



ZWEIPHASIGER STÄDTEBAULICHER EINLADUNGSWETTBEWERB

Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

Preisgerichtsprotokoll

Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

Zweiphasiger Städtebaulicher
Einladungswettbewerb

Ausloberin

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

Wettbewerbsmanagement

carsten meier architekten stadtplaner bda
Campestraße 29
38102 Braunschweig
Telefon 0531.227 34 37
Telefax 0531.227 34 39
E-Mail wbw@carstenmeier.com

Protokoll der Preisgerichtssitzung

06. September 2019



Zweiphasiger Städtebaulicher Einladungswettbewerb Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichts

Zeitraum: 06. September 2019
Ort: Vortragssaal der Stadthalle Braunschweig
Leonhardplatz, 38102 Braunschweig

Gesetzte Teilnehmer*innen des Preisgerichtes sind:

Preisrichter*innen

Preisrichter*innen

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

Stellvertretender Preisrichter

Stellvertretender Preisrichter

- 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

Zudem sind als Sachverständige sowie von der Wettbewerbsbetreuung anwesend:

Sachverständige /
Wettbewerbsbetreuung

- Arne Bennert, project-s
- Susanne Grimm, Stadt Braunschweig
- Lars Lau, Stadt Braunschweig
- Dinah Ritter, DB Station&Service AG
- Uwe Seel, Deutsche Bahn AG
- Cornelia Steller, Stadt Braunschweig
- Laura Beckmann
- Carsten Meier

Das Preisgericht tritt um 10.00 Uhr zusammen. Herr Leuer begrüßt die Anwesenden im Namen der Ausloberin.

Begrüßung

Die Prüfung der Anwesenheit ergibt folgendes:

Die gesetzten Preisrichter*innen sind vollständig erschienen. Herr Schmidbauer ist als stellvertretender Preisrichter nicht anwesend.

Aus dem Kreis der Preisrichter*innen wurde Herr Hellweg bereits in der ersten Zusammenkunft des Preisgerichtes im Rahmen des Zwischenkolloquiums am 14. Juni 2019 einstimmig bei eigener Enthaltung zum Vorsitzenden gewählt.

Protokollführer

Als Protokollführer wird Herr Meier bestimmt.

Beschlussfähigkeit

Zunächst stellt der Vorsitzende die Beschlussfähigkeit des Preisgerichtes fest.

Versicherung gem. RPW

Alle zu den Sitzungen des Preisgerichtes zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten noch mit Wettbewerbsteilnehmer*innen einen Meinungsaustausch über die Aufgabe geführt haben.

Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, sich bei der Bewertung der Arbeiten ausschließlich an die Kriterien der Auslobung zu halten und dabei die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichtes nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) zu wahren.

Herr Meier übergibt jedem Preisgerichtsmitglied die Niederschrift der Vorprüfung und erläutert den Aufbau des Vorprüfberichts gemäß RPW 2013.

Hierbei ist folgendes festzuhalten:

- Sechs Arbeiten sind fristgerecht eingegangen.
- Alle Teilnehmer haben die Leistungen im Wesentlichen erbracht.

Sechs Arbeiten werden zugelassen

Das Preisgericht beschließt einstimmig, alle Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen.

Das Gremium bespricht nochmals die in der Auslobung genannte Wertungskriterien und bestätigt deren Gültigkeit.

INFORMATIONSRUNDGANG

Von der Vorprüfung wird der wertfreie fachliche Vorprüfbericht in einem Informationsrundgang von 10.30 bis 11.45 Uhr ausführlich vor den Arbeiten vorgestellt. Sie erläutert die Entwürfe anhand der Aussagen aus den Erläuterungsberichten und den wesentlichen Ergebnissen der Vorprüfung.

ERSTER RUNDGANG

Nach dem Informationsrundgang und einer kurzen Kaffeepause folgt um 12:00 Uhr der erste Arbeitsgang mit einer kritischen Beurteilung der Arbeiten und Feststellung von grundsätzlichen und schwerwiegenden Mängeln.

Es werden keine Arbeiten aufgrund von grundsätzlichen oder schwerwiegenden Mängeln ausgeschieden.

Im Anschluss wird, nach einer kurzen Diskussion der ersten Eindrücke des bisherigen Verlaufes, der zweite Wertungsrundgang begonnen.

ZWEITER RUNDGANG

Im zweiten Rundgang von 12:15 bis 13:00 Uhr werden die sechs Arbeiten strenger untersucht. Mängel in einzelnen Prüfbereichen führen zum Ausscheiden (Stimmenverhältnis Ausscheiden : Verbleiben) der Entwürfe:

KPN Architekten BDA / Meißner Architekten BDA / BPR,

Stimmenverhältnis 10:1

NSP christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner/ SHP Ingenieure,

Stimmenverhältnis 11:0

Die schriftlichen Bewertungen der ausgeschieden Beiträge finden sich im Anhang dieses Protokolls.

