



ZWEIPHASIGER STÄDTEBAULICHER EINLADUNGSWETTBEWERB

Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

Auslobung



Ausloberin

Stadt Braunschweig
FB Stadtplanung und Umweltschutz
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Verfahrenskoordination

carsten meier architekten stadtplaner bda
Campestraße 29
38102 Braunschweig

wbw@carstenmeier.com

Braunschweig, 12. April 2019

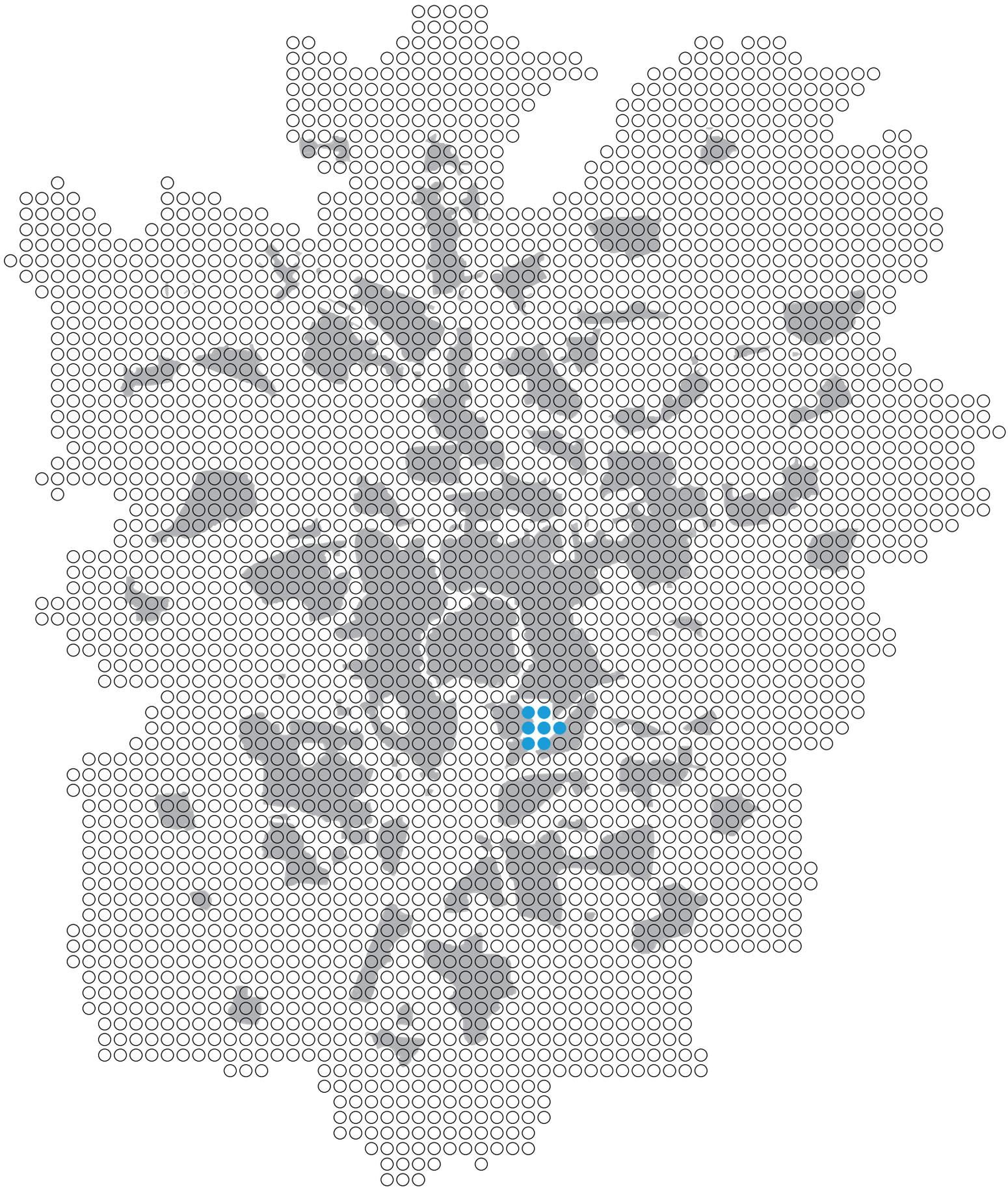
© Abb. 1, Seite 1: Stadt Braunschweig

Eine Vorbemerkung zum Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit ist eine Beschränkung auf die maskuline Schreibweise vorgenommen worden, wir bitten um Verständnis. Gemeint sind selbstverständlich jeweils beide Geschlechter.

Der in den Texten genannte Architekt soll lediglich eine Berufsbezeichnung sein und die Architektin ebenso einschließen wie der Begriff des Preisrichters die Preisrichterin usw.. Auch hier bitten wir um Verständnis.

VERFAHREN	5
A.01 Ausloberin	5
A.02 Anlass und Ziel	5
A.03 Art des Wettbewerbs	6
A.04 Angefragte Teilnehmer	6
A.05 Wettbewerbsunterlagen	6
A.06 Wettbewerbsleistungen	6
A.07 Rückfragen und Kolloquium	8
A.08 1. Jurysitzung	9
A.09 Kennzeichnung und Abgabe der Arbeiten	9
A.10 Preisrichter / Sachverständige / Vorprüfer	10
A.11 Beurteilungskriterien	10
A.12 Wettbewerbssumme	11
A.13 Weitere Bearbeitung	11
A.14 Termine	11
A.15 Bekanntmachung der Ergebnisse	11
A.16 Rückgabe der Wettbewerbsarbeiten	11
A.17 Veröffentlichung	11
A.18 Ausstellung	11
A.19 Haftung	12
A.20 Behandlung von Verfahrensrügen	12
A.21 Urheber- und Nutzungsrechte	12
WETTBEWERBSAUFGABE	15
B.01 Braunschweig	15
B.02 Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt	15
B.03 Geschichte des Wettbewerbsgebietes	15
B.04 Ausgangsbedingungen	19
B.05 Städtebauliche Ziele	25
B.06 Funktionale Ziele	31
WETTBEWERBSUNTERLAGEN	33



Diese Auslobung basiert auf Grundlage der „Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013“. Sie ist damit, sofern nicht ausdrücklich Abweichungen formuliert sind, ohne die Anlagen I bis VII zur RPW Bestandteil der Auslobung.

Der Architektenkammer Niedersachsen hat die Auslobung vorgelegen, sie hat die Übereinstimmung mit der Richtlinie bestätigt bzw. den Abweichungen zugestimmt und den Wettbewerb unter der Nummer 212-22-19/16 registriert.

A.01 Ausloberin

Ausloberin ist die
Stadt Braunschweig
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Der Wettbewerb wird in enger Kooperation mit den weiteren Beteiligten
DB Station&Service AG und Wertgrund Asset Management GmbH (für Hansainvest)
durchgeführt.

Die Koordination des Wettbewerbsverfahrens erfolgt durch

carsten meier architekten stadtplaner bda
Campestraße 29
38102 Braunschweig

Telefon 0531.227 34 37
E-Mail wbw@carstenmeier.com

A.02 Anlass und Ziel

Das Umfeld nordwestlich des Hauptbahnhofs, dessen städtebauliche und funktionale Strukturen auf dem Leitbild einer autogerechten Stadt basieren, entspricht heute mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Chancen zur Aufwertung dieses innenstadtnahen Bereichs rund um den Bahnhof wurden bereits 2018 im vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert: nicht nur das „urbane Entrée“ – der vorliegende Wettbewerbsumgriff – sondern auch die teilweise aufgelassenen Bahnflächen südöstlich des Hauptbahnhofs stehen im Fokus der Braunschweiger Stadtentwicklung in den kommenden Jahren.

Die städtebauliche Bedeutung des ca. 18 ha großen Areals vor dem Hauptbahnhof als wichtige Visitenkarte der Stadt Braunschweig und die städtebaulich anspruchsvolle Aufgabe einer Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege legen es nahe, diese Gestaltungsaufgabe durch einen städtebaulichen Wettbewerb lösen zu lassen. Hierbei werden von der Ausloberin neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potentialen, der Neuordnung der Verkehre, der Vernetzung mit dem Park "Viewegs Garten" und den angrenzenden Quartieren eine städtebaulich-räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes sowie attraktive und eindeutige Stadträume für den Weg der Ankommenden in die Stadt erwartet.

A.03 Art des Wettbewerbs

Der Wettbewerb wird als eingeladenener städtebaulicher Ideenwettbewerb gemäß RPW 2013 mit vorangegangener Auswahl von 10 Teilnehmern ausgelobt.

Der Wettbewerb wird in deutscher Sprache durchgeführt.

Jede/r Beteiligte des Wettbewerbsverfahrens erklärt durch die Teilnahme sein Einverständnis mit den vorliegenden Teilnahmebedingungen und damit, dass seine Daten, einschließlich der E-Mail-Adresse, für die Dauer und die Zwecke dieses Verfahrens beim wettbewerbsbetreuenden Büro gespeichert werden. Weitere Angaben zum Umgang mit den Daten der Teilnehmer gemäß der DSGVO finden sich in den Anlagen.

A.04 Angefragte Teilnehmer

Von der Ausloberin wird eine Anzahl von 10 teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften festgelegt. Die Arbeitsgemeinschaften bestehen zwingend aus Stadtplaner und Verkehrsplaner. Die Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten wird empfohlen. Die zehn vorgesehenen Büros bzw. Arbeitsgemeinschaften haben sich durch die erfolgreiche Teilnahme an städtebaulichen Wettbewerben bzw. vergleichbaren Projekten in den letzten Jahren qualifiziert. Dies sind:

- bbzl, Berlin
mit NN
- Brederlau*Holik, Braunschweig
mit NN
- blauraum, Hamburg
mit NN
- COBE, Berlin
mit NN
- Gehl, Kopenhagen
mit NN
- KPN Architekten BDA, Braunschweig
mit NN

- Thomas Schüler Architekten Stadtplaner,
Düsseldorf
mit NN
- nsp christoph schonhoff
landschaftsarchitekten stadtplaner,
Hannover
mit NN
- Reichel Stauth Architekten, Braunschweig
mit NN
- WelpvonKlitzing Architekten + Stadtplaner,
Braunschweig
mit NN

A.05 Wettbewerbsunterlagen

Die gesamte Auslobung sowie die in den Anlagen dieser Auslobung genannten Unterlagen werden ab dem 12.04.2019 in digitaler Form auf der Homepage des Wettbewerbsverfahrens unter

http://www.cmas.carstenmeier.com/wbw_bhf/ für die Bearbeitung zum Herunterladen bereitgestellt. Den Arbeitsgemeinschaften gehen die Zugangsdaten für die Homepage am gleichen Tag per E-Mail zu.

A.06 Wettbewerbsleistungen

Jede Arbeitsgemeinschaft darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, also die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nur zur ersten Jurysitzung zulässig.

Beurteilt werden nur die Leistungen, die in Art und Umfang den im Weiteren genannten Leistungen entsprechen. Leistungen, die über das verlangte hinausgehen, werden von der Beurteilung ausgeschlossen. Wettbewerbsarbeiten, die die Leistungen nicht in vollem Umfang erbringen, können vom Preisgericht zugelassen werden, sofern eine Beurteilung möglich ist. Als verbindliche Form der Arbeit gilt der Papierausdruck. Der obere Planrand soll Norden darstellen.

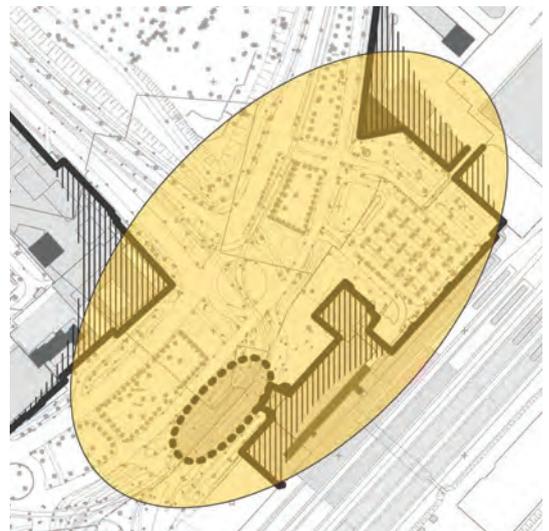
Von den Arbeitsgemeinschaften werden, auf DIN A0 Plänen, folgende Wettbewerbsleistungen verlangt:

PHASE 1

1. ÜBERSICHTSPLAN 1:2.000
Lageplan im Maßstab 1:2.000 zur Darstellung der vorhandenen und neu geplanten Bebauungsstrukturen.
2. STÄDTEBAULICHER ENTWURF 1:1.000
Lageplan im Maßstab 1:1.000 als städtebaulicher Entwurf mit
 - baulich-räumlichem Konzept: Darstellung der Baukörper, ihrer Höhenentwicklung und der Dachformen.
 - Freiraumkonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Freiflächen.
 - Verkehrskonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung und Verkehrsführung für alle Verkehrsträger einschließlich des jeweils ruhenden Verkehrs.
3. SKIZZEN
Zum Verständnis des städtebaulichen Entwurfes hilfreiche Skizzen.
4. MODELL
Das Einsatzmodell im Maßstab 1:1.000 ist auf der bereitgestellten Modellgrundplatte zu erstellen. In der Phase 1 ist ein ARBEITSMODELL zu erstellen, für die Phase 2 ist das Abgabemodell vorgesehen. Fotos des Umgebungsmodells werden zu gegebener Zeit auf der Wettbewerbshomepage bereitgestellt, die Teilnehmer werden hierüber benachrichtigt. Zudem steht das Umgebungsmodell beim Rückfragenkolloquium bereit.

PHASE 2

1. SCHWARZPLAN 1:5.000
2. ÜBERSICHTSPLAN 1:2.000
Lageplan im Maßstab 1:2.000 zur Darstellung der vorhandenen und neu geplanten Bebauungsstrukturen.
3. STÄDTEBAULICHER ENTWURF 1:1.000
Lageplan im Maßstab 1:1.000 als städtebaulicher Entwurf mit
 - baulich-räumlichem Konzept: Darstellung der Baukörper, ihrer Höhenentwicklung und der Dachformen.
 - Freiraumkonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Freiflächen.
 - Verkehrskonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung und Verkehrsführung für alle Verkehrsträger einschließlich des jeweils ruhenden Verkehrs.
 - Nutzungskonzept: Darstellung der verschiedenen Nutzungen.
4. VERTIEFUNGSBEREICH 1:500
Bahnhofsvorplatz zwischen Nahverkehrsterminal und BraWoPark mit gegenüberliegender Bebauung einschließlich Verkehrsanlagen und - abwicklung.



5. SCHNITTE 1:500
 - Schnitt durch die Kurt- Schumacher-Straße mit Atrium Bummel Center und Darstellung Anbindung Viewegs Garten
 - Schnitt durch die Ringstraße mit angrenzenden Bereichen
6. SKIZZEN

Zum Verständnis des städtebaulichen Entwurfes hilfreiche Skizzen, mindestens jedoch eine skizzenhafte räumliche Darstellung des Bahnhofsvorplatzes sowie eine perspektivische Darstellung des Stadentrees aus Sicht des Ankommenden vom Bahnhof in Richtung Innenstadt. Erläuterung der verkehrsplanerischen Überlegungen und Darstellung, wie der ÖPNV sowie der Fuß-, der Rad- und der Kraftfahrzeugverkehr leistungsfähig und sicher abgewickelt werden soll.
7. ERLÄUTERUNGSTEXT

Im Erläuterungstext werden auf max. vier DIN A4 Seiten Aussagen zur städtebaulichen Idee, zum Verkehrskonzept, zur Freiraumgestaltung, zur Funktionalität und zur möglichen baulichen Abfolge (Baubschnitte) erwartet.
8. MODELL

Das Einsatzmodell im Maßstab 1:1.000 ist auf der bereitgestellten Modellgrundplatte zu erstellen. In der Phase 2 ist ein Abgabemodell zu erstellen.
9. FLÄCHENBERECHNUNG

Berechnung der Flächen und notwendigen Kennziffern (GFZ, GRZ, BGF, VF etc.) als Ausdruck der in der Anlage zu findenden Excel-Datei *2_03_Flaechenblatt.xlsx*. Diese ist unbedingt zu verwenden.
10. VERFASSERERKLÄRUNG

Verfassererklärung auf dem in der Anlage zu findenden Formblatt *2_01_verfassererklarung.pdf*. Die Blätter können bei weiterem Bedarf vervielfältigt werden.

11. VERZEICHNIS

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen.

Alle Unterlagen müssen zur Vorprüfung ebenfalls in digitaler Form auf **DVD/USB-Stick** bereitgestellt werden.

