden. Hinzukommen weitere private Maßnahmen, die ohne Zuschüsse bzw. steuerliche Vergünstigungen saniert wurden. Fachgerechte **Modernisierungsgutachten**, die Auskunft über Sanierungsmöglichkeiten, Sanierungsvorschläge, über Kosten und Finanzierung gaben, galten als Voraussetzung für eine tatsächliche Förderung und Durchführung der Maßnahme. Die

Gutachten, ebenfalls durch Städtebaufördermittel finanziert, haben Eigentümern den Entschluss zur Modernisierung sehr erleichtert: sie lieferten die notwendige Vorplanung, die im Vorfeld bereits Kosten verursacht hätte und haben Investitionen angesprochen. Die Modernisierungen sind im Wesentlichen von den Eigentümern, zumeist Privatpersonen, durchgeführt worden. Wohnungsbaugesellschaften hatten im Bahnhofsviertel so gut wie keinen eigenen Bestand.

Aufgebrochene Blockstrukturen sowie bestehende und durch notwendigen Abbruch entstandene Baulöcher sind durch **Neubaumaßnahmen** wieder geschlossen worden. 15 Neubaumaßnahmen sind im Laufe der Sanierung realisiert worden.

Die erste und größte Neubaumaßnahme begann bereits im Sanierungsverfahren „Bahnhofsviertel I“. Die Viewegstraße, die ursprünglich wie die Gertrudenstraße, die Friedrichstraße und der Heinrich-Büssing-Ring in den „Friedrichsplatz“ mündeten, war durch die Neubebauung an der Kurt-Schumacher-Straße „gekappt“ worden. Die großmaßstäblichen Neubauten an der Kurt-Schumacher-Straße und am Heinrich-Büssing-Ring „drängten“ sich in die Baulöcher. Geplante Neubauten, die nun nicht mehr den alten Stadtgrundriss wieder aufnehmen konnten, sollten zwischen der Bebauung am Heinrich-Büssing-Ring und der kleinteiligen Baustruktur an Gertrudenstraße und Friedrichstraße vermitteln und die Baulöcher schließen. Nach einem langen Verhandlungs- und Planungsprozess, zeitweise lief ein Enteignungsverfahren, entstand die Wohnbebauung an der **Viewegstraße/Heinrich-Büssing-Ring**.

Der zweitgrößte Neubau entstand an der Ecke **Campestraße/Viewegstraße**. Der Baublock wurde zuvor entkernt: eine Tankstelle, ein Garagenhof und ein Kfz-Betrieb waren hier ansässig. Durch die vorhandene hohe, enge Bebauung auf der einen Seite und flächenintensive, ungeordnete Bebauung auf der ande-

ren Seite bestanden ein erheblicher Fehlbedarf an wohnungsnahem Grün sowie ein Mangel an Einstellplätzen. Nach der Blockentkernung entstand eine geschlossene Blockrandbebauung, mit einer eingeschossigen überdachten und begrünten Einstellplatzanlage. Die feingliedrig gestaltete Klinkerarchitektur fügt sich heute ganz selbstverständlich in das Wohngebiet ein. Der Blockinnenhof ist heute stark durchgrünt und erhält Licht und Sonne.

**Kleinere Neubaumaßnahmen** sind zu Beginn der 90er Jahre am östlichen Ende der **Gertrudenstraße** entstanden: 4 Wohnungsneubauten gruppieren sich um den neu geschaffenen Platz am Ende der Straße, ein Anbau ergänzt die Wohnzeile Gertrudenstraße 27 bis 29 und ein modernes Bürogebäude bildet die neue Ecksituation an der Viewegstraße/- Gertrudenstraße.

Jüngste Entwicklungen brachten einen „Aufschwung“ in die **Friedrichstraße**, die von den Veränderungen der Nachkriegszeit am stärksten Schaden genommen hatte.





Durch die offene Lage zum Heinrich-Büssing-Ring war die Straße den Umwelteinflüssen besonders ausgesetzt. Die fehlende straßenbegleitende Bebauung sowie vorhandene Gewerbebetriebe verhinderten lange eine städtebauliche Entwicklung. Mit dem Bau einzelner Stadthäuser auf der Südseite der Friedrichstraße, mit der Straßenumgestaltung der Friedrichstraße und Ausbildung eines kleinen Platzes am östlichen Ende der Straße sowie der Verlagerung von zwei Betrieben in der Friedrichstraße besteht die große Chance, die Straße wieder in das Quartier zu integrieren. Grundlagen dafür sind durch die moderne, im Bauherrenmodell entstandene Stadthausbebauung und durch die Errichtung eines Mehrfamilienhauses an der nördlichen Friedrichstraße gelegt. Von einem vollständig geheilten Quartier kann aber erst die Rede sein, wenn es gelungen ist, auch die Nordseite des Heinrich-Büssing-Ringes zu schließen. Die Eigentumsverhältnisse machten eine Bebauung bisher unmöglich.

## Kosten, Finanzierung, Förderung

Die **Kosten** der mit öffentlichen Mitteln geförderten Maßnahmen belaufen sich auf ca. 18 Mio. €. Es wird davon ausgegangen, dass diese Fördermittel zusätzliche private und öffentliche Investitionen in Höhe von 145 bis 150 Mio. € ausgelöst haben. Das macht deutlich, welch wichtiges Förderprogramm hier der Gemeinde von Bund und Land zur Verfügung gestellt worden ist.

Wie sich die Kosten (Ausgaben) der mit öffentlichen Mitteln geförderten Maßnahmen im Einzelnen zusammensetzen, ist in den Tabellen auf Seite 40 dargestellt.

Die **Finanzierung** der Maßnahmen setzt sich in erster Linie aus folgenden Einnahmen zusammen: aus Städtebaufördermitteln zu je 1/3 von Bund und Land und dem 1/3 Anteil der Stadt sowie durch Erträge und Erlöse, den Ausgleichsbeträgen und dem Wertausgleich. Für Braunschweig stellt sich folgende Zusammenstellung dar:

<b>Städtebauförderung Bahnhofsviertel I</b>	Einnahmen in Tsd. €
Finanzierung der Sanierung	
Städtebauförderungsmitel des Landes Niedersachsen (StBauF-Programm Bund und Land)	730
Eigenmittel der Stadt Braunschweig	708
Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken	1.972
Erträge aus der Bewirtschaftung von Grundstücken	4
Ausgleichsbeträge	--
Wertausgleich zu Lasten der Gemeinden	--
Sonstiges	--
<b>Summe der Finanzierungsmittel</b>	<b>1.998</b>

<b>Städtebauförderung Bahnhofsviertel II</b>	Einnahmen in Tsd. €
Finanzierung der Sanierung	
Städtebauförderungsmitel des Landes Niedersachsen (StBauF-Programm Bund und Land)	6.977
Eigenmittel der Stadt Braunschweig	3.021
Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken	2.380
Erträge aus der Bewirtschaftung von Grundstücken	703
Ausgleichsbeträge	1.064
Wertausgleich zu Lasten der Gemeinden	1679
Sonstiges	174
<b>Summe der Finanzierungsmittel</b>	<b>15.998*</b>
*) zzgl. Nichtförderungsfähige Kosten (3/3 Stadt)	546

<b>Städtebauförderung Bahnhofsviertel I</b>		
Kosten der mit öffentlichen Mitteln geförderten Maßnahmen (Fördermittel)		Kosten in Tsd. €
Vorbereitung	Vorbereitende Untersuchung	--
	Weitere Vorbereitung	1
Ordnungsmaßnahmen	Erwerb von Grundstücken	1.322
	Bodenordnung	--
	Umzug von Bewohnern und Betrieben	28
	Beseitigung baulicher Anlagen	135
	Erschließung <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentliche Straßen</li> <li>▪ Öffentliche Plätze und Grünflächen</li> <li>▪ Öffentliche Wege</li> <li>▪ Öffentliche Spielplätze</li> </ul>	86
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	76
	Baumaßnahmen	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden
	Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäuden	--
Sonstige Kosten	Wertausgleich zu Gunsten der Gemeinde	315
	Vergütung Sanierungsträger	35
<b>Gesamtsumme</b>		<b>1.998</b>

<b>Städtebauförderung Bahnhofsviertel II</b>		
Kosten der mit öffentlichen Mitteln geförderten Maßnahmen (Fördermittel)		Kosten in Tsd.€
Vorbereitung	Vorbereitende Untersuchung	--
	Weitere Vorbereitung	632
Ordnungsmaßnahmen	Erwerb von Grundstücken	3.333
	Bodenordnung	--
	Umzug von Bewohnern und Betrieben	700
	Beseitigung baulicher Anlagen	554
	Erschließung <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentliche Straßen</li> <li>▪ Öffentliche Plätze und Grünflächen</li> <li>▪ Öffentliche Wege</li> <li>▪ Öffentliche Spielplätze</li> </ul>	2.372
	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	578
	Baumaßnahmen	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden
	Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäuden	949
Sonstige Kosten	Wertausgleich zu Gunsten der Gemeinde	1.797
<b>Gesamtsumme</b>		<b>15.998</b>

## Verfahrensablauf im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel I

Ratsbeschluss zur Satzung über das besondere Vorkaufsrecht der Gemeinde für unbebaute und bebaute Grundstücke im künftigen Sanierungsgebiet:	18.12.1968
Ratsbeschluss	
Vorbereitende Untersuchungen:	1971
Öffentliche Bekanntmachung:	--
Satzungsbeschluss zur Förmlichen Festlegung:	22.02.1972
Öffentliche Bekanntmachung:	28.07.1972
Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes AW 28 mit Öffentlicher Bekanntmachung	31.07.1973
Beschluss zur Einleitung eines Umlegungsverfahrens:	18.10.1973
Öffentliche Bekanntmachung:	03.03.1975
Satzungsbeschluss des Rates zur Aufhebung der Sanierungssatzung:	25.04.1989
Öffentliche Bekanntmachung:	18.06.1992

## Verfahrensablauf im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel II

Ratsbeschluss zu den Vorbereitende Untersuchungen:	14.06.1977
Öffentliche Bekanntmachung:	20.06.1977
Satzungsbeschluss zur Förmlichen Festlegung:	26.01.1983
Öffentliche Bekanntmachung:	09.09.1983
Ratsbeschluss zur	
1. Erweiterung:	30.04.1986
2. Erweiterung:	14.06.1988
Öffentliche Bekanntmachung der Rahmenplanung:	06.10.1987
Ratsbeschluss zur Rahmenplanung:	17.05.1988
Ratsbeschluss B-Plan AW 80 „Gertrudenstraße“	13.12.1988
Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes AW 80 mit Öffentlicher Bekanntmachung:	13.07.1989
Aufhebungsbeschluss Baunutzungsplan „Georg-Wolters-Straße-Süd“:	21.11.1989
Beschlüsse zur Einleitung von Umlegungsverfahren:	11.04.1989 23.09.1993 10.09.1996
Satzungsbeschluss des Rates zur Aufhebung der Sanierungssatzung:	23.05.2006
Öffentliche Bekanntmachung:	30.06.2006

Zu den vielfältigen Mängeln und Missständen, die im Sanierungsgebiet zu Beginn vorhanden waren, zählten auch Zustand und Ausstattung vieler privater wie städtischer Wohngebäude. Im Bahnhofsviertel II stammt die Altbausubstanz im Wesentlichen aus den Jahren 1870 bis 1910. Nur wenige dieser Gebäude wurden von den Eigentümern den heutigen Wohnanforderungen entsprechend modernisiert. Vielmehr musste darüber hinaus eine jahrzehntelang währende Vernachlässigung der Bausubstanz konstatiert werden. Baumängel konnten sich ausprägen, wie etwa

mangelnde Abdichtung gegen Erdfeuchte, verwitterte und unzureichend gegen Wärmeverlust isolierte Dächer und Außenwände, veraltete Haustechnik, mangelhafte Fenster und vieles mehr. Zusätzlich waren Missstände zu beobachten wie schlechte Belichtungssituationen, unzeitgemäße Wohnraumzuschnitte und fehlende Aufenthaltsqualität auf den Grundstücken, da es an Grün und attraktiven Freiflächen mangelte. Nicht wenige Hinterhöfe waren flächendeckend versiegelt und mit Autogaragen überbaut.

Die Stelle Stadterneuerung hat umfassend das Gespräch mit den jeweiligen Eigentümern gesucht, um auf Mängel und Missstände hinzuweisen und Möglichkeiten der Verbesserung zu erarbeiten. Im Rahmen des dann verlaufenden Sanierungsgenehmigungsverfahrens nach § 144 BauGB aus Anlass beabsichtigter, genehmigungspflichtiger Baumaßnahmen des Eigentümers oder bei einem Wechsel des Eigentümers ergab sich häufig ein Kontakt, bei dem auch die Modernisierung und Instandsetzung des Gebäudes im Sinne des § 177 BauGB auf den Weg gebracht werden konnte.

Neben der Beratung durch die Stelle Stadterneuerung spielten dabei vor allem von der Stadt bezahlte Modernisierungsgutachten eine wesentliche Rolle. In diesen umfangreichen Untersuchungen wurden dabei von Architekten bzw. Bauingenieuren die Mängel und Missstände an Grundstück und Gebäude eruiert, sowie ein umfassendes Maßnahmenkonzept erarbeitet. Das ging nicht selten über die ursprünglichen Vorstellungen des Eigentümers hinaus, zeigte aber auch die Chancen eines Gebäudes auf, zeitgemäßen Wohnansprüchen wieder im vollen Umfang zu genügen und dauerhaft vermietbar zu sein. Auch die Kosten des möglichen Maßnahmenpaketes wurden in den Gutachten ermittelt. Normalerweise bestand nach dem Vorliegen des Modernisierungsgutachtens bei dem Eigentümer wie bei der Stadt gemeinsam die Erkenntnis, dass nur eine umfassende, durchgreifende Modernisierung und Instandsetzung des Gebäudes sinnvoll sein kann.

Gleichwohl wurde aber von der gesetzlichen Möglichkeit, ein Modernisierungsgebot auszusprechen, von der Stadterneuerung in keinem Fall Gebrauch gemacht. Vielmehr wurden über die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit dem jeweiligen Eigentümer öffentlich-rechtliche Modernisierungsverträge geschlossen, in denen sich einerseits der Eigentümer zu einem mit der Stadt abgestimmten, recht exakt beschriebenen Maßnahmenkonzept verpflichtet, wohingegen die Stadt eine Kostenzuschuss aus Städtebauförderungsmitteln in Aussicht stellt. Grundsätz-

lich musste dabei allerdings eine insoweit durchgreifende Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden und Grundstück erfolgen, dass kein wesentlicher Mangel oder Missstand mehr zurückbleibt. Ein weiteres wesentliches Gegengewicht zur Bezuschussung war regelmäßig die Festlegung einer Mietpreisbindung und ggf. die Vereinbarung von Benennungs- bzw. Belegungsrechten auf die Wohnungen für die Stadt (vgl. hierzu den Abschnitt Sozialplan). Auch musste sich der Eigentümer für die Dauer von 10 Jahren verpflichten, künftige Baumaßnahmen zur äußeren Gestaltung mit der Stadt abzustimmen. Bestimmte problematische Nutzungen des Gebäudes, etwa als Videotheken oder Sexshops, sind dauerhaft zu unterlassen.

Die umfassende Modernisierung und Instandsetzung von über lange Zeiträume vernachlässigten Gebäuden verursacht in der Regel allerdings derart hohe Baukosten, dass auch mögliche Mietmehreinnahmen den Eigentümern eine Projektfinanzierung nicht ermöglichen. Die im Rahmen einer sogenannten Kostenerstattungsrechnung wird der unrentierliche Kostenanteil ermittelt, und zwar nur von den besonders im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes als förderfähig geprüften Kosten. Maßnahmekosten bleiben zu einem mehr oder weniger großen Anteil unrentierlich. Diese Problematik bestand sehr ausgeprägt auch im Bahnhofsviertel II, was den maroden Zustand der Bausubstanz noch verfestigte und dem Quartier die Möglichkeit, sich aus eigener Kraft zu entwickeln, weitestgehend genommen hatte.

Im Rahmen einer sog. Kostenerstattungsrechnung wird der unrentierliche Kostenanteil ermittelt. Eingang in diese Berechnung fanden die voraussichtlichen Kosten der Modernisierung und Instandsetzung, die möglichen künftigen Mieteinnahmen bzw. Mietmehreinnahmen unter Berücksichtigung der ggf. zu vereinbarenden Mietpreisbindungen sowie die marktüblichen Konditionen für geliehenes Geld bzw. eingesetztes Eigenkapital. Die sich ergebenden unrentierlichen Kostenanteile lagen bei umfangreichen Maßnahmen regelmäßig zwischen 50 und bis über 70 %.

Solche Werte sind Ausdruck für die Tatsache, dass durchgreifende Gebäudesanierungen Kosten in einer Höhe verursachen, die den Kosten eines vergleichbaren Neubaus nahe kommen, sie in manchen Fällen (Objekte mit hohem Alter bzw. mit historischer oder denkmalrechtlicher Bedeutung) gar überschreiten. Auf der anderen Seite können aber nach Abschluss der Maßnahmen nur selten Mieten erzielt werden, die Neubauten entsprechen - schon wegen der einzuhaltenden Mietpreisbindung.

Erhebliche unrentierliche Kostenanteile bedingen eine Bezuschussung, damit Modernisierung und Instandsetzung wirtschaftlich machbar sind. Der im Rahmen eines Modernisierungsvertrages vereinbarte Zuschuss ist damit keine aus freien Stücken gewährte Wohltat, sondern notwendiger Beitrag der öffentlichen Hand, um dem Sanierungsgebiet den erforderlichen An-schub zu geben.

Im Falle eines etwaigen hoheitlichen Modernisierungsgebotes nach § 177 besteht gar die Verpflichtung der Gemeinde, dem Eigentümer die unrentierlichen Kosten zu erstatten.

Die abgeschlossenen Modernisierungsverträge folgen diesem Ansatz. Allerdings werden die unrentierlichen Kosten üblicherweise dabei nicht vollständig ersetzt. Nach einer vom Rat der Stadt beschlossenen Richtlinie wurde erst ab einem unrentierlichen Kostenanteil von über 35 % überhaupt ein Zuschuss gegeben, dessen Höhe prozentual auf die förderungsfähigen Maßnahmekosten bezogen wird.

Im Regelfall war dabei folgende Matrix maßgebend:

Kostenerstattungsbetrag	Zuschuss
- 35 %	
35,1 - 45 %	30 %
45,1 - 55 %	40 %
55,1 - 70 %	45 %
70,1 - 85 %	50 %

Der wesentlichste Grund, die unrentierlichen Kosten nicht vollständig zu bezuschussen, lag darin begründet, dass der Eigentümer die entstehenden Maßnahmekosten unter bestimmten Voraussetzungen in erhöhtem Umfang steuerlich geltend machen konnte. Der Gesetzgeber hat dazu für Eigentümer von in Sanierungsgebieten gelegenen Grundstücken besondere Abschreibungsregelungen getroffen (§ 7h bzw. § 10f Einkommensteuergesetz). Die daraus erzielbaren wirtschaftlichen Vorteile waren bei der Bemessung des Zuschusses zu berücksichtigen.

Die wesentlichen Vorteile eines Modernisierungsvertrages gegenüber dem hoheitlichen Modernisierungsgebot haben sich in der Praxis regelmäßig bestätigt. Während ein einseitiges, verbindliches Verfügen einer Modernisierung angesichts der hohen wirtschaftlichen und emotionalen Bedeutung einer Immobilie den Keim des Streites schon in sich trägt, ist der Weg zu einem gegenseitigen Vertrag das vertrauensvolle und beratende Gespräch und die Verhandlung. Die verfügbaren Verhandlungsspielräume wurden dabei regelmäßig genutzt, um zum einen die berechtigten wirtschaftlichen Interessen und Zielvorstellungen der Eigentümer zu fördern, auf der anderen Seite aber auch stadtgestalterische und sozialplanerische Ziele der Stadt zu verwirklichen. In vielen Fällen darf die Überzeugung geäußert werden, dass gerade das entstandene vertragliche Verhältnis es der Stadt ermöglicht hat, auch solche weichen und dennoch in der Summe bedeutsamen Details erfolgreich zu kommunizieren, die im Rahmen eines Gebotes nicht durchsetzbar gewesen wären - beispielsweise in Fragen der Fassaden- und Freiflächengestaltung.

Die Erfolgsgeschichte der bezuschussten Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden und Grundstücken hatte ihre Hochphase sicher in den achtziger und frühen neunziger Jahren, als Städtebauförderungsmittel noch in großem Umfang verfügbar waren. Diese Geldmittel verknappten sich dann jedoch.

Es zeigte sich allerdings, dass in vielen Fällen schon die bereits erwähnten steuerlichen Sonderabschreibungen ausreichender Anreiz waren, kleinere wie auch durchaus umfangreiche Projekte auf den Weg zu bringen.

Da die Stelle Stadterneuerung nunmehr auch verstärkt mit der vorzeitigen Ablösung des sanierungsrechtlichen Ausgleichsbetrages begann, wurde ein weiteres Förderungsinstrument aufgegriffen: eine reduzierte, pauschalierte Förderung, die der Gesetzgeber schon im Falle eines Modernisierungsgebotes ausdrücklich zugelassen hat (§ 177 Abs. 4 BauGB). Dabei wurde auf eine detaillierte Kostenerstattungsrechnung verzichtet und eine von der Höhe her reduzierte, pauschal festgelegte Förderung vereinbart, in der Regel 25 % der förderungsfähigen Kosten. Gleichzeitig wurde der Höchstbetrag des Zuschusses auf die Höhe des Ausgleichsbetrages, der für das Grundstück nach § 154 BauGB anfällt, begrenzt. Neben den im wesentlichen gleichartigen Bindungen, wie sie in früheren Modernisierungsverträgen vereinbart wurden, insbesondere der Mietpreisbindung, verpflichtet sich der Eigentümer nunmehr auch zur Entrichtung eines Geldbetrages zur Ablösung des Ausgleichsbetrages. Beide Zahlungen - Zuschuss wie Ablösebetrag - wurden dann gegeneinander verrechnet.

So konnte weiterhin eine große Anzahl teilweise sehr bedeutsamer Projekte realisiert werden und gleichzeitig konnte die Stadt die Erhebung der Ausgleichsbeträge - bei stark reduziertem Verwaltungsaufwand - frühzeitig in Gang bringen und damit den gesetzlich vorgesehenen Finanzierungsbeitrag realisieren.

## Zeit- und Maßnahmeplanung, Abschluss der Sanierung

Das Sanierungsverfahren „Bahnhofsviertel“, Phase I und II zusammengenommen, verlief über einen Sanierungszeitraum von insgesamt **25 Jahren**. In den Vorbereitenden Untersuchungen wurden zunächst 10 Jahre veranschlagt. Die Abwicklung der Sanierung war aber von verschiedenen Einflussfaktoren abhängig, vor allem von der Bereitstellung der notwendigen Förderungsmittel, vom Verhandlungsverlauf zwischen der Stadt und den Betroffenen und von der Bereitschaft der von der Sanierung Betroffenen zur Mitwirkung an der Sanierung sowie letztendlich vom Ablauf der erforderlichen Planungsverfahren.

Das Vertrauen in städtebauliche Sanierungsverfahren war zu Beginn der Sanierung in der Phase II durch die bereits beschriebenen „Startschwierigkeiten“ in Phase I zunächst abgeschwächt - und zwar auf Seiten der betroffenen Bewohner sowie auf Seiten der Politik und Verwaltung. Um ein neues Vertrauen in die Sanierung musste erst gerungen werden.

Die in den Vorbereitenden Untersuchungen festgelegten Sanierungsabschnitte zur zeitlichen Staffelung der Sanierungsmaßnahmen - Phase 1/kurzfristige Projekte; Phase 2/überwiegend Projekte mit umfangreichen Vorbereitungsaufwand und Phase 3/überwiegend umfassende Projekte mit langfristigem Vorbereitungsbedarf - konnte in der Konsequenz nicht durchgeführt werden. Dieser eher theoretische Ansatz diente zwar als Orientierung, in der Praxis aber zeigte sich, dass entweder Projekte unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade parallel liefen oder andererseits bestimmte Projekte nicht erzwungen werden konnten.