Es folgt eine Mittagspause von 13:00 bis 13:30 Uhr.

ENGERE WAHL

Im Anschluss werden alle Arbeiten auf Basis der Vorprüfungsdaten, der in der Auslobung genannten und im Preisgericht zusammengefassten Beurteilungskriterien sowie der bisher gewonnenen Eindrücke schriftlich bewertet. Die schriftlichen Bewertungen werden verlesen, diskutiert und genehmigt.

Die schriftlichen Beurteilungen finden sich ebenfalls im Anhang dieses Protokolls.

RANGFOLGE

In der Zeit von 15:00 bis 15:45 Uhr werden die verbliebenen vier Arbeiten unter den verschiedenen Aspekten nochmals intensiv diskutiert. Der Qualität der Arbeiten entsprechend, wird die Rangfolge der Arbeiten wie folgt (Stimmenverhältnis pro : contra) festgelegt:

Rang 4 **Reichel+Stauth / AckersPartner / WVI,**

Stimmenverhältnis 11:0

Herr Holland muss die Sitzung um 15:45 verlassen, Herr Luy nimmt seine Stelle als Preisrichter ein.

Eine weitere Diskussion der drei Arbeiten führt nach den entsprechenden Anträgen zu folgender Rangfolge:

Rang 3 **Brederlau*Holik / Argus,**

Stimmenverhältnis 11:0

Rang 2 **Thomas Schüler Architekten Stadtplaner /
arbos / BSV,**

Stimmenverhältnis 8:3

Rang 1 **WelpvonKlitzing / BM Consult /
GTL Landschaftsarchitekten,**

Stimmenverhältnis 8:3

PREISE & ANERKENNUNGEN

Der Qualität der Arbeiten entsprechend wird die Verteilung der Preise und Anerkennungen festgelegt. Das Preisgericht diskutiert die in der Auslobung genannten Preisgelder vor dem Hintergrund der gewonnenen Eindrücke zu den Arbeiten und beschließt anschließend einstimmig die Veränderung der in der Auslobung genannten Verteilung der Preissumme.

Es wurde folgende Aufteilung beschlossen:

Aufwandsentschädigung 7.333,33 Euro inkl. MwSt
je eingereichtem Beitrag.

Eine Anerkennung mit 2.000 Euro brutto für die Arbeit
Reichel+Stauth / AckersPartner / WVI

1. Preis, 20.000 Euro brutto
**WelpvonKlitzing / BM Consult /
GTL Landschaftsarchitekten,**

2. Preis, 12.000 Euro brutto
**Thomas Schüler Architekten Stadtplaner /
arbos / BSV,**

3. Preis, 6.000 Euro brutto
Brederlau+Holik / ARGUS

1. Preis

WelpvonKlitzing / BM Consult / GTL
Landschaftsarchitekten

2. Preis

Thomas Schüler Architekten
Stadtplaner /arbos / BSV

3. Preis

Brederlau+Holik / ARGUS

EMPFEHLUNGEN

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, den
ersten Preis der Arbeitsgemeinschaft

WelpvonKlitzing / BM Consult / GTL

zur Grundlage möglicher weiterer Bearbeitungsschritte zu
wählen.

Das Preisgericht empfiehlt weiterhin, bei der Arbeit des ersten
Preises die folgenden Aspekte bei einer weiteren Bearbeitung
zu berücksichtigen:

- Die Höhen der Gebäudeblöcke nördlich des Bahnhofsvorplatzes an der Kurt-Schumacher-Straße sind zu undifferenziert und müssen im Sinne eines signifikanten Entrées in die Innenstadt überarbeitet und in der Höhe entwickelt werden.
- Die insbesondere im Modell dargestellte teilweise kleinteilige Parzellierung der Blöcke am Bahnhofplatz ist nicht zielführend und dem Ort nicht angemessen und sollte nochmals hinterfragt, das bauliche Potenzial dabei optimiert werden.

- Der vorgeschlagene "anbauende" Umgang mit den drei "Kraemer-Bauten" soll überprüft werden.
- Die Darstellung der Nutzungsbausteine der Intermodal-schnittstelle ist zu unpräzise und muss im Hinblick auf ihre Funktionalität, Praktikabilität und effiziente Organisation überarbeitet werden.
- Die nachvollziehbare Aufnahme der Achse aus dem Bahnhofsviertel über den vorgeschlagenen "Platz am Park" in den Bereich östlich der Kurt-Schumacher-Straße sollte sich auch in der baukörperlichen Ausformulierung des Ensembles im Süden von Viewegs Garten wiederfinden.

