



BREDERLAU + HOLJK

BAHNSTADT | Braunschweig | Voruntersuchung zur Rahmenplanung

BAHNSTADT

Braunschweig



INHALT

INTRO	04	Büssing AG	0104
		Siemens	0106
		Ehemaliges Reichsbahnausbesserungswerk	0108
		Lokpark	0110
		Alstom	0112
		Eisenbahnbetriebswerk	0114
		Westermann Gruppe	0116
		Dürkop	0118
		Wohnquartiere	0120
		Übersicht Wohnquartiere	0122
		August-Bebel-Hof	0124
		Lämmchenteich-Siedlung	0130
		Wohnsiedlung an der Ackerstraße	0132
		Bahnhofsviertel	0134
		Wohnquartier Helmstedter Straße	0138
		STATISTISCHE KENNWERTE	0142
		Dimension und Einwohner	0144
		Einwohnerdichte	0146
		Altersstruktur	0148
		Haushaltszusammensetzung	0150
		Wahlergebnisse Europawahl 2014 und 2019	0152
		UNTERSUCHUNG MASSGEBLICHER TEILASPEKTE	0154
		Eigentumsverhältnisse / Entbehrensflächen DB	0156
		Topografie	0158
		Barrieren	0162
		Potentiale	0164
		Freiflächen	0166
		Das Ringgleis in der BAHNSTADT	0168
		Maß der baulichen Nutzung	
		Grundflächenzahl	0170
		Geschossflächenzahl	0172
		Nutzungsgefüge	0174
		Erschließung	0178
		Erschließung - ÖPNV	0182
		Zentralität	0184
		Mängel und Missstände	0186
		Entwicklungschancen	0190
		OUTRO	0192
		Ausblick	0194
		Abbildungsverzeichnis	0196
		Quellen	0200
		Impressum	0202
INTRO	04		
Ausgangslage	06		
Die BAHNSTADT im ISEK	08		
Betrachtungsraum/Fördergebiet	010		
Synchronisation mit der Ideenwerkstatt	014		
Zielsetzung	016		
FOTODOKUMENTATION	018		
Quartiere	020		
Bereich 01	022		
Bereich 02	028		
Bereich 03	034		
Bereich 04	040		
Freiräume	046		
Bereich 01	048		
Bereich 02	054		
Bereich 03	060		
Bereich 04	064		
HISTORISCHE ENTWICKLUNG	068		
Übersicht Entwicklung Ringbahn - Ringgleis	070		
Ringbahn um 1899 und 1915	072		
Ringbahn um 1932 und 1967 / 1986	074		
Ringgleis	076		
Aktuelle städtebauliche Projekte rundum das Ringgleis	078		
Hauptbahnhof	080		
Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes	086		
Hauptgüterbahnhof	090		
Rangierbahnhof	092		
Funktionsweise Rangierbahnhof	095		
Bremserturm und Stellwerke	097		
Betriebe in der BAHNSTADT	0100		
Übersicht Betriebe im Bereich der BAHNSTADT	0102		

INTRO

- # AUSGANGSLAGE
- # DIE BAHNSTADT IM ISEK
- # BETRACHTUNGSRAUM/FÖRDERGEBIET
- # SYNCHRONISATION MIT DER IDEENWERKSTATT
- # ZIELSETZUNG