Für einzelne Vorhaben musste die Zeit erst reif werden. Andere Vorhaben stellten sich erst während des Verlaufs schwieriger dar als zunächst angenommen. Mit dem gesetzten Ziel, das Sanierungsverfahren zusammen mit dem Innenstadtgebiet zum Ende des Jahres 2005 abzuschließen, hatte in den letzten 5 Jahren noch einmal eine intensive Durchführungsphase, eine Art „Endspurt“ eingesetzt.

## 5 Maßnahmen

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen beschrieben, die das Quartier **wesentlich** verändert haben. Die Gliederung der Maßnahmen:

- Betriebsverlagerung und -modernisierung
- Abbruch, Neubau
- Modernisierung, Instandsetzung, Umnutzung
- Grünflächen, Kinderspielplätze und
- Straßen- und Platzgestaltung

ist aus Gründen der Übersichtlichkeit gewählt worden. Sie fasst schwerpunktartig alle Themen- und Arbeitsfelder zusammen, die für das Bahnhofsviertel relevant waren. Diese scharfe Trennung hat es bei einem Großteil der Projekte allerdings nicht gegeben. Vielmehr vollzog sich der Sanierungsprozess gerade durch die Verzahnung einzelner Maßnahmen. So war erst der Bau von Kinderspielplätzen möglich durch Blockentkernungen und Abbruchmaßnahmen, Wohnungsneubauten konnten erst nach vollzogener Betriebsverlagerung realisiert werden.

Letztendlich hängt erfahrungsgemäß der Erfolg eines Sanierungsverfahrens nicht nur von der Summe aller Einzelmaßnahmen ab, sondern ebenso von ihrer **Verflechtung** untereinander - so ist ein Stadtteil „gesund“, wenn das „Puzzle Stadt“ wieder zusammengefügt ist.

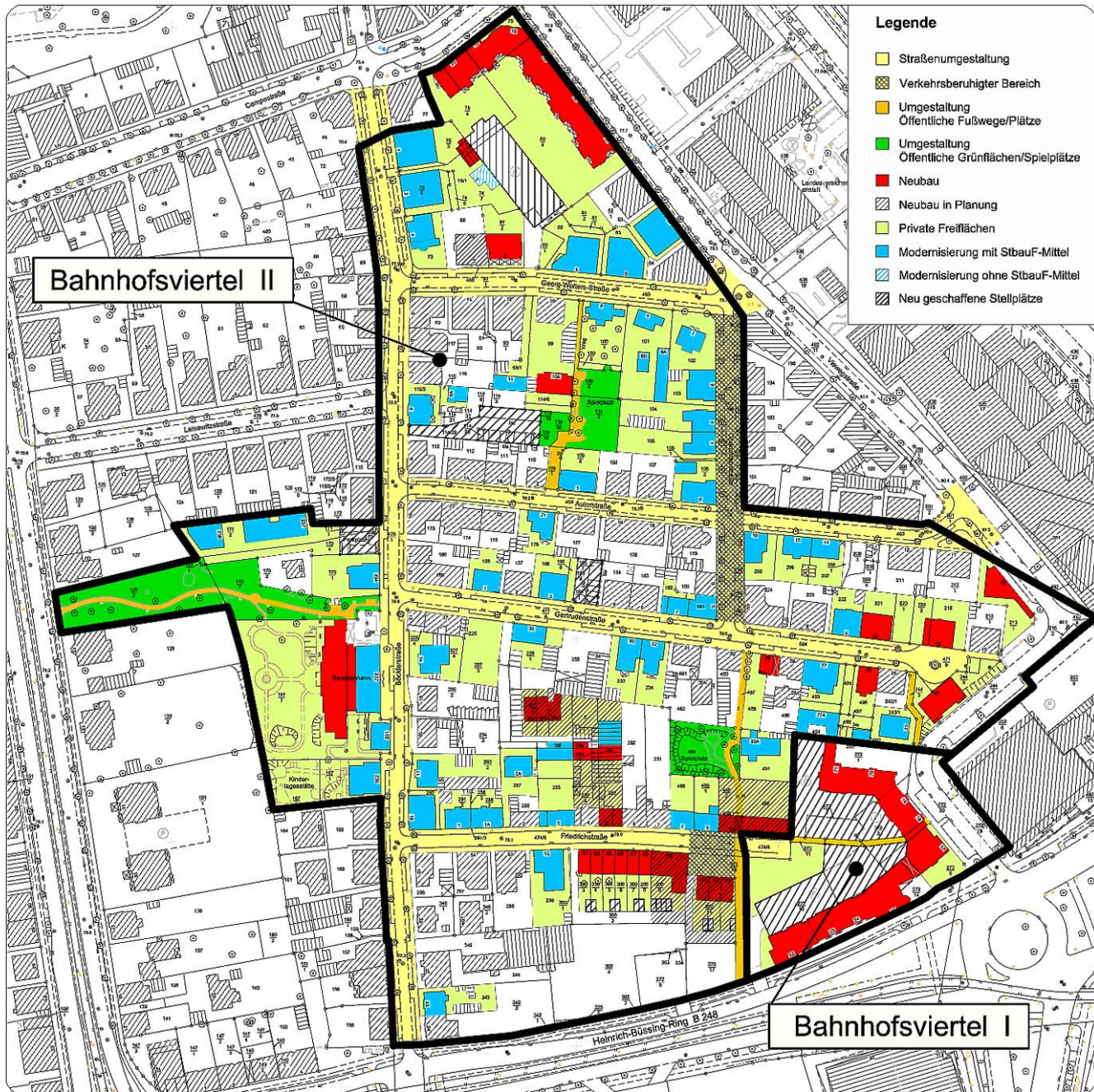
Dabei kommt es nicht auf einen perfekt sanierten Stadtteil an - sondern auf die Wiederherstellung stadtypischer Strukturen unter Berücksichtigung besonderer, den Ort prägenden Merkmale. Es kommt nicht darauf an, am „Planerschreibtisch“ entwickelte Modelle im Stadtteil durchzusetzen - sondern darauf, Qualitäten zu erkennen und wieder frei zu legen und den Bewohnern Hilfe zur Selbsthilfe zu geben. Und es kommt nicht darauf an, alle Sanierungsziele in einem möglichst kurzen Zeitraum umzusetzen, sondern darauf, jeweils die Zeichen der Zeit zu erkennen und - zu Gunsten einer größeren Nachhaltigkeit - Planungen

auch verschieben zu können, notfalls sogar in Frage zu stellen, um aber am Ende ein Ergebnis zu liefern, das die größtmögliche Akzeptanz findet. Durch diese Leitgedanken ist die Sanierung im Bahnhofsviertel getragen worden.

Denn „Sanierung“ muss sich an dem orientieren, was in der Realität auch umsetzbar ist - und in der Regel bestehen fast immer Interessenkonflikte, in der Regel gibt es immer mehr als zwei Beteiligte oder Akteure an einem Vorhaben. Einseitige Maximalforderungen zu stellen, heißt die Rechnung ohne den Wirt zu machen. Das vielfach angestrebte „Win-Win-Verhältnis“ ist auch während des Sanierungsprozesses eine bewährte Strategie. So sind einzelne Maßnahmen die Ergebnisse oftmals langwieriger Planungsprozesse, Gespräche und Diskussionen. Die Entscheidung, wie weit die zunächst angebrachte Kompromissbereitschaft gehen soll, kann oft Gratwanderung und Zerreißprobe werden.

Im Vergleich der zwei zeitlich parallel verlaufenden Sanierungsverfahren Bahnhofsviertel und Innenstadt wird anhand der durchgeführten **Maßnahmen** deutlich, wie verschieden die Aufgabeschwerpunkte in den beiden Gebieten gelagert waren. Auch wenn das Bahnhofsviertel innerhalb des Östlichen Ringgebietes das „schwächste Glied“ war, so war es doch ein kompaktes Wohngebiet, dessen Stärken schnell ausgemacht und wieder zu beleben waren.

Die durch die Entstehungsgeschichte Braunschweigs ohnehin von „Dezentralität“ gekennzeichnete, durch den Krieg zerstörte und in der Wiederaufbauphase „zerrissene“ Innenstadt, erforderte eine ebenso feine Vorgehensweise in kleinen Schritten wie im Bahnhofsviertel. Doch waren die Stadtstrukturen teilweise durch die groben Eingriffe in der Nachkriegszeit viel gestörter und daher kaum durch „behutsame Stadterneuerung“ rückgängig zu machen. Die Braunschweiger Innenstadt besteht nicht aus dem einen Quartier, sondern sie setzt sich aus den historischen Stadtteilen zusammen, die wiederum die Entwicklung über mehrere Zeitepochen widerspiegeln.





Dies prägte die Sanierungstätigkeit in der Innenstadt maßgeblich. Die Aufgabe bestand darin, in den einzelnen „Zentren“, den Traditionsinseln, „heilend“ einzugreifen“.

Innerhalb der Traditionsinseln konnten Baulücken geschlossen, Wohngebäude modernisiert, Straßen und Plätze nach historischem Vorbild umgestaltet werden. Die Bausubstanz in der Innenstadt ist beispielsweise in den Bereichen Magni- und Ägidienviertel um ein weiteres älter - die bautechnischen Anforderungen waren daher anders gelagert. Außerdem waren die Belange des Denkmalschutzes in der Innenstadt präsenter als im Bahnhofsviertel.

Beim Vergleich der beiden Gebiete mit dem im Jahr 2001 neu hinzugekommenen Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt“ wird er Unterschied im Charakter der Verfahren noch größer. Wenn in der Innenstadt und im Bahnhofsviertel durch die überschaubare Größe der Gebiete eine sehr kleinteilige und feine Vorgehensweise innerhalb der städtebaulichen Strukturen möglich war, so kommt es im Westlichen Ringgebiet darauf an, mit einem größeren Abstand die Qualität des Gebietes zu betrachten. Ginge man mit dem gleichen Anspruch an das Gebiet, das immerhin 255 ha groß ist und in dem innerhalb der festgelegten Grenzen unterschiedlichste Stadtstrukturen mit mehr oder weniger starken Schwächen vorzufinden sind, könnte man dem Gebiet wohl nicht gerecht werden. So ist im Westlichen Ringgebiet die Heterogenität hervorzuheben und als Qualität anzuerkennen.

Das - im Gegensatz dazu - homogene Bahnhofsviertel, das stadträumlich durch die Wolfenbüttler Straße und die Kurt-Schuhmacher-Straße abgegrenzt ist, erforderte dagegen viel Detailarbeit. Diese wurde jedoch unterstützt durch die besseren finanziellen Voraussetzungen, die auf ein kleineres Gebiet verteilt werden konnten.

## **Betriebsverlagerung, Betriebsmodernisierung**

Der Wohnwert des Gebietes hing unter anderem von den Einflüssen aus den umliegenden Betrieben ab. Diese Einflüsse waren zum Teil nicht unerheblich - das Gebiet war durchsetzt mit vielen kleinen Betrieben. Grundsätzlich war die Mischung der Wohnnutzung mit nichtstörendem Gewerbe gewünscht, da sie zur Nahversorgung und zur Lebendigkeit im Quartier beitragen. Aber gerade in diesem Gebiet war die Mischung von Wohnen und teilweise **störenden Gewerbebetrieben** erhalten geblieben. Einzelne Gebietsbereiche hatten aufgrund der hohen Ausnutzung der kleinen Grundstücke im Laufe der Zeit an Wohnwert verloren. Ein im heutigen Sinne ungünstiger Grundstückszuschnitt trug dazu bei, dass für einzelne Betriebe keine Entwicklungs- bzw. Erneuerungschance gegeben war.

Auf insgesamt drei Grundstücken erfolgte die Verlagerung eines Betriebes. Zum Teil geschah dies aus eigenem Antrieb, zum Teil wurde den Betriebsinhabern eine Verlagerung des Betriebes in Bereiche mit besseren Entwicklungschancen nahe gelegt. **Zwei Betriebsverlagerungen** erfolgten durch den Einsatz von Städtebaufördermitteln:

- Firma Druckluft und Hydrauliktechnik GmbH;  
**Friedrichstraße 9**
- Tischlerei Jakobi; **Friedrichstraße 3**

Eine weitere Betriebsverlagerung an der Viewegstraße/Ecke Campestraße ist privat vollzogen worden. Kleinere, nicht störende Gewerbebetriebe wie ein Wäschereibetrieb in der Georg-Wolters-Straße konnten erhalten bleiben und zur gesunden Mischung im Gebiet beitragen.

Für den Erwerb der Gewerbegrundstücke Friedrichstraße 3 und 9 wurde das **Vorkaufsrecht** der Stadt ausgeübt. Hiernach wurden im Rahmen von Ordnungsmaßnahmen die Grundstücke geräumt und neu geordnet.

Durch Unterstützung von der Stadt bei der Grundstückssuche für den neuen Betriebsstandort ist der Tischlereibetrieb auf dem **Grundstück Friedrichstraße 3** im Rahmen einer „Spitzenfinanzierung“ (s. S. 34) in ein bestehendes Gewerbegebiet verlagert worden. Das Grundstück, zuvor vollständig von der Tischlerei überbaut, wurde einer Wohnnutzung zugeführt. Der Bestand - ein Vorder- und ein Hinterhaus wurde dabei erhalten und saniert. Der vorher mit einer Halle überbaute Grundstücksbereich ist heute ein Garten.

Die Betriebsverlagerung war gleichzeitig der Start für die Entwicklung eines kleinen Wohngebietes im Blockinnenbereich zwischen Gertrudenstraße und Friedrichstraße - ein Bereich, der früher durch das Grundstück Gertrudenstraße 36 beschrieben wurde. Auch dieses Grundstück wurde von der Stadt erworben, um die bis dahin bestehende Gemengelage von Garagen, Kleinbetrieben u. a. Nebengebäuden auf den Grundstücken Gertrudenstraße 36 und Friedrichstraße 3, 4 und 5 neu zu ordnen und besser zu nutzen.

Der bis 2005 aktive Kfz-Betrieb Friedrichstraße 5 hat seine Tätigkeit eingestellt. Das Grundstück wird zurzeit vom neuen Eigentümer für eine Umnutzung vorbereitet. Unter Ausnutzung der bestehenden Bausubstanz entstehen ein neues Wohnhaus und ein Büro- und Ateliergebäude in der ehemaligen Schmiede. Die Entwicklung im Blockinnenbereich vollzieht sich also auch außerhalb des Sanierungsverfahrens weiter und wird planerisch von der Stadt begleitet.

Das Grundstück **Friedrichstraße 9** teilte sich ursprünglich in ein Wohn- und in ein Gewerbegrundstück. Das Umfeld war in einem sehr schlechten Zustand: die angrenzenden Grundstücke waren nicht mehr bebaut, lagen brach. Und wenn sie bebaut waren, dann mit Gebäuden, die unsaniert blieben. Die Friedrichstraße hatte weder einen räumlichen noch einen funktionalen Abschluss. Das gesamte Grundstück Friedrichstraße 9 ist von der Stadt erworben worden, um die städtebauliche Sanierung in Gang zu bringen. Dazu wurde ebenfalls der angrenzende

Grundstücksbereich Friedrichstraße 11/11a - bebaut mit zwei Wohnhäusern und den dazwischen liegenden Garagen - erworben.

Das Wohngrundstück Friedrichstraße 9 ist vom Gewerbegrundstück abgetrennt worden, um im Blockinnenbereich im Zusammenhang mit einer geplanten Fußwegverbindung zwischen Gertrudenstraße und Friedrichstraße einen bis dahin fehlenden Kinderspielplatz unterzubringen. Heute bilden Fußweg und Spielplatz eine kleine grüne Oase im Baublock.

Der Wiederverkauf der beiden Wohngebäude **Friedrichstraße 9** und Friedrichstraße 11a (heute **Gertrudenstraße 29a**) und deren private Modernisierung verliefen unkompliziert und erfolgreich. Die Planung zur Neubebauung des Grundstücks Friedrichstraße 10-11 entlang der Friedrichstraße nahm einen nicht so geradlinigen Verlauf. Zunächst wurde jedoch das Wohnhaus Friedrichstraße 11 und die Garagen im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme abgebrochen, das Grundstück wurde neu geteilt. Damit war die Grundlage geschaffen, um das neue Grundstück zusammen mit den Flächen im Süden der Friedrichstraße zum Zwecke einer Wohnbebauung zu veräußern.

Auf dem Grundstück Friedrichstraße 10/11 wurde im September 2006 mit dem Bau eines Mehrfamilienhauses begonnen. Ein im Jahr 2000 entschiedener Investorenwettbewerb führte zunächst zu einem Bebauungsvorschlag mit stadttypischen Reihenhäusern beiderseits der Friedrichstraße. Verkauf und Realisierung kamen aber nicht zu Stande. Erst einige Jahre später war scheinbar wieder die Zeit reif für das „kompakte städtische Wohnen“: die Stadt teilte die für eine zusammenhängende Bebauung vorgesehene Grundstücksfläche in verschiedene Teilbereiche, um eine Bebauung mit verschiedenen Bauherren und Investoren zu ermöglichen.

1: Friedrichstraße 3, Straßenansicht, vor der Betriebsverlagerung

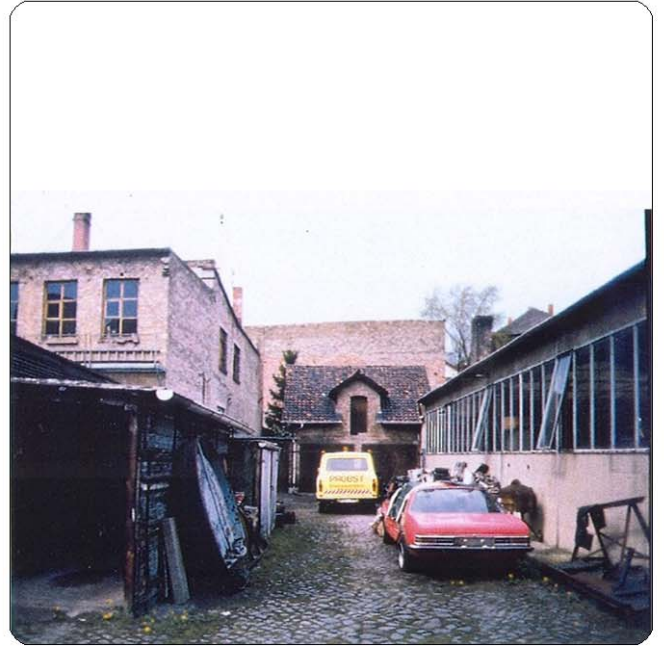
2: Friedrichstraße 3, Hofansicht, vor Betriebsverlagerung

3: Friedrichstraße 3/4/5, vor der Neuordnung

4: Friedrichstraße 3, Straßenansicht, nach Neuordnung und Modernisierung



1



3



2



4



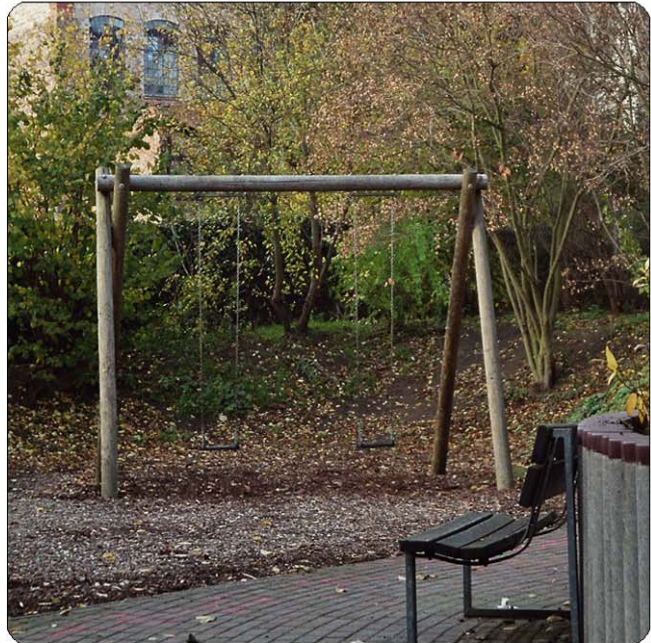
1

Für den nördlichen Abschnitt fand sich ein Investor für die Errichtung eines Mehrfamilienhauses. Damit bekommt das sanierte Wohnhaus Friedrichstraße 9, das mit seiner hohen, geschlossenen Giebelwand lange den Ort prägte und abrupt das Ende des Straßenraums bildete, eine Anschlussbebauung und der Straßenraum wird wieder geschlossen.

Der geplante städtebauliche Abschluss der Friedrichstraße rund um den im Rahmen der Straßenumgestaltung entstandenen Wendepunkt steht nun - auch durch die sich vollziehende Bebauung auf der Südseite der Friedrichstraße - kurz bevor.



2



3

- 1: Friedrichstraße 9, Straßenansicht, vor Betriebsverlagerung  
 2: Friedrichstraße 9, Hofansicht, vor Betriebsverlagerung  
 3: ehem. Friedrichstraße 9, Umgestaltung zur öffentl. Grünfläche  
 4: Luftbild Block Georg - Wolters - Straße/ Viewegstraße/ Campestraße

Der **Baublock Georg-Wolters-Straße/ Viewegstraße/ Campestraße/ Böcklerstraße** war geprägt von einer flächenintensiven ungeordneten gewerblichen Nutzung. Dem gegenüber stand eine vorhandene hohe wie enge Gründerzeitbebauung. Die Grundstücke waren fast vollständig überbaut. Dadurch bestand ein Mangel an wohnungsnahem Grün sowie an Einstellplätzen. Eine Tankstelle mit zusätzlichen Werkstatt-, Büro- und Lagergebäuden sowie mit bis zu 25 teilweise baufälligen Garagen breitete sich im Inneren des Blockes aus.

Die Betreiber der Tankstelle gaben das Grundstück auf. Ohne einen Zwischenerwerb durch die Stadt ist das Grundstück an die Öffentliche Versicherung verkauft worden - sie trat als Bauherr für das neue Bauvorhaben auf: eine 1986 abgeschlossene Blockrandschließung an der Ecke Viewegstraße/ Campestraße durch eine Mehrfamilienhausbebauung mit einer abgesenkten und begrünten Parkpalette über zwei Geschosse im Blockinneren. Die Durchführung der Ordnungsmaßnahmen wie der Abbruch der Gebäude auf dem Grundstück wurde vertraglich den neuen Eigentümern überlassen.

Der Komplex aus sechs zusammenhängenden Baukörpern umfasst 81 Wohneinheiten in einer 3- bis 5-geschossigen Bebauung. Bis heute sind die 1- bis 4-Zimmer Wohnungen Mietwohnungen geblieben. Die Hauptwohnrichtung ist bei allen Wohnungen zum Innenbereich ausgerichtet.

Eine Planungsalternative bestand darin, das noch recht gut erhaltene, aber sanierungsbedürftige Wohngebäude in der Campestraße 18 aus dem Jahr 1955 zu erhalten und dieses Wohnhaus in eine Neubebauung einzubinden. Doch die Bauherren zogen einen die Straßenecke markierenden und zusammenhängenden Baukörper vor.