Für den zweiten Preis gibt das Preisgericht folgende Empfehlungen:

- Die Dichte der Bebauung auf der Ostseite des Parks ist zu hoch und muss zugunsten einer höheren Durchlässigkeit und Sichtbarkeit des Parks überarbeitet werden
- Die Durchlässigkeit von der Kurt-Schumacher-Straße zum Quartier ist ebenfalls zu gering und sollte überprüft werden.
- Stellplätze für Fahrräder und MIV sowie der Mobilitätshub sollten gebündelt werden

Das Protokoll wird in seine Grundzügen verlesen und einstimmig verabschiedet. Die Schlussredaktion erfolgt im Anschluss in enger Abstimmung mit dem Preisgerichtsvorsitzenden.

Entlastung der Vorprüfung

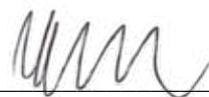
Der Vorsitzende erteilt mit Zustimmung aller Preisrichter*innen der Vorprüfung Entlastung und bedankt sich für die sorgfältige Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens.

Er gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück. Herr Leuer bedankt sich seinerseits bei dem Vorsitzenden und dem Preisgericht, erteilt dem Vorsitzenden Entlastung und schließt die Sitzung mit der Verabschiedung der Anwesenden.

Sitzungsende: 16:30 Uhr



Protokollführer



Vorsitzender des Preisgerichtes

Anhang

**WelpvonKlitzing
Architekten und
Stadtplaner
PartGmbB BDA /
BM Consult /
GTL Triebwetter**

Kurt-Schumacher-Str. 25
38102 Braunschweig

Hendrik Welp, Peter von Klitzing

Mitarbeiter*innen:

Sybille Welp, Dipl.-Ing. Architektin
Jan Hoyer, M.Sc. Architektur,
Theresa Bublitz, B.Sc. Architektur,
Charline Kalsow, B.Sc. Architektur,
Victoria Hermesmann, B.Sc. Arch.,
Paul Kiek, B.Sc. Architektur

in Arbeitsgemeinschaft mit:

BM Consult, Braunschweig
Verkehrsplanung

GTL, Kassel
Landschaftsarchitekten

Fachberater*innen:

in-summa, Braunschweig
Markt-, Meinungs- und Sozialfor-
schungsinstitut

Vira, Braunschweig
Visualisierungen

1. Preis

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Entwurfsverfasser formulieren das Leitziel, den Bahnhof in die Stadt zu integrieren. Mit dem vorliegenden Entwurf ist dies dem Verfasser in einem hohen Maß gelungen. Der Bahnhof ist nun integraler Bestandteil der Stadt. Auch eine heute fehlende Orientierung zur Stadt ist erfüllt. Allerdings ist die Achse der Kurt-Schumacher-Straße Richtung Stadt unterbrochen und erscheint dadurch weniger urban, als dies in anderen Arbeiten ausformuliert ist. Sehr positiv wird bewertet, dass der Entwurf erstmals einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz ermöglicht.

Der Park Viewegs Garten wird in Teilbereichen überbaut, aber genauso in Teilbereichen erweitert, so dass insgesamt eine positive Grünbilanz erkennbar ist. Viewegs Garten erscheint nun mit den neuen Wohnstandorten weitaus besser vernetzt als zuvor. Ein Übergang über die Kurt-Schumacher-Straße verbindet beide Seiten der Straße.

Die Entwurfsverfasser schlagen eine sinnvolle bauliche Verdichtung zum Bahnhofsvorplatz vor. Die Jury kritisiert allerdings den geringen Abstand des neuen 10-geschossigen Büroturms zu Hotel und BC1 (Toblerone). Der Hochpunkt im Süden von der Salzdahlumer Straße wird hingegen positiv bewertet. Begrüßt wird, dass der Bahnhofsvorplatz die ovale Form des Daches aufgreift. Dies trägt wesentlich zur Integration des Bahnhofs in das neue Bahnhofsquartier und damit in die Gesamtstadt bei.

Durch die Entkopplung von Straßenverkehr und Stadtbahn im Parkbereich wird die Führung der Stadtbahngleise bis auf die Wendeschleife erhalten. Dies wird als großer Vorteil für die Realisierbarkeit angesehen. Alle Verkehrsanlagen scheinen ausreichend dimensioniert. Das Fahrradparken liegt mit direkter Anbindung an den Bahnhof an der richtigen Stelle. Sowohl die Linienbusstation als auch die Anbindung Stadtbahn - DB ist gut gelöst und realisierbar. Die Anlieferung zur logistischen Erschließung des Bahnhofs wirft noch Fragen auf, scheint aber lösbar.