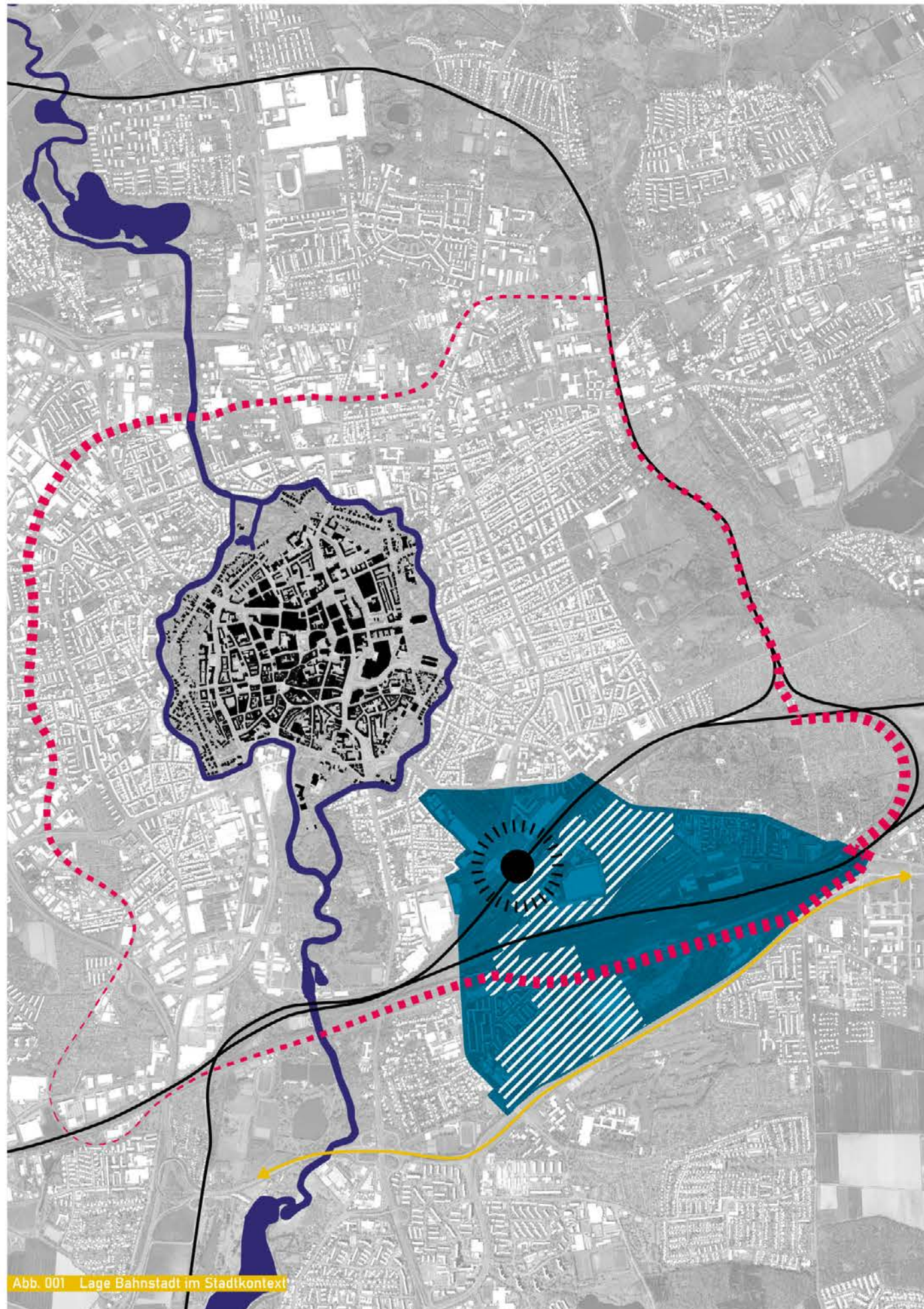


Abb. 001 Lage Bahnstadt im Stadtkontext

AUSGANGSLAGE

Die Bahnareale und ihr Umfeld sind in den Fokus der Stadtentwicklung in Braunschweig gerückt. Der Betrachtungsraum umfasst sowohl den nördlichen Bereich um den Hauptbahnhof als auch das Gebiet südlich der Hauptgleisstrasse, den Rangier- und Güterbahnhof sowie den Bereich bis zur Helmstedter Straße.

Das Areal hinter dem Bahnhof wurde lange Zeit überwiegend durch die Bahn selbst wie auch durch angegliederte Nutzungen geprägt. Eisenbahn bezogene Forschung und Produktion, wie die der Siemens AG, die Sparte Bahntechnik in Braunschweig ging aus der Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. hervor, kamen hinzu. Mit abnehmender Bedeutung des Rangierbahnhofs entstand Raum für die Ansiedlung verschiedener weiterer Unternehmen und Gewerbebetriebe. Auch das aus der Innenstadt ausgelagerte Straßenbahndepot befindet sich hier. Die Bahn bezogenen Nutzungen und Einrichtungen überwiegen bis heute.