Die Planunterlagen sind sowohl im PDF- als auch im DWG-Format abzugeben. Die PDF-Dateien müssen den Präsentationsplänen entsprechen, das Extrahieren von Text und Bildern muss erlaubt sein. Jede(r) Grundriss, Schnitt, Ansicht und der Lageplan sind als eigene DWG-Datei zu liefern. Diese Vektordateien werden nur zur Flächenkontrolle genutzt und nach Abschluss der Vorprüfung vernichtet. Jede Abbildung - sowohl Planzeichnungen als auch Piktogramme oder Renderings - ist als separate und nachvollziehbar betitelte Datei im Format .JPG abzugeben.

Die Erläuterungstexte sind im Format PDF ohne Passwortschutz bereitzustellen.

Die Flächenermittlungen sind als Kopien der bereitgestellten XLS(X)-Datei zu speichern, auch hier muss ein Zugriff möglich sein.

Die Planunterlagen sind ergänzend als SW-Plankopie mit Eintragung der zur Flächenberechnung notwendigen Maße abzugeben.

A.07 Rückfragen und Kolloquium

Eventuelle Rückfragen können bis zum **24.04.2019** per E-Mail an das verfahrensbetreuende Büro unter wbw@carstenmeier.com

gestellt werden. Die schriftlichen Rückfragen werden während des Rückfragenkolloquiums im Zusammenhang mit den während des Kolloquiums mündlich gestellten Fragen beantwortet. Die Antworten werden den Arbeitsgemeinschaften zeitnah nach dem Kolloquium in schriftlicher Form zugestellt. Die Fragen und deren Antworten werden Bestandteil der Auslobung.

Ein **Rückfragenkolloquium** findet am **30.04.2019 um 15:00 Uhr** mit Vertretern der Ausloberin und des Preisgerichtes im Vortragssaal der

Stadthalle Braunschweig
Eingang Rückseite
Leonhardplatz
38102 Braunschweig

statt.

A.08 1. Jurysitzung

Am **14.06.2019** findet in der

Stadthalle Braunschweig
Vortragssaal / Eingang Rückseite
Leonhardplatz
38102 Braunschweig

eine Zwischenpräsentation der Ergebnisse der Phase 1 vor dem Preisgericht statt. Hier werden die Arbeiten dialogorientiert in Einzelterminen von den Arbeitsgemeinschaften vor dem Preisgericht präsentiert. Die genaue Reihenfolge der Präsentationen wird ausgelost und geht den Teilnehmer mit dem genauen Termin rechtzeitig gesondert zu.

Um die ersten Beiträge und Ideen in Stichpunkten vorzuprüfen, sind diese vorab als Plot (A0) und digital (PDF) **bis zum 03.06.2019, 15:00 Uhr** beim verfahrensbetreuenden Büro abzugeben.

Die digitale Unterlage, welche die Präsentation für die erste Jurysitzung begleiten soll, ist als PDF-Datei **bis zum 12.06.2019, 15:00 Uhr** beim verfahrensbetreuenden Büro abzugeben.

A.09 Kennzeichnung und Abgabe der Arbeiten

Die Beiträge sind bis zum **14.08.2019**, das Modell bis zum **28.08.2019, jeweils bis 15:00 Uhr**, beim verfahrensbetreuenden Büro unter

carsten meier architekten stadtplaner bda
Campestr. 29
38102 Braunschweig

einzureichen. Bei der Verwendung öffentlicher oder privater Transportmittel ist der (eindeutig lesbare) **Tagesstempel** der Einlieferung bzw. das Datum auf der Empfangsbestätigung maßgebend.

Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des vom Teilnehmer zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung beurteilt.

Rechtzeitig eingelieferte Arbeiten, die später als 14 Tage nach dem Abgabetermin der Ausloberin zugestellt werden, sind zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Das Preisgericht hat hierüber endgültig zu entscheiden.

Die Verfassererklärung hat insbesondere folgende Angaben zu umfassen:

Anschrift der Arbeitsgemeinschaft (bzw. des federführenden Büros) sowie beteiligte Mitarbeiter und hinzugezogene Sachverständige (Fachplaner);

Versicherung, dass alle Wettbewerbsteilnehmer geistige Urheber der Wettbewerbsarbeit bzw. zur Einreichung der Wettbewerbsarbeit berechtigt sind und dass sie zum Zwecke der weiteren Bearbeitung der dem Wettbewerb zugrunde liegenden Aufgabe das Recht zur Nutzung und Änderung der Wettbewerbsarbeit sowie zur Einräumung zweckentsprechender,

die Änderungsbefugnis einschließender, Nutzungsrechte an die Ausloberin besitzen;

Versicherung, dass alle Wettbewerbsteilnehmer gemäß den Wettbewerbsbedingungen teilnahmeberechtigt sind;

Bei Teilnahme von Partnerschaften / Arbeitsgemeinschaften / juristischen Personen ergänzend: bevollmächtigte Vertreter und Verfasser der Arbeit.

Die Verfassererklärung ist von den Arbeitsgemeinschaften zu unterzeichnen; bei Partnerschaften, Arbeitsgemeinschaften und juristischen Personen zumindest durch den bevollmächtigten Vertreter.

A.10 Preisrichter / Sachverständige / Vorprüfer

Dem Preisgericht gehören (in alphabetischer Reihenfolge) an:

FACHPREISRICHTER

- Heike Brandhorst, Leiterin Pre-Development - Objektentwicklung und Planung DB Station&Service AG
- Oliver Hasenkamp, Leiter Objektentwicklung und Planung DB Station&Service AG
- Timo Holland, Architekt, Wertgrund
- Uli Hellweg, Architekt, Berlin
- Karin Kellner, Architektin & Stadtplanerin, Hannover
- Prof. Volker Kleinkort, Architekt & Stadtplaner, Düsseldorf
- Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat der Stadt Braunschweig
- Thorsten Warnecke, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Umweltschutz der Stadt Braunschweig

SACHPREISRICHTER

- Frank Flake, Ratsfraktion der SPD
- Björn Hinrichs, Ratsfraktion der CDU
- Dr. Rainer Mühlnickel, Ratsfraktion Bündnis90/Die Grünen

STELLVERTRETENDE FACHPREISRICHTER UND SACHVERSTÄNDIGE

- Klaus Hornung, Referatsleiter Stadtbild und Denkmalpflege der Stadt Braunschweig
- Philipp Luy, DB Station&Services AG
- Marco Schlott, DB Station&Services AG
- Bernd Schmidbauer, Abteilungsleiter Stadtplanung der Stadt Braunschweig

Die Vorprüfung erfolgt durch die Fachabteilungen bzw. -bereiche der Stadt Braunschweig, Vertreter der DB Station&Service AG und der Wertgrund sowie das betreuende Büro.

A.11 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird sein Urteil aus der Qualität der Wettbewerbsarbeiten bilden und hierbei folgenden Bewertungsrahmen zugrunde legen. Die Liste der Kriterien bildet nicht die Rangfolge ihrer Gewichtung ab.

- Idee und städtebauliches Konzept
- Verkehrskonzept und Erschließungsqualität aller Verkehrsarten
- Freiräumliche Qualitäten
- Funktionale Qualitäten
- Umsetzbarkeit / Bauabschnitte und Wirtschaftlichkeit
- Qualität der Baumassengliederung
- Qualität des Bahnhofsvorplatzes
- Einbindung in die Umgebung und Vernetzung in das Bahnhofsviertel sowie Viewegs Garten

A.12 Wettbewerbssumme

Die Wettbewerbssumme beträgt insgesamt 84.000,00 Euro inkl. Mehrwertsteuer.

Die Summe soll wie folgt verteilt werden:

1. Preis	25.000,- Euro
2. Preis	15.000,- Euro
3. Preis	10.000,- Euro
3 Ankäufe zu je	6.000,- Euro
4 Anerkennungen zu je	4.000,- Euro

Das Preisgericht behält sich vor, diese Verteilung einstimmig zu ändern.

A.13 Weitere Bearbeitung

Eine weitere Beauftragung kann derzeit nicht in Aussicht gestellt werden. Die Stadt beabsichtigt, vorbehaltlich der Entscheidung der politischen Gremien die städtebauliche Grundidee in einem Bebauungsplanverfahren zu sichern. Die weitere Bearbeitung wird in Teilabschnitten und mit den jeweiligen Grundstückseigentümern durch Realisierungswettbewerbe oder ggf. andere qualitätssichernde Verfahren erfolgen.

A.14 Termine

Bezug der Auslobungsunterlagen	12.04.2019
Rückfragen einzureichen bis	24.04.2019
Kolloquium vor Ort	30.04.2019
Beantwortung der Rückfragen bis	08.05.2019
Abgabe der ersten Entwürfe	03.06.2019
1. Jurysitzung	14.06.2019
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	14.08.2019
Abgabe des Modells	28.08.2019
2. Jurysitzung	06.09.2019

Preisverleihung und Ausstellungen finden im Anschluss statt. Daten werden noch bekannt gegeben.

A.15 Bekanntmachung der Ergebnisse

Unmittelbar nach Abschluss der Sitzung versucht das Preisgericht, die Preisträger unter der in der Verfassererklärung genannten Telefonnummer zu informieren. Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung der Öffentlichkeit im Anschluss an die Preisgerichtssitzung mitteilen. Das Protokoll der Preisgerichtssitzung geht den Arbeitsgemeinschaften baldmöglichst zu.

A.16 Rückgabe der Wettbewerbsarbeiten

Nicht prämierte Arbeiten werden nicht zurückgesandt, können aber nach Vereinbarung beim verfahrensbetreuenden Büro abgeholt werden. Die Modelle werden auf Anforderung zurückgesandt.

A.17 Veröffentlichung

Die Ausloberin ist zur gebührenfreien Erstveröffentlichung der Wettbewerbsarbeiten unter Namensnennung der Arbeitsgemeinschaften binnen einer angemessenen Frist berechtigt. Auch bei weiteren Veröffentlichungen oder Ausstellungen seitens der Ausloberin bzw. der beteiligten Institutionen wird das Einverständnis der Verfasser vorausgesetzt.

Die Ausloberin bzw. die beteiligten Institutionen sind berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Wettbewerbs ohne weitere Vergütung ganz oder teilweise zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Arbeitsgemeinschaften werden dabei genannt.

A.18 Ausstellung

Die Ausloberin beabsichtigt, die eingereichten Arbeiten im Anschluss an die Preisverleihung öffentlich auszustellen. Ort und Termin werden den Arbeitsgemeinschaften rechtzeitig bekanntgegeben.

A.19 Haftung

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Fall eines nachweisbar grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verhaltens.

A.20 Behandlung von Verfahrensrügen

Die Beurteilungen des Preisgerichts sind endgültig und unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung. Verstöße gegen das in dieser Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren können innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Protokolls über die Preisgerichtssitzung bei der Ausloberin gerügt werden.

Ist zum Zeitpunkt des Zugangs des Protokolls die Ausstellung über die Wettbewerbsarbeiten noch nicht eröffnet worden, so beginnt die Frist erst mit dem Tag der Eröffnung der Ausstellung. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit dem Ausschuss für Wettbewerbs- und Vergabewesen der Architektenkammer Niedersachsen.

A.21 Urheber- und Nutzungsrechte

Aufgrund der Bestimmungen und Unternehmensrichtlinien der DB Station & Service AG werden für den Ideenteil auf Grundstücken der DB Station & Service AG die nachfolgenden Nutzungsrechte festgelegt.

21.1 ALLGEMEIN

Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin und der DB Station & Service AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß § 15 AktG verbunden ist, veröffentlicht werden. Soweit in Ziff. 21.2 nichts Abweichendes vereinbart ist, dürfen die Wettbewerbsarbeiten für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit einer weiteren Bearbeitung beauftragt werden sollte.

Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern. Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten und Anerkennungen werden Eigentum der Ausloberin. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei einer eventuellen, in Zukunft erfolgenden Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen - soweit in Ziff. 21.2 nichts Abweichendes vereinbart ist - nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden. Die Wettbewerbsteilnehmer stellen die Ausloberin und die DB Station & Service AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß § 15 AktG verbunden ist, von den Rechten Dritter an den eingereichten Unterlagen frei.

21.2 IDEENTEIL AUF GRUNDSTÜCKEN DER DB STATION & SERVICE AG

Soweit Grundstücke der DB Station & Service AG vom Ideenteil des Wettbewerbs betroffen sind, gilt Folgendes: Wettbewerbsarbeiten dürfen von der DB Station & Service AG veröffentlicht werden. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit einer weiteren Bearbeitung beauftragt werden sollte. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern. Gemäß Ziff. 21.1 werden die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten und Anerkennungen Eigentum der Ausloberin. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei einer eventuellen, in Zukunft erfolgenden Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Entsprechend handelt es sich um die Einräumung der folgenden Nutzungsrechte:

a) Einfache Nutzungsrechte im Rahmen der Wettbewerbsbeteiligung

Die DB Station & Service AG beabsichtigt, die Wettbewerbsarbeiten auszustellen und zu

veröffentlichen, auch im Internet. Im Rahmen der ausstellungsüblichen Nutzung räumen die Teilnehmer mit Teilnahme am Wettbewerb unwiderruflich das umfassende, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte, einfache Recht an den Wettbewerbsarbeiten ein, diese in körperlicher wie unkörperlicher Weise zu nutzen (§§ 15 ff. UrhG). Die Rechteeinräumung umfasst insbesondere das Vervielfältigungsrecht (§ 16 UrhG), das Verbreitungsrecht (§ 17 UrhG), das Ausstellungsrecht (§ 18 UrhG), das Recht der öffentlichen Zugänglichmachung (§ 19 a UrhG) sowie das Senderecht (§ 20 UrhG).

b) Option auf Erwerb ausschließlicher Nutzungsrechte an ausgewählten Wettbewerbsentwürfen

Die DB Station & Service AG bzw. ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß § 15 AktG verbunden ist, möchten ggf. Wettbewerbsleistungen bearbeiten, ändern und in andere Werke einfließen lassen. Der DB Station & Service AG steht deshalb das Recht zu, innerhalb von zwei Jahren nach Beendigung des Wettbewerbs von ausgewählten Teilnehmern umfassende Nutzungsrechte gegen Zahlung einer angemessenen Vergütung, auf die sich die Parteien dann verständigen werden, zu erwerben. Der Teilnehmer verpflichtet sich bereits mit Teilnahme am Wettbewerb unwiderruflich, für diesen Fall das umfassende, ausschließliche sowie räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte Recht an der wettbewerbsgegenständlichen Planung, den Unterlagen und sämtlichen sonstigen Leistungen, die der Teilnehmer bei der Ausführung der Wettbewerbsaufgabe erbringt, (nachfolgend gemeinsam: Arbeitsergebnis) einzuräumen, diese in körperlicher wie unkörperlicher Weise zu nutzen (§§ 15 ff. UrhG). Die Rechteeinräumung umfasst insbesondere das Vervielfältigungsrecht (§ 16 UrhG), das Verbreitungsrecht (§ 17 UrhG), das Ausstellungsrecht (§ 18 UrhG), das Recht der öffentlichen Zugänglichmachung (§ 19 a UrhG) sowie das Senderecht (§ 20 UrhG). Die Rechteeinräumung erfolgt auch für heute noch nicht bekannte

Nutzungsarten. Die Einräumung ausschließlicher Nutzungsrechte versetzt die DB Station & Service AG in die Lage, Rechtsverletzungen wirksam auch in eigenem Namen zu verfolgen. Der Teilnehmer verpflichtet sich im Rahmen der Übertragung der ausschließlichen Nutzungsrechte unwiderruflich, der DB Station & Service AG das Bearbeitungsrecht (§ 23 UrhG) einzuräumen. Dies ermöglicht es der DB Station & Service AG, die Grundstücke der DB Station & Service AG auf Grundlage des Konzepts – auch ohne Beteiligung des Teilnehmers – zu beplanen und das geplante Vorhaben entsprechend realisieren zu lassen. Die DB Station & Service AG beachtet in diesem Rahmen das Entstellungsverbot des § 14 UrhG. Der Teilnehmer verpflichtet sich unwiderruflich, der DB Station & Service AG das Recht einzuräumen, sämtliche der o.g. Rechte ohne Zustimmung des Teilnehmers auf Dritte, insbesondere auf ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gem. § 15 AktG verbunden ist, zu übertragen oder an Dritte, insbesondere an ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gem. § 15 AktG verbunden ist, zu lizenzieren. Die Nutzungsrechteinräumung überlebt die Beendigung der Beauftragung. Die DB Station & Service AG ist berechtigt, das Arbeitsergebnis ohne Beteiligung des Teilnehmers fertigzustellen und weiterzuentwickeln.



Innenstadt

Wettbewerbsareal

Bahnhofsviertel

Bebelhof

Abb. 2: Schwarzplan Braunschweig, o.M.
© Stadt Braunschweig

WETTBEWERBSAUFGABE

B.01 Braunschweig

Die Stadt Braunschweig hat ca. 250.000 Einwohner und ist die größte Stadt im Raum zwischen Hannover und Berlin.