Durch die Neuordnung des Gebietes ging eine Vielzahl der auf extensiv genutzten Gewerbegrundstücken vorhandenen Garagen verloren. Ziel war, hierfür in Verbindung mit dem Wohnungsneubau bzw. mit Modernisierungsmaßnahmen Ersatz zu schaffen. Um keine Verluste für die Bewohner des Quartiers bei pri-



4

vaten Einstellplätzen aber auch bei zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen hinnehmen zu müssen, sollten die Zahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum durch die geplanten Umbaumaßnahmen möglichst nicht verringert werden und in weiten Innenhöfen ebenerdige Einstellplätze, Garagen oder Parkpaletten entstehen. Für die Neubebauung im Baublock südlich der Campestraße wurde zur Unterbringung der Stellplätze statt der ursprünglich geplanten eingeschossigen Tiefgarage eine zweigeschossige Parkpalette gewählt. Dabei wurde die unterschiedliche Höhenlage der Campestraße und Georg-Wolters-Straße ausgenutzt. Insgesamt sind 91 Einstellplätze entstanden, also 10 mehr als notwendig. Bei der Planung für die Neugestaltung der Flächen im Baublock waren

S. 52/53

1: Baublock Viewegstraße, vor Neuordnung

2: Baublock Viewegstraße, nach Neuordnung und Umnutzung

3: Baublock Viewegstraße, nach Umnutzung, Straßenansicht Neubau

4: Planungsvarianten Baublock Viewegstraße

verschiedene Aspekte zu berücksichtigen: zunächst sollte eine straßenbegleitende, den Baublock schließende Bebauung entstehen, die sich im Charakter der bestehenden Gründerzeitbebauung anpasst, also mit entsprechender Dichte, Kompaktheit und Materialität errichtet wird. Weiterhin waren die Grundstücke mit bestehender Gründerzeitbebauung fast vollständig überbaut, so dass für diese Gebäude ein Mangel an Freiflächen bestand. Um diesen Mangel auszugleichen, wurde Eigentümern eines Grundstücks in der Böcklerstraße bei der Neuordnung der Freiflächen im Blockinnenbereich im Rahmen eines Umlegungsverfahrens zusätzliche Grundstücksfläche zugeordnet. Außerdem waren die Stellplätze sinnvoll unterzubringen. Unter Berücksichtigung der Zufahrtsmöglichkeiten ergab sich eine relativ dichte Lage der Parkpalette in Bezug auf die westlich angrenzende Bebauung. Aus heutiger Sicht ist das Bauwerk der Parkpalette bestens durch zusätzliche Begrünungsmaßnahmen integriert, die Freifläche bietet heute eine grüne Ruhezone für die Anwohner.



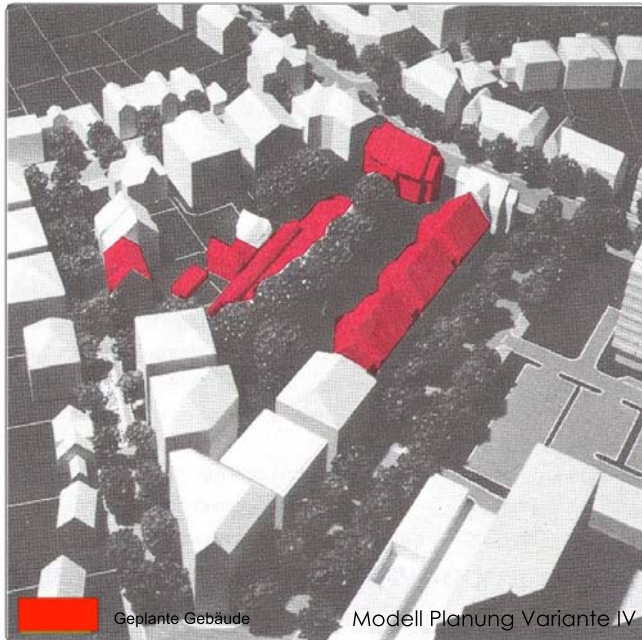
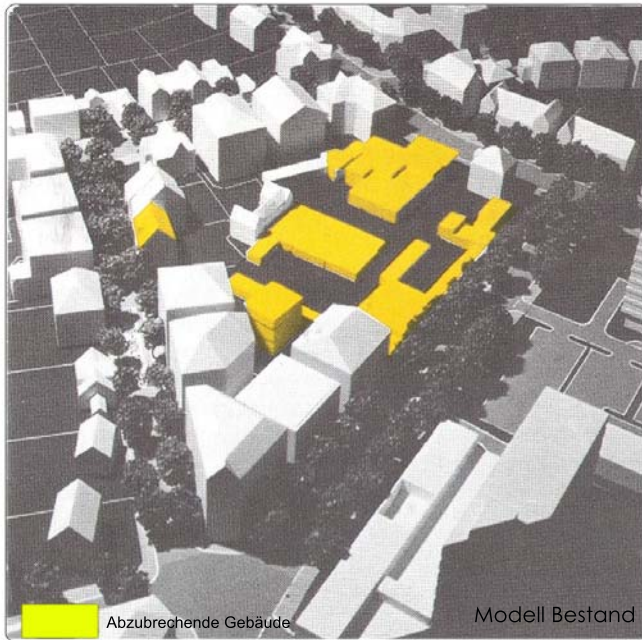
2



1

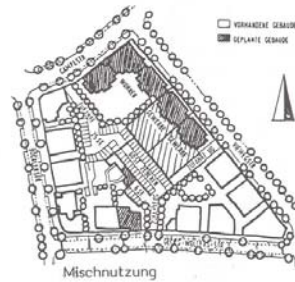


3



Auslagerung des im Baublock störenden Gewerbes / Abbruch störender bzw. abgängiger Bausubstanz im Blockinnenbereich zur Schaffung wohnungsnaher Grün- und Freiflächen/ Abbruch des für das Stadtquartier gestalterisch atypischen Wohngebäudes Ecke Campestraße-Viewegstraße/Neubau von Wohnungen zur baulichen Schließung des Blockrandes/Bau von offenen Einstellplätzen für Neu- und Altbebauung im Blockinneren/Wohnungsmodernisierungen

#### Planung Variante I



Abbruch störender Bausubstanz im Blockinneren/Unterbringung des Gewerbes in konzentrierter Form im Erdgeschoßbereich der neuen Blockrandbebauung und bauliche Abschirmung zur Vermeidung von Störungen/Bau einer 1 1/2geschossigen Einstellplatzanlage im Blockinneren für die Neubebauung/Ausweisung offener Einstellplätze für die vorhandene Altbebauung/Wohnungsmodernisierungen/Schaffung privater Freiflächen in geringem Umfang

#### Planung Variante II



Auslagerung des Gewerbes/Abbruch störender Bausubstanz/Baulückenschließung Campestraße/Bau einer Kindertagesstätte und eines öffentlichen Spielplatzes/Bau einer Einstellplatzanlage/Wohnungsmodernisierungen/Schaffung privater Freiflächen

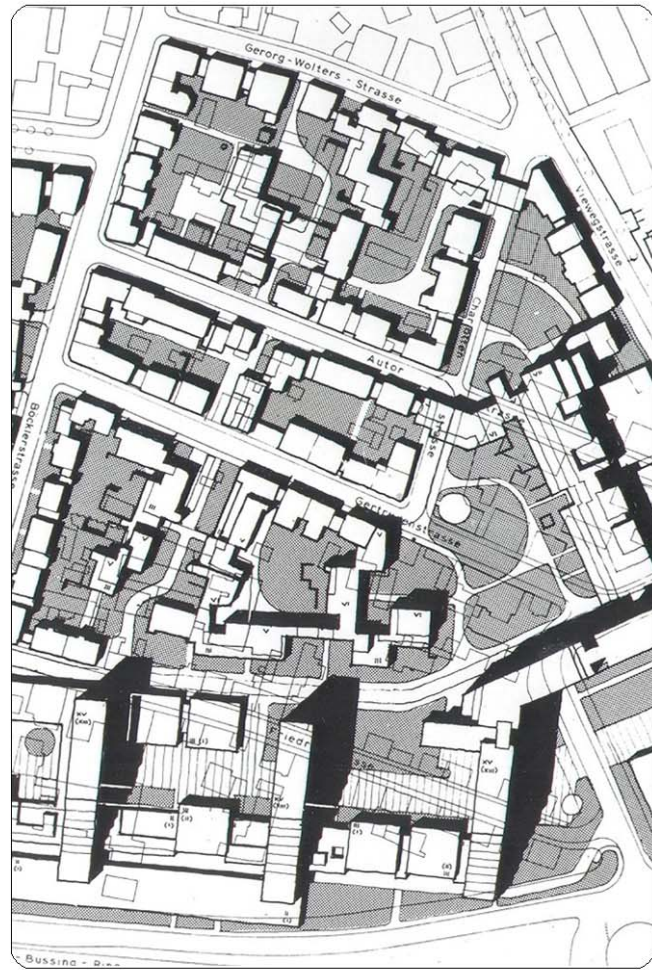
#### Planung Variante III

## Abbruch, Neubau

Der überwiegende Teil der Bebauung im Bahnhofsviertel ist in der Gründerzeit entstanden. Das Gebiet wird noch heute von der Architektur dieser Zeit geprägt. Auch wenn der Erneuerungsprozess in der Wiederaufbauphase gar nicht oder nur schwerfällig stattfand, war der Bestand doch so wertvoll und prägend, dass die Frage nach Abbruch nicht zur Diskussion stand. Der Großteil der Bebauung ist innerhalb des Sanierungsverfahrens „Bahnhofsviertel II“ erhalten geblieben. Neubaumaßnahmen wurden dort durchgeführt, wo Baulücken zu schließen und Strukturen neu aufzubauen und zu ergänzen waren. Wie bereits im Abschnitt 3 erläutert, war diese Haltung zum Bestand aus der Gründerzeit jedoch zu Beginn der Sanierung in Braunschweig und mit dem Einstieg in das „Bahnhofsviertel I“ im Jahr 1971 eine völlig andere als sie später, im Sanierungsverfahren „Bahnhofsviertel II“ üblich wurde. Das, was mit dem Bau der Kurt-Schumacher-Straße begonnen war, sollte auch im westlich angrenzenden Quartier weitergeführt werden. Dazu sollte die ohnehin schon aufgebrochene Blockstruktur am östlichen Rand des Quartiers weiter aufgegeben werden.

Ein zum Glück nicht umgesetzter Plan aus dem Gutachten der GEWOS zur Vorbereitenden Untersuchung macht die Dimension deutlich, mit welcher Radikalität der „Wunsch nach Neuem“ durchgesetzt werden sollte.

Das Sanierungsgebiet „Bahnhofsviertel I“ schloss zwar nur eine kleine Fläche am Ende der Friedrichstraße ein. Doch sollten in diesem Gebiet die ersten Sanierungsversuche erprobt werden. Die „Sanierung“ wurde durch Enteignungs- und Umlegungsverfahren regelrecht erzwungen. Aus heutiger Sicht kann dieses Verfahren als gescheitert beurteilt werden, da es sich nicht als Vorbild für weitere Gebiete weiterzuentwickeln empfahl. Dennoch sind allein innerhalb des Sanierungsgebietes „Bahnhofsviertel I“ dem Neubau



an der Viewegstraße/Heinrich-Büssing-Ring insgesamt 13 Wohnhäuser gewichen. Eine weitaus größere Zahl von Gründerzeitgebäuden fiel außerhalb des Sanierungsgebietes.

Mit dieser „Hilflosigkeit“ wurde zunächst bundesweit agiert, da das Instrument der „Städtebauförderung“ neu und unerprobt war. Außerdem waren die städtebaulichen Planungsziele noch geprägt vom Leitbild der „modernen, autogerechten Stadt“. Erst mit der



Erkenntnis, dass mit dieser Vorgehensweise in der Stadtplanung ein Teil „Stadtgeschichte“ verloren ging und dass die städtebauliche Erneuerung nur **mit** den Bewohnern gelingt, führte zur „behutsamen Stadterneuerung“. Von der Sanierung betroffen waren im „Bahnhofsviertel I“ die Grundstücke **Friedrichstraße 13 bis 19** und **39 bis 45**. Die Bebauung sollte einer Neubebauung weichen, die durch den Bebauungsplan AW28, 1973 rechtsverbindlich, vorbereitet wurde. Im Umlegungsverfahren ist der Umzug der Eigentümer der Grundstücke Friedrichstraße 13, 18, 19 sowie der Grundstücke Friedrichstraße 39, 40, 42 bis 45 veranlasst worden. Insgesamt vier Eigentümer, die der Grundstücke Friedrichstraße 15 bis 17 und 41, setzten dem Sanierungsträger und der Stadt zunächst starken Widerstand entgegen.

Alle Bodenordnungsverhandlungen - einzige Ausnahme ist das Grundstück Friedrichstraße 41 - konnten in langwierigen Prozessen abgeschlossen werden, so dass mit dem **ersten Bauabschnitt** des Wohnkomplexes am östlichen Ende der Friedrichstraße - heute **Viewegstraße 17-21** - zu Beginn der 80er Jahre begonnen wurde. Die 4- bis 5geschossige Bebauung verläuft entlang der neuen Trasse der Viewegstraße, die nun nicht mehr geradlinig auf den Friedrichsplatz zuläuft, sondern um mehrere Ecken kompliziert dem Verlauf der bereits neu entstandenen Bebauung am Berliner Platz folgte. Errichtet wurde eine kompakte Bebauung mit Tiefgarage und 57 Eigentumswohnungen. Erst mit dem Abbruch des Gebäudes Friedrichstraße 41, das inzwischen ohne Nachbarschaft und völlig allein im „Niemandland“ zurückgeblieben war, konnte der **zweite Bauabschnitt** südwestlich der Friedrichstraße im Jahr 1989 errichtet werden - zu diesem Zeitpunkt war die Sanierung im „Bahnhofsviertel I“ zumindest formal abgeschlossen. Der zweite Bauabschnitt schloss mit einem Bürogebäude und weiter im Westen mit einem Wohngebäude der GSV Ratsbleiche Wohnungsbau GmbH direkt an den ersten Bauabschnitt an, so dass eine geschlossene U-förmige Bebauung entstand. Auch in diesem zweiten Bauabschnitt erfolgte der Stellplatz-

nachweis in einer Tiefgarage. Mit der Baumaßnahme erhielt das Quartier wieder einen klaren städtebaulichen Abschluss.

Abbruchmaßnahmen, ausgelöst durch die Sanierung im „Bahnhofsviertel II“, fanden dort statt, wo zum einen die Gemengelage von einzelnen Wohnhäusern, Garagen und anderen Nebengebäuden zu dicht war oder wo zum anderen eine extensive Ausnutzung der Grundstücke vorzufinden war und Grundstücke vorzubereiten waren für eine zukünftige Neuordnung.

Im **Abbruchplan** (Abb.1, S.58) sind die Bereiche, in denen die Abbruchtätigkeit intensiver verlief, ablesbar. Dies waren Gebäude:

- im Baublock Campestraße/ Georg-Wolters-Straße
- im Baublock Georg-Wolters-Straße/ Autorstraße
- im Baublock Gertrudenstraße/ Friedrichstraße sowie südlich der Friedrichstraße

Nur in Ausnahmefällen waren Wohnhäuser vom Abbruch betroffen.

Die Neubebautätigkeit in der zweiten Phase der Sanierung vollzog sich schwerpunktmäßig in der 80er Jahren sowie im letzten Jahr der Sanierung, 2005.

S. 56/57:

- 1: Friedrichstraße 41
- 2: Viewegstraße/ Friedrichstraße 41, 1. BA
- 3: Abbruchgelände Friedrichstraße
- 4: Friedrichstraße 41/ Viewegstraße, 1. BA
- 5: Neubaumaßnahme Viewegstraße, 1. BA
- 6: Neubau Viewegstraße 26, Neubau eines Architekturbüros, Lageplan
- 7: Neubau Viewegstraße 26, Straßenansicht



1



3



2



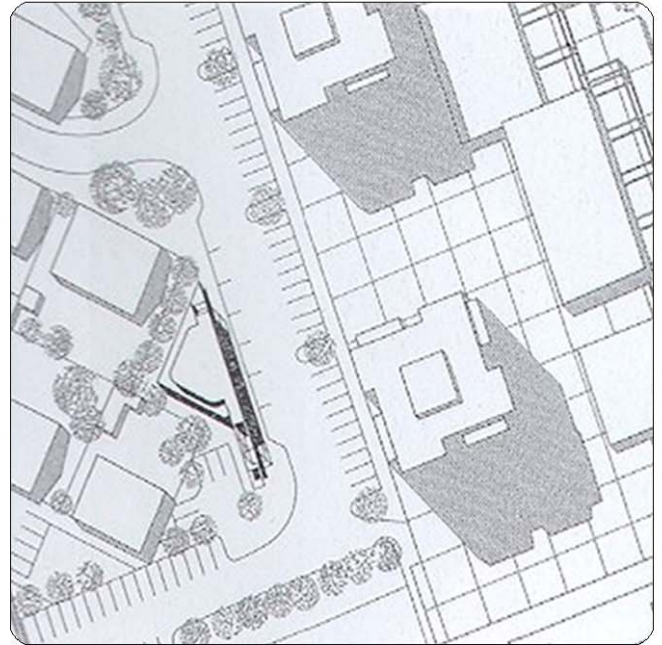
4



5

Von 1983 bis 1988 ist eine rege Bautätigkeit in der Gertrudenstraße zu verfolgen. Hier führte ein Umlageverfahren zur Grundstücksneuordnung und zur Bebauung der Grundstücke **Gertrudenstraße 10, 12, 24, 26 und 29**. Die Wohngebäude wurden durch private Bauherren wie durch die GSV Ratsbleiche Wohnungsbau GmbH errichtet - mit insgesamt 41 neuen Wohnungen. Die Häuser gruppieren sich um den neu entstandenen Wendepunkt, der nun das Ende der Gertrudenstraße markiert. Auf einem „Restgrundstück“, dort wo die Gertrudenstraße früher auf die Viewegstraße stieß, entstand 1993 das markante Gebäude **Viewegstraße 26**, der Standort eines Architekturbüros.

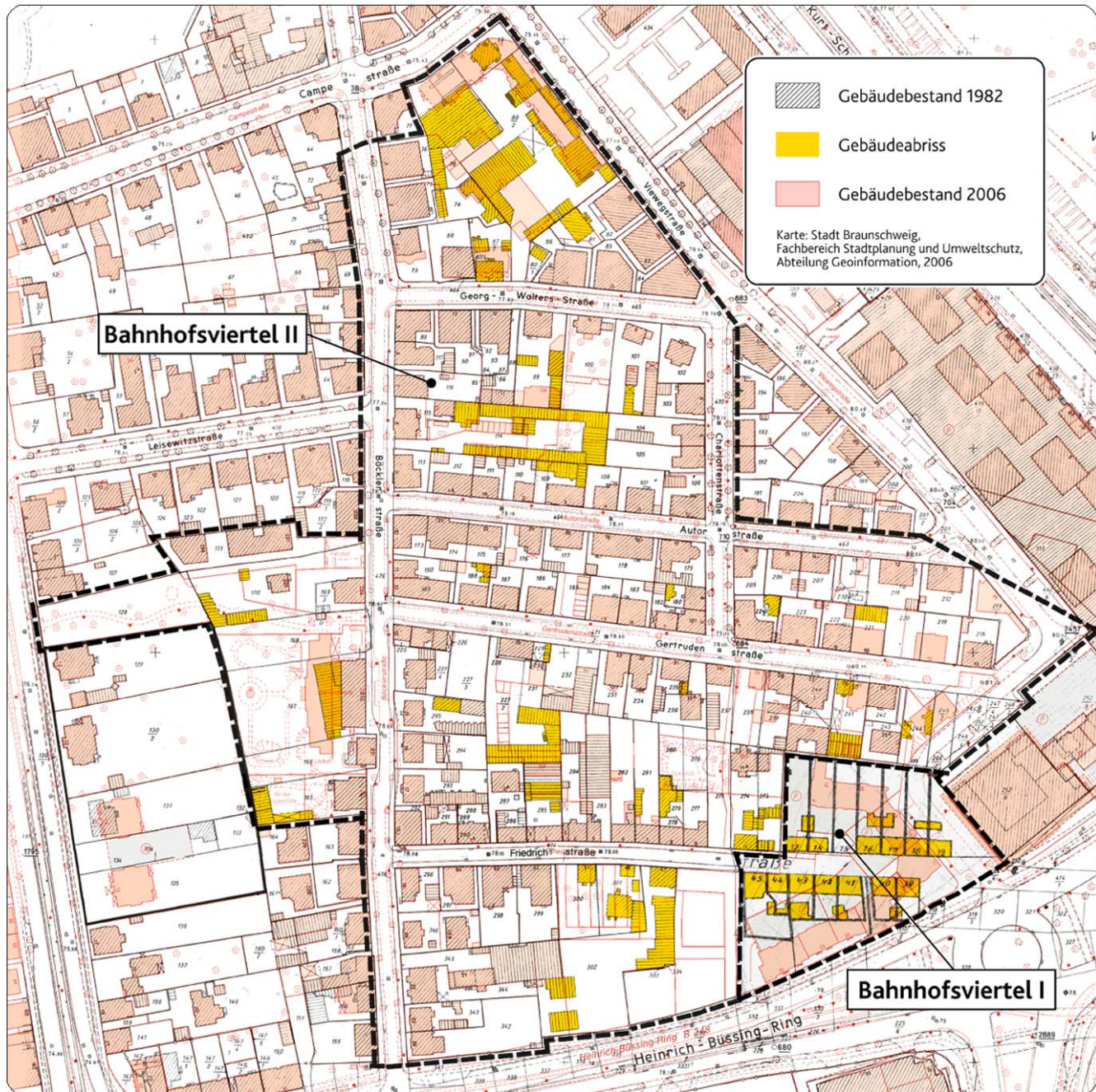
Der Baublock südlich der Campestraße hatte durch das dort ansässige Gewerbe kaum Entwicklungs- bzw. Verbesserungschancen. Erst mit dem im vorausgegangenen Abschnitt beschriebenen Standortwechsel des Betriebes und der damit entstehenden Neubebauung bekam dieser Baublock einen An Schub zur Selbsterneuerung.



6



7



Die Eigentümer des Grundstücks **Georg-Wolters-Straße 3** entschieden sich nach ersten Modernisierungsüberlegungen schließlich für den Verkauf des mit einem Fachwerkhaus bebauten Grundstücks. Das Gebäude wurde von den neuen Eigentümern abgebrochen und 1988 durch ein Mehrfamilienhaus mit 10 Wohneinheiten ersetzt.

Der **Baublock** zwischen **Georg-Wolters-Straße**, **Böcklerstraße**, **Autorstraße** und **Charlottenstraße** ist der einzige Baublock, bei dem die Blockstruktur nie wesentlich gestört wurde und unverändert blieb. Der Baublock spiegelt noch heute die städtebauliche Entwicklung im kleinen Maßstab wieder, welche sich im gesamten Quartier vollzogen hat: der Prozess der Durchmischung der frühen Fachwerkbauung mit den später entstandenen Mietshäusern aus der Gründerzeit. Inzwischen ist die Durchmischung weiter gegangen - Gebäude aus der Nachkriegszeit und moderne Häuser kamen hinzu.

Trotz der großen Geschlossenheit des Viertels ist ein Charakteristikum die Vielschichtigkeit der Bebauung, die bei der kleinteiligen Fachwerkbauung beginnt - meist zweigeschossige Arbeiter- und Handwerkerhäuser -, die die großen, schlichten vier- bis fünfgeschossigen Gründerzeitwohnhäuser einschließt und bis in die eher funktional ausgerichtete Architektur der Gegenwart reicht. Es dominiert die straßenbegleitende Gründerzeitbebauung, während ein- bis zweigeschossige Einzelhäuser die Struktur auflockern und bis in die Blockinnenhöfe reichen.

Die Gruppe der Fachwerkhäuser an der **Georg-Wolters-Straße (Nr. 7, 8 und 9)** sind die Reste der ältesten Bebauung in diesem Gebiet, deren Schrägstellung zueinander noch den gebogenen Verlauf der Vieweg- und späteren Spohrstraße nachzeichnet, an der die Wohnhäuser mit zwei bzw. nur einem Geschoss errichtet wurden.

1: Abbruchplan Bahnhofsviertel I + II

2: Luftbild Baublock Georg-Wolters-Straße/ Autorstraße



Trotz dieser städtebaulichen Qualitäten bestand bei den Altbauten ein erheblicher Modernisierungsbedarf. In Teilen des Blockinnenbereiches war die Bebauung zu dicht. Grün-, Frei- und Gemeinbedarfsflächen fehlten.

Der Baublock ist für die Schaffung öffentlicher Freiflächen entkernt und geöffnet worden. Ein Fußweg durchquert den Block von Nord nach Süd - an diesen Weg angebunden sind ein Kinderspielplatz und ein Bolzplatz für Jugendliche. An Stelle störender und abgängiger Bausubstanz sind private Einstellplätze, teilweise als Garage, teilweise als Carport, geschaffen worden. Die Tiefe des Baublocks ließ die Ergänzung einer vorhandenen Gebäudezeile in zweiter Reihe, Georg-Wolters-Straße 11, durch einen Neubau, Georg-Wolters-Straße 10a, zu.