Der Entwurf respektiert das Bahnhofsgebäude in seiner Form und grundsätzlichen Bedeutung als Denkmal. Die direkten Anbauten im Nordosten und Südwesten sind zwar Störungen, nehmen sich in der Höhe aber zurück und sind durch Fugen von dem denkmalgeschützten Baukörper getrennt.

Eine dichte urbane Wohnnutzung wird in Form von Hofstrukturen ergänzt und weitestgehend in Richtung Grün orientiert. Dienstleistung und Gewerbe sind sinnvollerweise zum Ring orientiert. Der Entwurf scheint durch die einzelnen Blockbereiche sehr gut in Abschnitten umsetzbar. Dies ist neben der Beibehaltung der Stadtbahntrasse ganz offensichtlich ein großer Vorteil des Entwurfs in der Umsetzbarkeit.



Ackerstr. 19
40233 Düsseldorf

Thomas Schüler

Mitarbeiter:

Clemens Walter, Architekt
Sascha Lehnhardt, Architekt

in Arbeitsgemeinschaft mit:

BSV Büro für Stadt- und Verkehrs-
planung, Aachen
Verkehrsplanung

arbos Freiraumplanung GmbH,
Hamburg
Landschaftsarchitekten

Die Arbeit überzeugt mit einer klaren und logischen Leitidee der räumlichen Anbindung von Stadt und Bahnhof. Durch den gefassten Bahnhofsvorplatz und den kleineren Elmplatz gelingt eine gute Orientierung vom Bahnhof in die Kurt-Schumacher-Allee in Richtung Kernstadt.

Durch eine angemessene Dichte und Kleinteiligkeit in der vorgeschlagenen Bebauung am Viewegs Garten ist die Idee der europäischen Stadt räumlich gut abzulesen. Die Arrondierung der Stadtkörper an der Ringstraße durch vier Baufelder stärkt das Leitbild und fasst den Bahnhofsbereich in guter Proportion.

Das städtebauliche Konzept erscheint klar und schafft es, durch gut gesetzte Raumkanten die bestehende Baustruktur zu ergänzen und die Solitäre der Nachkriegsmoderne einzubinden. Dadurch entstehen qualitativ hochwertige Freiräume, besonders durch die Ausdifferenzierung von Stadt (Plätze) und Landschaftsräumen (Garten).

Durch die Verdichtung der Stadträume wird ein hoher Eingriff in die bestehende Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Im Sinne einer Entwicklung in Phasen wird dies als Hindernis gesehen. Der Mobilitätshub im Süd-Westen wird besonders aufgrund der kompakten Organisation sehr begrüßt. Als Nachteil hingegen erscheint hier die nicht realisierbare Regio-Stadtbahnbindung.

Die Baumassen gliedern sich sehr stimmig in Dichte und Höhe und formulieren, insbesondere durch die drei Hochpunkte, einen adäquaten Auftakt zur Stadt. Insgesamt erscheint die vorgeschlagene Bebauung dicht - besonders angrenzend an den östlichen Bereich des Viewegs Garten wird das kritisch gesehen.

Der Bahnhofsvorplatz bekommt durch die klare Fassung eine angemessene Dimension. Dadurch wird der denkmalgeschützte Bahnhofsbau zwar teilweise in der Sichtachse verdeckt, aber als Solitär deutlich herausgestellt.

Insgesamt ist die Arbeit ein sehr guter Beitrag zur Anbindung von Stadt und Bahnhof, dem es gelingt, die Eigenarten der Nachkriegsmoderne mit der dichten Struktur der europäischen Stadt zu komplettieren.



Fasanenstr. 53
38102 Braunschweig

Florian Holik, Prof. Uwe Brederlau

Mitarbeiter*innen:

Yvonne Winter, M.Sc. Architektur,
M.Sc. Sustainable Design
Martin Franck, M.Sc. Architekt
Christoph Ludwig, M.Sc. Stadtplaner
Sebastian Clausen, B.Eng. Stadtplaner
Christoph Kuriyama, B.Sc. Architektur
Julian griese, B.Sc. Architektur

in Arbeitsgemeinschaft mit:

ARGUS Stadt und Verkehr,
Hamburg
Verkehrsplanung

3. Preis

Beurteilung durch das Preisgericht

Den Verfassern gelingt es, durch die Verbindung des Bahnhofsvorplatzes mit dem Stadtfoyer in Richtung Innenstadt qualitätvolle, zusammenhängende Stadträume entlang der Verkehrsräume zu entwickeln. Dadurch entsteht ein einladendes Entreé in Richtung Innenstadt, das städtebaulich durch mehrere Hochpunkte markiert wird. Das gibt dem "Bahnquartier" in diesem Bereich eine räumliche Fassung.