Gegründet im 9. Jahrhundert wurde Braunschweig als Residenzstadt von Heinrich dem Löwen im 12. Jahrhundert zu einer wichtigen Handelsmetropole und gehörte, auch aufgrund der ab hier schiffbaren Oker, seit Mitte des 13. Jahrhunderts zur Hanse.

Der größte Einwohner- und damit Entwicklungssprung erfolgte während der Industrialisierung. Zwischen 1867 und 1890 stieg die Einwohnerzahl von 50.000 auf über 100.000 Einwohner und Braunschweig wurde zur Großstadt.

Ihr Profil erhielt die Stadt durch die stetige Entwicklung als Handels- und Wirtschaftsstandort sowie der Förderung von Kultur-, Forschungs- und Technologielandschaften. Sie gilt heute als eine der Städte mit der höchsten Forschungsdichte Europas.

B.02 Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt

Das ca. 180.000 m² umfassende Wettbewerbsgelände befindet sich nordwestlich des Braunschweiger Hauptbahnhofs. Der genaue Umgriff des Wettbewerbsgebietes ist der Unterlage 1_03_plangebiet.pdf in der Anlage zu entnehmen.

Es liegt im Stadtgefüge zwischen den Stadtteilen Bahnhofsviertel, Bebelhof und Östliches Ringgebiet am südöstlichen Rand der Innenstadt und erstreckt sich entlang des Wilhelminischen Rings, der die Innenstadt als innerer verkehrlicher Ring umschließt.

Zukünftig ist vorgesehen südöstlich des Hauptbahnhofs, zwischen Ackerstraße und Hauptgüterbahnhof, ein neues urbanes Quartier zu erschließen.

B.03 Geschichte des Wettbewerbsgebietes

DIE HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES BRAUNSCHWEIGER BAHNHOFES

Im Jahr 1838 entstand Braunschweigs erster Bahnhof und die erste Staatsbahnlinie Deutschlands von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Bad Harzburg. Das Empfangsgebäude wurde am Südrand des mittelalterlichen Stadtkerns als zentrumsnaher Kopfbahnhof errichtet, aber bereits 1845 durch einen deutlich vergrößerten Neubau ersetzt.

Da die Industrialisierung zu einem starken Anstieg der Verkehrsentwicklung sowohl auf der Schiene als auch auf den Straßen führte, wurden bereits im 19. Jahrhundert Überlegungen zur Verlagerung des Bahnhofs angestellt.

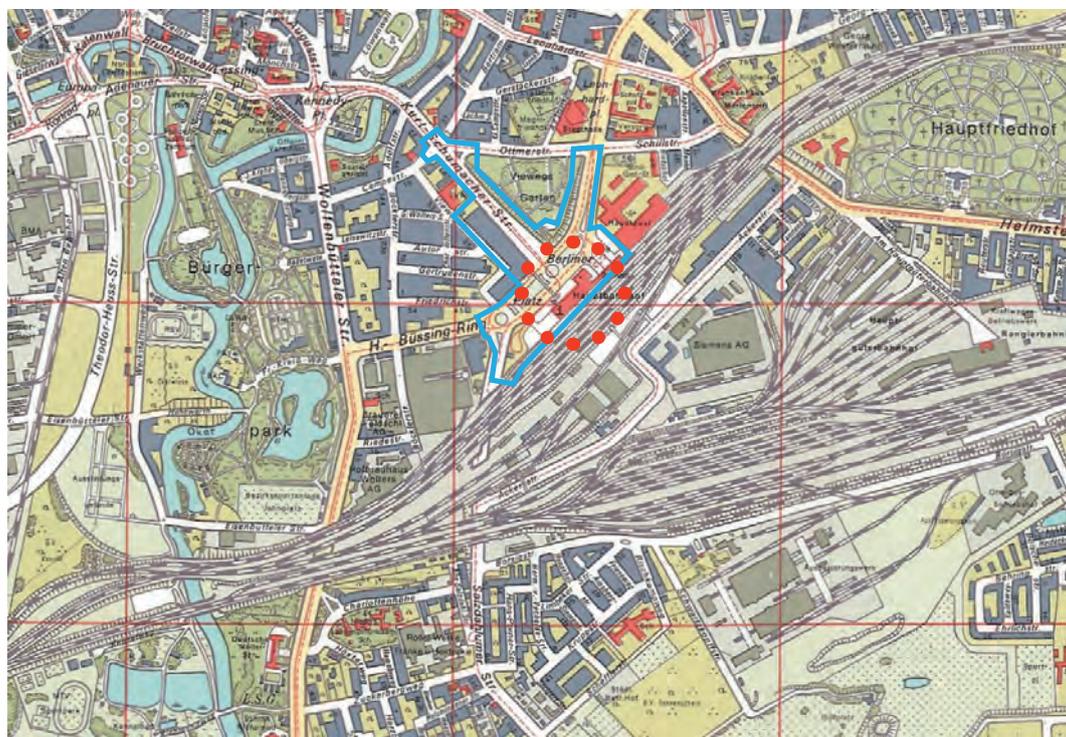
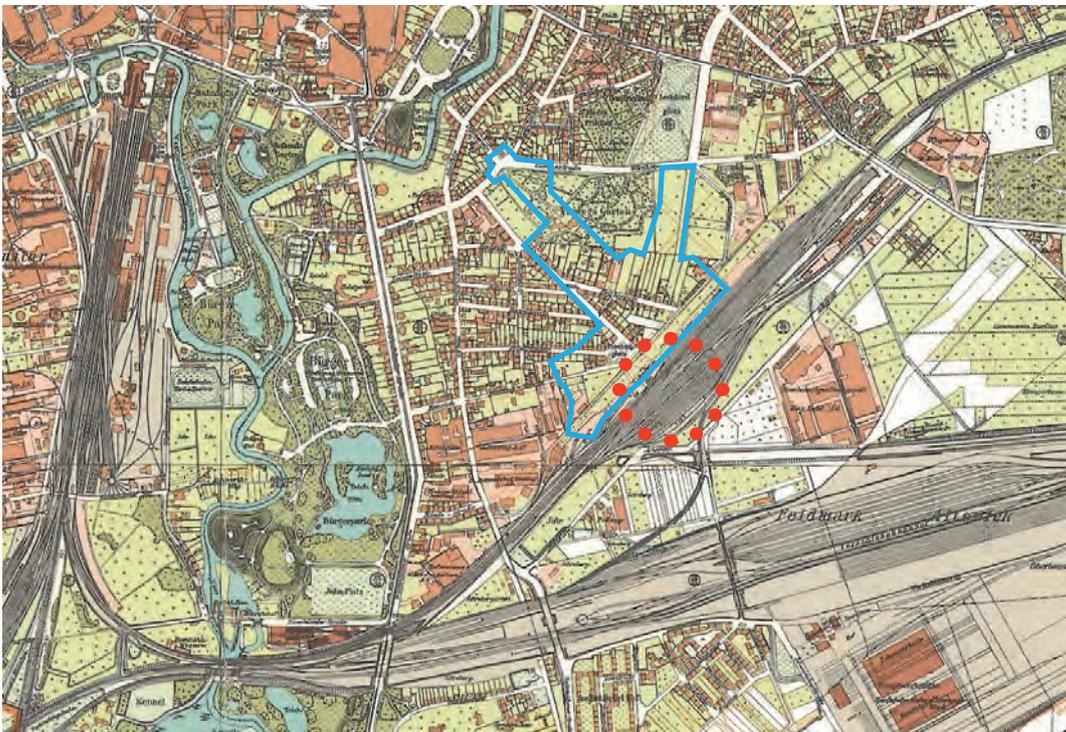
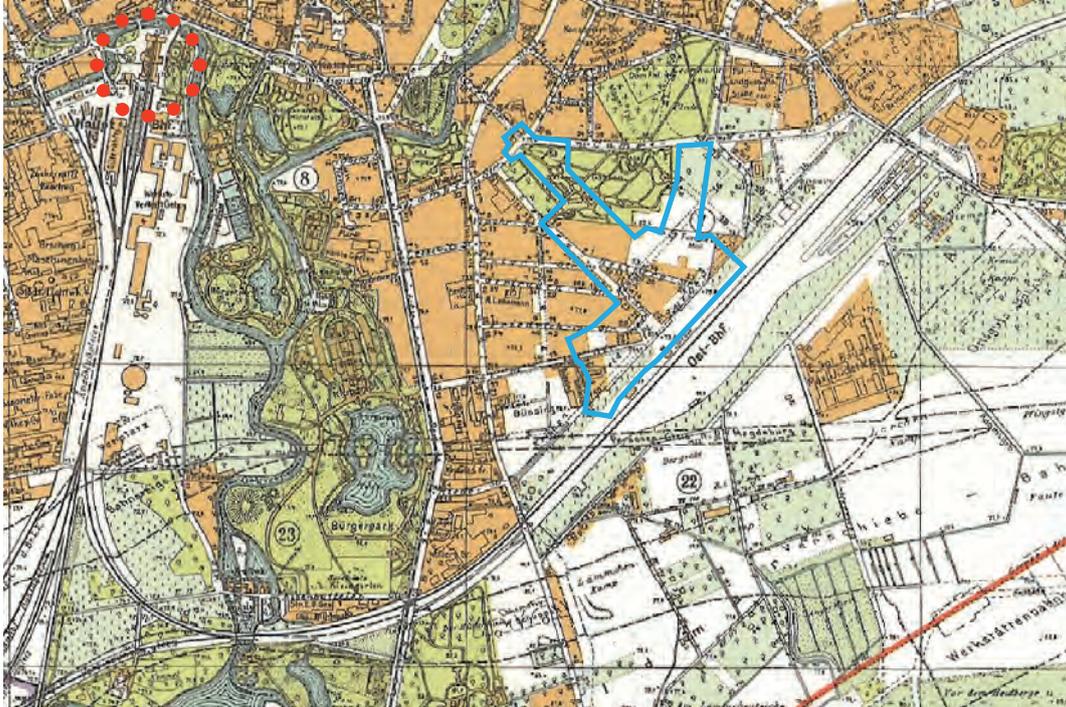


Abb. 3.1: Standort des 1. Bahnhofs
 Abb. 3.2: Ausbau Ostbahnhof
 Abb. 3.3: seit 1962 neuer Standort des
 Hauptbahnhofs
 Braunschweig 1916 / 1932 / 1980
 © Stadt Braunschweig

Alle Lösungen in der Nähe der Innenstadt kamen letztendlich jedoch nicht über das Planungsstadium hinaus, sodass nach Abwägung verschiedener Standortalternativen beschlossen wurde, an einem relativ innenstadtfernen Ort, dem vormaligen Ostbahnhof, einen modernen Durchgangsbahnhof zu errichten.

Ein eingeladener Wettbewerb im Jahr 1939 erbrachte für das Bahnhofsvorfeld und die Anbindung an die Innenstadt eine Reihe von Lösungen, die ein großmaßstäbliches Verwaltungszentrum vorsahen und architektonisch dem Repräsentationsbedürfnis der damaligen Zeit entsprachen. Der zweite Weltkrieg verhinderte eine Realisierung.

1960 schließlich konnte der immer wieder verzögerte Neubau des Hauptbahnhofs an seinem heutigen Standort eröffnet werden.

Der Gesamtentwurf mit seinen großzügig bemessenen Straßen und Platzräumen wurde gemäß des zur damaligen Zeit vorherrschenden Leitbilds der autogerechten Stadt entwickelt und umgesetzt. Die maßgebliche Gestaltungsidee bestand darin, der neu angelegten, breiten Kurt-Schumacher-Straße mit dem neuen Bahnhofsgebäude einen prägnanten Abschluss zu geben.

Für den Bau der Kurt-Schumacher-Straße und des Hauptbahnhofs mussten mehr als 600 Bäume gefällt, über 100 Gebäude (inkl. der Villa Vieweg) abgerissen und mehr als 1.000 Bewohner umgesiedelt werden.

Da man sich der Problematik des langen fußläufigen Verbindungswegs in die Innenstadt bewusst war, sollten Stadt und Bahnhof durch weitere bauliche Entwicklungen entlang der Kurt-Schumacher-Straße (Wohnhochhäuser, Atrium-Bummel-Center) zu einer urban geprägten Einheit zusammenwachsen. Der Verbindungsweg wurde gemäß der Idee der autogerechten Stadt getrennt von der Straße im Obergeschoss angelegt und führte durch

das Atrium Bummel Center. Das gründerzeitlich geprägte Bahnhofsviertel südlich der Kurt-Schumacher-Straße sollte flächensaniert werden und einer dichten urbanen Bebauung weichen. Diese Idee wurde erst in den 1980er Jahren zugunsten einer behutsamen Stadterneuerung aufgegeben.

Während sich in den folgenden Jahrzehnten der neue Standort des Hauptbahnhofs unter verkehrlichen Gesichtspunkten bewährte, konnte die Intention, den Bahnhof durch Geschäfte entlang der Kurt-Schumacher-Straße mit dem Zentrum zu verbinden, aufgrund fehlender Nachfrage nicht umgesetzt werden. Aus diesem Grund wuchs die Kritik an der mangelnden städtebaulichen und funktionalen Einbindung der überdimensionierten und konturlosen Straßen- und Platzräume im Bahnhofsumfeld.

Daher wurde mit einem 1993 von der Stadt durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerb angestrebt, den Bahnhofsbereich harmonischer in den Stadtkörper einzugliedern und Vorschläge zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung zu entwickeln. Die Hauptanliegen der preisgekrönten Arbeiten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Herausarbeiten des Wilhelminischen Ringes durch eine neue straßenbegleitende Bebauung,
- Fassung des Bahnhofsvorplatzes durch neue Baukörper,
- Verkleinerung des Verkehrsraums der Kurt-Schumacher-Straße, Attraktivierung durch eine zusätzliche Bebauung.

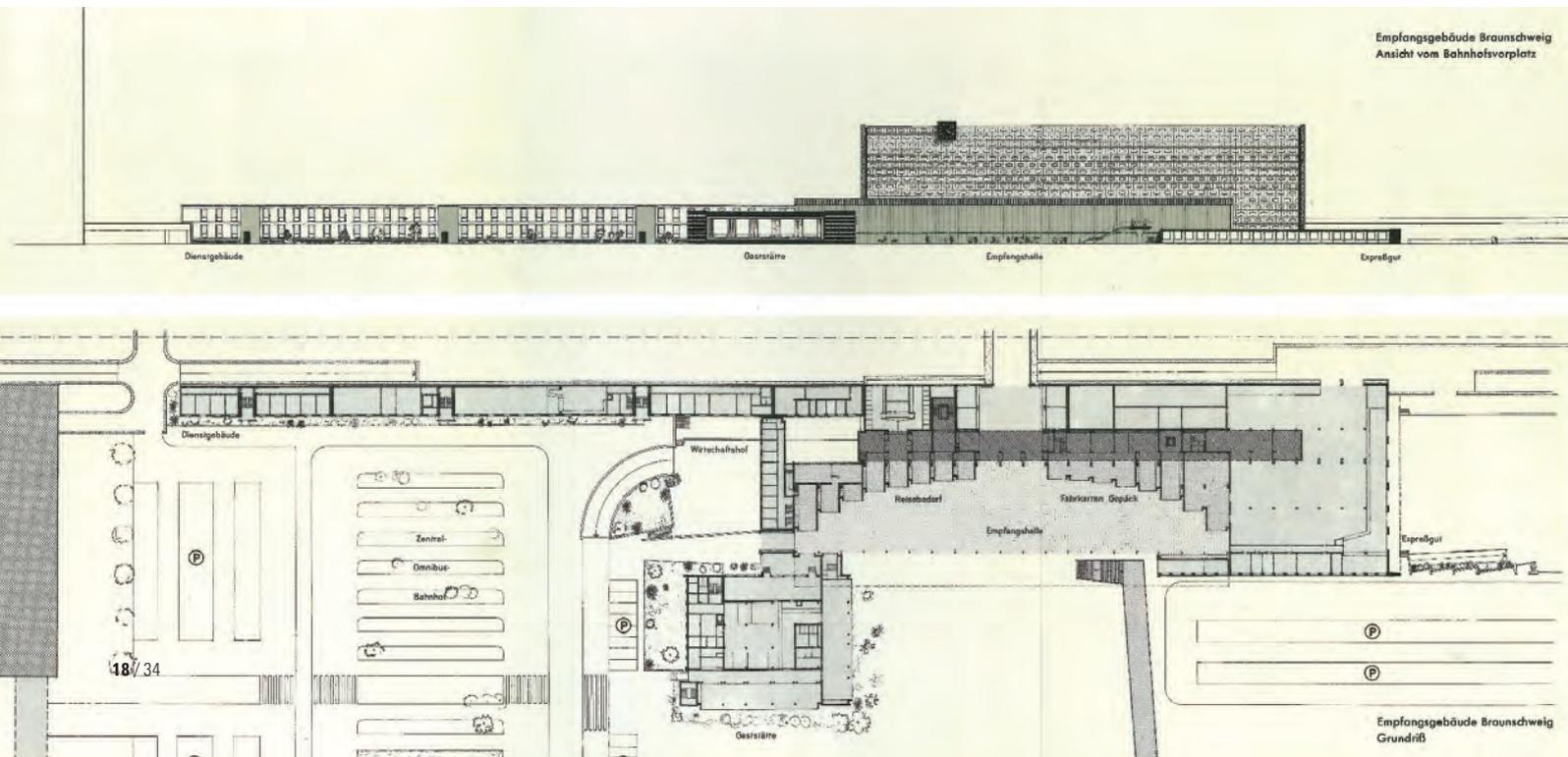
Die städtebaulichen Ideen der damaligen Preisträger, die jeweils umfangreiche bauliche Ergänzungen vorsahen, wurden nicht verwirklicht.