Um für die zuvor beschriebenen Maßnahmen wiederum eine Grundstücksneuordnung möglich zu machen, sind die Grundstücke Böcklerstraße 8/8a, Georg-Wolters-Straße 9 und ein Teil des Grundstücks Autorstraße 3 von der Stadt erworben worden. Das Grundstück **Böcklerstraße 8/8a**, straßenseitig mit einem Wohnhaus und einem zurückliegendem Fachwerkhaus bebaut (heute beide modernisiert), zog sich weit in die Tiefe des Baublocks - dieser Bereich war entlang der Grundstücksgrenzen mit einer Garagenzeile bebaut, die teilweise als Garagen, teilweise als Werkstatt- und Lagergebäude genutzt wurde. Der Garagenhof wurde vollständig abgebrochen. Auf einem Teil des Grundstücks entstanden als Ersatz neue private Einstellplätze, die in diesem Fall von der Stadt selbst errichtet und an private Eigentümer, die mit der Stadt einen Modernisierungsvertrag abgeschlossen hatten, vermietet bzw. verkauft wurden.

Das Grundstück **Georg-Wolters-Straße 9** ist im Zuge der Grundstücksneuordnung in diesem Baublock geteilt worden. Das denkmalgeschützte Wohnhaus ist von der Stadt verkauft und nach Vorschlägen eines Modernisierungsgutachtens modernisiert worden. Die andere, bei der Stadt verbliebene Teilfläche wurde mit der Teilfläche des ehemaligen Grundstücks

Böcklerstraße 8/8a verbunden und ergab das neue Grundstück für die Grün- und Freiflächen des Kinder- und Jugendplatzes.

Auf dem Grundstück **Georg-Wolters-Straße 10a** entstand 1992, nach Abbruch kleiner Nebengebäude, ein Mehrfamilienhaus für 6 Wohneinheiten. Die Fußwegverbindung ist Teil einer fußläufigen Verbindung durchs gesamte Quartier.

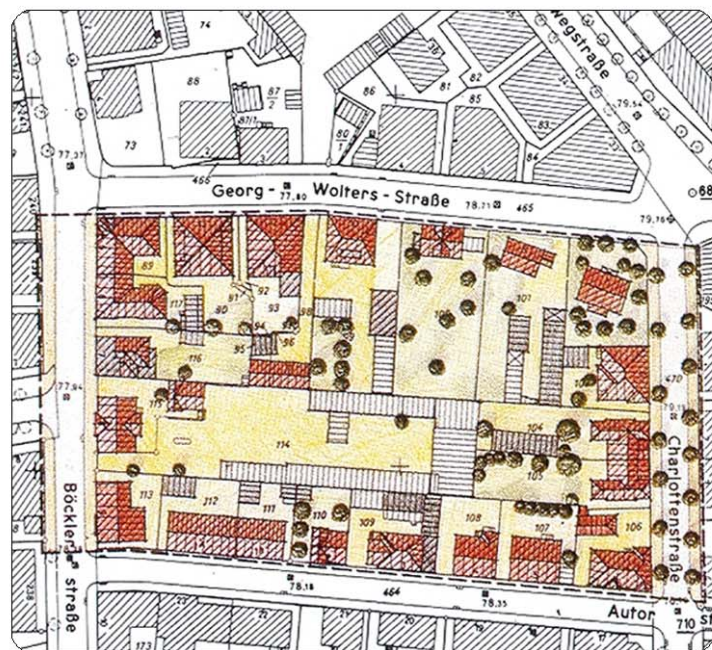
Zur Durchsetzung dieser aus den Sanierungszielen entwickelten Maßnahmen wurde die Braunschweiger Bauverordnung und der Baunutzungsplan für den Bereich „Georg-Wolters-Straße Süd“, aufgehoben. Diese sowie weitere Blockplanungen lagen dem 1988 vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Rahmenplan zu Grunde. Die Teilbereichspläne sind alle in der Stelle Stadterneuerung der Planungsabteilung der Stadt Braunschweig entwickelt worden. Die Ausführungsplanungen erfolgten ebenfalls innerhalb der Stadtverwaltung bei den zuständigen Fachämtern.

Die **Böcklerstraße**, als Hauptverbindungsstraße mit einigen Läden und gastronomischen Einrichtungen, bildete sich bald als das Quartierszentrum heraus. Das ehemalige **Konzerthaus** in der Böcklerstraße 232 war daher prädestiniert für eine soziale Einrichtung. Der Bedarf an Gemeinbedarfseinrichtungen konnte hier am wirksamsten gedeckt werden. Nachdem der Konflikt durch die Unruhen während der Besetzung des Gebäudes ausgetragen war, konnte die geplante Umnutzung des Gebäudes zu einer **Alten-tagesstätte** - umgesetzt werden.

Gemeinsam mit der Kath. Kirche als Trägerin der Einrichtung wurde ein Realisierungswettbewerb für Architekten durchgeführt, der den Umbau des historischen Gebäudes sowie einen Neubau im rückwärtigen Bereich des Altbaus vorsah. Das Grundstück war mit großzügigen Freiflächen ausgestattet. Der Baublock zwischen Böcklerstraße und Wolfenbütteler Straße war und ist noch immer von einer großen Tiefe gekennzeichnet, die Flächen sind intensiv begrünt, der Baumbestand zeichnet sich durch eine Vielzahl alter großer Bäume aus.

## ERLÄUTERUNG LAGEPLAN BESTAND

-  BESTEHENDE GEBÄUDE
-  ABZUBRECHENDE GEBÄUDE
-  NEBENGEBÄUDE
-  FAHRSTRASSE
-  FUSSWEGE
-  PRIVATE HOFFLÄCHE
-  PRIVATE GRÜNFLÄCHE
-  BAUM



1

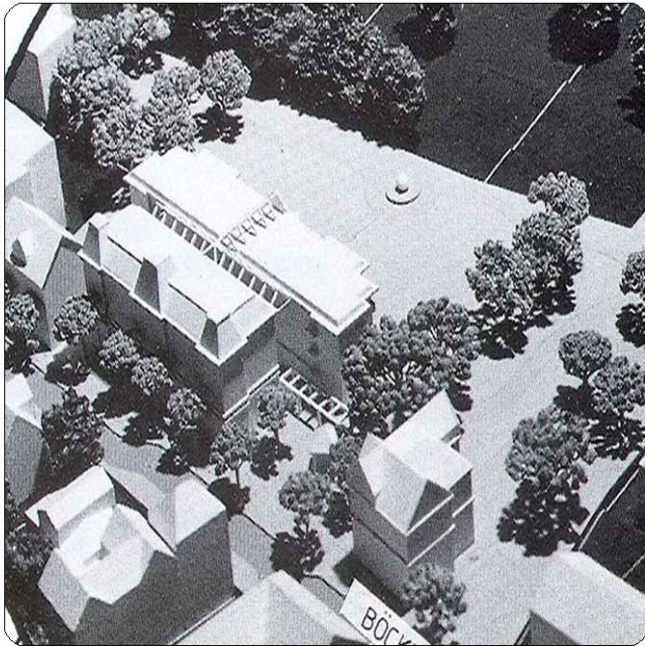
## ERLÄUTERUNG LAGEPLAN PLANUNG

-  BESTEHENDE GEBÄUDE
-  GEPLANTE GEBÄUDE
-  NEBENGEBÄUDE
-  FAHRSTRASSE
-  FUSSWEGE
-  PRIVATE HOFFLÄCHE
-  PRIVATE GRÜNFLÄCHE
-  ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE
-  BAUM



2

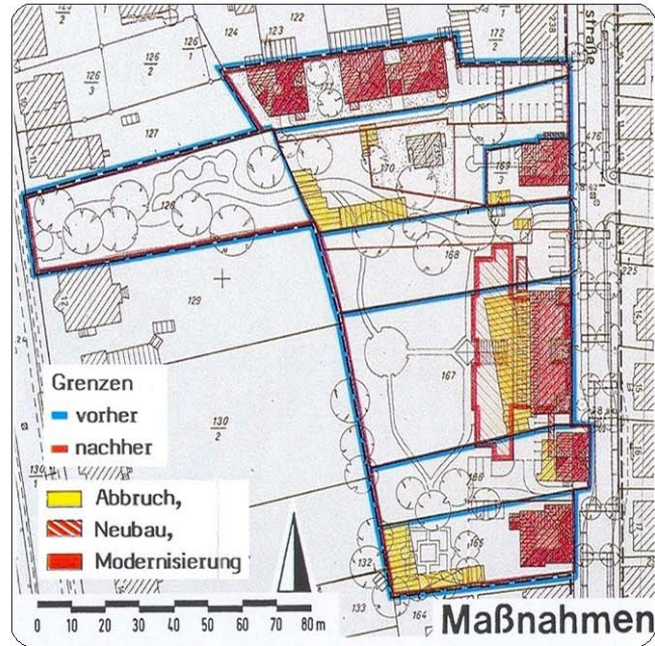
- 1: Baublock Georg-Wolters-Straße - Süd, Bestandsplan
- 2: Baublock Georg-Wolters-Straße - Süd, Planung



1

Dies veranlasste die Stadt dazu, den zunächst nicht förmlich festgelegten Teil nördlich des Konzerthaus-Grundstücks nachträglich in das Sanierungsverfahren aufzunehmen. Mit der ersten Erweiterung des Sanierungsgebietes 1986 und der zweiten Erweiterung im Jahr 1988 waren Konzept und Rahmenplanung „**Neugestaltung des Bereiches Konzerthaus Böcklerstraße**“ verbunden. Die Rahmenplanung fasste folgende Maßnahmen in Verbindung mit dem Um- und Neubau des Konzerthauses zur Altentagesstätte zusammen:

- die Herstellung einer parkähnlichen öffentlichen Grünfläche zwischen Böcklerstraße und Wolfenbüttler Straße
- die Modernisierung der benachbarten Gebäude Böcklerstraße 231 und 230; im Gebäude 231 entstanden in Verbindung mit dem Altenpflegeheim altengerechte Wohnungen; in der Böcklerstraße 230 konnte in Zusammenarbeit mit der Bauge-



2

nossenschaft „Wiederaufbau“ eine städtische Kindertagesstätte untergebracht werden

- der Umbau und die Modernisierung der Gebäude auf den nördlich angrenzenden Grundstücken Böcklerstraße 234, 236 und 237

Dieses Maßnahmenprogramm für den westlichen Teil der Böcklerstraße setzte wiederum eine durchgreifende Neuordnungstätigkeit voraus. An dieser Stelle sei erwähnt, dass für diese kleinen, verwaltungsaufwendigen aber wichtigen Verfahrensschritte eine gut koordinierte Sanierungsstelle bestehen muss sowie Verwaltungseinheiten, die gut miteinander verzahnt arbeiten.

- 1: Wettbewerbsmodell zum Umbau des Konzerthauses  
 2: Maßnahmenkonzept zur Neugestaltung des gesamten Bereiches  
 3/4: Luftbilder, nach Umbau und Erweiterung zur Alteneinrichtung





3



4

Die Fertigstellung des Altenpflegeheims erfolgte **1990**. Zur Straßenseite tritt weiterhin das Altgebäude in seiner vollen Pracht in Erscheinung. Der Neubau, symmetrisch an die Westfassade des bestehenden Gebäudes gebaut, orientiert sich zu den Grünflächen. Das Altenpflegeheim nimmt 82 Pflegeplätze auf. Im Erdgeschoss des ehemaligen Konzerthauses befinden sich eine Begegnungsstätte und ein kleines Café. In dem aus der Straßenflucht heraustretenden Gebäude Böcklerstraße 231, das dem Altenpflegeheim angegliedert ist, befinden sich 7 altengerechte Wohnungen.

Die Grünfläche zwischen Wolfenbüttler Straße und Böcklerstraße wurde **1993** fertig gestellt. Sie stellt einen wesentlichen Beitrag zur Versorgung des Quartiers mit Naherholungsflächen dar. Die Fußwegverbindung ist die kürzeste Verbindung zum westlich gelegenen Bürgerpark.

Die umliegenden Wohngebäude Böcklerstraße 230, 231, 324, 236 und 237 konnten alle durch den Einsatz von Städtebaufördermitteln durchgreifend saniert werden. Die Kindertagesstätte in der Böcklerstraße 230 zählt zu den wichtigsten Gemeinbedarfseinrichtungen und versorgt das gesamte Quartier.

In den **90er Jahre** war der Sanierungsschwerpunkt weniger auf die Neubautätigkeit gerichtet. Nachdem durch intensive Öffentlichkeitsarbeit das Verfahren zur Erneuerung angeschoben werden konnte und die Sanierungsaktivität auf private Initiativen übergegriffen hatte, lag das Interesse auf der Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums. In dieser Zeit wurden fast alle Straßenumgestaltungen vollzogen. Zeitgleich wurde ein Großteil privater Modernisierungsmaßnahmen abgewickelt.

Die größte unbebaute Fläche zwischen **Friedrichstraße** und **Heinrich-Büssing-Ring** lag bis zum Jahr 2005 noch immer brach. Zwar hatte es mehrere Verhandlungen mit dem Eigentümer der Grundstücke am Heinrich-Büssing-Ring, die einen Großteil der Fläche einnahmen, gegeben. Zu einem Verkauf bzw. zum Entschluss für eine Bebauung ist es nicht gekommen. Auch die im Auftrag der Stadt erstellten Planungsgut-

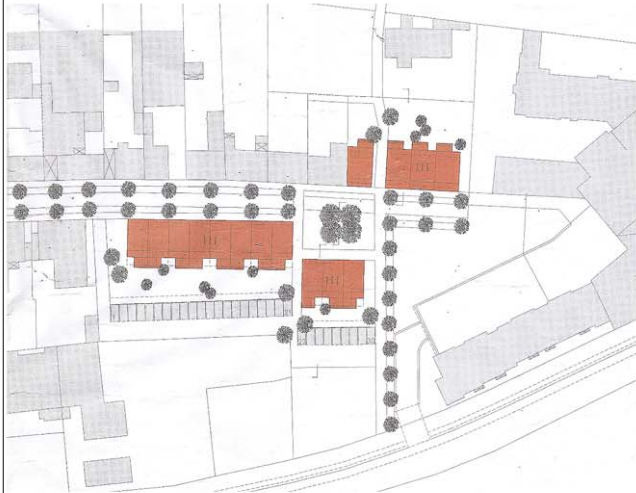
achten, die die Bebaubarkeit des Grundstücks analysiert hatten, führten nicht zum erhofften Ziel, den Baublock und den gesamten südlichen Rand des Bahnhofsviertels in einer angemessenen Kompaktheit zu schließen.

Dennoch blieb die Stadt nicht untätig: um die noch unbebauten Flächen an der Friedrichstraße zu bebauen, wurden Grundstücke nördlich der Friedrichstraße (Friedrichstraße 10 und 11) von der Stadt erworben. Die Grundstücke südlich der Friedrichstraße konnten durch Tausch mit dem Eigentümer des südlich angrenzenden Grundstücks erworben werden. Damit erhielten beide Parteien jeweils im Zusammenhang bebaubare Flächen.

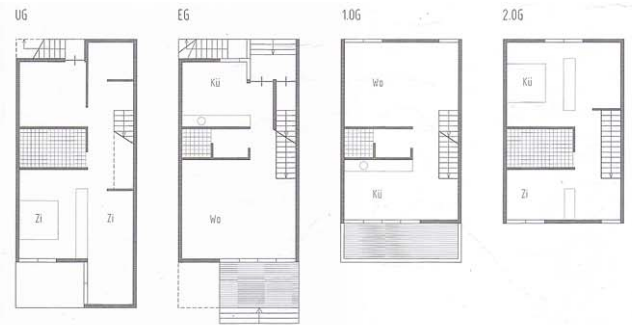
Im Jahr 1999 wurde ein Investorenwettbewerb nach dem Gutachterverfahren durchgeführt, durch den die Stadt ein vielversprechendes Ergebnis erhielt. Nach Vorgabe der Stadt sollten auf den Grundstücken dreigeschossige „Stadthäuser“, Reihenhäuser in der Stadt, entstehen. Dieser Bautypus konnte nach Ansicht der Stadt am Besten auf die städtebauliche Situation in der Friedrichstraße reagieren. Während die Nordseite mit einzelnen aneinander gereihten ein- bis zweigeschossigen Arbeiterwohnhäusern bebaut ist, die noch von der Zeit des Quartiers als Gewerbestandort erzählen, trotzen große vier- bis fünfgeschossige Gründerzeitmietshäuser der anderen Seite entgegen. Die Bauform der neuen Stadthäuser konnte hier gut zwischen den beiden städtebaulichen Extremen vermitteln. Außerdem gab es in Braunschweig zu diesem Zeitpunkt kaum alternative Angebote für innenstadtnahes und individuelles Wohnen.



Ansicht Nord



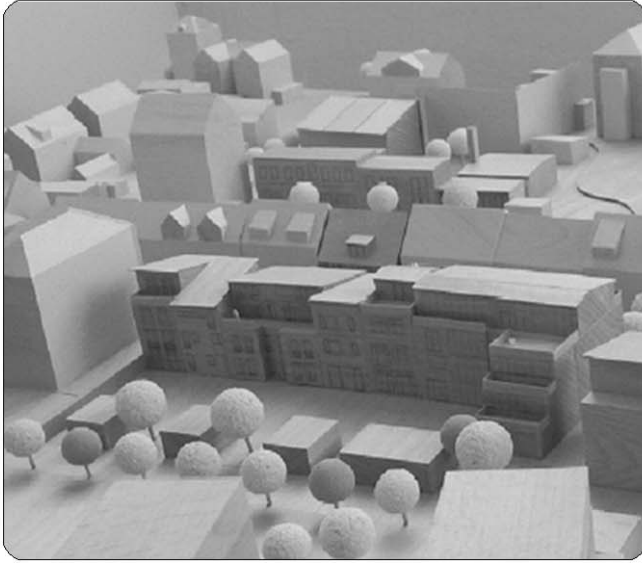
Lageplan



Grundrisse



Ansicht Süd



1

Das Stadthaus als Reihenhaus in der Stadt sollte an die Tradition der verdichteten Wohnform in diesem Quartier anknüpfen. In geschlossener Bauweise sollten dreigeschossige Häuser auf kleiner Parzelle entstehen, die im Idealfall wahlweise eine Hauptwohnung mit Einliegerwohnung vorsehen oder z. B. bei Nutzung durch eine vierköpfige junge Familie als Einfamilienhaus nutzbar waren - das Stadthaus im Wandel. Jedes Haus sollte einen eigenen kleinen Garten erhalten. Ziel war es, junge Familien mit Bauwunsch in der Stadt zu behalten.

Es folgten drei Jahre schwieriger Verhandlungen mit dem im Wettbewerbsverfahren gefundenen Investor. Schließlich war die Stadt neu gefordert, da es nicht zu einem Verkauf und somit nicht zur Bebauung kam. Die Grundstücke wurden in verschiedene Abschnitte geteilt, um die Bebaubarkeit durch kleinere Grundstücke und durch verschiedene Bauherren zu erleichtern. Bald stellte sich heraus, dass es eine große Nachfrage nach individuellen Wohnhäusern gab, die bauträgerfrei zu errichten waren. So entstand das Modellprojekt einer privaten Bauherrengemeinschaft, die sich entschieden, auf der Südseite der Friedrichstraße



2

gemeinsam zu bauen und zu leben. Die Koordination nahm die Planungsverwaltung wahr, in gemeinsamen Bauherrengesprächen wurde die Planung entwickelt. Im Frühjahr 2005 entstanden 6 moderne Stadthäuser - die erste Phase der Baugruppentätigkeit war abgeschlossen.

Der Verkauf weiterer Grundstücke zur Errichtung von einem Mehrfamilienhaus sowie von 3 Stadthäusern im Modell einer Bauherrengemeinschaft am Ende der Friedrichstraße ist vollzogen. Die zweite Phase hat im Frühjahr 2007 begonnen. Für den nördlichen Abschnitt fand sich ein Investor, der sich für die Errichtung eines Mehrfamilienhauses mit 9 Wohneinheiten und Tiefgarage entschied. Der Baubeginn erfolgte 2006.

Auf beiden Seiten der Friedrichstraße wurde die alte Straßenflucht wieder aufgenommen. Die Straße endet mit einem zum Platz ausgebauten Wendehammer - die Stadthausbebauung weicht hier von der straßenbegleitenden Bebauung zurück - der Straßenraum öffnet sich zu den Grünflächen westlich jener Wohnbebauung, mit der die Sanierung im „Bahnhofsviertel I“ begann.



3

Mit Abschluss der Sanierung schließt sich daher der Kreis eines langwierigen Entwicklungsprozesses, der einmal mehr deutlich macht, dass „Sanierung“ Zeit braucht.

Dies schließt jedoch auch ein, dass sich innerhalb eines großen Sanierungszeitraums gesellschaftliche und gesellschaftspolitische Veränderungen vollziehen, die - bezogen auf die Sanierung - entweder aufgefangen werden können oder auf Verfahren und Erfolge wirken. So war zum Beispiel die bundesweite wirtschaftliche Lage zum Beginn der Sanierung von Aufschwung und Wirtschaftswachstum gekennzeichnet, außerdem noch von einem großen Bauboom begleitet. Diese gesunde wirtschaftliche Grundlage hat auch die Sanierung in Braunschweig getragen. Den ersten „Knick“ hat es 1990 mit der „Wende“ gegeben. Zwar ist Braunschweig durch die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten in die Mitte Deutschlands gerückt. Andererseits aber mussten die Finanzierungsmittel

des Bundes nun großflächiger verteilt werden. Das die Neubautätigkeit im zentrumsnahen Bahnhofsviertel oftmals nur unter großen Anstrengungen voran ging, lag allerdings auch daran, dass in den 90er Jahren die Wohnungspolitik einseitig auf Einfamilienhaus-Neubaugebiete an der Peripherie ausgerichtet war. Heute ist wieder ein Trend - wenn auch nur ein leichter - abzulesen, der auf ein „Zurück in die Stadt“ hinweist.

Den größten Anteil der Neubaumaßnahmen nahmen jene Gebäude(komplexe) ein, die die Schaffung neuer städtebaulicher Straßenräume zur Aufgabe hatten und damit wesentlich zur Einbindung in das Stadtgefüge beigetragen haben. Der geringere Anteil an Neubauten trug zur nachträglichen Verdichtung in Blockinnenhöfen bei.

1: Modell Stadthäuser Friedrichstraße

2: Grundriss Stadthäuser Friedrichstraße

3: Stadthäuser Friedrichstraße, Nord- und Südansicht

## Modernisierung, Instandsetzung, und Umnutzung

Wenn das kleinere Gebiet „Bahnhofsviertel I“ nur aus einer einzigen Neubaumaßnahme bestand, so reichte das Aufgabenspektrum im „Bahnhofsviertel II“ sehr viel weiter. Ein wesentlicher, wenn nicht der wesentlichste Aufgabenschwerpunkt lag in der Modernisierung zahlreicher Gebäude und Grundstücke. Die Modernisierungsmaßnahmen wurden neben dem Eigenanteil der Bauherren aus Städtebaufördermitteln finanziert. Außerdem wurde auch die Möglichkeit der steuerlichen Abschreibung von Modernisierungskosten in Anspruch genommen. Zu diesem „gelenkten“ Modernisierungsprozess kamen aber auch zahlreiche Modernisierungen hinzu, die ohne Förderung verliefen und die sich ohne finanziellen Anschlag von außen „von selbst“ vollzogen.

Es zeigte sich, dass die Erstellung von Modernisierungsgutachten eine solide Basis für die weitere Zusammenarbeit zwischen Planungsverwaltung, Architekten und Bauherren bildete. Zu Beginn der Sanierung im Bahnhofsviertel ging die Form der Bürgerbeteiligung sogar soweit, dass Mitarbeiter der Stadtverwaltung an der Haustür von Grundeigentümern über die Möglichkeit der Modernisierung auf der Basis eines Modernisierungsgutachtens und über den Weg dorthin informierten.

Häufig waren die Modernisierungsobjekte Bestandteil einer übergeordneten Planung (wie z.B. Blockplanungen) - das betroffene Grundstück wurde in die Gesamtüberlegungen mit einbezogen: War das Grundstück günstig zugeschnitten? War genügend Freifläche vorhanden? Wo und wie werden die Stellplätze untergebracht? Gibt es einen Bedarf zur Umgestaltung oder gar Neuordnung? So konnten Planungen, die für das gesamte Quartier Bedeutung hatten, mit einzelnen Vorhaben privater Eigentümer verknüpft werden.