Die Anbindung des Wohnquartiers hin zum Viewegs Garten überzeugt noch nicht vollkommen. Hier ist keine klare Haltung erkennbar, ob die Achse Kurt-Schumacher-Straße betont werden oder die Querung der Wohnbereiche Vorrang haben soll. Die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem BraWoPark ist durch die vorgesehene Bebauung nicht gegeben.

Die Hochpunkte am Stadtfoyer sind gut gesetzt. Allerdings ist die starke Ausdifferenzierung der übrigen Baukörper entlang der Kurt-Schumacher-Straße und des Willy-Brandt-Platzes nicht überzeugend.

Die verkehrlichen Funktionalitäten sind im Wesentlichen dargestellt. Die Kurt-Schumacher-Straße erfüllt die Funktionalitäten für einen leistungsfähigen ÖPNV nicht. Auch für den Bahnhofsvorplatz und Stadtfoyer wird der vorgeschlagene shared space kritisch gesehen. Die grundsätzliche Konzentration der Mobilitätsfunktionen südlich des Eingangsgebäudes wird begrüßt. Deren Organisation ist im Hinblick auf mögliche Konflikte zwischen Verkehrsträgern noch zu überprüfen. Die Ausfädelung der RegioStadtbahn ist nicht berücksichtigt. Die Distanzen der Verkehrsträger zum Bahnhofseingang sind teilweise weit. Die Gleisführung der Stadtbahn in der Kurt-Schumacher-Straße wurde entgegen der Auslobung nicht beibehalten.

Der Entwurf zeigt mehrere Platz- und Freiräume. Es handelt sich überwiegend um befestigte Plätze mit Bäumen zur Strukturgebung. Grünbestimmte Freiräume sind nur in geringem Umfang geplant worden. Die städtebauliche freiräumliche Organisation der Mobilitätsdreh-scheibe ist verbesserungswürdig, die Aufenthalts- und Verweilqualitäten im nordöstlichen Umfeld des Eingangsgebäudes sind weiter auszuprägen. Der Zugang vom Stadtfoyer zu Viewegs Garten liegt versteckt und ist daher kaum wahrnehmbar.

Hinsichtlich der funktionalen Qualitäten werden insbesondere Nutzungsmischungen und mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen versehene Erdgeschosszonen der straßenbegleitenden Bebauung gewürdigt. Das Konzept berücksichtigt die Bedeutung des Hauptbahnhofs als Denkmal. Eine schrittweise Umsetzung des Gesamtkonzeptes scheint möglich.



**Architekten
Reichel+Stauth /
AckersPartner
Städtebau /
WVI**

Frankfurter Str. 4
38122 Braunschweig

Dr. Ing. Rüdiger Stauth

Mitarbeiterinnen:

Marleen Stauth, Dipl.-Ing. Architektin
Gabriele Gropp-Stauth, Dipl.-Ing.
Architektin

in Arbeitsgemeinschaft mit:

WVI Verkehrsforschung und Infrastruk-
turplanung GmbH,
Braunschweig
Verkehrsplanung

AckersPartner Städtebau,
Braunschweig,
Stadtplanung

Anerkennung

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Entwurfsverfasser formuliert als Leitidee drei neue Orte, Kurt-Schumacher-Straße, Willy-Brandt-Ring und Berliner Platz. Er folgt damit dem Leitbild der Nachkriegsmoderne. Dies erfolgt durch Fortschreibung der funktionalen Ausrichtung des Bahnhofsumfeldes in Nordost- und Südwestrichtung.

Wesentlicher Unterschied zu den anderen Arbeiten ist die Anordnung von Baukörpern zwischen Bahnhofsplatz und Ringstraße, die genau in den Sichtachsen vom Ring auf das Bahnhofsgebäude platziert sind und diesen damit versperren. Diese Anordnung wird kontrovers diskutiert. Während der östliche Riegel als Haus der Mobilität 4-6-geschossig ausgebildet wurde, entstehen in der westlichen Verlängerung sowie in der Verlängerung des Bahnhofsgebäudes in beide Richtungen insgesamt drei Hochhäuser mit 15 Geschossen. Damit werden weitere Solitäre ohne räumlichen Bezug zum bestehenden Stadtgefüge angeordnet.

Das wesentliche Wettbewerbskriterium der räumlichen Fassung des Bahnhofsvorplatzes wird damit nicht erfüllt. Hinzu kommt, dass durch die Ausrichtung der Baumassen zu den Seiten keine Vernetzung zur Innenstadt gelingt. Gegenüber dem Ringcenter fehlt eine klare räumliche Kante, ebenso zu den Knotenpunkten. Die Verstellung der Sichtachsen auf den Bahnhof wird kritisch gesehen, insbesondere rechtfertigen sie nicht den Aufwand der Verlegung der Stadtbahn. Zudem wird damit die Möglichkeit einer baulichen Ergänzung vor dem Mercure Hotel verschenkt.