Eine Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes erfolgte dann Ende der 90er Jahre aufgrund der steigenden regionalen und überregionalen Bedeutung des Bahnhofs und seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt des



Abb. 4.: Abbruchplan, 1960er
mit Überlagerung der geplanten (heutigen) Verkehrsführung o.M.
© Aus: Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.

Abb. 5.1 / 5.2: Bahnhofsgebäude, Pläne 1960 o.M.
© Aus: Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.



städtischen ÖPNV durch den Bau des Nahverkehrsbahnhofs anlässlich der Expo 2000. Im Rahmen dessen wurde auch der Bahnhofsvorplatz gestalterisch aufgewertet.

Das zeitgleich mit dem Hauptbahnhofneubau neu errichtete Postareal im Nordosten wurde nach seiner Räumung im Jahr 2012 von der Volksbank Braunschweig Wolfsburg als Einkaufs- und Verwaltungszentrum BraWoPark auf Grundlage einer Rahmenplanung entwickelt.

Zurzeit wird der Bebauungsplan für das Gebiet BraWoPark geändert, um hier ein weiteres 18-geschossiges Bürohochhaus zu ermöglichen.

DAS DENKMALGESCHÜTZE BAHNHOFSGEBÄUDE

Der Hauptbahnhof nimmt innerhalb der deutschen Bahnhofsarchitektur eine besondere Stellung ein. Der Entwurf von Bundesbahnberrater Erwin Dürkop siegte 1956 in einem Ideenwettbewerb mit 51 teilnehmenden Büros. Er wurde 1960 fertig- und 1992 unter Denkmalschutz gestellt.

Als politisches, städtebauliches und baukünstlerisches Baudenkmal mit Seltenheitswert besteht an seiner Erhaltung ein öffentliches Interesse. Der Braunschweiger Hauptbahnhof zählt zu den frühesten Beispielen eines Großbahnhofs der noch jungen Bundesrepublik Deutschland, der nahezu unverändert erhalten geblieben ist.

Seine horizontale Gebäudeausrichtung auch auf der Gleisseite symbolisiert Dynamik, Geschwindigkeit und den Gedanken der Städteverbindung. Gestalterisches Vorbild für den Hauptbahnhof war der in den frühen 50er Jahren errichtete Hauptbahnhof 'Stazione Termini' in Rom.

Insgesamt stehen alle Gebäudeteile des Hauptbahnhofs mit Ausnahme der Bahnsteige und Gleisanlagen unter Denkmalschutz, also auch das Restaurant-Gebäude und der gleisparallele, langgestreckte Riegel zwischen Hauptbahnhof und ehemaligem Postareal im Norden.

B.04 Ausgangsbedingungen

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Das Wettbewerbsgebiet wird geprägt durch weite Verkehrsräume vor dem Bahnhofsgebäude und große Volumina der umliegenden Gebäude des Bahnhofs, wie des Atrium-Bummel-Centers, des Ring-Centers und des BraWoParks.

Hiervon ist das Atrium-Bummel-Center mit seinen drei Hochhäusern und dem Kopfbau des Hotels Bestandteil des Wettbewerbs. Entlang der dahinter liegenden Viewegstraße wird der Bruch der gewachsenen Stadtstruktur durch die 60er Jahre Bebauung besonders deutlich.

Bereits vom Kennedy-Platz kommend zerschneidet die Kurt-Schumacher-Straße die die Okerumflut begleitende Bebauung und trennt im weiteren Verlauf den Park von der Bebauung des Bahnhofsviertels.

HAUPTBAHNHOF

Während die Nordseite des Braunschweiger Hauptbahnhofs sowohl als Stadttor für Bahnreisende wahrgenommen wird und mit seiner ca. 30 Meter hohen Fassade gleichermaßen ein signifikantes Ende der Kurt-Schumacher-Straße bildet, fehlt ausgehend vom Bahnhof eine klare städtebauliche Verbindung in Richtung Innenstadt. Auch die Verknüpfung zum BraWoPark ist nicht zufriedenstellend gelöst.

In einem vierjährigen Prozess hat die Stadt Braunschweig das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030“ (ISEK 2030) verfasst. Im Arbeitsfeld „Flächenentwicklung und Städtebau“ ist auch das Rahmenprojekt „Die neue Bahnstadt und das urbane Entrée am Hauptbahnhof“ enthalten.

Das ca. 30 Meter hohe Hauptgebäude des Hauptbahnhofs und das angrenzende Nahverkehrsterminal sind in jedem Fall baulich und funktional zu erhalten.



Abb. 6: Ausdehnung von Viewegs Garten. Stadtplan von 1899 mit Überlagerung der aktuellen Situation o.M.
© Stadt Braunschweig



Abb. 7: Viewegs Garten in Insellage 2018
© Stadt Braunschweig

Der Braunschweiger Hauptbahnhof wird derzeit täglich von gut 30.000 Reisenden frequentiert. Gerade in den vergangenen zehn Jahren hat es enorme Zuwächse der Fahrgastzahlen gegeben, die besondere Anforderungen an die Organisation und Weiterentwicklung der Mobilitätsdrehscheibe zur Folge haben. Dies betrifft die freiräumliche Organisation des Individualverkehrs (Taxen, Kiss&Ride, Kurzzeitparken) ebenso wie die Verknüpfung mit den Verkehrsträgern des ÖPNV und das Fahrradparken.

Der zurzeit vorhandene Fernbusterminal ist unzureichend und wird von den Pausenplätzen der Stadtbusse und den Aufładestationen der E-Busse flankiert.

Die Vorplatzflächen sind nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die Ausloberin geht davon aus, dass dies der weiteren Planung und den Realisierungsmöglichkeiten nicht im Wege steht.

RINGSTRASSE

Der Bereich um den Berliner Platz und Willy-Brandt-Platz ist strukturell eine Fortsetzung des Wilhelminischen Rings, der die Braunschweiger Innenstadt umrundet. Im heutigen Zustand ist dieser Zusammenhang jedoch aufgrund der immensen Breite des Straßenquerschnitts mit seinen Mittellinseln nicht zu erkennen.

KURT-SCHUMACHER-STRASSE

Die Kurt-Schumacher-Straße bildet die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt. Topographisch tiefer gelegen als das angrenzende Atrium-Bummel-Center und der nordöstlich liegende Park Viewegs Garten, durchschneidet diese Straße ähnlich einer Furt den Stadtraum in Richtung Innenstadt. Sie hat daher derzeit und aufgrund der Überdimensionierung der Straßenbreite eine stark trennende Wirkung.

VIEWEGS GARTEN

Die heute als Viewegs Garten nach einem Braunschweiger Verlagsbuchhändler benannte Grünanlage wurde bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts außerhalb des alten Stadtrings auf einem Hügel angelegt. Der ehemals ca. 11 ha große Park entwickelte sich in der Zeit von 1797 bis 1935 zu einem Landschaftspark mit dem Ziel „auf die Erziehung der Gesellschaft im Sinne der Aufklärung Einfluss auszuüben“.

Der 1818 verstorbene deutsche Aufklärer Johan Heinrich Campe, der Schwiegervater des späteren Namensgebers Friedrich Vieweg, gab dem Garten sein, in Teilen noch heute vorhandenes Gerüst. Er betonte in seinem Tagebuch, dass er dort eigenhändig 33.000 Bäume gepflanzt habe. Noch heute lassen Teile des Grünbestandes auf das historische Alter des Parks zurückschließen.

Das Gestaltungs- und Planungsvorgehen der 1950er Jahre führte zur Bebauung großer Teile des ehemaligen Villengartens. Zur Realisierung des Bahnhofumfeldes, wie wir es heute kennen, wurden in den 1960er Jahren 600 Bäume eines zum Teil 200-jährigen Bestandes gefällt.

Der Park verlor gut die Hälfte seiner ehemaligen Größe und die in der Mitte des Parks gelegene Villa Vieweg, ein Bauwerk des Architekten Constantin Uhde, wurde abgerissen. Ein im südlichen Bereich von Viewegs Garten in dieser Zeit neu entstandener Aussichtsplatz gibt mit einer dort errichteten modernen Skulptur des Künstlers Fritz König einen Hinweis auf neuere Zeiten sowie deren Verständnis für Kunst und Kultur.

Heute lässt die moderne Umgebung mit ihren breiten Straßen, den Hochhäusern und dem Bahnhof den historischen Park als Insel aus vergangener Zeit erscheinen.

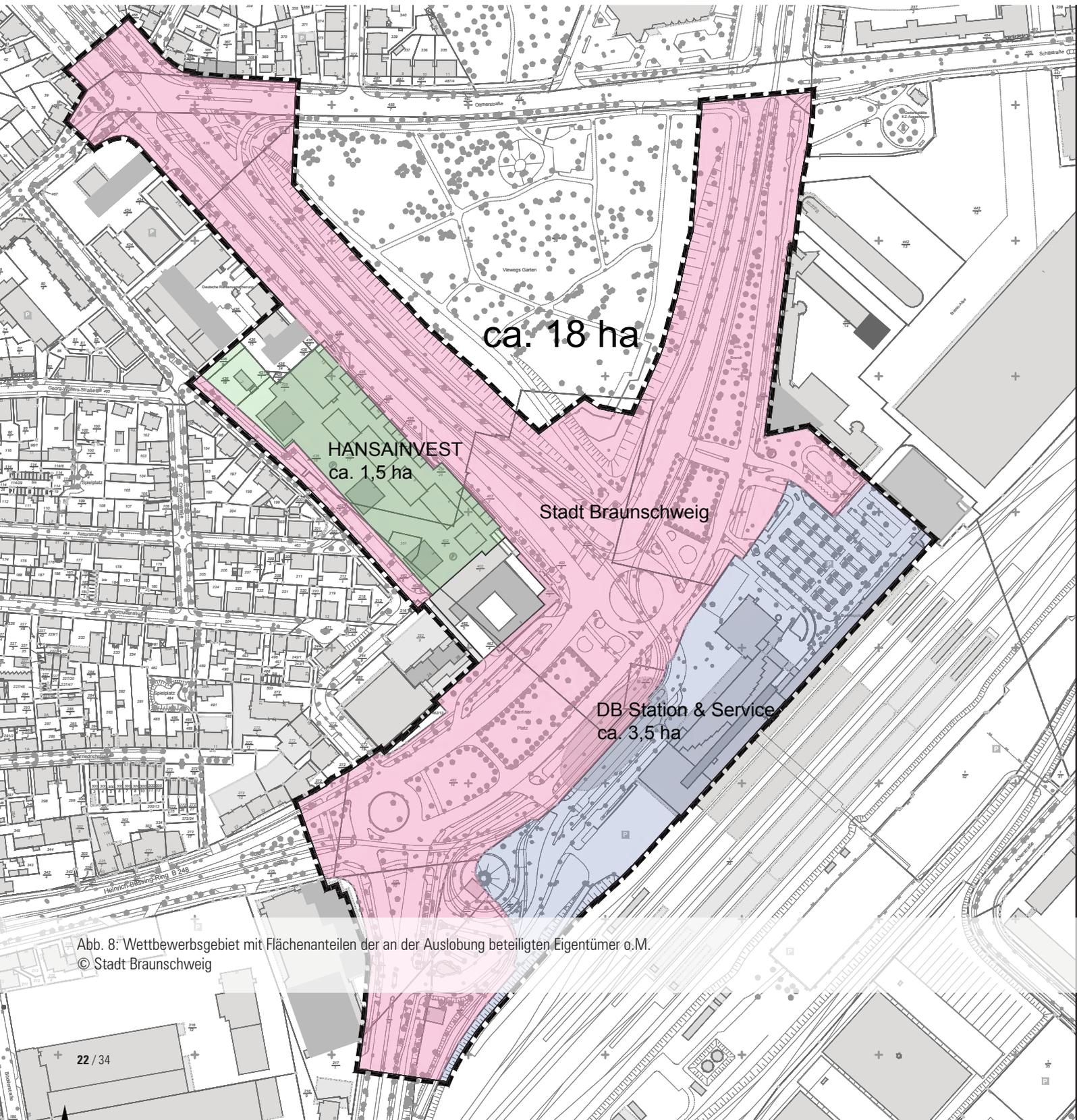


Abb. 8: Wettbewerbsgebiet mit Flächenanteilen der an der Auslobung beteiligten Eigentümer o.M.
© Stadt Braunschweig

ATRIUM BUMMEL CENTER

Das Atrium Bummel Center trennt das dahinterliegende Quartier vom Park und ändert die Stadtstruktur schlagartig. Auch der Höhenunterschied zwischen Viewegstraße und Kurt-Schumacher-Straße trägt dazu bei, dass der Park vom Quartier aus nicht wahrgenommen wird.

Die Ladenpassage wirkt aus der Zeit gefallen und wird weitgehend von Ärzten und Dienstleistern genutzt. Eine Ausnahme bildet nur das Fahrradgeschäft am westlichen Ende des Weges. Nach Abriss der aus der Ursprungskonzeption des Centers stammenden Fußgängerbrücke, die über den Ring zum Bahnhof führte, wurde die isolierte Lage der Ladenpassage zusätzlich verstärkt.

Zur Kurt-Schumacher-Straße hin vermittelt die Bebauung einer fensterlosen Rückseite mit großflächiger Werbung den Eindruck einer Stadteinfahrt im Gewerbegebiet. Ein Fußweg ist nicht vorhanden, die Zugänge zur höher liegenden Passage dienen lediglich der Erreichbarkeit der an der Straße liegenden Parkplätze.

STADTUMBAUGEBIET BAHNSTADT

Südlich des Hauptbahnhofes sind Entwicklungspotentiale unter anderem in bestehenden Wohngebieten, auf Brachflächen im Bereich des Hauptgüterbahnhofes und auf Bahnflächen, die nicht mehr betrieblich genutzt werden, vorhanden.

Die Entwicklungsbereiche hat die Stadt Braunschweig im Gebietsumgriff „Stadtumbaugebiet Bahnstadt“ im Februar 2019 zusammengefasst. In diesem Rahmenprojekt wird, neben den Aussagen zum nördlichen Bereich des Hauptbahnhofes, beschrieben, dass die un- oder untergenutzten Flächen südlich des Hauptbahnhofes

einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Sie sollen zu attraktiven Gewerbe- und Forschungsstandorten oder neuen urbanen Wohngebieten entwickelt werden.

Mit der Festlegung des Stadtumbaugebietes Bahnstadt (ca. 82 ha) und den hierfür beantragten Fördermitteln ist in diesem Bereich eine erste Entwicklung begonnen worden.

Die Stärkung von Wegebeziehungen in Süd- und Nordrichtung im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung südlich des Bahnhofs soll nördlich an entsprechende Wegebeziehungen im Bereich Hauptbahnhof anknüpfen.



Abb. 9: Bahnhofsvorplatz mit verkehrlichen Anlagen 2018
© Stadt Braunschweig



Abb. 10: Bahnhofsvorplatz mit verkehrlichen Anlagen, Wilhelmischer-Ring und BraWoPark 2018
© Stadt Braunschweig



B.05 Städtebauliche Ziele

LEITBILD

Gesucht wird ein Konzept, das eine Grundstruktur für die bauliche Verdichtung des Areals liefert und dabei die wesentlichen funktionalen Anforderungen erfüllt.

Das Konzept soll die Einbindung neuer Baumassen in einen klaren städtebaulichen Kontext mit den Elementen der 60er Jahre und der Gründerzeit aufzeigen. Die überkommene Struktur der verkehrsgerechten Stadt soll durch eine neue städtebauliche Idee in ein zukunftsfähiges, gemischtes Quartier mit dem Bahnhof als Zentrum transformiert werden. Entstehen sollen neue Stadtbausteine im Sinne der Europäischen Stadt, die in ihrer Gesamtheit als urbanes Gebiet Qualitäten am Ort bilden, an die städtebaulichen Strukturen des Wilhelminischen Rings anknüpfen und diese zeitgemäß fortschreiben.