Durch die großflächigen Gleisanlagen besteht eine erhebliche Barrierewirkung zwischen Innenstadt und den

südlich gelegenen Stadtteilen. Der Bebelhof sowie die Areale Lokpark und Alstom erscheinen in der Wahrnehmung weit entfernt vom Stadtzentrum zu sein, obwohl dieses tatsächlich nicht der Fall ist.

Das nördliche Umfeld des Hauptbahnhofes mit seinen großflächigen Verkehrsräumen basiert auf dem Leitbild einer autogerechten Stadt. Dieser Raum hat eine große Bedeutung nicht nur als wichtiges Mobilitätszentrum sondern auch als Stadtentrée für Braunschweig. In dem vom Rat der Stadt beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wurden bereits 2018 die Gestaltungs- und Erneuerungsaufgaben definiert. Die konkreten Planungen haben daraufhin nach einem Wettbewerbsverfahren im Jahr 2020 begonnen.

Mit den zukünftig brach fallenden oder schon entwidmeten Flächen der Deutschen Bahn AG südlich des Hauptbahnhofes ergibt sich für die Stadt Braunschweig die Möglichkeit, den Sprung über die Gleise herzustellen. So können die nördlichen und südlichen Stadtteile miteinander verbunden werden. Als gefördertes Stadtumbaugebiet bietet die BAHNSTADT als ein Schlüsselprojekt des ISEK vielfältige Chancen für die Stadtentwicklung Braunschweigs. Das begründet nicht nur die Dimension des ca. 82 ha großen Areals, mit umfassenden Betrachtungsraum sind es 300 ha, sondern auch die besondere Lagegunst mit direkter Anbindung an den Hauptbahnhof Braunschweig sowie die Nähe zur Innenstadt.

-  Bahnstadt
-  Ringgleis
-  Gleise
-  Hauptbahnhof
-  Autobahn A391

DIE BAHNSTADT IM ISEK

Aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 (ISEK) „DENK DEINE STADT“ Stand 2018:

... „Südlich des Hauptbahnhofs öffnet sich Braunschweigs größte innerstädtische Entwicklungsfläche. Auf dem nicht mehr genutzten Areal des alten Güterbahnhofs kann ein neuer Stadtteil entstehen, die „Bahnstadt“. Die Lage „hinter dem Bahnhof“ ist für jede Quartiersentwicklung eine Herausforderung. Umso mehr muss die Bahnstadt von Anfang an Attraktionen bieten, die Menschen auf das Areal locken und den Ort zu einer „Adresse“ machen. Ebenso spannend ist die Situation „vor dem Bahnhof“. Das Umfeld des Hauptbahnhofs wird die neue Visitenkarte für die „kompakte Stadt“ Braunschweig – mit einem besonderen Fokus auf der Kurt-Schumacher-Straße.

Braunschweigs neue Bahnstadt

Die in den nächsten Jahren aus der Nutzung fallenden oder schon heute ungenutzten Flächen der Deutschen Bahn südlich des Hauptbahnhofs bieten gemeinsam mit den Flächen des Hauptgüter- und Rangierbahnhofs ein großes Potenzial für ein ganz neues Braunschweiger Stadtquartier: Hier können attraktive Gewerbe- und Forschungsstandorte zusammen mit einem neuen urbanen Wohngebiet für mehrere Tausend Bewohnerinnen und Bewohner entstehen. Aufgrund der Größe des Entwicklungsbereichs empfiehlt sich eine Bebauung in Teilabschnitten. Um die Entwicklung harmonisch und aufeinander abgestimmt voranzubringen, wird es notwendig sein, die künftige Bebauungsstruktur mit Hilfe von städtebaulichen Wettbewerben zu skizzieren und zu konkretisieren. Auf dieser Basis können außer städtischen Flächen auch die privaten Grundstücksflächen entwickelt und zukünftigen Investoren zur Realisierung übergeben werden (ggf. mittels weiterer, hochbauli-

cher Wettbewerbe). Wichtig für die Entwicklung dieses Stadtbausteins wird eine hohe gestalterische Qualität sein – insbesondere im öffentlichen Raum.