Die verkehrlichen Anforderungen an eine moderne Intermodalschnittstelle sind gut erfüllt. Die Verkehrsräume für die verschiedenen Verkehrsarten sind funktionsgerecht organisiert und nehmen entsprechenden Raum ein. Die Einbeziehung von Viewegs Garten ist gelungen, insbesondere die Verbindung über den Kurt-Schumacher-Platz ins westliche Bahnhofsviertel unter Freistellung eines der Hochhäuser des ABC. Leider fehlt die zweite Verbindung. Die Fassung der Kurt-Schumacher-Straße zeigt eine klare Haltung und integriert die Bestandsbauten.



Frankfurter Str. 2
38122 Braunschweig

Michael Peter, Katja Necker

Mitarbeiter*innen:

Carla Kern, M.Sc.
Danyang Shi, M.Sc.
Christoph Dausel, Dipl.-Ing.

in Arbeitsgemeinschaft mit:

BPR Bernd Künne,
Hannover
Verkehrsplanung

Hans-Joachim Meißner
Architekten BDA,
Braunschweig,
Stadtplanung

2. Rundgang

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Charakter des Bahnhofsplatzes wird im Hinblick auf den weitestmöglichen Erhalt der Nachkriegsmoderne baulich-räumlich verdichtet. Mit der analog zum Bahnhofsgebäude geplanten, scheibenartigen Bebauung an den Stirnseiten wird der Bahnhofsplatz in der Dimensionierung der Nachkriegsmoderne weiter entwickelt und zweiseitig neu gefasst.

Der Entwurf setzt dabei auf kontrastierende und nicht auf vermittelnde Baustrukturen und verschärft damit die Maßstabsprünge, die es zum Erreichen einer spürbar besseren Anbindung an die Innenstadt, über den Wilhelminischen Ring hinweg, und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsplatz zu überwinden gilt: Die gewählte Kleinmaßstäblichkeit an der wesentlichen Schnittstelle zur Kurt-Schumacher-Str. und zum Viewegs Garten kann den Anschluss an die großmaßstäbliche Architektursprache am Bahnhof nicht leisten.

Die Anbindung an den Fernbusbahnhof erfolgt über eine gut gesetzte, großformatige Öffnung in der Hochhausscheibe, die den schienengebundenen Verkehr gut in die Bebauungsstruktur zu integrieren vermag. Das gewählte Motiv erschließt jedoch zuallererst die Wendeschleife. Der Fernbusbahnhof rückt ganz an das westliche Ende. Das Raumgefüge, das den neu entstehenden Platzraum um die Wendeschleife begrenzt, ist zwar mit organisatorischen Vorteilen verbunden, trägt jedoch nicht zu einer gewünschten Klärung und Aufwertung des Raumes auf der Westseite des Bahnhofs bei.