Hierbei soll ein räumlich wirksamer Bahnhofsvorplatz gestaltet werden, der neben einer Verbesserung der Funktionalität in Bezug auf die Mobilität und qualitative Sicherung der Verkehrsdrehscheibe auch einen einladenden und bleibenden Eindruck bei der Ankunft in der Stadt Braunschweig hinterlässt. So soll die Attraktivität als Orientierungs-, Aufenthalts- und Begegnungsraum gesteigert werden. Ein zu gestaltender Stadteingang in Richtung Kurt-Schumacher-Straße soll im Entwurf eine klare, orientierungsgebende und gestalterisch hochwertige Führung vom Bahnhof in Richtung Innenstadt vorgeben.

Die stadträumliche Anbindung des Atrium-Bummel-Centers, der Parkanlage Viewegs Garten, des Ringcenters sowie des BraWo-Parks an den Bahnhof mit dem Bahnhofsvorplatz als zentralem Element ist die Herausforderung des Wettbewerbs. Dazu gehören auch grundsätzliche Überlegungen zur baulichen Nachverdichtung im Wettbewerbsgebiet. Neben der Ansiedlung

neuer Büros und Dienstleistungsbetriebe bietet sich der Bereich als attraktiver Wohnstandort, nicht zuletzt für Pendler, besonders an. Daher werden Aussagen zur Höhenentwicklung weiterer Baumassen erwartet.

Zudem ist eine Vernetzung zum südlich gelegenen Entwicklungsgebiet der "Bahnstadt" notwendig. Als eine Möglichkeit, diese zu realisieren, wurde im Förderantrag der Stadt Braunschweig zum Stadtumbaugebiet Bahnstadt der noch vorhandene, ehemalige, einseitig angeschlossene und derzeit nicht nutzbare Gepäckunnel an der westlichen Seite des Hauptbahnhofs als Fuß- und Radverbindung vorgesehen.

Die Parkanlage Viewegs Garten soll erhalten bleiben, d.h. den Park begrenzende Bebauungen dürfen ausschließlich außerhalb des noch erhaltenen Parkbereichs erfolgen. Gleichwohl ist für den derzeit aufgrund der umgebenden Straßen nur schlecht zugänglichen Park eine bessere Vernetzung mit den angrenzenden Bereichen und die Optimierung der Erreichbarkeit notwendig, um seine isolierte Lage aufzubrechen und ihn besser erlebbar zu machen.

HAUPTBAHNHOF

Angesichts der prognostizierten, weiterhin steigenden Reisendenzahlen sollen planerische Vorschläge für die Optimierung aller Mobilitätsbedarfe auf dem Bahnhofsvorplatz in Abwägung mit der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität entwickelt werden.

Die vorhandenen funktionalen Ergänzungen wie der Fernbusbahnhof und die Stellplatzflächen für PKW und Fahrräder sind in die Jahre gekommen und entsprechen nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Mobilitätshub.

Ziel ist ein städtebauliches Konzept, in dessen Zentrum der denkmalgeschützte Hauptbahnhof und ein attraktiver Vorplatz

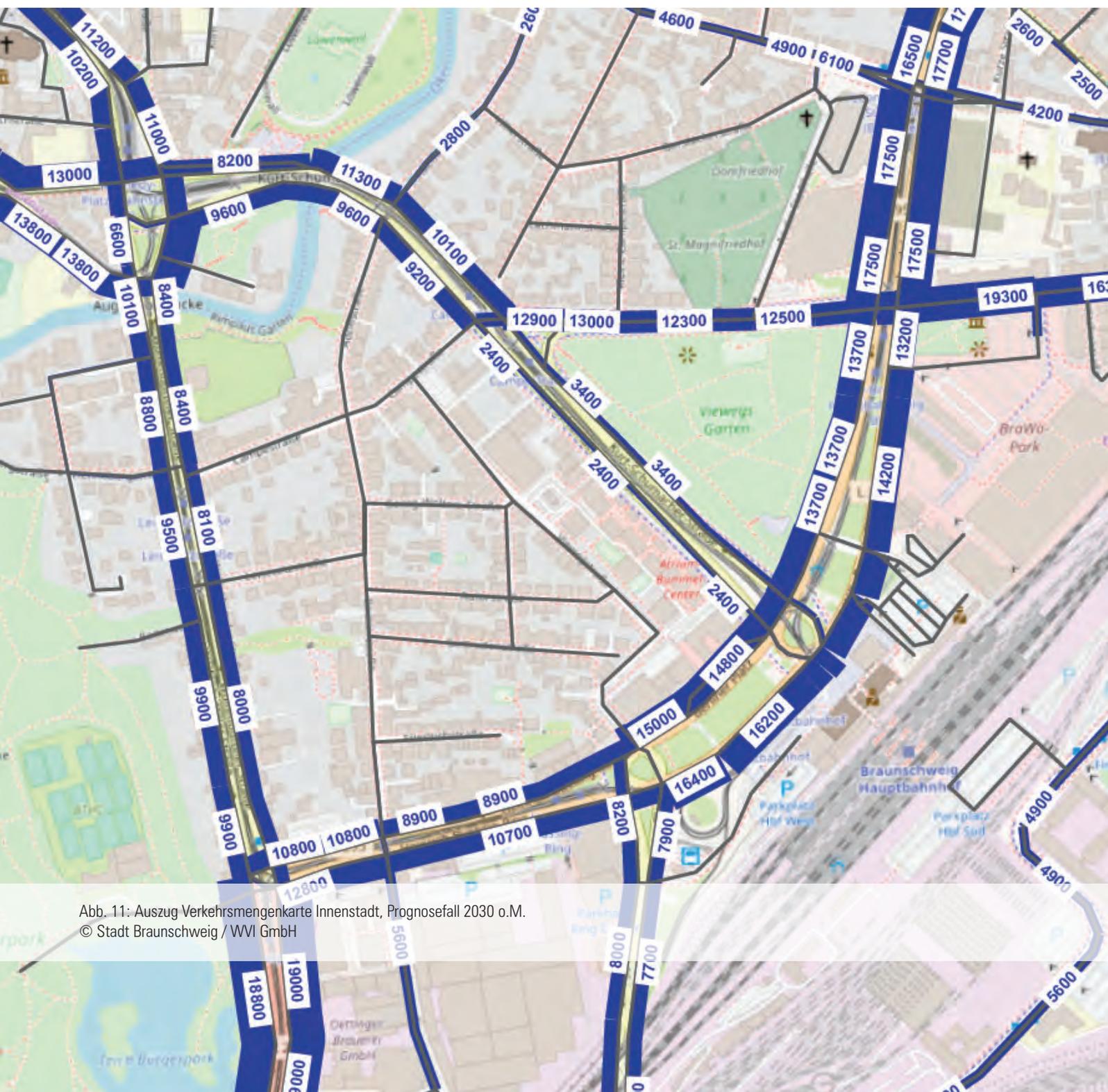


Abb. 11: Auszug Verkehrsmengenkarte Innenstadt, Prognosefall 2030 o.M.
© Stadt Braunschweig / WVI GmbH

in Verbindung mit einer funktionsfähigen, kundenfreundlichen Verkehrsdrehscheibe stehen. Zudem soll die Orientierung aller Nutzer gewährleistet und eine oberirdische Wegeleitung der Bürger und Reisenden in Richtung Innenstadt geschaffen werden.

Südwestlich soll der Nahverkehrsterminal erhalten werden und mit einem Parkhaus und einem integrierten Fernbusbahnhof ergänzt werden. Der Abschluss zur Salzdhahumer Straße soll baulich gefasst werden. Für den nordöstlichen Bereich soll eine bauliche Ergänzung gefunden werden, die die notwendigen Zufahrten und den Denkmalschutz berücksichtigt. Für beide Bereiche zusammen soll eine zusätzliche BGF von mindestens 48.000 m² oberirdisch ermöglicht werden.

Mögliche Nutzungen für Neubauten um den Bahnhofsvorplatz sind Büros, kleinteilige Ladenstrukturen für den Reisendenbedarf, Hotels, Außengastronomie (v.a. im nördöstlichen Bereich) oder Dienstleistungsnutzungen. Ein weiteres Einzelhandelszentrum oder eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen soll nicht Ziel der Entwürfe sein. Braunschweig hat zurzeit einen Fehlbedarf an Büros, der auf ca. 30.000 m² geschätzt wurde.

RINGSTRASSE

Für die Weiterführung des wilhelminischen Rings im Bereich Berliner Platz und Willy-Brandt-Platz ist eine Lösung vorzuschlagen, die sowohl den stadträumlichen als auch den verkehrlichen Anforderungen Rechnung trägt und im Lösungsansatz vereint.

Die im Querschnitt zu reduzierende Straße inklusive Straßenbahntrasse ist auf der bahnhofsnahen Seite entlang der Gebäude BraWoPark, Bahnhof und Nahverkehrsterminal zu führen. Die Ausgestaltung der Straßenquerschnitte vor dem Bahnhof ist offen, muss jedoch den Anforderungen der "Anlage Verkehr" entsprechen.

Städtebauliches Ziel ist ein schmalere Straßenraum, insbesondere in den Kreuzungsbereichen, der den verkehrstechnischen Anlagen ihre Barrierewirkung im Stadtgefüge nimmt.

KURT-SCHUMACHER-STRASSE

Die Kurt-Schumacher-Straße soll zukünftig einen attraktiven Weg in die Innenstadt anbieten und das Bahnhofsviertel wieder an den Grünraum Viewegs Garten anbinden. Dafür sind Lösungen zur Überwindung der Höhenunterschiede und zur Vereinbarkeit der heute nebeneinander stehenden städtebaulichen Strukturen notwendig.

Spannungsvolle Lösungsansätze zum Umgang mit den topographischen Gegebenheiten sollten in die Umgestaltung dieses Bereiches einfließen und um Nutzungsvorschläge für diesen Übergangsbereich ergänzt werden. Es kann ein städtebaulicher Entwicklungsschwerpunkt im Zusammenhang mit dem Bahnhofsviertel entstehen, der eine gemischte urbane Nutzung, beispielsweise für Dienstleistungen und Forschung, mit Wohnnutzungen in den oberen Geschossen und/oder ruhigeren Bereichen kombiniert.

Eine angemessene Dimensionierung, eindeutige Zugänge, klare Raumkanten und öffentliche Plätze im Übergang zum Park sind Anforderungen an diesen Baustein.

Zur Stärkung der freiräumlichen Qualität auf der Kurt-Schumacher-Straße sollten mindestens zwei platzartige Aufweitungen (ggf. shared space) entstehen, die eine Anbindung des Bahnhofsquartiers an den Park stärken und neue Aufenthaltsqualitäten entfalten.

Die derzeitige Funktionsfähigkeit der Stadtbahntrasse muss auch bei einer Neugestaltung des Straßenraumes der Kurt-Schumacher-Straße vollständig erhalten bleiben.



Abb. 12: Atrium-Bummel-Center von der Kurt-Schumacher-Straße aus 2018
© Stadt Braunschweig

Abb. 13: Atrium-Bummel-Center, Kurt-Schumacher-Straße und Viewegs Garten 2018
© Stadt Braunschweig



VIEWEGS GARTEN

Ziel des Wettbewerbs ist es, konzeptionelle Vorschläge für eine bessere Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Erholungs- und Freizeitraums insbesondere für die Bewohner des Bahnhofsviertels zu entwickeln.

Unterstützt werden soll diese Zielrichtung durch den Park ergänzende Bebauungen in angemessener Dichte. Durch deren Nutzung als Wohn- oder Arbeitsräume soll die soziale Kontrolle für den Parkraum verstärkt werden.

Gleichzeitig sind gezielte Durchlässigkeiten und einladende Gesten durch adäquate Gestaltungen vorzunehmen. Entscheidend dabei ist, dass das immer noch erkennbare historische Bild eines ehemaligen Villengartens nicht weiter überformt wird.

Um diesen geschichtlichen Ort dauerhaft bezeugen zu können, muss der heute noch erhaltene Teil des Parks frei von jeglichen baulichen Maßnahmen bleiben.

Der Parkrand ist Bestandteil des Wettbewerbsgebiets um aufzuzeigen, wie die neuen Parkeingänge gestaltet werden können. Eine Umgestaltung bzw. Aufwertung des Parks soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die barrierefreie Erreichbarkeit des Parks ist zwingend erforderlich.

ATRIUM BUMMEL CENTER

Zu erhalten sind die drei stadtbildprägenden von Friedrich Wilhelm Kraemer konzipierten Hochhäuser aus den 70er Jahren mit der darunterliegenden Tiefgarage (siehe Plan 3_04). Die Umgestaltung der Frei- und Zwischenflächen sowie der Abriss der ein- bis zweigeschossigen Ladenpassage einschließlich der straßenseitigen Tiefgaragen sind im Sinne einer direkten Anbindung an die Kurt-Schumacher-Straße und zur Erzielung einer Durchlässigkeit zwischen Bahnhofsviertel und Parkraum Viewegs Garten erwünscht.

Die neue städtebauliche Struktur sollte den bestehenden Niveauunterschied zwischen Atrium-Bummel-Center und Kurt-Schumacher-Straße überwinden und in den Erdgeschossen entlang der Kurt-Schumacher-Straße Läden oder Dienstleister, in den Obergeschossen Wohnraum vorsehen.

Durch eine Verkleinerung des Straßenquerschnitts und die Weiterentwicklung einer straßenbegleitenden Bebauung wird ein urbaner Stadtraum angestrebt, der dem Leitbild der Europäischen Stadt entspricht und der Kurt-Schumacher-Straße als Zuwegung zur Innenstadt eine attraktive Proportion verleiht.

Um zukünftig als Entrée zum Zentrum wahrgenommen zu werden, wird eine beidseitige Bebauung der im Querschnitt reduzierten Kurt-Schumacher-Straße erwartet, wobei die nordöstliche Seite Durchblicke und Wegebeziehungen vom Bahnhofsviertel und dem Atrium-Bummel-Center zu Viewegs Garten berücksichtigen sollte. Die Hochhäuser und der Bereich des Atrium-Bummel-Centers sollten mit Wohnnutzungen ergänzt zu einem modernen Stadtquartier entwickelt werden.



Abb. 14: Blick vom Bahnhofsvorplatz entlang der Kurt-Schumacher-Straße 2018
© Stadt Braunschweig



Abb. 15: Berliner Platz mit Fernbusbahnhof und Wendeschleife 2018
© Stadt Braunschweig



B.06 Funktionale Ziele

Der Bahnhofsvorplatz soll eine räumliche Qualität im Sinne des "menschlichen Maßstabs" bekommen und Auftakt zu einem Weg in die Innenstadt werden. Als ankommender Besucher sollen nicht nur die Aufenthaltsqualität und kundenfreundliche, vielfältige Möglichkeiten der Weiterreise überzeugen, sondern auch eine klare Orientierung in Richtung Innenstadt räumlich vorgegeben werden.

VERKEHR

Die notwendigen Straßenquerschnitte sollen so eng wie möglich gehalten werden, um insbesondere auch in den Kreuzungsbereichen eine urbane Qualität herzustellen. Lösungen für den möglichen Konflikt zwischen räumlicher Weite für verkehrliche Belange und einer gewünschten Ausbildung von Raumkanten in den Kreuzungsbereichen der Straßen (z.B. Salzdahlumer Straße) sind zu formulieren.

Die weitergehenden funktionalen Anforderungen für den Verkehr sind in der Anlage zusammengestellt. Dort sind auch die Anforderungen für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Nahverkehrsterminals und der ÖPNV - Abwicklung insgesamt aufgeführt. Weitere funktionale Anforderungen an die Ausgestaltung der Intermodalschnittstelle für die Flächen der DB sind in Anlage xx aufgeführt

GRÜN

Im Wettbewerbsgebiet umfassen insgesamt 34.200 m² Grünflächen, davon entfallen 12.700 m² auf den Parkrandbereich Viewegs Garten und 21.500 m² auf Flächen im Bereich von Berliner Platz, Willy-Brand-Platz und Kurt-Schumacher-Straße. Insgesamt 377 Bäume diverser Arten befinden sich im Wettbewerbsgebiet. Davon sind circa 75% in der Adult-/ Reifephase, in der sich der Baum vor allem entsprechend seines Standortes und der Art ausdehnt. (Wachstumsphase – Alter zw. 15 und 50 Jahre).

Die aktuelle Grünbilanz im Wettbewerbsgebiet ist mindestens zu erhalten. Hier ist nicht nur die reine Flächenbilanz ist zu betrachten, sondern auch die Biomasse/ Grünsubstanz in Form der 377 Bäume ist zu erhalten. Im Fall einer Überplanung hat dafür ein Ausgleich oder eine Aufwertung zu erfolgen. Dies wäre zu einem Teil auch in Form von Bauwerksbegrünungen (Dach- und Fassadenbegrünung) möglich.