Gefördert wurden besonders den Gebietscharakter erhaltende Maßnahmen. Das schloss nicht aus, dass dennoch moderne bzw. zeitgemäße Lösungen zur Anwendung kamen. Das Gebäude **Böcklerstraße**



1

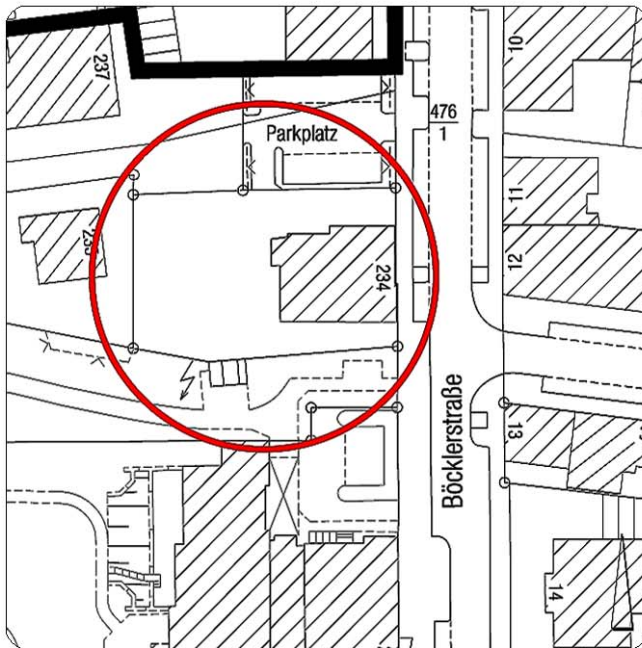
**231**, das als einziges Gebäude noch an der alten Straßenflucht der früheren „Salzdahlumer Straße“ steht, stellt dies selbstbewusst zur Schau. Das Gebäude wurde im Zusammenhang mit der Altenpflegeeinrichtung zu einem Wohnhaus mit altengerechten Wohnungen umgebaut.

Seine architektonische Haltung - die traditionelle Bauweise gepaart mit modernen Architekturelementen - nimmt Bezug auf die handwerkliche Tradition des Gebietes. Bewusst wurde entschieden, dieses Gebäude nicht abzureißen, um ein neues Gebäude in die heutige Flucht zu rücken. Der Standort an der Straße spiegelt somit ein Stück Geschichte der Stadt wieder.

Nicht weit von diesem Gebäude entfernt gibt das Wohnhaus **Böcklerstraße 234** ein ähnliches Beispiel: bei der Modernisierung wurde Wert auf das „Freilegen“ der Gründerzeitarchitektur gelegt, die im Bahn-

1: Böcklerstraße 231

2: Steckbrief Böcklerstraße 234



### Kennzahlen Böcklerstraße 234

Errichtet:	1885
Modernisiert:	1993 - 1998
Grundstücksgröße:	702 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	3
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	/
Wohnfläche:	424 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	2224 m <sup>3</sup>



hofsviertel zwar bescheidener, dennoch aber mit einer ebensolchen Sorgfalt im Detail ausfiel.

Die neuen Anbauten und Ergänzungen am Gebäude wurden mit Sinn für das Detail, aber mit zeitgemäßen Materialien ausgeführt.

Die selbst gestellte Aufgabe zur „Gebietscharaktertreue“ war also keineswegs ein Hindernis oder engte das Modernisierungsgeschehen ein. Im Gegenteil: durch die bestehende bauliche Vielfalt war der Interpretationsspielraum recht groß.

Das Gebäudeäußere, die Fassade, wirkt stark in den Straßenraum und ist somit Teil des städtebaulichen Gefüges. Es ist das „Aushängeschild“ für die Funktionen, die dahinter liegen. Die meisten Gebäude wiesen zum Beginn der Sanierung erhebliche Mängel in der Bausubstanz auf. Die Gebäudetechnik war veraltet, der Wohnkomfort nicht zeitgemäß, Freiflächen waren nicht vorhanden oder blieben ungestaltet. Somit war ein viel wesentlicher Bestandteil der Modernisierungsmaßnahmen die durchgreifende, nachhaltige Sanierung des Gebäudeinneren. Letztlich sind tatsächlich nur jene Maßnahmen durch Städtebaufördermittel unterstützt worden, die zu einer wirksamen Erneuerung nach außen und innen sowie zu einer entschiedenen Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse führten.

**Gebietstypische Merkmale** sind neben der Bauweise und der Entstehungszeit in den Gründerjahren aber auch Merkmale wie der Grad der Ausnutzung der Grundstücke - also die bauliche Dichte und Geschossigkeit - oder die Nutzungsart der Gebäude und Grundstücke. Hier war genau abzuwägen: Was war typisch und erhaltenswert? Was ist „außer Kontrolle“ geraten und sollte aufgegeben werden? So gingen den Modernisierungen häufig Ordnungsmaßnahmen voraus.

Das Grundstück **Friedrichstraße 9** gibt hierfür ein gutes Beispiel: das zuvor aus Wohnhaus und gewerblich genutzten Gebäuden bestehende Grundstück

wurde vom gewerblichen Teil befreit, das Fachwerk-Wohnhaus ist saniert worden und nimmt heute weiterhin 3 Wohneinheiten auf.

Das Fachwerk ist sichtbar geblieben. Terrassen und Balkone orientieren sich zum grünen Innenhof.

Die bauliche Dichte, soweit sie bei Modernisierungen zu beeinflussen war, wurde also auf ein gesundes Maß durch Entkernungen zurückgenommen. Die Geschossigkeit spielte zwar bei den Maßnahmen im Bestand eine untergeordnete Rolle. Einzelbeispiele zeigen aber, dass neben der generellen Tendenz, Entkernungen durchzuführen auch die Korrektur der Geschossigkeiten und die Nachverdichtung durchaus eine Rolle spielte. So ist das Gebäude auf dem Grundstück **Böcklerstraße 237**, ursprünglich zweigeschossig, durch ein weiteres Geschoss ergänzt worden.

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung erfuhr das Gebiet keine wesentliche Veränderung - und das war Programm. Als Wohngebiet errichtet sollte dieser Gebietscharakter beibehalten und gefördert werden. Durch die Nähe des Gebietes zu den Büssing-Werken und zu Siemens (früher Jüdel) wohnten in dieser Gegend Arbeiter und Handwerker, aber auch Beamte und Angestellte. Vorgesehen waren substantielle Modernisierungen, die die Bewohner aus den verschiedensten Schichten im Stadtteil zusammen halten sollten. Tatsächlich ist das Gebiet in seiner sozialen Struktur noch immer stark gemischt.

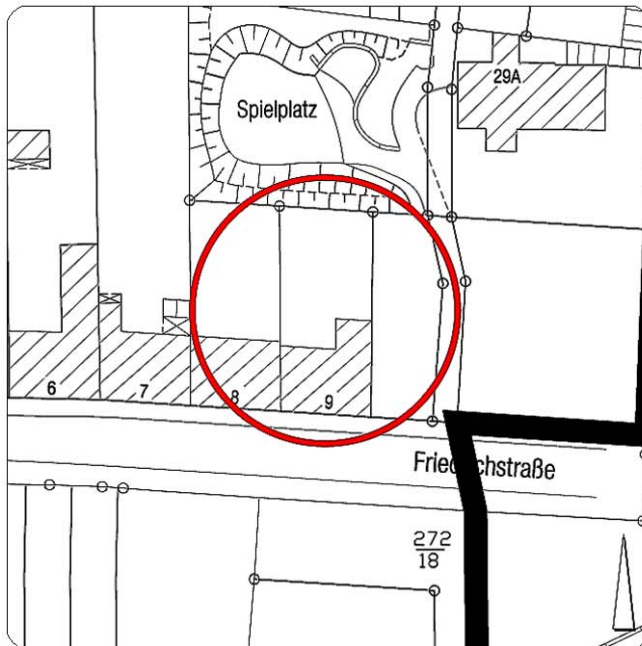
Modernisierungen vollzogen sich ausschließlich in Wohngebäuden. Ausnahmen sind das Konzerthaus, das eine Gemeinbedarfseinrichtung aufgenommen hat, oder die Erdgeschosszonen von Wohngebäuden wie im Gebäude **Böcklerstraße 230**, in dem eine Kindertagesstätte integriert ist.

1: Steckbrief Friedrichstraße 9

S. 72/73:

- 1: Böcklerstraße 237, vor der Modernisierung
- 2: Böcklerstraße 237, nach der Modernisierung
- 3: Böcklerstraße 230, vor der Modernisierung
- 4: Böcklerstraße 230, nach der Modernisierung
- 5: Steckbrief Georg -Wolters -Straße 9





### Kennzahlen Friedrichstraße 9

Errichtet:	1874
Modernisiert:	1999 - 2000
Grundstücksgröße:	320 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	7
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	3
Wohnfläche:	387 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	1589 m <sup>3</sup>





1



2



3



4



### Kennzahlen Georg-Wolters- Straße 9

Errichtet:	1865
Modernisiert:	1991 - 1992
Grundstücksgröße:	664 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	2
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	/
Wohnfläche:	282 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	880 m <sup>3</sup>



Die Stärkung der Wohngebietsstrukturen hatte aber auch die „Schwächung“ der Gewerbestrukturen zur Folge. Das dichte Nebeneinander ließ es nicht zu, dass sich beides gleichzeitig und vor allem auf der gleichen zur Verfügung stehenden Fläche entwickeln konnte. In manchen Bereichen wurden die Wohn- und Lebensbedingungen durch störende Gewerbebetriebe derart eingeschränkt, dass Modernisierungsvorhaben nur erfolgreich durchgeführt werden konnten, wenn die Gewerbebetriebe verlagert wurden.

Ein Teil des Bestandes war und ist denkmalgeschützt, so z.B. das Gebäude **Böcklerstraße 4** oder die bereits beschriebenen Gebäude des östlichen, leicht gebogenen Straßenzuges der **Georg-Wolters-Straße** mit den Hausnummern **7, 8 und 9**.

Sogar diesen heute denkmalgeschützten Gebäuden in der Georg-Wolters-Straße drohte zu Beginn der Sanierung in Braunschweig der Abriss. Heute könnten die Gegensätze kaum größer sein, wenn die modernisierten und wie selbstverständlich an der Straße stehenden Fachwerkhäuser und die unmittelbar dahinterstehenden 11-geschossigen Hochhäuser der Kurt-Schumacher-Straße ins Blickfeld geraten. Dank der Zusammenarbeit zwischen Denkmalpflegern, Stadtplanern und geduligen Bauherren zählen diese drei Gebäude zu den geglückten Modernisierungsvorhaben.

Dass der Modernisierungswille eher in den städtebaulich heileren Teilen des Sanierungsgebietes bestand, macht die Entwicklung der Friedrichstraße deutlich. Die durch anfangs drei Gewerbebetriebe und ein brach liegendes Umfeld stark belastete Friedrichstraße geriet eine zeitlang ins Abseits der Sanierung. Die Straßenumgestaltung „wartete“ auf den Neubau, der Neubau „wartete“ auf Modernisierungen und umgekehrt „warteten“ Modernisierungswillige auf einen Aufschwung durch die geplante Neubebauung an der Friedrichstraße.

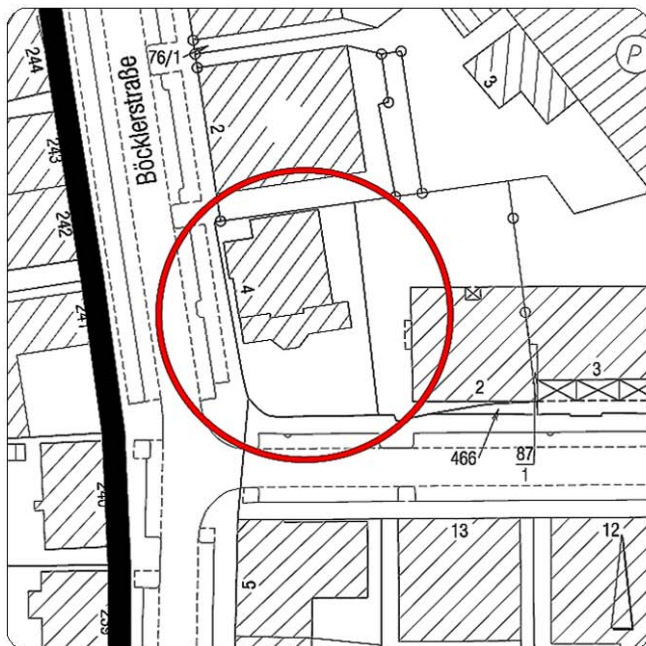
Durch die geförderten Modernisierungen der Gebäude **Friedrichstraße 1, 1A, 3, 8 und 9** auf der Nordseite,

die erst gegen Ende der Sanierung - im Zeitraum von 2000 bis 2005 - durchgeführt wurden, und des Gebäudes **Friedrichstraße 52** auf der Südseite, erfolgte doch noch der erhoffte „Aufschwung“. Zusammen mit der Stadthausbebauung im Süden der Friedrichstraße und mit Beginn der Modernisierungsaktivitäten auf den Grundstücken Friedrichstraße 3 und 5 sowie mit der inzwischen abgeschlossenen Straßenumgestaltung gibt die Friedrichstraße wieder ein fast geschlossenes Bild.



1: Georg -Wolters -Straße 7, nach der Modernisierung

2: Steckbrief Böcklerstraße 4



### Kennzahlen Böcklerstraße 4

Errichtet:	1874
Modernisiert:	2000 - 2001
Grundstücksgröße:	453 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	3
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	/
Wohnfläche:	527 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	2204 m <sup>3</sup>



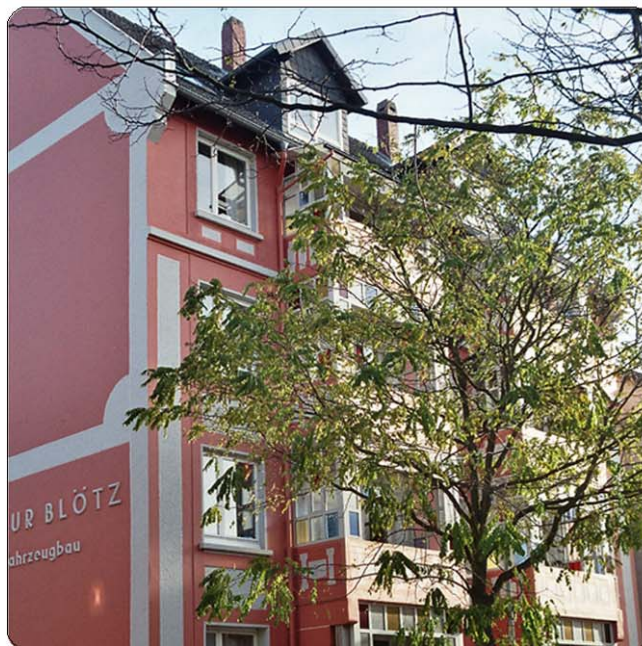
Wie sehr Modernisierungen auf den Straßenraum wirken, machen die Straßenkreuzungen der Charlottenstraße/ Autorstraße und Charlottenstraße/ Gertrudenstraße deutlich. Während das älteste der Häuser, das Eckhaus **Charlottenstraße 4**, nur zweigeschossig ist und keine besondere Eckausbildung aufweist, sind die beiden anderen Eckbauten, **Autorstraße 16** (Abb. 3, S. 77) und **Charlottenstraße 4a** durch die abgeschrägte Ecke mit eigenem Giebelaufbau und den im Erdgeschoss untergebrachten Laden auf den Straßenraum und die städtebauliche Position an der Kreuzung ausgerichtet. Die ebenfalls modernisierten Eckgebäude **Autorstraße 6** und **Charlottenstraße 5** bilden das Gegenüber zu den vorgenannten Gebäuden. Mit der durchgreifenden Sanierung dieser Wohnhäuser ist einer der schönsten Straßenräume im Stadtgebiet aufgewertet worden.

Unter einigen Fachleuten besteht die eher kritische Meinung, dass - bei der Betrachtung, welche Erfolge der Sanierung zuzuschreiben sind und welche nicht - nach Abschluss eines Sanierungsverfahrens nicht eindeutig festzustellen sei, wie wirksam das Instrument „Städtebauförderung“ tatsächlich ist. Diese Haltung mag zum Teil berechtigt sein - wären einzelne Vorhaben nicht auch ohne das komplexe Verfahren erfolgt? Am Ende eines Sanierungsverfahrens steht aber die Summe aller Aktivitäten, die dem Stadtgebiet wieder eine Aufwärtsentwicklung gegeben und ihn zu einem **urbanen** Stadtteil gemacht haben - ob mit oder ohne finanzielle Unterstützung. Und Urbanität ist schließlich der Austausch **aller** zueinander in Beziehung stehenden Produzenten, Schöpfer und Werke, Aktivitäten und Situationen.

Modernisierungen wie die der Gebäude **Autorstraße 2** oder **Böcklerstraße 22** stehen beispielgebend für die für ein Gebiet wichtigen Privatinitiativen, die fast nebenbei und ohne finanzielle und fachliche Hilfe erfolgt sind.

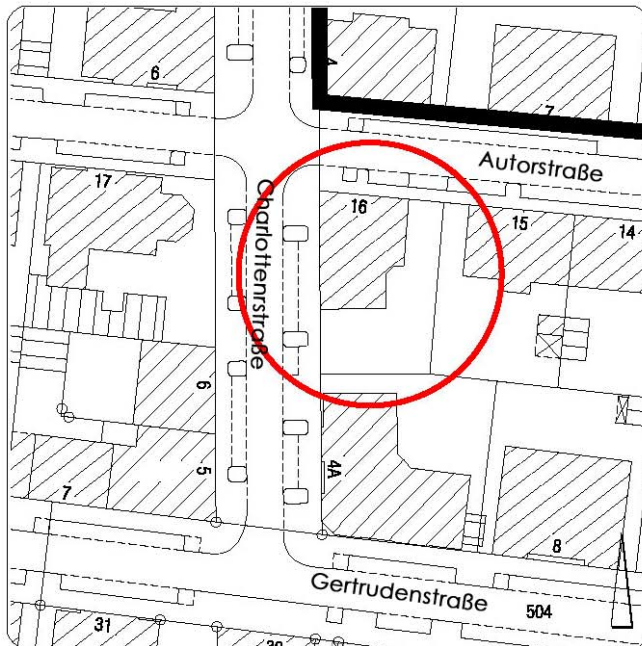


1



2

- 1: Autorstraße 2
- 2: Böcklerstraße 22
- 3: Steckbrief Autorstraße 16



### Kennzahlen Autorstraße 16

Errichtet:	1876
Modernisiert:	1991 - 1996
Grundstücksgröße:	372 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	7
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	/
Wohnfläche:	442 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	2245 m <sup>3</sup>

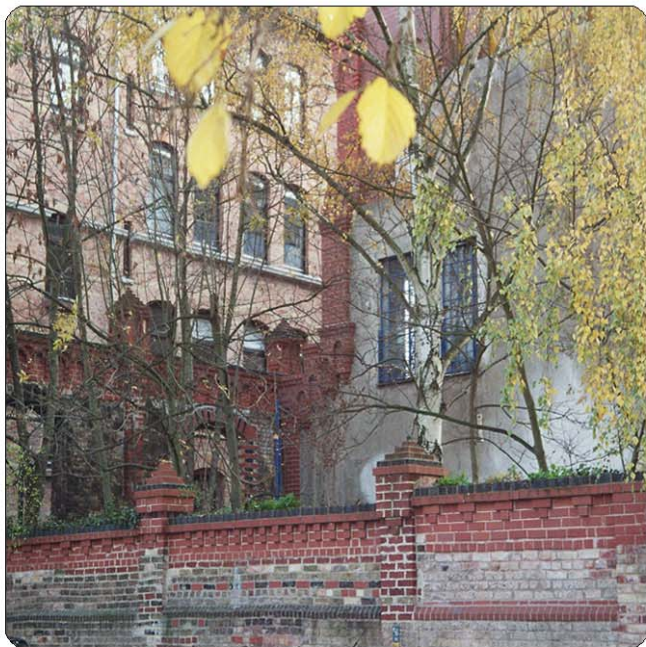


3



In diesem Zusammenhang ist auch das für den Stadtteil markante wie ungewöhnliche Fabrikgebäude **Gertrudenstraße 34** zu nennen - die ehemalige Nähmaschinenfabrik, die auf das Bahnhofsviertel als früheren Standort für das kleine „alte Gewerbe“ hinweist. Das Gebäude wurde im Jahr 1904 als Nähmaschinenfabrik errichtet. Bereits 1930 stand die Fabrik vor dem Aus, der Westflügel der Fabrik wurde aufgegeben, verbleibende Gebäude wurden als Lebensmittel-Lagerhaus umgenutzt. Im Krieg erlitt das Gebäude starke Zerstörungen. Nach dem Krieg führte das Gebäude wiederum ein Dasein als Lagerhaus, bis in den 80er Jahren eine Gruppe von Selbständigen das Grundstück übernahm.

Die angestrebte intensive „Rundum- Modernisierung“ kam aber aufgrund fehlender Eigenmittel nicht zu Stande. Stattdessen wurde das Gebäude, das sich inzwischen eine Idylle ausstrahlende Patina zugelegt hat, von dem Eigentümer in mühseliger Kleinarbeit zu einem Künstler- und Atelierhaus ausgebaut - mehr als 30 Fabrikfenster wurden in Eisen nachgebaut.



Die massive und hohe Rückseite im Süden des Grundstücks wirkt jedoch noch abweisend in den Blockinnenbereich zwischen Gertrudenstraße und Friedrichstraße hinein.

Mit der begonnenen Neuordnung in diesem Baublock - die Entkernungen auf dem früheren Grundstück Gertrudenstraße 36, die Verlagerung der Tischlerei auf dem Grundstück Friedrichstraße 3 und die Modernisierung und Umnutzung des Hintergebäudes (früher Bestandteil der Tischlerei) zum Wohnhaus - besteht zukünftig die Möglichkeit, das stark in den Baublock wirkende Gebäude der ehemaligen Nähmaschinenfabrik besser zu integrieren.

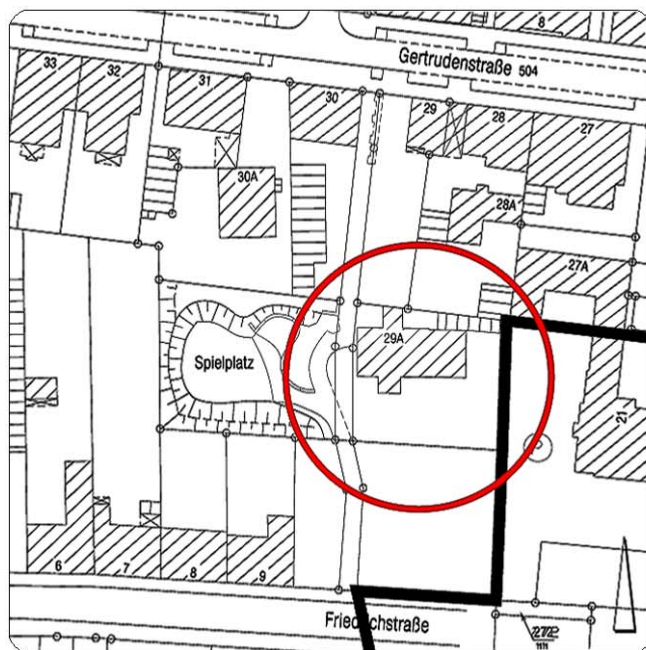
Eine Gruppe von drei Baufamilien wird das zuvor städtische Grundstück jeweils mit einem Stadtreihenhaus bebauen. Die bereits bestehende Planung sieht einen Anbau an die West- und Südfassade der Nähmaschinenfabrik vor.

Die Wohnhäuser Gertrudenstraße 29a, Georg-Wolters-Straße 11 und Böcklerstraße 8a stehen - wie das zur Tischlerei gehörende Hinterhaus Friedrichstraße 3 (heute Gertrudenstraße 35F und 2005 modernisiert) - für Gebäude, die nicht in den Straßenraum wirken, sondern, einzeln stehend, von Ruhe und Grün der Blockinnenhöfe profitieren. Von Ruhe und Grün waren sie nicht immer umgeben. Die Modernisierung dieser Gebäude ist im Rahmen von Grundstücksneuordnungen durchgeführt worden.