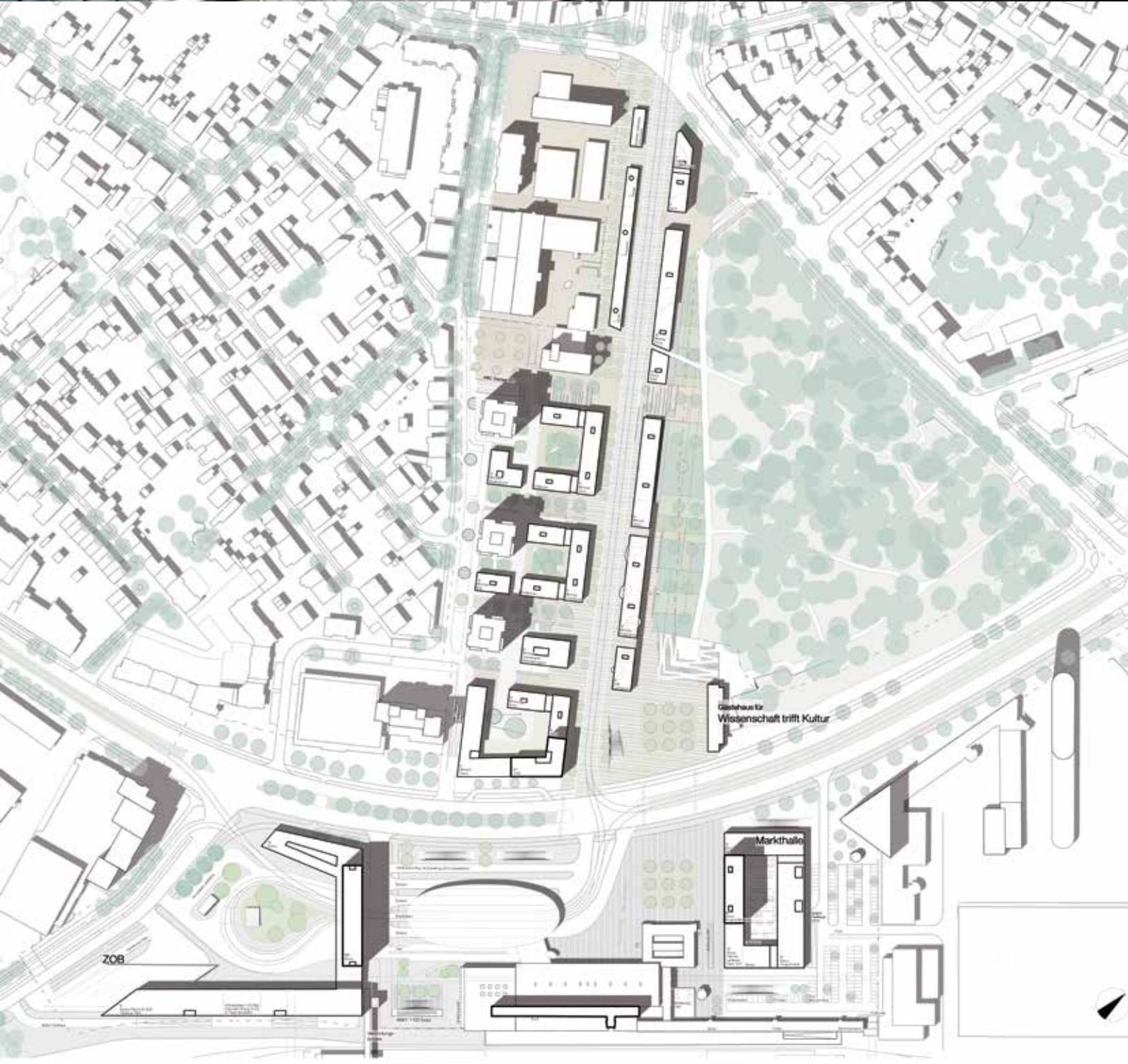
Auf der Ostseite wird das Motiv der zweigeschossigen Öffnung in der Hochhausscheibe als Entree in den Brawo-Park als Pendant weitergeführt, jedoch nicht konsequent weiterentwickelt: Die Markthalle kann ihre Funktion als verbindendes Element zwischen Bahnhofsplatz und Brawopark aufgrund der ebenerdigen Stellplatzanlage nur bedingt erfüllen. Auch hier lässt sich die gewünschte Aufenthaltsqualität nicht überzeugend ablesen.

Die Hochhaustürme im Atrium-Bummel-Center werden als Solitäre akzeptiert und dennoch in eine offene Blockstruktur eingebunden. Über klar formulierte, öffentliche Räume kann hier die Anbindung des Bahnhofsviertels an die Bahnhofstraße erfolgen. Der Zugang in den Viewegs Garten wird trotz der gläsern gehaltenen, unteren Ebenen und der zahlreichen Durchwegungen kritisch beurteilt. Die massiven Eingriffe in die bestehende Topografie entsprechen nicht den Vorstellungen eines wertschätzenden Umgangs mit dem vorhandenen Park und tragen aufgrund der vorgetragenen Linearität der Baukörper und der damit einhergehenden, privatisierten Nutzung der Gartenzone nicht adäquat zu einer Verbesserung der Querungssituation bei. Auch die Einfahrt in die Tiefgarage auf der Nordseite wird kritisch bewertet.

Die Führung der unterschiedlichen Verkehre ist insgesamt nachvollziehbar dargestellt, die Verkehre werden aber mit dem Nachteil längerer Wege entzerrt. Die räumlich separierte, nicht kundenfreundliche Trennung von Bahnhofsplatz und Fernbusbahnhof wird nicht begrüßt. Den MIV komplett aus der Kurt-Schumacher-Straße zu nehmen, wird kontrovers diskutiert. Die Ausfädelung der regionalen Stadtbahn ist nicht umfassend berücksichtigt.

Die Chance, den BraWoPark an den Viewegs Garten anzubinden, wurde nicht genutzt. Die kostenträchtige Verlegung der Stadtbahntrasse lässt sich mit dem vorgeschlagenen Konzept nicht rechtfertigen.

Insgesamt wird die Chance des Heranrückens der Stadt an den Bahnhofsplatz nicht genutzt. Entsprechend liegt der Flächenzugewinn (BGF) deutlich im unteren Bereich.



nsp christoph schonhoff
landschaftsarchitekten
stadtplaner /
SHP

Heinrichstr. 30
30175 Hannover

Christoph Schonhoff

Mitarbeiter*innen:

Franziska Schadzek, M.Sc.

Landschaftsarchitektin

Florian Depenbrock, M.Sc.

Landschaftsarchitekt

Evelyn König, M.Sc.