Die bioklimatische Bedeutung der aktuellen Grünflächen im Planungsgebiet ist in ihrer Funktion zu erhalten. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Braunschweig dem Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ angehört. Die Förderung der Biodiversität, insbesondere im bebauten Bereich, sollte in einem städtebaulichen Wettbewerb ebenfalls berücksichtigt werden.

KLIMA

Aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht muss neben der Erhaltung und Entwicklung von Viewegs Garten – die Parkanlage wird in den Klimagutachten als Freifläche mit sehr hoher klimatischer Ausgleichsfunktion ausgewiesen – besonderer Augenmerk auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Arealen gelegt werden. Dies gilt sowohl für die Tagsituation als auch für die Nacht. Konkret zu nennen ist hier die Verwendung von hellen Materialien, die sich nicht stark aufheizen, Integration von bewegtem Wasser (z. B. Brunnen), Baumpflanzungen inkl. Ruhemobiliar im Schatten. Des weiteren sind Bauwerksbegrünungen zum Ausgleich von Versiegelungen und als gestaltendes Element einzubringen.

LÄRM

Das Wettbewerbsgebiet ist insbesondere durch den Straßen- und Schienenverkehr und zum Teil durch gewerbliche Nutzung lärmvorbelastet. Entsprechend sind in dieser frühen Planung die Belange der ggf. vorgesehenen schutzbedürftigen Bebauung als auch der Schutzanspruch der Bestandsbebauung ausreichend zu würdigen.

Die angeführten Anlagen sind – mit Ausnahme der Modellplatte nebst Dateien und Fotos, die auf dem Kolloquium übergeben werden – ausschließlich auf der Wettbewerbshomepage unter

http://www.cmas.carstenmeier.com/wbw_bhf/

ab dem 12.04.2019 zum Herunterladen verfügbar.

Das Passwort lautet: bhf@bs

‘Jede Arbeitsgemeinschaft ist selbst für die Aktualität ihrer dort abrufbaren Unterlagen verantwortlich. Nach Bereitstellung des Rückfragenprotokolls erfolgen keine Änderungen der bereitgestellten Datengrundlagen. Nachträgliche Ergänzungen oder Änderungen würden dann per E-Mail mitgeteilt.

WETTBEWERBSUNTERLAGEN

01_LEISTUNGSBESCHREIBUNGEN

1_01 Auslobung.pdf

02_FORMBLÄTTER

2_01 Verfassererklärung.pdf

03_DATENMATERIAL

3_01 Lageplan_WB.zip,
darin enthalten:
Höhenlinien 1m
Baumstandorte

3_02 Luftbild.jpg

3_03 Modell.zip,
darin enthalten
Ueberblick.pdf
Einsatzplattenkontur.dxf
Einsatzplattenkontur.dwg
Modellfotos
(Übergabe beim Rückfragenkolloquium)

3_04 An- und Umbau des Atrium-Bummel-
Centers. Tiefgaragenuntersuchung

04_ANLAGEN

4_01 Verkehr

4_02 Bahnbetriebliche und sicherheits-
technische Erfordernisse
auf Flächen der DB

4_03 Brandschutzkonzept DB / Bahnhof

05_INFORMATIONEN

5_01 ISEK 2018

4_01_VERKEHR

Alle Verkehrsanlagen sind so zu planen und zu dimensionieren, dass die von den Wettbewerbsteilnehmern plausibel angenommenen Verkehrsmengen des ggf. verlagerten Verkehrs und des neu hinzukommenden Gebietsverkehrs leistungsfähig und sicher abgewickelt werden können. Jedoch sollen auch überflüssige Verkehrsflächen identifiziert und für bauliche Nutzungen freigegeben werden.

Ein generelles Ziel ist es, an der Intermodal-schnittstelle Hauptbahnhof alle Verkehrsträger (Taxi, Fahrrad, Kiss+Ride, ÖPNV, Car Sharing) optimal miteinander zu verknüpfen.

FUSSGÄNGER

Die nutzungsabhängigen Mindestbreiten für Gehwege von 2,50 m bis 6 m sind entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV 2002) unbedingt einzuhalten. Insbesondere in Bereichen mit verstärktem Fußverkehr ist mit den größeren Breiten zu planen.

Fußgänger sollen Knotenpunkte in einem Zuge – ohne Wartezeiten auf z.B. Mittelinseln – queren können. An den Knotenpunkten sind ausreichend breite und tiefe Aufstellflächen für Fußgänger bereit zu halten. Wegebeziehungen müssen barrierefrei und mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein. Die Gestaltung muss zwingend die gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigen.

RADVERKEHR

Auf der Vorderseite des Hauptbahnhofes befinden sich rd. 550 Fahrradabstellplätze in 9 Anlagen (Rahmenhalter/Doppelständer), die dauerhaft überbelegt sind. Hinzu kommt eine Fahrradstation (betrieben durch die AWO) mit rd. 500 Plätzen. Diese Station ist regelmäßig zu rd. 80 % ausgelastet.

Gemäß einer Untersuchung aus 2017 gibt es am Hauptbahnhof ein Defizit von rd. 1.000 Fahrradabstellanlagen. Dieses Defizit zeigt sich durch wildes Parken von Fahrrädern im näheren und weiteren Umfeld des Bahnhofs. Da die benannten Abstellanlagen im Planungsraum liegen und damit voraussichtlich auch überplant werden und weiterhin steigender Bedarf an Abstellanlagen zu erwarten ist, sind im Rahmen dieses Wettbewerbes insgesamt ca. 2.500 Abstellplätze zu planen.

Diese Abstellanlagen, die u.a. auch am Fernbusterminal vorgesehen werden müssen, sind dezentral (um die Anfahrtsrichtung mit dem Fahrrad zu berücksichtigen) und differenziert nach Qualität (nicht überdacht, überdacht, abschließbar, Parkhaus) zu organisieren. Lösungen für Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhängern, e-Bikes, Lademöglichkeiten für Akkus und Schließanlagen für Helm, Gepäck etc. sind vorzusehen.

Die An- und Abfahrt zu den Abstellanlagen soll möglichst konfliktfrei zu

anderen Verkehrsteilnehmern erfolgen. Flächen für ein Fahrradverleihsystem sind vorzusehen.

Radwege – wo erforderlich – sind mit 3,0 m Breite zu planen. Es ist i. d. R. von Rechtsverkehr, d.h. von keinen Beidrichtungsradwegen, auszugehen.

Lichtsignalanlagen für den Radverkehr sind separat zu signalisieren. Es ist zu berücksichtigen, dass Radfahrer Knotenpunkte in einem Zuge queren können.

Sowohl der Zugang zum östlichen als auch der zum westlichen Tunnel unter den DB-Gleisen (Paket- bzw. Posttunnel) soll durch die städtebaulichen Ideen, die im Zuge des Wettbewerbs entwickelt werden, nicht verbaut werden. Diese sollen als potenzielle Öffnung zur Südseite des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer mitgedacht werden, auch wenn seitens der DB derzeit deren Öffnung nicht in Aussicht gestellt werden kann.

ÖPNV

Die Stadtbahnen sind außerhalb des Bahnhofsvorplatzes auf besonderem Bahnkörper zu führen. Dies kann als Rasengleis oder eingedeckt erfolgen.

Eine ÖPNV-Bevorrechtigung für Stadtbahnen und Busse (auch die anderer Verkehrsunternehmen als der BSVG) ist an allen Knotenpunkten zu berücksichtigen.

Die Kurt-Schumacher-Straße bleibt eine der wichtigsten städtischen Achsen im ÖPNV, sowohl für die Stadtbahn als auch für den Busverkehr. Die für das Jahr 2030 geplanten regelmäßigen 10 Stadtbahnen pro Stunde und Richtung sowie 13 Busse je Stunde und Richtung müssen zügig und bevorrechtigt die Straße und die Einfahrt in den Nahverkehrsterminal befahren. Eine Busspur zumindest im Zulauf zum Knoten in Fahrtrichtung Hauptbahnhof scheint daher erforderlich.

Gleisquerungen für Fußgänger und Radfahrer sind so zu gestalten, dass die Stadtbahnen mit unverminderter Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h die Querungsstellen passieren können. Dies kann i.d.R. durch ausreichende Sichtflächen auf die Stadtbahnanlage sowie eine technische Sicherung mit Signalanlagen (z.B. eine Rot-Dunkel-Anlage) realisiert werden.

Die Stadtbahngleise in der Kurt-Schumacher-Straße sollen in der Achse unverändert bleiben. Anpassungen in den Kreuzungsbereichen sind möglich.

Der Willy-Brandt-Platz bleibt ebenfalls eine der wichtigen städtischen Achsen im ÖPNV, sowohl für die Stadtbahn als auch für den Busverkehr. Die für das Jahr 2030 geplanten regelmäßigen 4 Stadtbahnen pro Stunde und Richtung sowie 10 Busse je Stunde und Richtung müssen zügig und bevorrechtigt die Straße und die Einfahrt in den Nahverkehrsterminal befahren. Dieser Abschnitt dient zudem als Verbindungsstrecke zum Stadtbahnbetriebshof.

Die Stadtbahnhaltestelle „Hauptbahnhof, Bahnsteige G und H“ auf dem Ring wird derzeit nicht regelmäßig im Linienverkehr angefahren. Sie ist dennoch weiterhin in diesem Streckenast erforderlich, da sie Umleitungsverkehre ermöglicht. Der Standort im Bereich Willy-Brandt-Platz ist beizubehalten, da von dort die kürzesten Wege zum Bahnhof möglich sind.

Auf dem Ring und der Kurt-Schumacher-Straße verkehren wichtige Buslinien im Stadtverkehr. Eine zügige, verlustfreie und vom MIV weitgehend ungehinderte Ein- und Ausfahrt zum Nahverkehrsterminal ist zu gewährleisten. Nötigenfalls sind Bussonderfahrstreifen (auch im Streckenverlauf) vorzusehen. Dies gilt für die Relationen Nahverkehrsterminal (Nordseite) in und von Richtung Kurt-Schumacher-Straße und Leonhardplatz sowie für die Relation Nahverkehrsterminal in und vom Heinrich-Büssing-Ring. Bussonderfahrstreifen aus und

in Fahrtrichtung Leonhardplatz würden für den Busverkehr positiv wirken und sollten soweit wie möglich vorgesehen werden.

Die Anzahl der Taxenplätze (20) ist mindestens beizubehalten. Die An- und Abfahrt sowie der Haltepunkt der Taxen ist reisenfreundlich, d.h. nahe dem Empfangsgebäude, vorzusehen und so zu gestalten, dass ein zügiges aber auch möglichst konfliktfreies Fahren gegeben ist. Eine kundenfreundliche, möglichst witterungsgeschützte Verbindung zwischen dem Taxihaltepunkt und dem Empfangsgebäude ist vorzusehen. Nachrücker in ausreichender Anzahl sind in Sichtweite des Halteplatzes zu organisieren.

NAHVERKEHRSTERMINAL

Unter Berücksichtigung des Erhalts des Nahverkehrsterminals (Ellipse) vor dem Bahnhof soll der Bereich untersucht sowie funktional und räumlich neu geordnet werden.

Es sind betrieblich mindestens 8 Abstellplätze für Linienbusse (Gelenkbusse) am Hauptbahnhof erforderlich. Mindestens 6 der Abstellplätze müssen frei anfahrbar sein, d. h. sie dürfen nicht hintereinander liegen. Die Flächen müssen vom Nahverkehrsterminal direkt anfahrbar sein und von dort aus muss der Nahverkehrsterminal, nach entsprechender (Betriebs-) Pause, auch wieder direkt anfahrbar sein. Für das Fahrpersonal sind in Nähe der Pausenpositionen Toiletten erforderlich.

Von den 8 Abstellplätzen sind drei als Ladepunkte zur induktiven Zwischenladung der Elektrobusse Emil erforderlich. Die Ladepads müssen im Linienverlauf der Wendefahrt bedient werden können und unabhängig voneinander mit Gelenkbussen an- und abfahrbar sein.

Eine Zu- und Abfahrt zum Nahverkehrsterminal muss auch dann gewährleistet sein, wenn alle Abstellpositionen belegt sind.

Die Gleise im und die Zufahrt zum Nahverkehrsterminal sowie die Wendeschleife mit Überholgleis und das darin befindliche Gleichrichterunterwerk müssen erhalten bleiben.

Ebenso muss eine gleisseitige Ausfädelung in die Salzdahlumer Straße freigehalten werden. Ein Überbauen der Gleise mit einem Gebäude („Tordurchfahrt“) ist grundsätzlich denkbar.

Zusätzlich ist eine Trasse für die Regio-StadtBahn in Richtung der DB-Gleise freizuhalten. Ein Überbauen dieser Gleise ist grundsätzlich auch denkbar.

FERNBUSBAHNHOF

Der heutige Fernbusbahnhof ist ein Provisorium und kann – bei entsprechendem Ersatz – entfallen. Sinnvoll scheint eine Kombination mit dem südwestlich des Empfangsgebäudes geforderten Parkhaus.

Im Wettbewerb ist ein Fernbusterminal zu berücksichtigen, der mindestens 4 Standplätze für die beidseitige Bedienung der Ladeklappen für 15-m-Reisebusse (vorzugsweise vorwärts rein, rückwärts raus) sowie 2 Standplätze für Reisebusse mit Anhänger (vorwärts rein, vorwärts raus) bereitstellt.

Zu einem neuen Fernbusterminal gehören ein Aufenthaltsraum für Fahrgäste sowie Toiletten, ein Verkaufsraum sowie Arbeits- und Aufenthaltsräume für Personal.

Die Fernbusse nutzen derzeit überwiegend die A 39 über die Salzdahlumer Straße um zum bzw. vom Fernbusterminal zu gelangen. Es ist darauf zu achten, dass sich die Reisezeit zum Terminal gegenüber heute nicht verlängert.

Fern- und Reisebusse dürfen die Anlagen des ÖPNV nicht mitbenutzen/ -befahren. Eine Querung von Stadtbahngleisen bei Zu- und Abfahrt ist zu vermeiden oder müsste durch

eine Lichtsignalanlage gesichert werden. Da Fernbusse auch regen Bring- und Holverkehr mit dem MIV nach sich ziehen, sind kurze Wege zu einem (ggf. auch kombiniert mit anderen Parkieranlagen genutzten) Kiss+Fernbus-Ride-Platz zu berücksichtigen.

MIV

Die angegebenen Verkehrsmengen beziehen sich auf die Verkehrsmengenkarte Prognose 2030. Es handelt sich bei dieser Prognose um eine Abschätzung mit bekannten Annahmen und Entwicklungen. Nicht berücksichtigt in dieser Prognose sind aber z.B. die Verlagerungen/Verdrängungen infolge Stadtbahnausbau, insbesondere in der Salzdahlumer Straße, der Bahnstadtansatz oder die Veränderungen im Rahmen dieses Wettbewerbs, z.B. in der Kurt-Schumacher-Straße.

Der Ring ist eine Hauptachse für den motorisierten Verkehr und eine der am stärksten belasteten Straßen im Stadtgebiet (rd. 31.000 Kfz/d). Daher ist er weiterhin durchgehend zweistreifig je Richtung zu planen, zzgl. entsprechender Abbiegespuren an den Knoten. Durch den angestrebten Bedeutungsverlust der Kurt-Schumacher-Straße als Durchgangstraße ist dieser Verkehr leistungsfähig – insbesondere in den Knoten – im restlichen Netz abzuwickeln. Dies ist plausibel darzulegen.

Ist durch eine Reduzierung der Verkehrsbedeutung der Kurt-Schumacher-Straße eine Verlagerung des MIV auf die Ottmerstraße (oder andere Straßen) geplant, so ist zu berücksichtigen, dass der Knoten Ring/Ottmerstraße/Schillstraße bereits heute eine starke Bedeutung im Nord-Ost-Verkehr aufweist und die derzeitige Leistungsfähigkeit aus Richtung Ottmerstraße (Westen) eingeschränkt ist.

Die Salzdahlumer Straße soll im Zuge des Stadtbahnausbauprojektes (siehe www.stadt-bahn-plus.de) eine Stadtbahnlinie bekommen. Der Straßenraum soll dabei komplett umgestaltet werden. In dem Zuge ist von Verlagerungen im MIV auf u.a. die Wolfenbütteler Straße auszugehen, die mit einem reduzierten Verkehrsaufkommen in der Salzdahlumer Straße einhergehen werden. Es ist im Rahmen dieses Wettbewerbs von einer Reduktion in der Salzdahlumer Straße in einer Größenordnung von 10% gegenüber dem Prognosefall 2030 auszugehen.