Das modernisierte Fachwerkhaus **Gertrudenstraße 29a** gehörte ursprünglich zum Grundstück Friedrichstraße 11. Das zuvor sehr tief zugeschnittene Grundstück ließ eine Teilung zu. Das Zweifamilien-Wohnhaus flankiert heute einen öffentlichen Fußweg mit angrenzendem Kinderspielplatz.

- 1: Gertrudenstraße 34
- 2: Steckbrief Gertrudenstraße 29a





### Kennzahlen Gertrudenstraße 29a

Errichtet:	1874
Modernisiert:	1995 - 1998
Grundstücksgröße:	642 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	5
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	/
Wohnfläche:	367 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	1681 m <sup>3</sup>

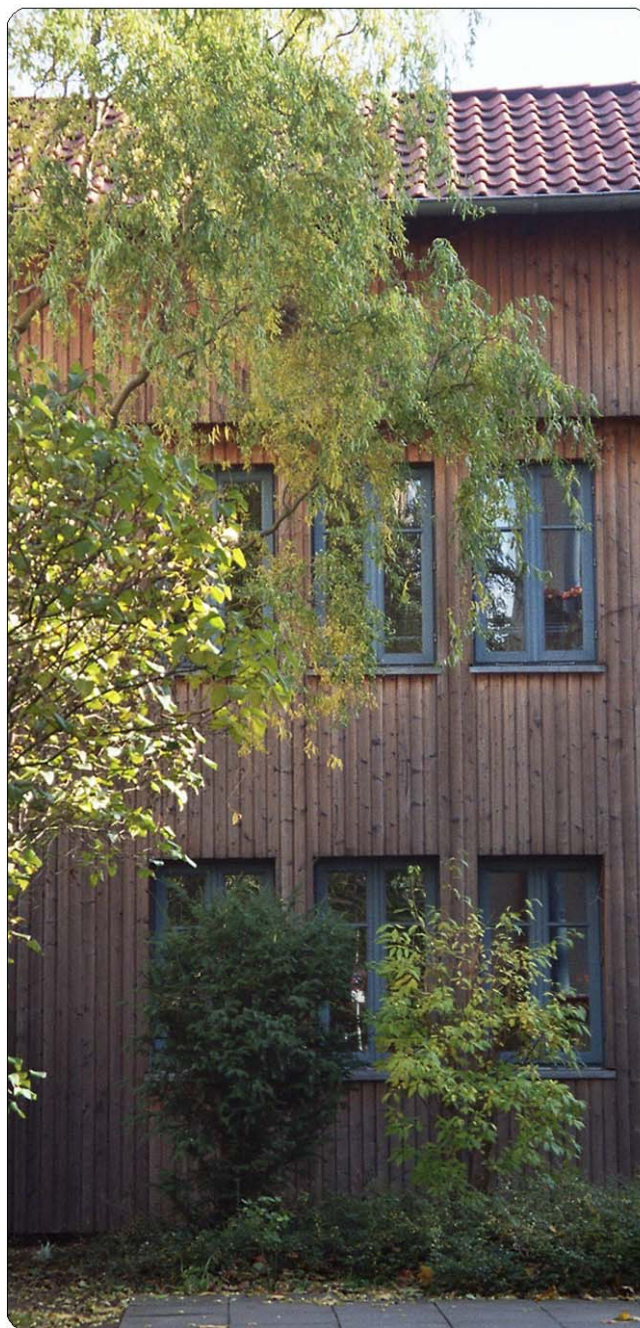


Die Modernisierung des Einfamilienhauses **Böcklerstraße 8a**, ehemals Teil des weit in die Tiefe reichenden und als Garagenhof genutzte Grundstücks Böcklerstraße 8, war nur sinnvoll, wenn die Wohn- und Lebensbedingungen im Umfeld attraktiver wurden. Diese Maßnahmen, beginnend mit dem Abbruch des Garagenhofes über den Grundstücksverkauf bis zum Abschluss der Neubaumaßnahmen für die Einstellplatzanlage und für die angrenzenden öffentlichen Grün- und Freiflächen im Innenhof, dauerten - die Modernisierungen eingeschlossen - insgesamt über 10 Jahre. (Die Maßnahmen wurden bereits im Abschnitt Abbruch/Neubau ausführlich beschrieben.) Dieser Zeitraum ist nicht unüblich für die stark miteinander verzahnten Sanierungsaufgaben.

Das mit dieser Neuordnung im Zusammenhang stehende Grundstück **Georg-Wolters-Straße 11** ist, wie Böcklerstraße 8, aus Sanierungsmitteln erworben worden. Dem Grundstück wurde eine zusätzliche Fläche südlich des Hauses zugeschlagen, da das Grundstück kaum Freifläche hatte. Die Modernisierungen im Umfeld des Grundstücks Böcklerstraße 8 sind von dem Braunschweiger Unternehmen Kanada-Haus in Bauträgerfunktion durchgeführt worden. In diesen beiden Fällen erhielten die Gebäude eine Holzverschalung.

Beispiele wie die Grundstücke **Gertrudenstraße 32, 33** und **Friedrichstraße 52** machen deutlich, mit welchen Mitteln die schlichten Gründerzeit-Mietshäuser modernisiert wurden. Die Fassaden an der Straßenseite wurden nicht mit einem Wärmedämmputz versehen, das Klinkermauerwerk wurde gereinigt, die Fenster erneuert. Die Hofseite erhielt im Fall Gertrudenstraße 32, 33 einen Wärmedämmputz. Außerdem erhielt die Südfassade Balkone, ein Garten wurde angelegt. Dies alles sind Maßnahmen, die den Gebäuden nichts Neues „aufzwingen“, Rücksicht auf den Bestand nahmen und den Wohnwert erheblich steigerten.

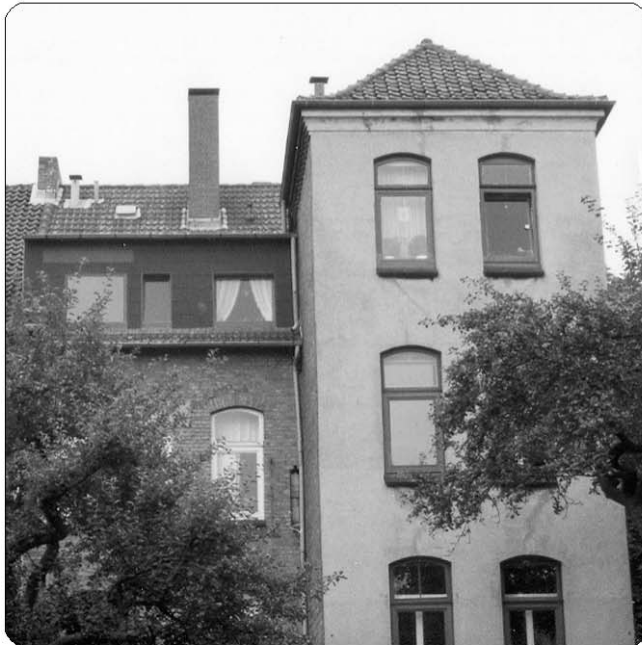
1: Böcklerstraße 8a nach der Sanierung  
2: Steckbrief Charlottenstraße 7





### Kennzahlen Charlottenstraße 7

Errichtet:	1887
Modernisiert:	1988 - 1995
Grundstücksgröße:	619 m <sup>2</sup>
Anzahl der Wohneinheiten:	5
Anzahl der Gewerbeeinheiten:	/
Wohnfläche:	339 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum:	2137 m <sup>3</sup>



Ähnlich verhielt es sich auch beim Umbau im Gebäudeinneren der meisten Modernisierungen im Bahnhofsviertel: weder erfolgten Luxussanierungen noch wurde der Mindeststandard für Modernisierungen und Instandsetzungen unterschritten. Neben den einzuhaltenen Standards für die Wohnfunktion im Inneren, die ohnehin durch DIN-Vorschriften und das Bauordnungsrecht geregelt werden, wurde bei den Maßnahmen, die in den Straßenraum wirkten, Wert auf die Verwendung ortstypischer Materialien und Bauweisen gelegt. Nicht immer ließen sich, auch wenn ein abgeschlossener Vertrag Einzelheiten in der Planung regelte, diese weichen Faktoren durchsetzen. Häufig waren mit Bauherren Details zu verhandeln, die für die Ausstrahlung eines Gebäudes nach einer Modernisierung nicht unwichtig waren.

Durch die im Stadtgebiet häufig vorkommende Fachwerk- und Massivbauweise, ausgeführt in Holz und Klinker, gab es für die auszuführenden Modernisierungen ausreichend Vorbilder. Fensterteilungen, Fassadenverkleidungen, Vorbauten und Dachaufbauten, Balkone, Loggien und Terrassen waren die baulichen Elemente, die in der Ausführung zu gestalten waren. Nur in seltenen Fällen verloren Gebäude ihr Gesicht durch lieblos aufgebraachte Wärmedämmputze und ungegliederte Fenster.

Je mehr die Bauherren sich mit dem Gebiet und mit dem Wohnhaus, in dem sie leben, identifizierten, desto größer war auch die Bereitschaft, die Modernisierungen engagiert durchzuführen.

Modernisierungen wurden von privaten Bauherren zur Selbstnutzung durchgeführt oder von kleineren Bauträgern, die die Gebäude modernisierten, um die Steuervorteile zu nutzen und die Wohnungen zu vermieten oder zu verkaufen. In einzelnen Fällen wurden Modernisierungen von Wohnungsbaugenossenschaften durchgeführt.

Der Wohnungsmarkt in dem Gebiet ist sehr beruhigt. Einerseits lässt sich daran ein hoher Beliebtheitsgrad ablesen. Andererseits wirken zum Teil noch immer die in Verträgen vereinbarten Mietpreisbindungen, die zur Stabilisierung beitragen.



- 1: Gertrudenstraße 32-33, nach der Sanierung
- 2: Blick in die Charlottenstraße
- 3: Blick in die Gertrudenstraße; Nordseite



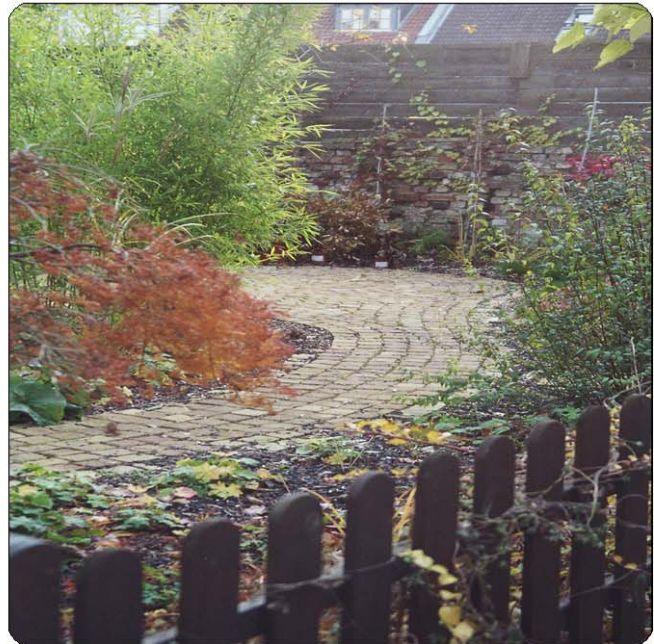
2



3

## Grünflächen, Kinderspielplätze

Zu unterscheiden sind Maßnahmen zur Schaffung von Grünflächen auf privaten und auf öffentlichen Grundstücken. Die Schaffung von Frei- und Grünflächen auf **privaten Grundstücken** war ein wesentlicher Bestandteil der Modernisierungsmaßnahmen. Sie sollten die Lebensqualität im privaten und halböffentlichen Raum heben. Ziele zur Freiflächengestaltung und zur Verbesserung des Kleinklimas wurden im Rahmen von privaten Modernisierungen im Modernisierungsvertrag verankert. Häufig wurden Anregungen zur Gestaltung aus dem städtebaulichen Rahmenplan entnommen und für Nutzer weiterentwickelt. Der Grünanteil auf privaten Grundstücken ist heute ein nicht zu unterschätzender Bestandteil des gesamten Grünbestandes. Als gelungenes Beispiel einer Freiflächengestaltung sei hier das Grundstück **Gertrudenstraße 32 und 33** erwähnt. Gerade für diese stark ausgenutzten Grundstücke - das Grundstück ist mit einem viergeschossigen Gründerzeit-Mietshaus bebaut - ist eine von einem bestimmten Zweck entbundene Fläche im Freien wertvoll.



1

Eine weitere hervorhebenswerte Freiflächengestaltung ist im Rahmen der Neubaumaßnahme an der Ecke Campestraße/Viewegstraße durchgeführt worden. Durch die in der Parkpalette untergebrachten Stellplätze blieb auch für die Bewohner des kompakten Neubaus genügend Freiraum für Spiel- und Grünflächen. Die Wohnräume mit Balkonen orientieren sich nach Süden und auf die leicht bewegte Rasenfläche im Innenhof.

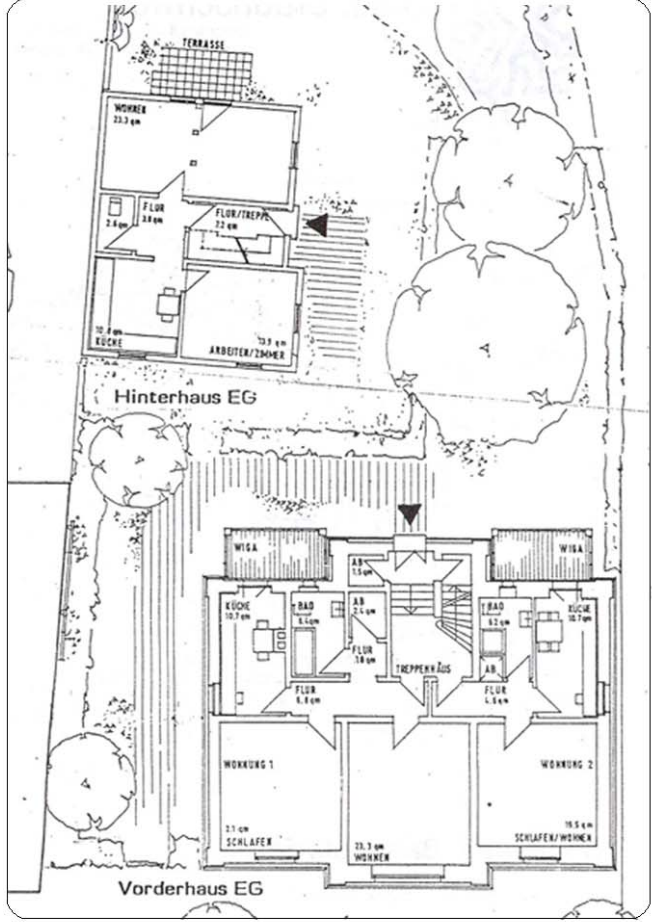


2

- 1: Gertrudenstraße 33, Gartenansicht
- 2: Viewegstraße 37-39, grüner Innenhof
- 3: Böcklerstraße 8a, Nutzungsvorschlag
- 4: Böcklerstraße 236+237, Bestand
- 5: Böcklerstraße 236+237, Planung

Neue Freiflächen im **öffentlichen Raum** sind in den drei größten Baublöcken im Gebiet - zwischen **Georg-Wolters-Straße** und **Autorstraße**, zwischen **Gertrudenstraße** und **Friedrichstraße** sowie zwischen **Böcklerstraße** und **Wolfenbütteler Straße** - geschaffen worden. Zur Erschließung der Grün- und Freiflächen führen in allen drei Fällen öffentliche Fußwege durch den Baublock.

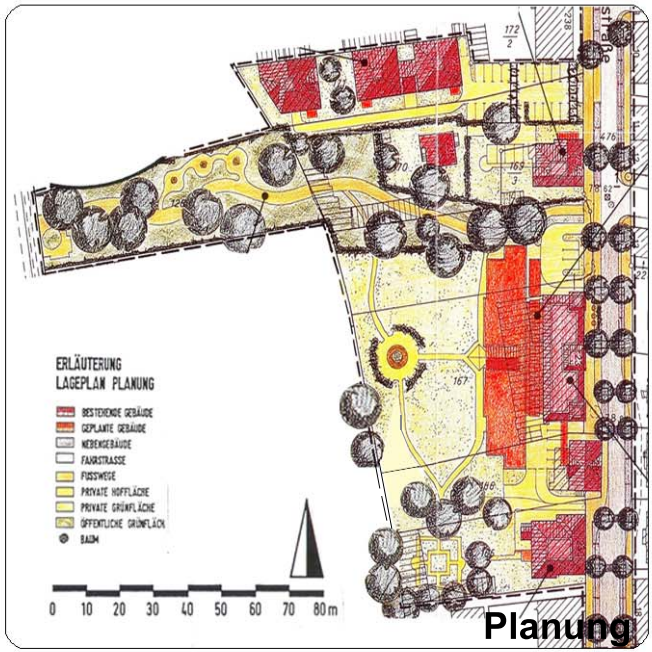
Entlang des öffentlichen Fußweges, auf dem man das Bahnhofsviertel von westlicher Seite, der Wolfenbütteler Straße, erreichen kann, erstreckt sich die größte zusammenhängende Grünfläche im Quartier.



3



4



5

Der Baublock ist von Bebauung bis heute fast völlig freigehalten, so dass sich private und öffentliche Grünflächen räumlich zu einer parkähnlichen Anlage mit altem Baumbestand verbinden. Mit Mitteln der klassischen Neuordnung wie Grunderwerb und Flächenneuzuschnitt profitieren Fußgänger sowie Bewohner der umliegenden Villen und Wohnhäuser sowie des Altenpflegeheims von der Grünfläche.

Nicht so einfach zu realisieren waren die Flächen im Baublock zwischen Georg-Wolters-Straße und Autorstraße. Das Verfahren zur Umwandlung privater Flächen in öffentliche Grünflächen stellte sich - bis hin in die heutige Nutzung der Spielgeräte - weitaus komplizierter dar. Maßnahmen zur Neuordnung wurden bereits im Abschnitt Abbruch/Neubau beschrieben. Trotz der respektablen Größe des Baublocks waren weitaus mehr Grundstückseigentümer in die Planung einzubeziehen und komplexere Einzelmaßnahmen zu koordinieren als im vorgenannten Fall.



2



1



3



Der öffentliche Fußweg verbindet die Georg-Wolters-Straße mit der Autorstraße. Von Norden kommend durchschreiten Fußgänger eine enge Gasse, die sich im Zentrum des Baublockes öffnet - hier befinden sich westlich des Fußweges ein Bolzplatz und östlich des Fußweges ein Spielplatz für Kleinkinder.

Zunächst bestand nur die Planung für einen Kinderspielplatz. Der ausgemachte Bedarf an Freiflächen vor allem für Kleinkinder sollte damit gedeckt werden. Während der Gremienbeteiligung zur Herstellung des Kinderspielplatzes entstand aber eine öffentliche Grundsatzdiskussion über das Spielangebot im Viertel nicht nur für Kinder, sondern auch für Jugendliche. Aus berechtigter Sorge, auf dem geplanten Spielplatz würden kleine spielende Kinder durch Jugendliche verdrängt werden, wurde der Beschluss auch zur Schaffung eines Treffpunkts für Jugendliche gefasst. Die neue Einstellplatzanlage auf dem ehemaligen Grundstück Böcklerstraße 8 war größer geplant als später ausgeführt. Die Planung wurde dahingehend geändert, dass die Garagenanlage verkleinert wurde, um Fläche zu gewinnen für einen Bolzplatz in unmittelbarer Nähe zum Kinderspielplatz.

Hier war aber sicher zu stellen, dass Emissionen, die von einer derartigen Spielfläche für die Bewohner des Baublocks ausgehen, so gering wie möglich zu halten sind. Aus der direkten Nachbarschaft war eine zustimmende Erklärung einzuholen. Es war abzuwägen und zu vermitteln zwischen politischem Willen und den Wünschen der unmittelbar betroffenen Bewohner. Erst mit Zustimmung der Anwohner wurde mit der Ausführung des Bolzplatzes im Jahr 1999 begonnen: auf der tiefer gelegten und asphaltierten Fläche spielen Jugendliche heute Ballspiele aller Art. Trotz des abgesenkten Niveaus und trotz der begrünten Zaunanlage und besonderer Ausführung des Asphaltbelages waren die Störungen für Anwohner jedoch zeitweise so belastend, dass besondere Spiel- und Öffnungszeiten eingerichtet werden mussten. In einer besonderen Bürgerbeteiligung zeigte sich, wie wichtig die direkte Konfrontation zwischen Kindern und Erwachsenen ist. Selbstbewusst verteidigten jugendliche Kinder ihren Spielplatz gegenüber Anwohnern



4

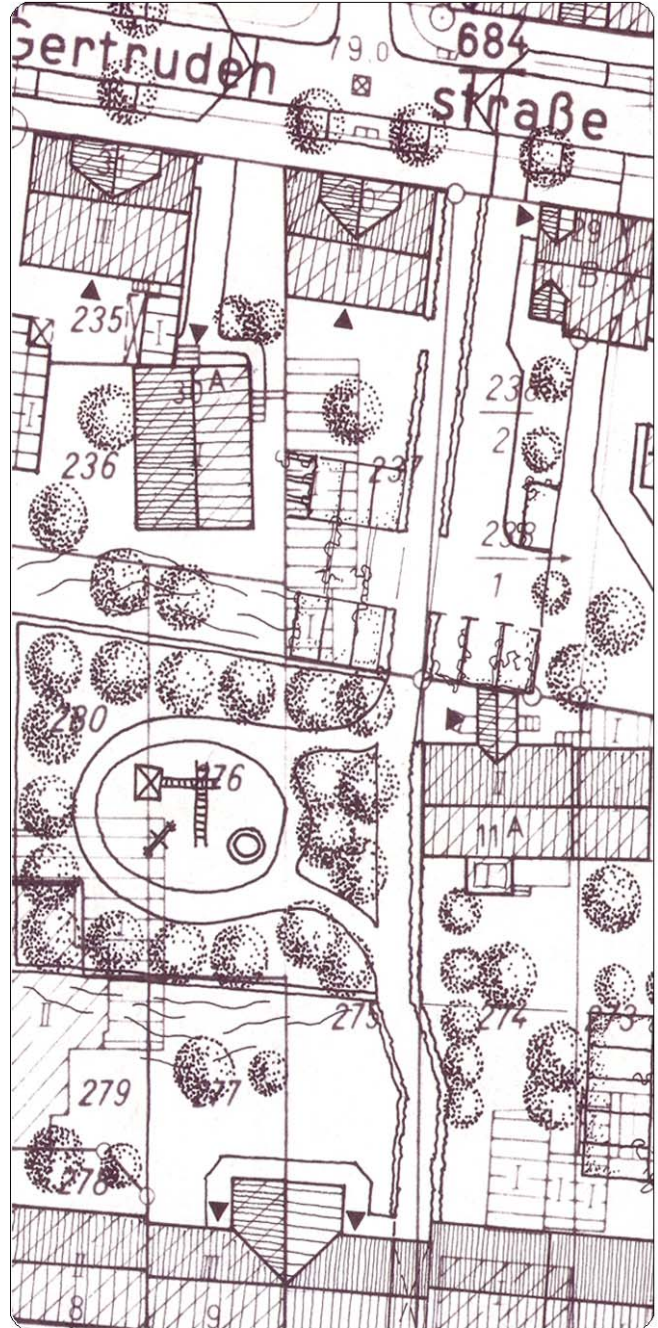
und entdeckten ihn damit neu. Inzwischen ist eine Beruhigung eingetreten. Aber es entstand auch die Erkenntnis, dass einerseits Blockinnenhöfe trotz ausreichender Ausdehnungen mit Nutzungen dieser Art überstrapaziert werden können, und dass andererseits öffentliche Räume nicht durch die öffentliche Hand „von oben“ zu einer Nutzung bestimmt werden können, sondern diese durch ihre Nutzer - wie hier die Jugend - auch „erobert“ werden müssen.

Ein dritter Spielplatz ist entlang der weiter nach Süden führenden Fußwegverbindung nördlich der Friedrichstraße entstanden. Im Abschnitt „Betriebsverlagerungen“ ist über die Neuordnung des Grundstücks Friedrichstraße 9 berichtet worden.