Landschafts- und Freiraumplanung

Marcus Hanke, Dipl.-Ing

Landschafts- und Freiraumplanung

Chen Wen, B.Sc.

Heiko Lubs, M.Sc. Architektur

Jakob Bohlen, M.Sc. Architektur

in Arbeitsgemeinschaft mit:

SHP,

Hannover

Verkehrsplanung

2. Rundgang

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Leitidee der quer zur Kurt-Schumacher-Straße angeordneten urbanen Fugen und Pocket Parks wirkt einer gezielten Führung vom Bahnhof zur Innenstadt entgegen. Somit wird die Vernetzung von Bahnhofsviertel und Viewweggarten zum Hauptthema, was der übergeordneten Zielsetzung des Wettbewerbs nicht gerecht wird.

Die angestrebte Urbanität wird durch die Kleinteiligkeit der Baukörper nicht erreicht. Eine signifikante eindeutige Raumbildung des Bahnhofsvorplatzes sowie der Kurt-Schumacher-Straße oder des Willy-Brandt-Platzes ist nicht überzeugend.

Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist nicht nachvollziehbar und deren Lage teilweise unvorteilhaft.

Das Bemühen, die Grünflächenbilanz einzuhalten, wird positiv anerkannt, jedoch bestehen Zweifel an der Qualität der geplanten Freiräume.

Wenig Innovationen sind beim Fahrradparken nachgewiesen. Die Gebäudetiefe des Parkhauses erscheint nicht wirtschaftlich. Die Beurteilung des aufgeständerten Mobilitätshubs ist schwierig, da die Flächen wenig differenziert dargestellt sind.

Positiv wird der weitgehende Erhalt der Stadtbahntrasse gesehen.

Die Ablesbarkeit von öffentlichen und privaten Bereichen ist nicht gegeben. Die Baumassen werden dem Anspruch an Urbanität nicht gerecht. Die Höhenentwicklung der Gebäude überzeugt nicht.

Die verkehrlichen Funktionen am Bahnhofsvorplatz werden größtenteils nicht ausreichend differenziert abgebildet. Die Baukörper sind zu niedrig, um den Bahnhofsvorplatz definieren zu können. Die Anordnung der Baukörper beim Übergang zum BraWoPark erscheint eher willkürlich. Das vorgeschlagene Belagsmuster ist wenig fördernd für Klarheit und Orientierung.

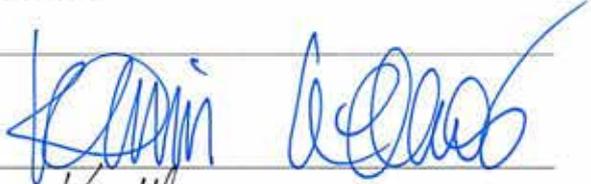
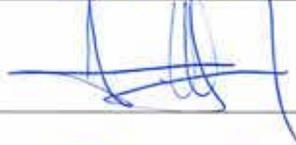
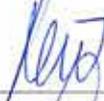
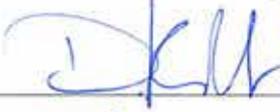
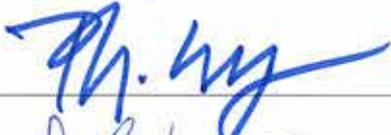
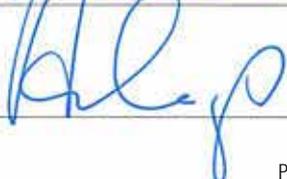
Quartiersanbindungen werden hergestellt, sind jedoch schwer nachvollziehbar. Der südliche Tunnel wird nicht freigehalten bzw. angebunden. Am Ring zwischen BraWoPark und Viewweggarten sind Querungen nicht ausreichend erkennbar.

Es gibt keine wesentlichen Bedenken aus Sicht des Denkmalschutzes.



Städtebaulicher Ideenwettbewerb Hauptbahnhof Braunschweig

Teilnehmer*innen des Preisgerichtes am 06.09.2019

Name	Unterschrift
01 KARIN KEUNER	
02 VOLKER KLEINEKORT	
03 Frank Flake	
04 Rainer Thürendel	
05 Björn Hinrich	
06 TIMO HOLLAND	
07 ARNE BENNERT	
08 Lars Lan	
09 Susanne Grimm	
10 CONNY STEUER	
11 Dierck Ritter	
12 Philipp Luy	
13 Marco Schlott	
14 Heike Sandhant	
15 Oliver HASTENKAMP	

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Hauptbahnhof Braunschweig

Teilnehmer*innen des Preisgerichtes am 06.09.2019

Name	Unterschrift
16	Hellewey
17	Lene
18	WARNECKE
19	HORNUNG
20	Beckmann
21	CARSEN MEIER
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	