Daher kann bei der Salzdahlumer Straße im Einmündungsbereich zum Ring entsprechend ihrer dann reduzierten Bedeutung eine Reduktion der MIV-Verkehrsflächen erfolgen. Der Knotenpunkt kann von der heutigen Lage abgerückt werden.

Die Viewegstraße muss weiterhin an den Ring angebunden sein. Dies kann, muss aber nicht, mit reduzierten Abbiegemöglichkeiten, z.B. mit einer rechts-rein-rechts-raus-Lösung, erfolgen.

Die Campestraße muss weiterhin an die Kurt-Schumacher-Straße bzw. Ottmerstraße angebunden sein. Da diese Einmündung wichtig für das Quartier ist, sind alle Fahrbeziehungen aufrecht zu erhalten. Die Geometrie des Knotens kann in Folge veränderter Hauptrelationen angepasst werden. Die Bevorrechtigung und die zügige Führung der Stadtbahn und Busse ist weiterhin zu gewährleisten.

Die vorhandenen Nutzungen am Ostrand (Hochhaus „Toblerone“, Hotel, Zufahrt BraWoPark, Zufahrt Anlieferung Hauptbahnhof) müssen weiterhin mit dem MIV und Lieferverkehr angefahren werden können. Wenn im Wettbewerb auf einen Vollknoten wie heute verzichtet werden soll, ist nachzuweisen, dass die sich daraus ergebenden Wendeverkehre an den verbleibenden Knoten abgewickelt werden können.

STELLPLÄTZE

Die derzeit vorhandenen Parkplätze (ca. 320) östlich des Bahnhofs sind weiterhin vorzuhalten, vorzugsweise in einem Parkhaus. Das Parken inkl. verbilligtes Kurzzeitparken für Abholung und kurzfristige Einkäufe in den Geschäften soll in einem neuen Parkhaus südlich des Empfangsgebäudes organisiert werden. Für die Nutzer des Parkhauses ist eine direkte und witterungsgeschützte Verbindung zur Empfangshalle vorzusehen.

Desweiteren sind 40 Kurzzeitparkplätze, mindestens 8 Kiss+Ride-Plätze sowie 8 ebenerdige Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Nutzer in unmittelbarer Nähe des Empfangsgebäudes anzuordnen. Dabei darf kein Konflikt mit den Taxi-Stellplätzen und den behindertengerechten Stellplätzen entstehen.

Zusätzlich sind 5 Parkplätze für Einsatzfahrzeuge der Bundespolizei in Nähe und Sichtweite des Dienstgebäudes zu platzieren.

ANLIEFERUNG DES HAUPTBAHNHOFS

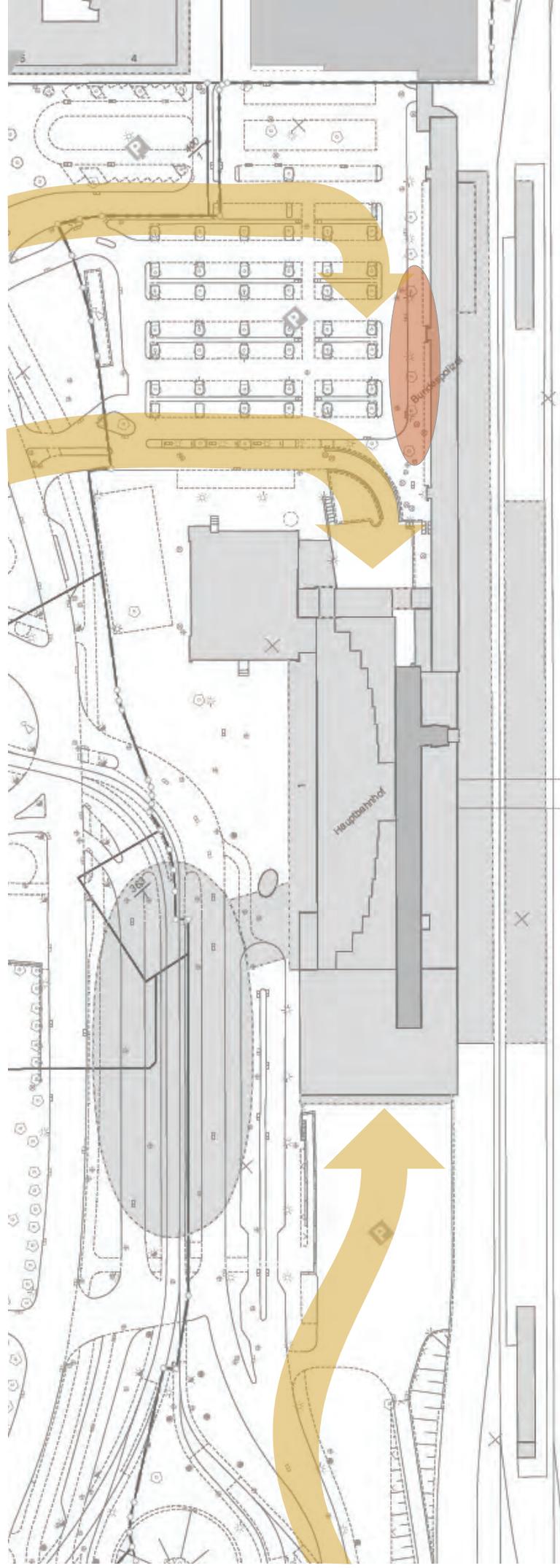
Anlieferverkehre am Empfangsgebäude für gewerbliche Nutzungen im Bahnhof müssen allgemein berücksichtigt werden. So sind vorhandene LKW-Anlieferungen weiterhin vorzusehen bzw. zu sichern:
Östlich des Empfangsgebäudes über die Rampe und den Hof, der sich zwischen Empfangshalle, ehem. IC-Restaurant und Dienstgebäude befindet und westlich des Empfangsgebäudes im Bereich der Taxistellplätze/ehemalige Expressgutrampe.

4_02_BAHNBETRIEB

Die Anfahrbarkeit zu Evakuierungszwecken für Polizei, Rettungsdienste sowie Servicebetriebe muss gegeben sein.

- Fantransporte (Gelenkbusse) müssen auf dem Vorplatz weiterhin organisiert und abgewickelt werden können.
- Sicherstellen des Sabotage- und Anschlagschutzes des Empfangsgebäudes bzw. der Eingänge durch bauliche Zufahrtsbeschränkungen.
- Ein Wertstoffhof (Größe 150 m²) für die Nutzer der Dienst-, Ämter- und Empfangsgebäude soll konzeptionell integriert werden. Er sollte möglichst „unsichtbar“ sein. Anfahrbarkeit für LKW (größer 7,5 t) ist sicherzustellen, das heißt bei baulicher Integration beträgt die Mindestdurchfahrthöhe 4m sowie die Mindestraumhöhe 5m.
- Außengastronomie: bestehende genehmigte Bereiche der Außengastronomie vor dem ehem. IC-Restaurant (derzeit McDonald), vor dem Empfangsgebäude (Bereich Burger King und weitere) sind in der Konzeption weiterhin zu berücksichtigen.
- Auf dem Bahnhofsvorplatz ist eine Freifläche von jeglicher Bebauung oder sonstigen Funktionen freizuhalten, damit dort z.B. bei einer Neustrukturierung des Empfangsgebäudes eine Baustelleneinrichtungs-/Containerfläche untergebracht werden kann.

Funktionale bahnbetriebliche Anforderungen (Prinzipskizze)



Anlieferverkehr



Suchfeld Stellplätze Bundespolizei



Ihre Nachricht von

Zeichen
9332CB0/101.618

Ihr Ansprechpartner
Ch. Esser
ch.esser@safe-tec-consulting.de

Datum
06.02.2015

Ganzheitliches Brandschutzkonzept (Stand 06.02.2015)

für den

**Bahnhof Braunschweig Hauptbahnhof
Willy-Brandt-Platz 1
38102 Braunschweig**

Bahnhofsnummer:

835

Bauherr:

**DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Braunschweig
Willy-Brandt-Platz 1
38102 Braunschweig**

Konzeptersteller:

**SAFE-TEC Consulting GmbH
Novesiastraße 38
41564 Kaarst**

Dieses Brandschutzkonzept besteht aus 107 Seiten und 15 Anhängen. Es darf nur unverkürzt vervielfältigt werden. Eine mediale Veröffentlichung, auch auszugsweise, bedarf der schriftlichen Genehmigung durch den Verfasser. Die mit „/“ gekennzeichneten Stellen im Text beziehen sich auf das Quellen-/Unterlagenverzeichnis in Kapitel 3 (Bsp. /1/). *Kursiv geschriebener Text* entspricht dem Originalwortlaut der zitierten Rechtsgrundlage.

Index

Das vorliegende Brandschutzkonzept wurde im Rahmen der Erstellung und Fortschreibung entsprechend der nachfolgenden Tabelle angepasst:

Version	Fassung vom	Anlass	Gültig / aktuell
1	07.02.2000	Erstellung eines ganzheitlichen Brandschutzkonzeptes durch das Büro HHP	nein
2	31.07.2008	1. Fortschreibung durch das Büro HHP	nein
3	06.02.2015	2. Fortschreibung	ja

1. Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1. Inhaltsverzeichnis	3
1.1. Begriffe und Abkürzungen	8
2. Zweck der Beauftragung / Vorbemerkungen	10
3. Beurteilungsgrundlagen	11
3.1. Angewandte gesetzliche Vorschriften, Richtlinien, Normen	11
3.2. Angewandte DB-Richtlinien	12
3.3. Orts- und Besprechungstermine	14
3.4. Angewandte Berechnungsverfahren und Simulationen	17
4. Sach-/ Planstandsfeststellung	18
4.1. Grundstück	18
4.1.1. Angrenzende Gebäude / Gebäudeabstände auf dem Grundstück und zu Nachbarn	18
4.1.2. Erschließung/ Zugänglichkeit, Feuerwehrzu- und -umfahrt, Flächen für die Feuerwehr	18
4.1.3. Rettungswege auf dem Grundstück	19
4.2. Objektdaten	20
4.3. Objektbeschreibung	21
4.4. Nutzung	22
4.4.1. Nutzung der Gebäudeteile	22
4.4.2. Nutzung der Räume	23
4.4.3. Bahnsteige	23
4.4.3.1. Bahnsteige außerhalb geschlossener Hallen und Bauwerke	23
4.4.3.2. Bahnst. innerhalb geschl. Hallen u. Bauw. sowie deren Zu- u. Abgänge	23
4.4.4. Kreuzungsbauwerke	23
5. Brandgefahren, Schutzziele und Risikobewertung	24
5.1. Vorgehensweise	24

5.2. Besondere Schutzziele	24
5.3. Risikobewertung	24
5.3.1. Allgemein	24
5.3.2. Ausschluss der Gleichzeitigkeit zweier unabhängiger Brandereignisse	25
5.3.3. gemäß EBA-Leitfaden Ziffer 3.2	25
5.4. Brandszenarien	25
5.5. Abschaltung / Erdung der Fahrstromanlagen	27
6. Einsatzwert der örtlich zuständigen Feuerwehr	28
7. Baulicher Brandschutz	29
7.1. Brand- und Brandbekämpfungsabschnitte	29
7.2. Rauchabschnitte	33
7.3. Anforderungen an einzelne Bauteile hinsichtlich des Brandschutzes	34
7.3.1. Tragende und aussteifende Wände, Pfeiler und Stützen	34
7.3.2. Raumabschließende Bauteile / Trennwände	34
7.3.3. Nichttragende Außenwände / Außenwandkonstruktionen	44
7.3.4. Decken	44
7.3.5. Unterdecken in Flucht- und Rettungswegen	45
7.3.6. Dächer	45
7.3.7. Doppelböden	46
7.4. Bauprodukte in / an raumabschließenden Bauteilen	47
7.4.1. Brandschutztüren	47
7.4.2. Rauchschutztüren	47
7.4.3. Bauaufsichtlich zugelassene Feststelleinrichtungen	48
7.4.4. Lichtkuppeln und Lichtbänder	49
7.4.5. Verglasungen	50
7.4.6. Verkleidungen für Wände und Decken	50
7.4.7. Dämmschichten	50
7.4.8. Dehnungsfugen	50
7.4.9. Schottungen	51
8. Rettungswegkonzept	52
8.1. Rettungswegführung	52

8.2. Personenstromanalyse	56
8.2.1. Personenzahlen	56
8.2.2. Evakuierungsnachweis	57
8.2.3. Nachweis der raucharmen Schicht bzw. der Rauchfreihaltung	58
8.2.4. Ergebnis	58
8.3. Anforderungen an Rettungswege (Flure / Vorräume / Schleusen / Treppenräume / Festtreppen / Sicherheitstreppenräume)	59
8.3.1. Art und Lage	59
8.3.2. Treppen	59
8.3.3. Treppenräume / Treppenraumerweiterungen	60
8.3.4. Abschlüsse von Flucht- und Rettungswegen	64
8.3.5. Flure	64
8.3.6. Durchführungen und Abschottungen	66
8.3.7. Brandlast in Flucht- und Rettungswegen	66
8.3.8. Bodenbeläge	67
8.3.9. Tore und Türen	67
8.4. Kennzeichnung der Rettungswege / Rettungswegleitsystem	67
9. Fördertechnik	70
9.1. Personenaufzüge	70
9.2. Feuerwehraufzüge	71
9.3. Lastenaufzüge	71
9.4. Fahrtreppen/ Fahrsteige	72
9.5. Förderbänder	72
10. Elektrische Leitungen und Anlagen, sowie Telekommunikations- und Informationstechnische Anlagen	73
10.1. Elektrische Leitungen	73
10.1.1. Einzelne und gebündelte Leitungen	73
10.1.2. Installationskanäle / -schächte	73
10.1.3. Kabelabschottungen	74
10.1.4. Kabeltragkonstruktion	74
10.2. Elektrische Anlagen	75

10.2.1.	Strom-/ Ersatzstromversorgung	76
10.2.2.	Notbeleuchtung	77
10.2.3.	Blitzschutz	78
10.3.	Telekommunikations- und Informationstechnische Anlagen	78
11.	HLS Heizung / Lüftung / Sanitär	79
11.1.	Lüftungsanlagen	79
11.2.	Heizung	80
12.	Anlagentechnischer Brandschutz	81
12.1.	Notrufeinrichtungen	81
12.2.	Gefahrenmeldeanlagen	81
12.3.	Alarmierungsanlagen	84
12.3.1.	Beschallungsanlagen	84
12.3.2.	Sprachalarmanlagen (SAA), Elektroakustisches Notfallwarnsystem (ENS)	84
12.4.	Lösch- / Inertisierungsanlagen	84
12.5.	Anlagen zur Rauchgasabführung	84
12.5.1.	Natürliche Entrauchung	86
12.5.2.	Maschinelle Entrauchung	87
12.5.3.	Differenzdruckanlagen	87
12.6.	Gebäudefunkanlage (BOS-Funk)	88
13.	Maßnahmen zur Brandbekämpfung	89
13.1.	Einrichtungen zur Selbsthilfe	89
13.1.1.	Trag- und fahrbare Feuerlöscher	89
13.1.2.	Wandhydranten als Selbsthilfeeinrichtung (Laienhilfeeinrichtung) an nassen Steigleitungen	91
13.2.	Einrichtungen für die Feuerwehr	92
13.2.1.	Wandhydranten an trockenen / nassen Steigleitungen	92
13.2.2.	Feuerwehr-Schlüsseldepot	92
13.2.3.	Löschwasserversorgung	92
14.	Organisatorischer Brandschutz	93

14.1.	Verantwortlichkeiten und Aufgabenverteilung	93
14.2.	Rettungswegpläne	94
14.3.	Feuerwehrpläne nach DIN 14095	95
14.4.	Brandschutzordnung nach DIN 14096	95
14.5.	Festlegung von Anforderungen und besonderen Maßnahmen	97
15.	Zusammenfassung	100
15.1.	Abweichungen von den a.a.R.d.T. und dem Bauordnungsrecht	100
15.2.	Maßnahmenliste	105
15.3.	Fazit und Schlusswort	106
16.	Anhang	107

1.1. Begriffe und Abkürzungen

Nachfolgend sind die wichtigsten im Text verwendeten sicherheits- und brandschutztechnischen Begriffe und Abkürzungen erläutert.