- 1: öffentlicher Fußweg zwischen Wolfenbüttler Straße und Böcklerstraße
- 2: Fußwegverbindung Autorstraße/Georg-Wolters-Straße
- 3: Kleinkinderspielplatz im Baublock zwischen Georg-Wolters-Straße und Autorstraße
- 4: Bolzplatz für Jugendliche im Baublock zwischen Georg-Wolters-Straße und Autorstraße



1



2

## Neuordnung des Verkehrs, Straßen- und Platzumgestaltung

Mit dem Einsetzen der Gründerzeit begann man, auch die Straßen neu und im Raster anzulegen.

Noch im Jahr **1872** zog sich die Salzdahlumer Straße, heute Böcklerstraße, als Hauptverkehrsweg und einzige Nord-Südverbindung durch ein Quartier, das nur locker bebaut war.

Im Ortsbauplan von Stadtbaurat Ludwig Winter ist bereits **1889** eine zweite Nord-Südverbindung - die Charlottenstraße - aufzufinden. Die bis dahin angelegten Wege oder Straßen wurden nun über die Charlottenstraße verlängert - bis zur Limbeckerstraße - ein Straßenzug, den es heute nicht mehr gibt. Im Kreuzungspunkt von Limbeckerstraße, Friedrichstraße und Elmstraße (heute Heinrich-Büssing-Ring) befand sich der Friedrichsplatz.

Diese klassische gründerzeitliche Anlage ist leider nicht erhalten geblieben - mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofs im Jahr 1960 ist die bis dahin noch nachvollziehbare Entwicklung gestört worden. Zwar zeigen Autor-, Gertruden- und Friedrichstraße immer noch in Richtung Osten - die letztgenannten beiden Straßen enden aber in einem „Wendeplatz“. Die Viehwegstraße wurde durch die Pläne der Moderne umständlich auf den Ring geführt. Das ist die Situation, die mit Beginn der Sanierung vorzufinden war und bis heute erhalten ist.

Trotz der harten Eingriffe ist die durch das Straßensystem vorgegebene Blockstruktur heute ganz klar erlebbar. Durch das „Kappen“ von Gertruden- und Friedrichstraße wurden diese beiden Straßen reine Anwohnerstraßen - störender Durchgangsverkehr wurde dadurch ausgeschlossen.

- 1: Fußwegverbindung Gertrudenstraße/Friedrichstraße
- 2: Gestaltungsplan zur Fußwegverbindung Gertrudenstraße/Friedrichstraße
- 3: Autorstraße, vor der Umgestaltung
- 4: Autorstraße, nach der Umgestaltung



3



4

Der Straßenring aus Wolfenbütteler Straße, Heinrich-Büssing-Ring und Kurt-Schumacher Straße, der das Bahnhofsviertel umgibt, hat das Quartier weitestgehend vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die im Jahr 1988 vom Rat beschlossene Rahmenplanung beinhaltete auch den Vorschlag für ein **Verkehrskonzept**, das auf das gesamte Quartier übertragen werden sollte. In seinen Grundzügen konnte das Konzept auch in anderen gründerzeitlichen Wohngebieten der Stadt Braunschweig angewendet werden.

Ziel der Umgestaltung war die Verlangsamung des Verkehrs, die Verringerung des Schleichverkehrs und Verbesserung des Straßenraumes.

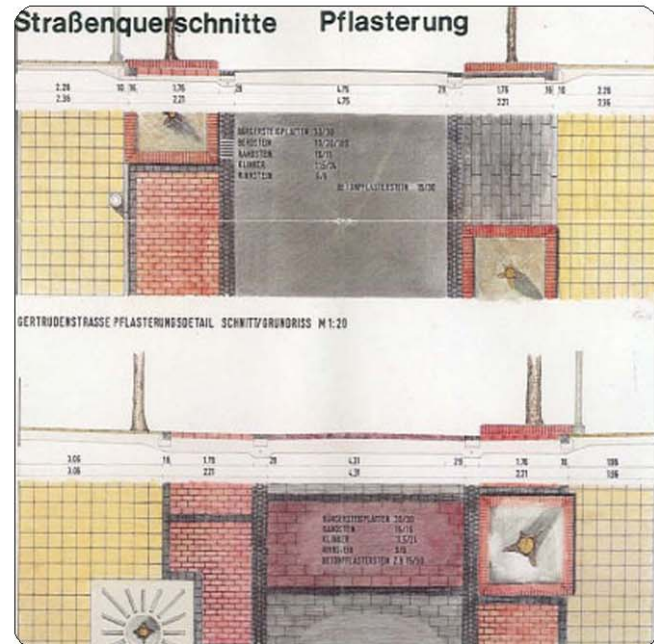
Das vorhandene Straßennetz wurde durch einfache Maßnahmen in ein System aus Wohnsammelstraße, Wohnstraße, verkehrsberuhigten Bereichen und zusätzlichen Fußwegen abseits der Fahrstraßen untergliedert. Campe-, Böckler- und Viewegstraße wurden, da sie übergeordnete Hauptverkehrswege verbanden, als **Wohnsammelstraßen** umgestaltet.

Die parallel zueinander verlaufenden Straßen Georg-Wolters-Straße, Autorstraße, Gertrudenstraße und Friedrichstraße sowie die außerhalb des Sanierungsgebietes liegende Leisewitzstraße wurden als **Wohnstraßen** ausgebildet. Sie dienen ausschließlich der Erschließung für die Anwohner.

Die Charlottenstraße wurde als einzige Straße zum **verkehrsberuhigten Bereich** ausgebaut - das heißt, Fußweg, Parkstreifen und Fahrbahn sind niveaugleich ausgebaut worden. Die Funktionen des Verkehrs sind nicht klar einer Fläche zugeordnet, sondern sie können sich mischen. Die Charlottenstraße wurde als Straße, in der die Fußgänger Vorrang vor dem Autoverkehr haben, Teil einer **Fußwegverbindung**, die abseits der Fahrstraßen durch das Stadtgebiet verläuft.







Dieser Fußweg abseits der Straßen quert die Blöcke zwischen Georg-Wolters-Straße und Autostraße und zwischen Gertrudenstraße und Friedrichstraße. Sie führt weiter bis zum Heinrich-Büssing-Ring. Ein weiterer öffentlicher Fußweg verläuft durch die Grünanlage zwischen Böcklerstraße und Wolfenbüttler Straße.

Ursprünglich sollte auch ein Abschnitt der Böcklerstraße - zwischen Gertruden- und Friedrichstraße und vor den Gemeinbedarfseinrichtungen wie Altenpflegeheim und Kindertagesstätte - zum verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut werden. Tatsächlich erfolgte der niveaugleiche Ausbau in diesem Abschnitt wie in der Charlottenstraße. Doch eine Widmung erfolgte aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht, da die Praxis zeigte, dass die Böcklerstraße zu stark auch vom Fremdverkehr frequentiert wurde.



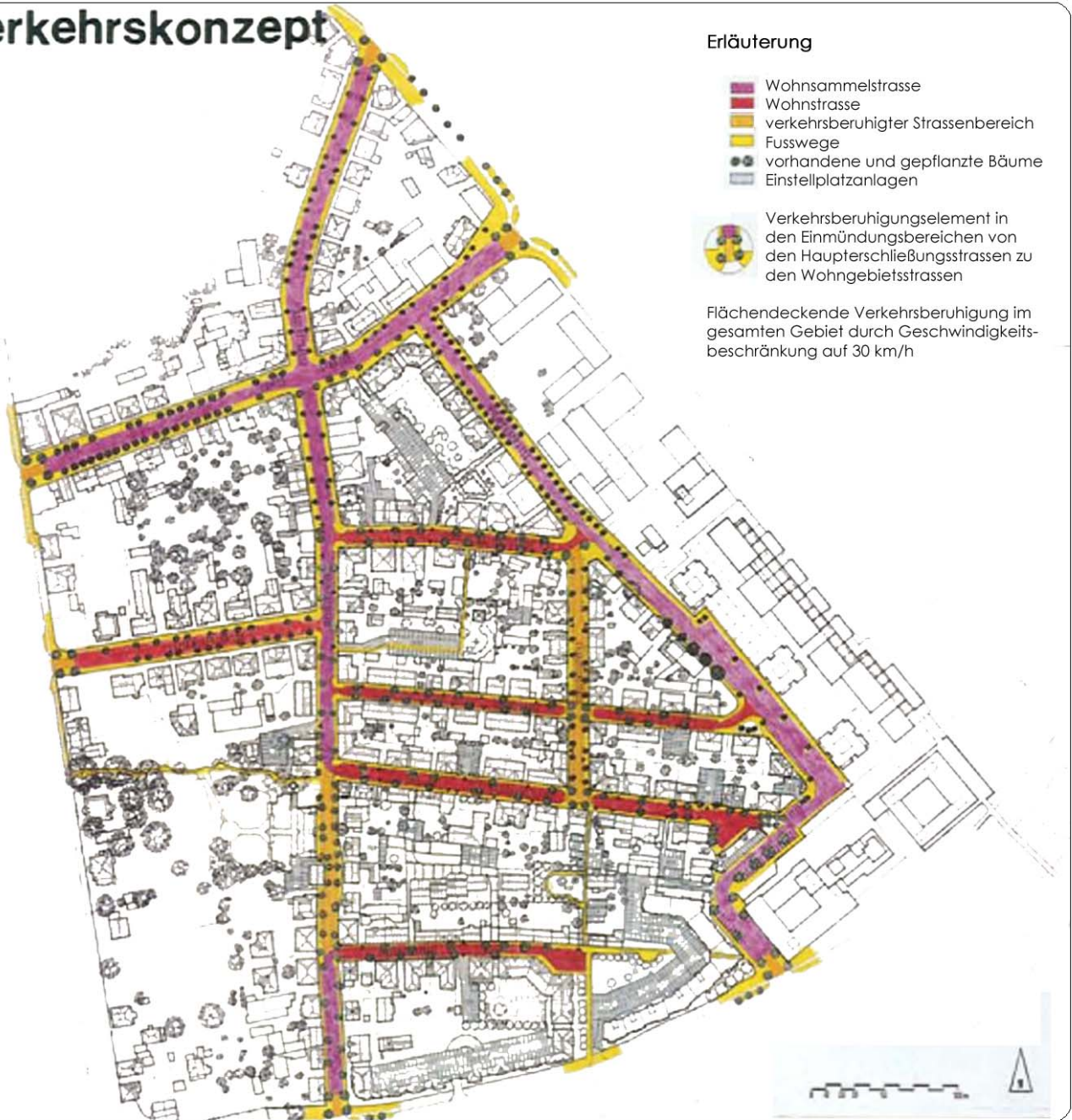
# Verkehrskonzept

## Erläuterung

-  Wohnsammelstrasse
-  Wohnstrasse
-  verkehrsberuhigter Strassenbereich
-  Fusswege
-  vorhandene und gepflanzte Bäume
-  Einstellplatzanlagen

 Verkehrsberuhigungselement in den Einmündungsbereichen von den Haupterschließungsstrassen zu den Wohngebietsstrassen

Flächendeckende Verkehrsberuhigung im gesamten Gebiet durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h



In allen Straßen wurde das gleiche Ausbauprinzip angewendet: der Autofahrer wird in allen Einmündungen der Haupteerschließungsstraßen in die Wohnsammelstraße durch ein **Verkehrsberuhigungselement** in Form einer Pflasterschwelle, die von Bäumen eingerahmt ist, darauf aufmerksam gemacht, dass er in ein **Wohngebiet** kommt und sein Fahrverhalten zu ändern hat.

Die charakteristische Unterteilung des Straßenraumes in Fußwege, Parkstreifen und Fahrgasse wurde in allen Straßen beibehalten. Als raumbildende und belebende Elemente wurden in den Parkstreifen **Straßenbäume** gepflanzt. Zu Beginn der Sanierung waren Bäume im Straßenraum so gut wie gar nicht vorhanden.

Lediglich die Charlottenstraße hatte einen älteren Baumbestand. Heute zieht sich das „Grün“ durch das gesamte Quartier. Aus Rücksicht vor den teilweise „engen“ Straßenräumen wurden zumeist kleinkronige Bäume verwendet, wie z.B. die Baumhasel oder Stadtbirne.

Zur Bereicherung des Straßenraums wurden auch Fassadenbegrünungen angeregt, die innerhalb einer Modernisierungsmaßnahme gefördert wurden. Außerdem erhielten Fassaden, Mauern oder Rankgerüste entlang der Fußwegverbindungen ebenfalls Begrünungen durch Rank- und Kletterpflanzen.

Die Begrünungsmaßnahmen haben also auf verschiedenen Ebenen das Bild des Viertels verändert und wesentlich zur Verbesserung des Kleinklimas und zu einem freundlicheren Wohnumfeld beigetragen.



1

- 1: Beschilderung
- 2: Detail Fassadenbegrünung
- 3: Georg-Wolters-Straße, vor der Umgestaltung
- 4: Georg-Wolters-Straße, nach der Umgestaltung



2

Alle Straßenumgestaltungsmaßnahmen wurden mit einem möglichst geringem Kostenaufwand umgesetzt. Mit jedem Straßenumbau wurden gleichzeitig die erforderlichen Kanalisationsarbeiten durchgeführt und das veraltete Mischwassersystem durch ein Trennsystem ersetzt.

Verwendet wurden bei den Straßenumbaumaßnahmen Baumaterialien, die auch zu Beginn der Sanierung im Wesentlichen vorhanden waren: für die Fahrbahnen Asphalt, für die Parkstreifen rote Betonsteine, für die Gehwege graue quadratische Betongehwegplatten - Materialien also mit solider Qualität.

Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum wurden private Einstellplätze in unterschiedlicher Form geschaffen. Für Alt- und Neubauten waren Gemeinschaftseinstellplatzanlagen in Form von Tiefgaragen, Parkpaletten und ebenerdigen Einstellplätzen, die mit Pergolen überdeckt werden, vorgesehen. Hierdurch sollte eine Verbesserung des gesamten Wohnumfeldes erreicht werden.

Bei den zwei größten privaten Neubaumaßnahmen - Wohnbebauung Campestraße/Viewegstraße und Viewegstraße/Heinrich-Büssing-Ring - wurde das Ziel, den Stellplatznachweis in einer Parkpalette bzw. Tiefgarage zu führen, erreicht. Die Zahl der geschaffenen Stellplätze lag in beiden Fällen über dem geforderten Schlüssel.

Bei der Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf Privatgrundstücken wurde darauf geachtet, dass Stellplätze durch Begrünungen besser in die Freifläche integriert wurden.

Das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum war bereits zu Beginn der Sanierung in den 80er Jahren ausgelastet - wenn auch nicht durch Pkw der Anwohner des Quartiers sondern durch Pendler, die ihren Arbeitsplatz in der Stadt hatten.

Die durch die Blockentkernungen zunächst verloren gegangenen Stellplätze auf Privatgrundstücken wurden zum Teil durch Schaffung eines neuen Angebotes auf städtischen Grundstücken ausgeglichen.



3



4



1 Gertrudenstraße vorher



3 Friedrichstraße vorher



2 Gertrudenstraße nachher



4 Friedrichstraße nachher





5 Böcklerstraße vorher



7 Charlottenstraße vorher



6 Böcklerstraße nachher



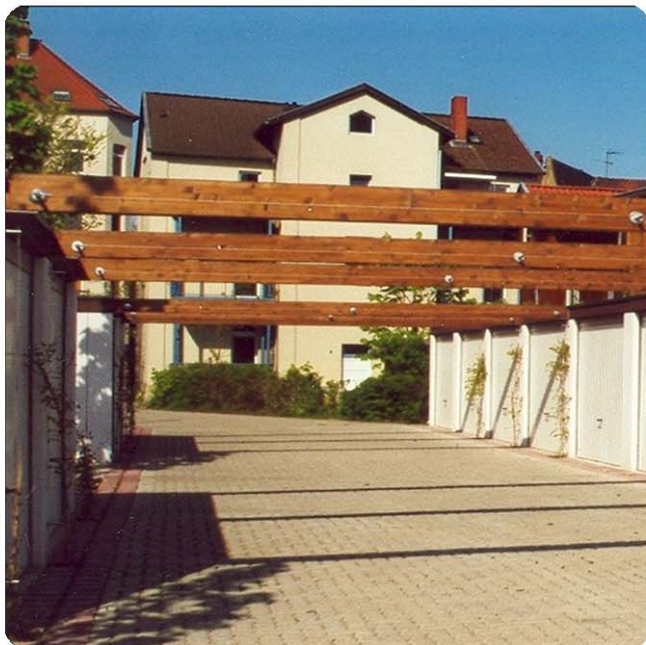
8 Charlottenstraße nachher

Im Rahmen der Grundstücksneuordnung auf dem Grundstück Böcklerstraße 8/8a verblieb eine Teilfläche bei der Stadt Braunschweig. Auf Grundlage einer städtischen Planung wurden im Wechsel überdachte Carports und Garagen in den Blockinnenhof integriert, die - je nach Bedarf der Anwohner - vermietet oder verkauft wurden. Mieter und Käufer waren Grundstückseigentümer aus dem Quartier, mit denen im Rahmen einer Modernisierungsmaßnahme vertragliche Vereinbarungen getroffen wurden.

Ein ähnliches Beispiel ist in der Böcklerstraße zwischen den Gebäuden 234 und 238 zu finden. Der Parkplatz, zugleich Zugang zu den Grundstücken Böcklerstraße 236 und 237, wurde zur Straße durch ein „grünes Tor“ eingefasst.

Schwerpunkt der Durchführung von Umgestaltungsmaßnahmen war der Zeitraum zwischen 1991 und 2000.

1: Böcklerstraße, Garagenhof



<b>Erschließungsmaßnahmen</b>		Kosten in Tsd.€
	<b>Bahnhofsviertel I</b>	--
<b>Straßenumgestaltungen</b>	<b>Bahnhofsviertel II</b>	
	▪ Böcklerstraße	607,40
	▪ Charlottenstraße	167,20
	▪ Georg-Wolters-Straße	141,60
	▪ Autorstraße	256,70
	▪ Gertrudenstraße	324,70
	▪ Friedrichstraße (incl. öffentl. Fußweg bis zum Heinrich-Büssing-Ring)	222,00
<b>Spielplätze</b>	▪ Kinderspielplatz Blockinnenbereich zwischen Georg-Wolters-Straße und Autorstraße; incl. öffentl. Fußweg	126,30
	▪ Bolzplatz Autorstraße	226,50
	▪ Kinderspielplatz zwischen Gertrudenstraße und Friedrichstraße incl. öffentl. Fußweg	113,00
<b>Öffentliche Grünflächen</b>	▪ Öffentliche Grünfläche zwischen Wolfenbütteler Straße und Böcklerstraße	145,70
	▪ Sonstige	40,00
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>2.371</b>

## 6 Zusammenfassung

Das Bahnhofsviertel ist heute wieder ein in sich geschlossenes Stadtgebiet, das auf Grund seiner Erneuerung Ausstrahlungskraft entwickelt hat.

Die Erneuerung hat sich hier auf vielen verschiedenen Ebenen vollzogen. Damit ist eine große Wirksamkeit und vor allem Nachhaltigkeit der Maßnahmen sichergestellt.

„Stadtleben“ vollzieht sich im privaten und öffentlichen Leben sowie im Austausch miteinander. Es vollzieht sich durch die Menschen, die im Stadtgebiet leben und durch ihre Aktivitäten. Der Straßenraum, das Annehmen von Räumen durch die Bewohner, die Gestaltung und Pflege von Räumen und Gebäuden ist Ausdruck eines aktiven Lebens und ein Identifikationsmerkmal. Grundlage dafür ist eine „funktionsfähige“ und „belastbare“ Bausubstanz, die in der Lage ist, urbane Stadträume zu bilden. Umgekehrt können Stadträume am ehesten die Bausubstanz und Gebäudestrukturen „tragen“, wenn diese zum Aufenthalt für den Menschen gedacht und gemacht sind.

In diesem Sinne ist das Bahnhofsviertel durch die vielschichtige Herangehensweise im Sanierungsverfahren wieder ein urbaner Stadtteil geworden.

Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen der Wohnhäuser gingen mit der Gestaltung des öffentlichen Raums einher, die Straßenumgestaltungen schlossen durchgreifende Begrünungsmaßnahmen ein, die wiederum mit den Blockinnenhöfen eine Vernetzung erfahren haben. Die Gestaltung und Kultivierung der Freiflächen vollzog sich nicht nur in öffentlichen Bereichen, sondern auch auf privaten Grundstücken. Die Nutzung wird wesentlich durch das Wohnen bestimmt, Gemeinbedarfseinrichtungen wie Alten- und Kindertagesstätte, sowie Gemeinbedarfsflächen wie Grünanlagen und Spielplätze stützen die Wohnnutzung und tragen zur wohnungsnahen Versorgung bei. Durch kleinteilige Neuordnungsmaßnahmen ist das Gefüge von bebauter Fläche und Freifläche, seine privaten und öffentlichen Flächen in ein gesundes

Verhältnis gebracht worden, so dass möglichst viele Anwohner von den Erneuerungsmaßnahmen profitieren.

Durchgreifende Modernisierungen haben nicht nur den Verfall einzelner Gebäude und des Stadtteils aufgehalten, sondern die Wohn- und Lebensbedingungen erheblich verbessert. Die Mischung aus Fachwerk-, Gründerzeit- und moderner Bebauung spiegelt einen vielschichtigen und lebendigen Stadtteil wieder. Bei allem Erneuerungsdrang ist das Gebiet authentisch geblieben und verleugnet seine Herkunft nicht.

Interessant in diesem Zusammenhang ist die Entwicklung der benachbarten Bebauung an der Kurt-Schumacher-Straße, die einst das Gründerzeitviertel „in den Schatten stellte“. Das „Atrium-Bummel-Center“ - eine Ladenzeile, die alle Punkthäuser an der neuen Straße zum Hauptbahnhof im Erdgeschoss miteinander verband - war Ausdruck des Wunsches, den Bahnhof wieder an die Innenstadt anzubinden. Auch war die Wohnform in den Hochhäusern Ausdruck einer Sehnsucht nach neuer und moderner Lebensweise. Leider hat der gesamte Wohn- und Geschäftskomplex eine Schwächung erfahren. So wird die Aufgabe in nächster Zeit darin bestehen, die davon ausgehenden negativen Entwicklungen aufzuhalten und Auswirkungen auf das Bahnhofsviertel zu verhindern. Die beschriebene Entwicklung macht deutlich, dass eine Stadt und ein Stadtteil permanent im Wandel sind, und dass ein einmal sanierter Stadtteil weiterhin den neuen Anforderungen an Stadt ausgesetzt sein wird.

Eine positivere Ausstrahlung auf das Sanierungsgebiet hatte die Entwicklung des Heinrich-Büssing-Ringes. Zuerst ist hier die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes zu nennen. Diese Maßnahmen haben auch Veränderungen im Westen des Ringes ausgelöst, die sich positiv auf das Stadtgebiet ausgewirkt haben - z.B. die Gestaltung der Vorflächen und Fassaden der Volksbank.

Mit dem Ausbau der Stadtbahntrasse in Richtung Süden der Stadt ist auch der Ring selbst umgestaltet worden. Nicht nur, dass das Wohngebiet durch eine Straßenbahnhaltestelle an das öffentliche Netz angebunden ist, auch der Straßenraum ist durch die neue Gliederung des Straßenprofils und durch Baumpflanzungen aufgewertet worden.

Noch reißt aber eine unbebaute Fläche im Norden des Ringes eine große Lücke in die Straßenrandbebauung. Zwar ist es durch Verhandlungen mit dem Privateigentümer gelungen, Flächen zur Entwicklung der Wohnzeile an der Friedrichstraße zu tauschen. Die schwierigen Verhandlungen führten bisher aber nicht zum erhofften Lückenschluss am Heinrich-Büssing-Ring, der so wichtig wäre für die kleinteilige Bebauung an der Friedrichstraße. Spürbar werden an dieser Stelle Probleme, die heute in fast jeder Stadt bekannt sind: die Auseinandersetzung mit Lärmmissionen, der Kampf großflächiger Einzelhändler um bebaubare Grundstücke, fehlender großflächiger Bedarf an Büroflächen aufgrund leerstehender Bürogebäude aus den 50er und 60er Jahren und die fehlende Wirtschaftskraft haben die Bebauung auf diesem großen zusammenhängendem Areal bisher verhindert.

Einen nochmaligen Aufwind hat das Bahnhofsviertel durch die beginnende Stadthausbebauung an der Friedrichstraße bekommen. Junge Bauherrenfamilien lösten mit ihrer gewählten Bauform selbstbewusst eine überkommene Baustruktur ab und knüpften gleichzeitig an historische Vorbilder an: im Bauherrengemeinschaftsmodell wurden schmale, gereihte Wohnhäuser durch private Eigentümer und Eigentümerinnen auf einer einzelnen Parzelle mitten in der Stadt errichtet. Schon heute organisieren die Bauherren gemeinsame Straßenfeste.

Abgeschlossen werden soll die Bebauung an der Friedrichstraße bis Ende 2009. Ein Mehrfamilienhaus und drei Stadthäuser säumen bald den Platz am Ende der Friedrichstraße. Gegenüberliegend entsteht zurzeit ein Mehrfamilienhaus.

Eine andere „Privatbaustelle“ gibt es im Blockinnenhof zwischen Gertruden- und Friedrichstraße. Ebenfalls durch eine Bauherrengemeinschaft entsteht eine Neubebauung für drei Baufamilien - dies ist dann der Abschluss von Neuordnungsmaßnahmen in diesem Baublock, die mit dem Erwerb des Grundstücks Gertrudenstraße 36 im Jahr 1989 und dem Abbruch von Nebengebäuden auf diesem Grundstück im Jahr 1999 begonnen hat.

- 1: Eindrücke modernisierter Gebäude  
2: Luftbild Westliches Ringgebiet



Das Zuziehen junger Familien mit Kindern in das Stadtgebiet wird als positives Signal wahrgenommen – das Vorbild an der Friedrichstraße animiert immer mehr Familien, in der Stadt zu bleiben bzw. in der Stadt zu bauen. Diese geplanten Maßnahmen werden von der Stadt weiterhin begleitet, um die noch zu lösenden Aufgaben erfolgreich und wirksam umzusetzen.

Größere Aufgaben der Sanierung, die bis in die Stadtentwicklung hineinreichen, liegen seit dem Einstieg der Sanierung im Jahr 2000 in das Programm „**Soziale Stadt**“ aber vor allem im **Südwestlichen Ringgebiet**. Mit 255 ha nimmt das Gebiet eine fast 20mal größere Fläche ein als das Bahnhofsviertel. In dem Gebiet, in dem sich das „alte Gewerbe“ in der Gründerzeitphase entlang des Ringgleises angesiedelt hatte, ist die Umnutzung der brachgefallenen ehemaligen Industriebereiche zu bewältigen. Es sind aber auch Konflikte zu lösen, die in dem Nebeneinander von Gewerbe- und Wohnnutzung entstanden sind. Auch hier steht die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen durch die Aufwertung der Infrastruktur und Freiraumausstattung im Vordergrund.

Das Bundesforschungsprogramm „**StadtbauWest**“ macht es den Kommunen zukünftig möglich, den rückläufigen Entwicklungen in nicht mehr durch Wachstum geprägten Stadtregionen, Städten und Stadtteilen entgegenzuwirken. Denn zunehmend sind Städte und Stadtteile durch den wirtschaftsstrukturellen Wandel und durch negative demografische Entwicklungen betroffen.

Aber auch EU-weit entwickelt sich eine neue Förderprogrammebene. Die neuen Programme setzen aber nicht mehr auf eine gebietsbezogene Förderung ganzer benachteiligter Stadtteile, sondern zielen auf Einzelprojekte mit wachstums- und beschäftigungsfördernden Strategien, die die regionale wirtschaftliche Entwicklung der Städte voranbringen. Für Braunschweig gilt es, hier nicht den Anschluss zu verlieren und mit eigenen Zielvorstellungen rechtzeitig Mittel einzuwerben, um die Stadt und Stadtgebiete zukunftsfähig zu machen.



## 7. Anhang

### Übersicht: Modernisierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel II

Projektbezeichnung	Vertrag	Baujahr	Baudenkmal	Fachwerk	Massivbau	Modernisierungsbeginn	Modernisierungsfertigstellung	Wohnfläche (Bestand)	Wohnfläche (nach Mod.)	Umbauter Raum	Modernisierungskosten insgesamt	Bau- und Baunebenkosten förderungsfähig	Zuschuß ausgezahlt
Autorstraße 3	a	1870				02/90	03/91	260	349	2.252	Aus Datenschutzgründen wurde auf die Ausgabe der Kosten für die Einzelmaßnahmen verzichtet und nur die Gesamtsumme angegeben.	Aus Datenschutzgründen wurde auf die Ausgabe der Kosten für die Einzelmaßnahmen verzichtet und nur die Gesamtsumme angegeben.	Aus Datenschutzgründen wurde auf die Ausgabe der Kosten für die Einzelmaßnahmen verzichtet und nur die Gesamtsumme angegeben.
Autorstraße 6	f	1887/88			01/89	02/89	548	538	2.747				
Autorstraße 14	a	1878	x		02/92	02/95	314	313	1.825				
Autorstraße 15	a	1878	x		x	03/93	02/95	290	290	1.819			
Autorstraße 16	f	1876	x		x	03/91	03/92	328	442	2.245			
Autorstraße 21	f	1871			x	03/89	03/94	195	341	1.881			
Böcklerstraße 1	f	1903/05			x	04/85	02/88	1.203	1.203	6.413			
Böcklerstraße 14	s	1874	x		x	01/93	01/95	231	231	2.130			
Böcklerstraße 17	a	1873			x	01/95	04/96	329	329	1.440,2			
Böcklerstraße 18	a	1892			x	02/97	04/97	600	600	4.051			
Böcklerstraße 2	a	1900				01/98	02/00	1.212	1.212	6.752			
Böcklerstraße 23	a	1879			x	01/93	02/93	352	352	1.888			
Böcklerstraße 230	f	1884			x	03/96	04/97	122	241	1.175			
Böcklerstraße 230	f	1884			x	03/96	04/97	528	669	3.395			
Böcklerstraße 231	f	1865		x		03/99	02/01	354	349	2.010			
Böcklerstraße 232	f	1869	x		x	01/92	02/92	0	0	0			
Böcklerstraße 232	e	1869	x		x	01/89	04/92	2.412	4.011	7.320			
Böcklerstraße 234	f	1888			x	03/93	02/94	358	428	2.223			
Böcklerstraße 236/237	a	1900			x	04/92	04/97	999	1.112	7.227			
Böcklerstraße 4	a	1874		x		02/00	02/01		372	2.205			
Böcklerstraße 8/8a	f	1876				03/89	02/92	496	568	3.093			
Charlottenstraße 5	a	1890			x	01/00	02/02	465	465	3.249			
Charlottenstraße 7	f	1887			x	03/88	02/89	329	339	2.137			
Charlottenstraße 8	f	1887			x	03/87	03/88	313	321	2.300			
Charlottenstraße 9	f	1895			x	03/03	04/04	569	571	3.150			
Friedrichstraße 1/1a	a	1891			x	03/02	02/05	783	909	3.414			
Friedrichstraße 2A	f	1901/02			x	02/85	01/86	365	365	2.249			
Friedrichstraße 3 (Hinterhaus)	f	1947		x		03/05		200	200	952			

## Übersicht: Modernisierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel

Friedrichstraße 3 (Hinterhaus)	f	1947			x		03/05			200	200	952	Modernisierungskosten gesamt (alle Maßnahmen): <b>17.103.474 €</b>	Förderungsfähige Bau- und Baunebenkosten gesamt (alle Maßnahmen): <b>16.462.668 €</b>	Ausgezählte Zuschüsse gesamt (alle Maßnahmen): <b>5.015.974 €</b>
Friedrichstraße 3 (Vorderhaus ET 1)	f	1886			x		03/05	02/06		116	147	586			
Friedrichstraße 3 (Vorderhaus ET 2)	f	1886			x		03/05	02/06		121	158	586			
Friedrichstraße 52	a	1900				x	01/85	01/99		735	744	5.000			
Friedrichstraße 8	s	1883			x		04/01	03/02		185	238	1.249			
Friedrichstraße 9	s	1875			x		01/99	06/00		313	336	1.590			
G.-Wolters-Str. 11	f	1893				x	01/90	03/91		176	176	956			
G.-Wolters-Str. 4 WE 3. OG links	f	1901/02				x	01/84	04/84		104	104	343			
G.-Wolters-Str. 4 WE EG links	f	1901/02				x	01/87	04/87		97	97	321			
G.-Wolters-Str. 5	f	1900				x	03/90	02/92		1.154	1.154	6.617			
G.-Wolters-Str. 7	f	1867	x	x			02/90	03/91		260	281	1.600			
G.-Wolters-Str. 8	f	1865	x				03/90	04/93		443	464	2.100			
G.-Wolters-Straße 9	f	1865	x	x			02/91	02/92		174	227	880			
Gertrudenstraße 1	f	1900			x		01/88	03/88		365	317	1.900			
Gertrudenstraße 26A, Stellplätze	f	-				x		03/96		0	0	165			
Gertrudenstraße 27	f	1912				x	03/89	03/90		538	788	4.633			
Gertrudenstraße 27A	f	1900				x	04/85	03/91		668	668	5.465			
Gertrudenstr. 29A (Friedrichstr. 11A)	f	1874			x		04/95	04/97		285	355	1.681			
Gertrudenstraße 3	f	1892				x	01/86	01/97		513	518	2.911			
Gertrudenstraße 32	s	1892				x	04/00	02/02			525	2.815			
Gertrudenstraße 33	a	1892				x	02/00	04/01		486		3.099			
Gertrudenstraße 35	f	1867			x		02/96	04/03		278	347	1.396			
Gertrudenstraße 7	f	1900				x	04/84	03/89		360	360	1.976			
Gertrudenstraße 9 Vorderhaus-	a	1900				x		04/96		361	491	2.530			
Viewegstraße 23 (Gertrudenstr. 25A)	f	1896/97				x	01/87	04/87		327	338	1.872			
Viewegstraße 34	s	1899				x	01/99	02/99		941	941	6.079			

- a Pauschale Förderung mit Verrechnung des Ausgleichsbetrages  
e Stadteigenes Projekt  
f Normale Förderung  
s Steuervertrag  
x Vertrag gekündigt

## Übersicht: Neubaumaßnahmen im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel II

Projekt	Baujahr	Nutzung	BGF [m <sup>2</sup> ]	Anzahl WE	Anzahl GE	Baukosten [€]
Böcklerstraße 232	1990	Altenpflegeheim	5.455, --	82+7 <sup>1)</sup>	---	Aus Datenschutzgründen wurde auf die Ausgabe der Kosten für die Einzelmaßnahmen verzichtet und nur die Gesamtsumme der Baukosten angegeben.
Campestraße 18 – 20/ Viewegstraße 37 – 39	1986	Wohnen	10.600, --	81	---	
Friedrichstraße 46	2005	Wohnen	228, --	1	---	
Friedrichstraße 47	2005	Wohnen	212, --	1	---	
Friedrichstraße 48	2005	Wohnen	192, --	1	---	
Friedrichstraße 49	2005	Wohnen	163, --	1	---	
Friedrichstraße 50	2005	Wohnen	212, --	1	---	
Friedrichstraße 51	2005	Wohnen	270, --	1	---	
Georg-Wolters-Straße 3	1988	Wohnen	836, --	10	---	
Georg-Wolters-Straße 10a	1992	Wohnen	1.395, --	6	---	
Gertrudenstraße 10	1983	Wohnen	514, --	8	---	
Gertrudenstraße 12	1983	Wohnen	569, --	12	---	
Gertrudenstraße 24	1988	Wohnen	868, --	9	---	
Gertrudenstraße 26	1984	Wohnen	378, --	8	---	
Gertrudenstraße 29	1985	Wohnen	321, --	4	---	
Heinrich-Büssing-Ring 22 – 24	1989	Wohnen mit TG	3.150, --	31	---	
Heinrich-Büssing-Ring 25	1989	Büro mit TG	2.056, --	---	1	
Viewegstraße 17	1983	Wohnen mit TG	1.372, --	15	---	
Viewegstraße 18	1983	Wohnen mit TG	694, --	7	---	
Viewegstraße 19	1983	Wohnen mit TG	633, --	8	---	
Viewegstraße 20	1983	Wohnen mit TG	954, --	12	---	
Viewegstraße 21	1983	Wohnen mit TG	1.121, --	15	---	
Viewegstraße 26	1993	Wohnen + Büro	635, --	2	1	

<sup>1)</sup> 82 Pflegeplätze und 7 Wohnungen

Σ 19.042.000, --



## Foto- und Bildnachweis

### Stadt Braunschweig:

S. 17, Abb. 1; S. 20, Abb. 1-4; S. 31, Abb. 2-3; S. 32, Abb. 1-2; S. 38, Abb. 1; S. 49, Abb. 1-4; S. 50, Abb. 1-3; S. 51, Abb. 4; S. 52, Abb. 1-3; S. 56, Abb. 1-4; S. 57, Abb. 5-7; S. 59, Abb. 2; S. 66, Abb. 1; S. 68, Abb. 1; S. 69, Abb. 2; S. 71, Abb. 1; S. 72, Abb. 1-4; S. 73, Abb. 5; S. 74, Abb. 1; S. 75, Abb. 2; S. 76, Abb. 1-2; S. 77, Abb. 3; S. 78, Abb. 1; S. 79, Abb. 2; S. 80, Abb. 1; S. 81, Abb. 2; S. 82, Abb. 1; S. 83, Abb. 2-3; S. 84, Abb. 1-2; S. 86, Abb. 1-3; S. 87, Abb. 4; S. 88, Abb. 1; S. 89, Abb. 3-4; S. 92, Abb. 1-2; S. 93, Abb. 3-4; S. 94, Abb. 1-4; S. 95, Abb. 5-8; S. 96, Abb. 1-2

### Braunschweiger Zeitung:

S. 30, Abb. 1; S. 35, Abb. 1; S. 36, Abb. 1-2; S. 98, Abb. 1

### Dieter Heitefuß - Luftbilder:

Titelseite, S. 9, S. 63, S. 99

### Dipl.-Ing. Ulrike Schacht: S. 67, Abb. 3

### Schadenskarte der Stadt Braunschweig

S. 11, Abb. 1-3 und S. 14, Abb. 1  
Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und Ansichten, Herausgeber Stadt Braunschweig, Vermessungsamt 1981

**Bau der Kurt-Schumacher-Straße**, S. 12, Abb. 1 und **Abbruchplan** zum Bau der Kurt-Schumacher-Straße, S. 15, Abb. 2  
Hauptbahnhof Braunschweig 1960; Georg-Westermann-Verlag

## Literaturverzeichnis

**Sanierung Östliches Ringgebiet**, Bericht über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen nach dem Städtebauförderungsgesetz, Braunschweig 1982, (Schriften der Stadt zur kommunalen Planung, Reihe 1, Heft 29)

Denkmaltopografie Bundesrepublik Deutschland, **Baudenkmale in Niedersachsen**, Stadt Braunschweig, Teil 2, 1996 Veröffentlichung des Instituts für Denkmalpflege

**Städteforum**, Stadt Wirtschaft Forschung  
Stadt Braunschweig 1988, 3. Folge

### Städtebauförderungsgesetz für die Praxis

Dieterich/ Farenholtz; Gesetzestext und systematische Darstellung des praktischen Verfahrensablaufs von Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Richard Boorberg Verlag 1972

### Informationen zur Raumentwicklung

Bundesamt für Bauwesen und Raumforschung  
Heft 9/10.2001; Städtebauförderung -  
historisch gewachsen und zukunftsfähig

### Braunschweiger Bürgerbuch

Adressbuch Braunschweig, 166. Ausgabe, 1998/1999  
Stadterneuerung und Städtebauförderung  
Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in den Braunschweiger  
Altstadtgebieten

### Braunschweiger Stadtlexikon, Joh. Heinr. Meyer Verlag

Braunschweig 1992; 4. Auflage 1996

### Aspekte der Stadterneuerung

Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung e.V. – Heft 73

Stadt Braunschweig, **Informationsblatt 1988**, Sanierung Bahnhofsviertel, Planungsvorschläge zur baulichen Neuordnung und zur Verkehrsberuhigung

Stadt Braunschweig, **Informationsblatt 1985**, Sanierung Bahnhofsviertel, Städtebauliche Rahmenplanung zur Neugestaltung des Baublocks „Georg-Wolters-Straße/ Viewegstraße/ Campestraße/ Böcklerstraße“

Stadt Braunschweig, **Informationsblatt 1987**, Sanierung Bahnhofsviertel, Städtebauliche Rahmenplanung zur Neugestaltung des Baublocks „Gertrudenstraße“

Stadt Braunschweig, **Informationsblatt 1989**, Sanierung Bahnhofsviertel, Planungsvorschlag zur Neugestaltung des Baublocks „Georg-Wolters-Straße Süd“

Stadt Braunschweig, **Informationsblatt 1992**, Sanierung Bahnhofsviertel, Städtebauliche Rahmenplanung zur Neugestaltung des Bereiches „Konzerthaus Böcklerstraße“

## Architekten- und Planverzeichnis

Seite, Abbildung	Maßnahme/ Bezeichnung	Architekt/ Planer/ Quelle
S. 5, Abb.	Übersicht: Lage der Braunschweiger Sanierungsgebiete im Stadtgefüge	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 7, Abb.	Darstellung des Sanierungsgebietes Bahnhofsviertel	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 16, Abb. 1	Darstellung Untersuchungsgebiet Östliches Ringgebiet	Bericht über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen für das Östliche Ringgebiet, Stadt Braunschweig, Stadtplanung, 1982
S. 21, Abb. 5	Rahmenplan Vorbereitende Untersuchung	Bericht über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen für das Östliche Ringgebiet, Stadt Braunschweig, Stadtplanung, 1982
S. 22, Abb. 6	Rahmenplanung Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel Bestand	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 23, Abb. 7	Rahmenplanung Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel Planung	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 28, Abb. 1	Bebauungsplan AW 80 Rechtsplan	Stadt Braunschweig, Stadtplanung
S. 29, Abb. 2	Bebauungsplan AW 80 Nutzungsbeispiel	Stadt Braunschweig, Stadtplanung
S. 31, Abb. 3	Modernisierung Böcklerstraße 236/ 237	Büro für Architektur und Stadtplanung Baum, Faudt, Grundmann Braunschweig
S. 32, Abb. 2	Kinderspielplatz, öffentlicher Weg Autorstraße/ Georg-Wolters-Straße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 46, Abb. 1	Plan über abgeschlossene Maßnahmen im Bahnhofsviertel	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 49, Abb. 4	Modernisierung Friedrichstraße 3	Architekturbüro von der heyde, Braunschweig
S. 50, Abb., 3	Kinderspielplatz, öffentlicher Weg Friedrichstraße/ Gertrudenstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 52, Abb. 2-3	Wohnbebauung Viewegstraße/ Campestraße	Arbeitsgruppe Architekturbüro Laskowski, Schneidewind und Architektengruppe Westermann, Braunschweig
S. 53, Abb. 4	Planungsvarianten Baublock Viewegstraße	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung

S. 54, Abb. 1	Planungsvariante für das Bahnhofsviertel	Unternehmensgruppe „Neue Heimat“ Entwurf: Haase + Stefficek
S. 56, Abb. 2, 4 und S. 57, Abb. 5	Neubaukomplex Viewegstraße	Architekt Dr.-Ing. K. Fangmeier, Braunschweig
S. 57, Abb. 6-7	Bürogebäude Viewegstraße 26	Architekturbüro Schulitz und Partner, Braunschweig
S. 58, Abb. 1	Synoptische Karte/ Darstellung von Bestand, Abbruch, Neubau	Stadt Braunschweig, Geoinformation
S. 61, Abb. 1-2	Neuordnungsvorschlag für den Baublock Georg-Wolters-Straße Süd	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 62, Abb. 1	Modernisierung und Anbau Böcklerstraße 232, Modellfoto	Pook, Leiska + Partner, Dipl.-Ing. Arch. BDA, Braunschweig
S. 62, Abb. 2	Neuordnungskonzept für das Umfeld des Konzerthauses	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 65, Abb. 1	Wettbewerbsbeitrag Wohnbebauung Friedrichstraße	Architekturbüro Kaag und Schwarz Braunschweig
S. 66, Abb. 2 und S. 67, Abb. 3 (Abb. oben: v.l.n.r.)	Grundrisse EG Friedrichstraße 46-51 - Friedrichstraße 46 - Friedrichstraße 47 - Friedrichstraße 48 - Friedrichstraße 49 - Friedrichstraße 50 - Friedrichstraße 51	Bauherrngemeinschaft - Dipl.-Ing. Architekt Arno Busch - Dipl.-Ing. Architektin Kirsten Krapp - Dipl.-Ing. Architektin Heike Belhustede - Dipl.-Ing. Architekt Holger Rathke - Dipl.-Ing. Architekt Christopher Fricke - Dipl.-Ing. Architekt Sven Rügge
S. 68, Abb. 1	Böcklerstraße 231	Pook, Leiska + Partner, Dipl.-Ing. Arch. BDA, Braunschweig
S. 69, Abb. 2	Böcklerstraße 234	Architekturbüro Kloster und Wiebe Braunschweig
S. 71, Abb. 1	Friedrichstraße 9	Dipl.-Ing. Architektin Gabriele Schöning, Wolfenbüttel
S. 72, Abb. 2	Modernisierung Böcklerstraße 236/237	Büro für Architektur und Stadtplanung Baum, Faudt, Grundmann Braunschweig
S. 72, Abb. 4	Modernisierung Kindertagesstätte Böcklerstraße 230	Stadt Braunschweig, Hochbauamt
S. 73, Abb. 5	Modernisierung Georg-Wolters-Straße 9	ARCHIPICTURA Braunschweig Dipl.-Ing. Architekt Michael Drewitz
S. 76, Abb. 1	Modernisierung Autorstraße 2	Architekturbüro Kloster und Wiebe, Braunschweig
S. 77, Abb. 3	Modernisierung Autorstraße 16	Architekturbüro

S. 79, Abb. 2	Modernisierung Gertrudenstraße 29a	Dipl.-Ing. Architekt Andreas Seidel Braunschweig
S. 80, Abb. 1	Modernisierung Böcklerstraße 8/8a	Dipl.-Ing. Architekt BDA Ehrenfried Hennies, Braunschweig
S. 81, Abb. 2	Modernisierung Charlottenstraße 7	Architekturbüro Kloster und Wiebe, Braunschweig
S. 82, Abb. 1	Modernisierung Gertrudenstraße 32 Modernisierung Gertrudenstraße 33	Dipl.-Ing. Arch. M. Hermesmann, Lehre Dipl.-Ing. Arch. Markus Windisch, Braunschweig
S. 85, Abb. 3	Nutzungsvorschlag Böcklerstraße 8/8a	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 85, Abb. 3-4	Neuordnungskonzept für das Umfeld des Konzerthauses	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 86, Abb. 1-3	Spielplätze, öffentliche Wege	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 87, Abb. 4	Bolzplatz zwischen Autorstraße und Georg-Wolters-Straße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 88, Abb. 1-2	Fußwegverbindung Gertrudenstraße/ Friedrichstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 89, Abb. 4	Straßenumgestaltung Autorstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 90, Abb. 1	Planungsdetails zur Straßenumgestaltung	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 91, Abb. 2	Verkehrskonzept	Stadt Braunschweig, Stadterneuerung
S. 92, Abb. 2	Fassadenbegrünung Böcklerstraße 231	Pook, Leiska + Partner, Dipl.-Ing. Arch. BDA, Braunschweig
S. 93, Abb. 4	Straßenumgestaltung Georg-Wolters-Straße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 94, Abb. 2	Straßenumgestaltung Gertrudenstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 94, Abb. 4	Straßenumgestaltung Friedrichstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 95, Abb. 6	Straßenumgestaltung Böcklerstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 95, Abb. 8	Straßenumgestaltung Charlottenstraße	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 96, Abb. 1	Stellplatzanlage Böcklerstraße 236/ 237	Planung und Ausführung Stadt Braunschweig
S. 96, Abb. 2	Stellplatzanlage	Planung und Ausführung