a.a.R.d.T.	=	allg. anerkannte Regel der Technik
AbZ	=	allg. bauaufsichtliche Zulassung
ArbSchG	=	Arbeitsschutzgesetz
ArbStättV	=	Arbeitsstättenverordnung
ASR	=	Arbeitsstättenrichtlinie
AutSchR	=	Richtlinie für automatische Schiebetüren in Rettungswegen
BAGAP	=	Betrieblicher Gefahrenabwehrplan
BauPrüfVO	=	Bauprüfverordnung
BetrSichV	=	Betriebssicherheitsverordnung
BBA	=	Brandbekämpfungsabschnitt
BMA	=	Brandmeldeanlage
BMZ	=	Brandmelderzentrale
BG	=	Berufsgenossenschaft
BGG	=	BG-Grundsätze
BGI	=	BG-Informationen
BGR	=	BG-Regeln
BGV	=	BG-Vorschriften
DIBt	=	Deutsches Institut für Bautechnik
DKM	=	Druckknopfmelder (nicht automatische Melder) der BMA
dT	=	dichtschließende Tür
DVGW	=	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V
EBA	=	Eisenbahn-Bundesamt
ELA	=	Elektro-Akustische-Alarmierungsanlage
ENS	=	Elektroakustisches Notfallwarnsystem
FSA	=	Feststellanlage
FSHG	=	Feuerschutz- und Hilfeleistungsgesetz NW
Fw	=	Feuerwehr
GefStoffV	=	Gefahrstoff-Verordnung
GG	=	Grundgesetz

GGVSEB	=	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahnen und Binnenschifffahrt
GKF	=	Gips-Karton-Feuerschutzplatte
GMA	=	Gefahrenmeldeanlage
KT	=	Kommunikationstechnik
LAR	=	Leitungsanlagen-Richtlinie
LE	=	Löschmitteleinheiten
LöRüRL	=	Löschwasser-Rückhalte-Richtlinie
LüAR	=	Richtlinie über die brandschutztechn. Anforderungen an Lüftungsanlagen
MKVO	=	Musterverkaufsstättenverordnung
MRA	=	Maschinelle Rauchabzugsanlage
NBauO	=	Niedersächsische Bauordnung
NE	=	Nutzungseinheit
NRA	=	Natürliche Rauchabzugsanlage
PU	=	Personenunterführung
RdT	=	Rauchdichte Türe
RS	=	Rauchschtür
RWA	=	Rauch- und Wärmeabzüge
RWG	=	Rauch- und Wärmeabzugsgeräte
SAA	=	Sprachalarmanlage
SAZ	=	Sprachalarmzentrale
SBauVO	=	Sonderbauverordnung
SPA	=	Sprinkleranlage
TRA	=	Technische Regeln für Aufzüge
TRbF	=	Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten
TRGS	=	Technische Regeln für Gefahrstoffe
TRR	=	Technische Regeln Rohrleitungen
TRwS	=	Techn. Regelwerk für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
UVV	=	Unfallverhütungsvorschriften der BG
VBG	=	Verband der gewerblichen Berufsgenossenschaften
VDE	=	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
VBG	=	Verband der gewerblichen Berufsgenossenschaften
VdS	=	Verband der Schadensversicherer
WA	=	Wärmeabzug
wgSt	=	wassergefährdender Stoff
ZLT	=	Zentrale Leittechnik

4. Sach-/ Planstandfeststellung

4.1. Grundstück

4.1.1. Angrenzende Gebäude / Gebäudeabstände auf dem Grundstück und zu Nachbarn

Die Personenverkehrsanlage befindet sich auf dem Grundstück Willy-Brandt-Platz 1. Der Gebäudekomplex ist freistehend. Das ehemals östlich angrenzende Postgebäude wurde zwischenzeitlich abgerissen.

Der Gebäudekomplex des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes besteht aus folgenden Gebäudeteilen:

- Ämtergebäude mit Empfangshalle,
- Dienstgebäude
- Ehem. Bahnrestaurants (jetzt McDonald Restaurant).

Diese Gebäudeteile wurden innerhalb des Gebäudekomplexes als separate Baukörper errichtet. Das Empfangsgebäude des Braunschweiger Hauptbahnhofes einschließlich des Dienstgebäudes am Hausbahnsteig weist in Ost-West-Ausrichtung mit einer Länge von 234 m seine maximale Ausdehnung auf. Die maximale Breite beträgt einschließlich des ehem. Bahnrestaurants 72 m.

Der Zugang zu den südlich des Empfangsgebäudes verlaufenden Bahnsteigen erfolgt durch den Personentunnel. Dieser Personentunnel dient gleichzeitig als öffentlicher Durchgang vom Bahnhofsvorplatz zur Ackerstraße südlich des Braunschweiger Hauptbahnhofes. Der Personentunnel hat inkl. des Ausgangs an der Ackerstraße eine Länge von ca. 94 m.

4.1.2. Erschließung/ Zugänglichkeit, Feuerwehrzu- und -umfahrt, Flächen für die Feuerwehr

Auf der Grundlage der durchgeführten Ortsbesichtigung sowie der vorliegenden Planunterlagen ist festzuhalten, dass das zu beurteilende Gebäude über die öffentlichen Verkehrsflächen von Norden (Willy-Brandt-Platz) und von Süden (Ackerstraße), sowie die Salzdahlumer Straße im Südwesten zu erreichen ist (vgl. Anhang 1).

Vom Südausgang des Personentunnels besteht ein öffentlich-rechtlich gesicherter Zugang zur Ackerstraße. Über die Ackerstraße bzw. die Salzdahlumer Straße ist die Anfahrt zum südlichen

Teil des Bahnhofs möglich. Allerdings beträgt die Höhe der Durchfahrt von der Ackerstraße nur 2,3 m.

Der Vorplatz des Empfangsgebäudes ist für Feuerwehrfahrzeuge befahrbar, so dass eine Erreichbarkeit des Feuerwehr-Schlüsseldepots in der Empfangshalle sichergestellt ist. Die Empfangshalle ist rund um die Uhr geöffnet.

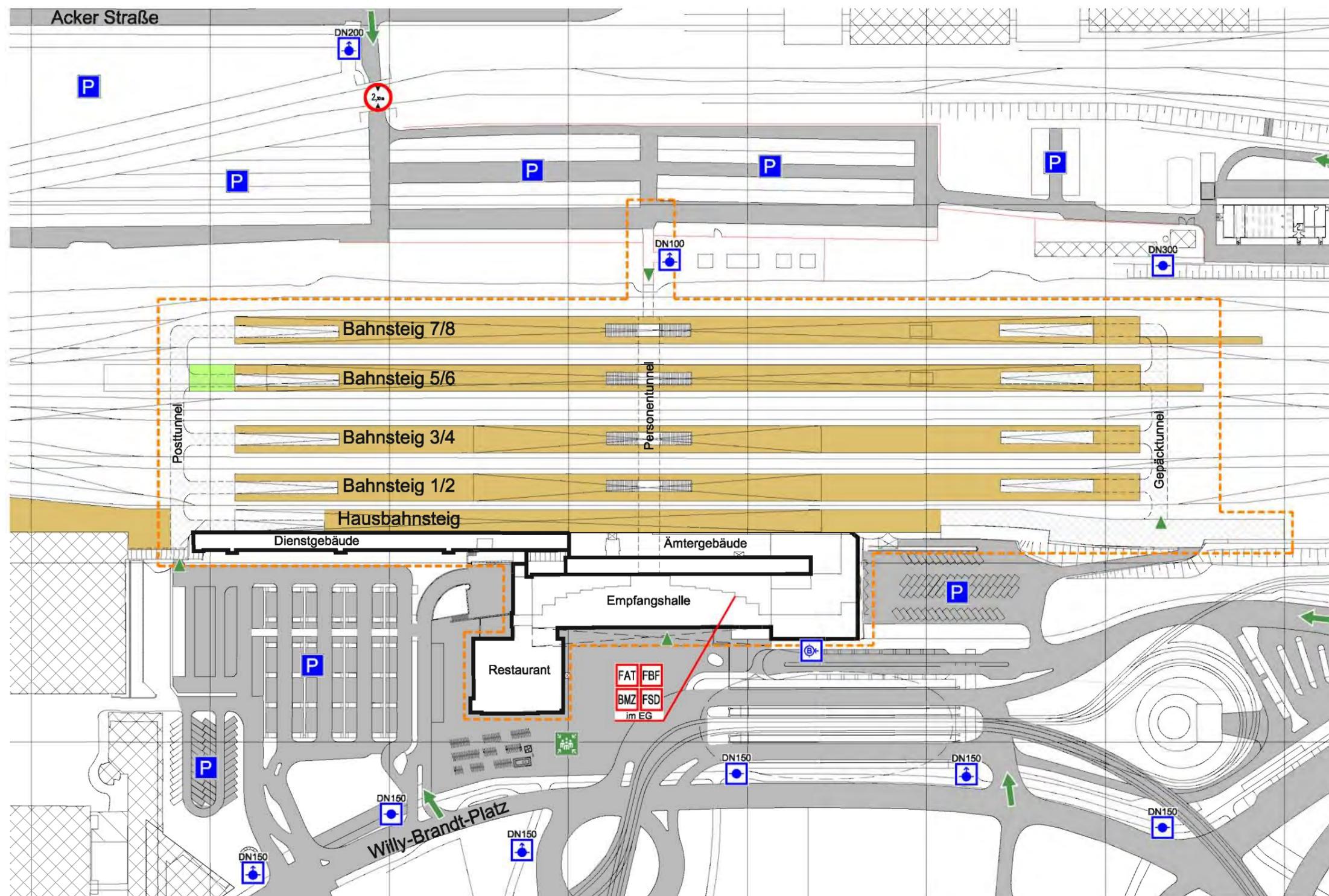
Der wirksame Einsatz von Feuerlösch- und Rettungsgeräten darf durch die Anordnung und den Bau des Gebäudes oder der Parkplätze auf dem Grundstück nicht behindert werden. Bewegungsfreiheit und Sicherheit für den Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte muss gewährleistet sein. Eine Feuerwehraufstellfläche analog § 2 DVO-NBauO ist bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Die Angriffswege als auch die Flucht- und Rettungswege werden grundsätzlich über bauliche Zu- und Ausgänge sichergestellt. Ausnahmen stellen das 1. Obergeschoss über dem Restaurant und das 1. Obergeschoss im östlichen Bereich des Dienstgebäudes dar. Dort kann der 2. Rettungsweg nur über anleiterbare Fenster sichergestellt werden. Da es sich um das 1. Obergeschoss handelt, kann die Anleitung mit tragbaren Leitern (Steckleiter) erfolgen, so dass auch hierfür keine Feuerwehraufstellflächen i.S. des § 2 DVO-NBauO erforderlich sind.

4.1.3. Rettungswege auf dem Grundstück

Entsprechend der vorgefundenen Bebauung ist festzuhalten, dass die vorhandenen Flächen und Rettungswege vor dem Gebäude grundsätzlich den Anforderungen des § 4 (3) NBauO/ § 2 DVO-NBauO Rechnung tragen.

Die Rettungswegmöglichkeit wird für alle Bahnsteige durch die Treppenabgänge zum Personentunnel sichergestellt (vgl. IVE-Analyse /27/). Grundsätzlich stellen die Bahnsteige sichere Bereiche i.S. des EBA-Leitfadens dar /13/, so dass bei einem Schadensereignis im Personentunnel die Personen auf den Bahnsteigen verbleiben können. Gem. Maßnahmenblatt des Anlagenverantwortlichen /36/ ist auf dem Bahnsteig 5/6 ein sicherer Bereich für 160 Personen erforderlich und außerhalb der Überdachung vorhanden (vgl. Anhang 1).

Brandschutzmaßnahmen



Legende:

- Hauptzufahrt
- Hauptzugang
- Feuerwrschlüsseldepot
- Brandmeldezentrale
- Feuerwrsanzeigetableau
- Feuerwrsbedienfeld
- Unterflurhydrant
- Überflurhydrant
- Löschwasser-einspeisung
- Sammelstelle
- Parkplatz
- Durchfahrts Höhe
- befahrbare Fläche
- befahrbare Fl. Bahnsteigauffahrt
- Bahnsteig
- Sicherheitsbereich
- Fremdobjekt
- hier betrachteter Umbaubereich



Anhang 1

50 m

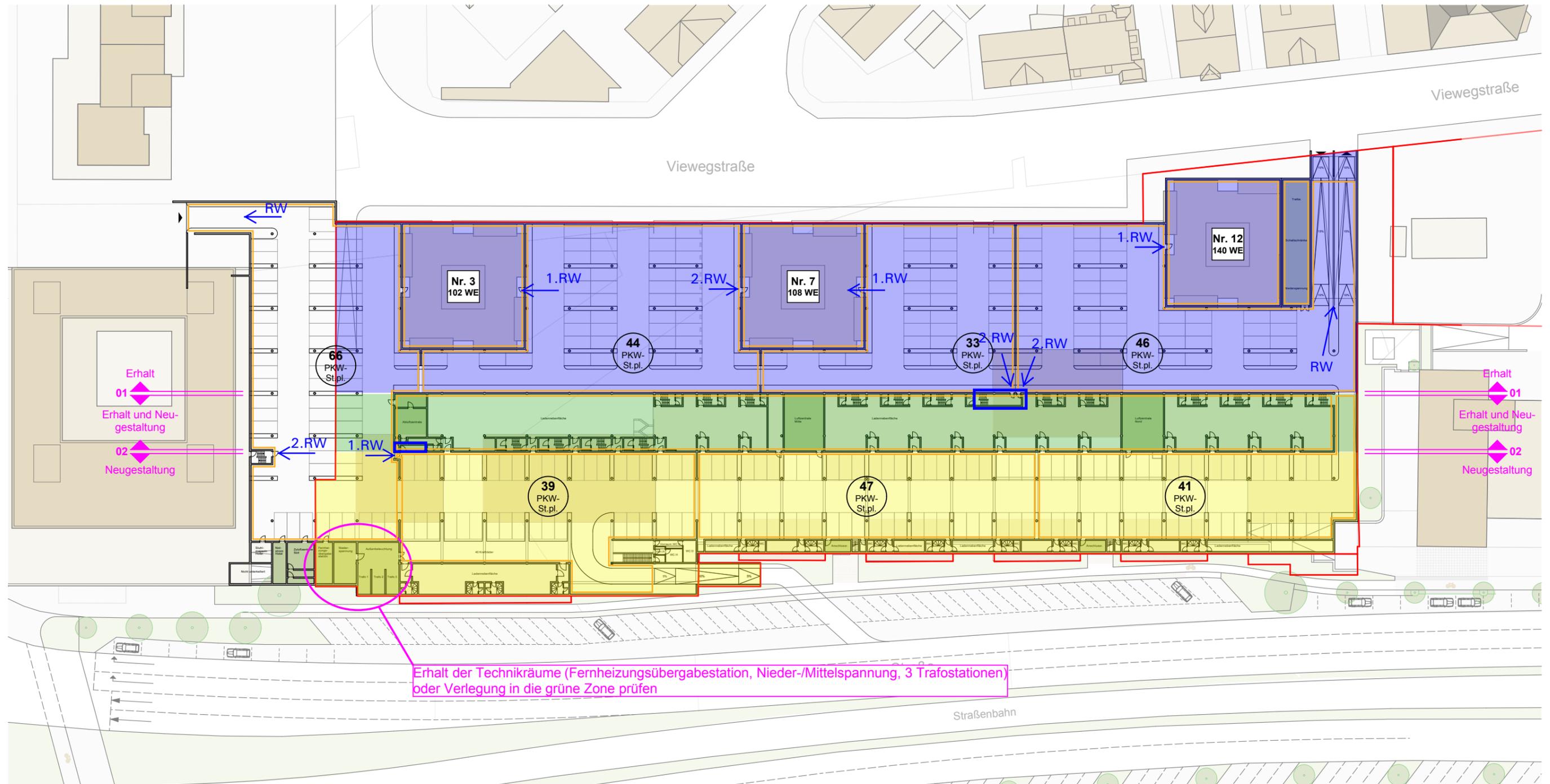
Übersichtsplan
Hauptbahnhof Braunschweig
Willy-Brandt-Platz 1
38102 Braunschweig

06.02.2015 - 101.618 / hbfs-B0 - 9332CB MA

© 2015, URHEBERRECHT BEI: **SAFE-TEC** CONSULTING GmbH

An- und Umbau des Atrium-Bummel-Centers

Kurt-Schumacher-Straße 1-14, 38102 Braunschweig



Grundstücke der Wertgrund

Nr. 3
102 WE Kurt-Schumacher-Str. Nr. Anzahl der Wohneinheiten

Brandabschnitte Tiefgarage

44
PKW-
St.pl. Anzahl PKW-Stellplätze im Brandabschnitt

Tiefgaragenteil der erhalten bleiben muss mit 123 Stellplätzen für die ca. 350 Wohneinheiten (KSS 3, 7, 12)

Erhalt von Technikräumen für Hochhäuser und Tiefgarage
Entfernen der Treppenhäuser der Gewerbebavillons, Erweiterung der Stellplätze
+ Erhalt/Berücksichtigung der notwendigen baulichen Rettungswege

Tiefgaragenteil mit Stellplätzen für die Gewerbeeinheiten des ABC's auf den verzichtet werden könnte, vorausgesetzt das bisherige Stellplatzangebot für die Wohntürme ist ausreichend



M 1:750

Anmerkungen p-s vom 18.03.2019

Tiefgaragenuntersuchung