Aktuell erarbeitet die Stadtverwaltung eine Konzeptstudie zur Erschließungsstruktur, um zielgerichtet Flächen ankaufen zu können. In Gesprächen mit der Deutschen Bahn werden sowohl die Öffnung und Aufwertung des südlichen Bahnhofsumfeldes als auch mögliche Nachnutzungspotenziale diskutiert. Der Südausgang aus dem Personentunnel wird 2019 erweitert; dies ist ein Projekt des Regionalverbandes. Die weitere Entwicklung wird von einem Verbindungsgleis zwischen Abstellanlagen der Bahn und dem Bahnausbesserungsweg an der Ackerstraße behindert. Die Aufgabe dieses Verbindungsgleises und dessen Abbau wären wichtige Voraussetzungen zur Entwicklung des südlichen Bahnhofszugangs. Auch der südliche Ringgleisabschnitt soll wichtige Impulse für die Erschließung und Entwicklung des gesamten Bereichs liefern. Grundsätzlich sind folgende Herausforderung zu bewältigen: Erschwert wird die Ausgangssituation durch viele bereits veräußerte Grundstücke. Aus diesem Grund hat die Stadt Braunschweig eine Vorkaufsrechtssatzung für dieses Gebiet erlassen und steht mit Eigentümerinnen und Eigentümern in Gesprächen über einen Erwerb von Flächen. Hierfür bedarf es finanzieller Mittel.

- Die Erschließung und die Herstellung weiterer Infrastruktur erfordert erhebliche finanzielle Mittel.
- Die Verträglichkeit mit dem auch zukünftig fließenden Güterverkehr muss (möglichst baulich) sichergestellt werden.
- Eine mögliche Erweiterung des Bebelhofs ist abhängig von einem Gutachten zu den Kosten der weiteren Nutzung der Bahnbrücken für das südliche Ringgleis, das beauftragt wurde.

Entwicklungsbereich

Das Gebiet hat eine Größe von 144 ha und entspricht dem Bereich, der auch in einen Förderantrag an das Land Niedersachsen aufgenommen werden soll. Dieser Bereich bildet das Rückgrat für die Gesamtentwicklung „Bahnstadt“. Mit dem südlichen Ringgleis sowie seiner Anbindung über den Braunschweiger Hauptbahnhof insbesondere in Richtung Innenstadt wird der erste ergänzende Stadtbaustein gesetzt. Dafür werden mehrere Sanierungen von Brücken bzw. deren Ersatz erforderlich.

Auch die Öffnung der Südseite des Hauptbahnhofs und die Realisierung der angrenzenden Flächenpotenziale, z. B. für öffentliche Nutzungen, sind möglich. Im östlichen Bereich kann ein neues urbanes Gebiet der kurzen Wege entstehen, eine Mischung aus Arbeiten und Wohnen sowie experimentellen Kultur-Orten. Der Bebelhof im Süden kann durch eine Anbindung in Richtung Hauptbahnhof aus seiner isolierten Lage befreit und weiterentwickelt werden. Der Teilbereich des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes (EAW) hat eine Größe von 33,70 ha. Um die umfangreichen Flächen des Eisenbahnausbesserungswerkes gewerblich nutzen zu können, wird die Anbindung an die Salzdahlumer Straße

erforderlich. Dort sollte auch ein neues Stadttor entstehen.

Ergänzende Entwicklungsflächen

Auf dem Areal des heutigen Rangierbahnhofs könnte sehr langfristig die beschriebene städtebauliche Entwicklung vervollständigt und abgeschlossen werden. Auf diesen Flächen sind urban geprägte Entwicklungen der teilweise schon heute, teilweise in Zukunft brachliegenden Flächen denkbar. An der Helmstedter Straße kann ein neues Stadttor gebildet werden.“ ...

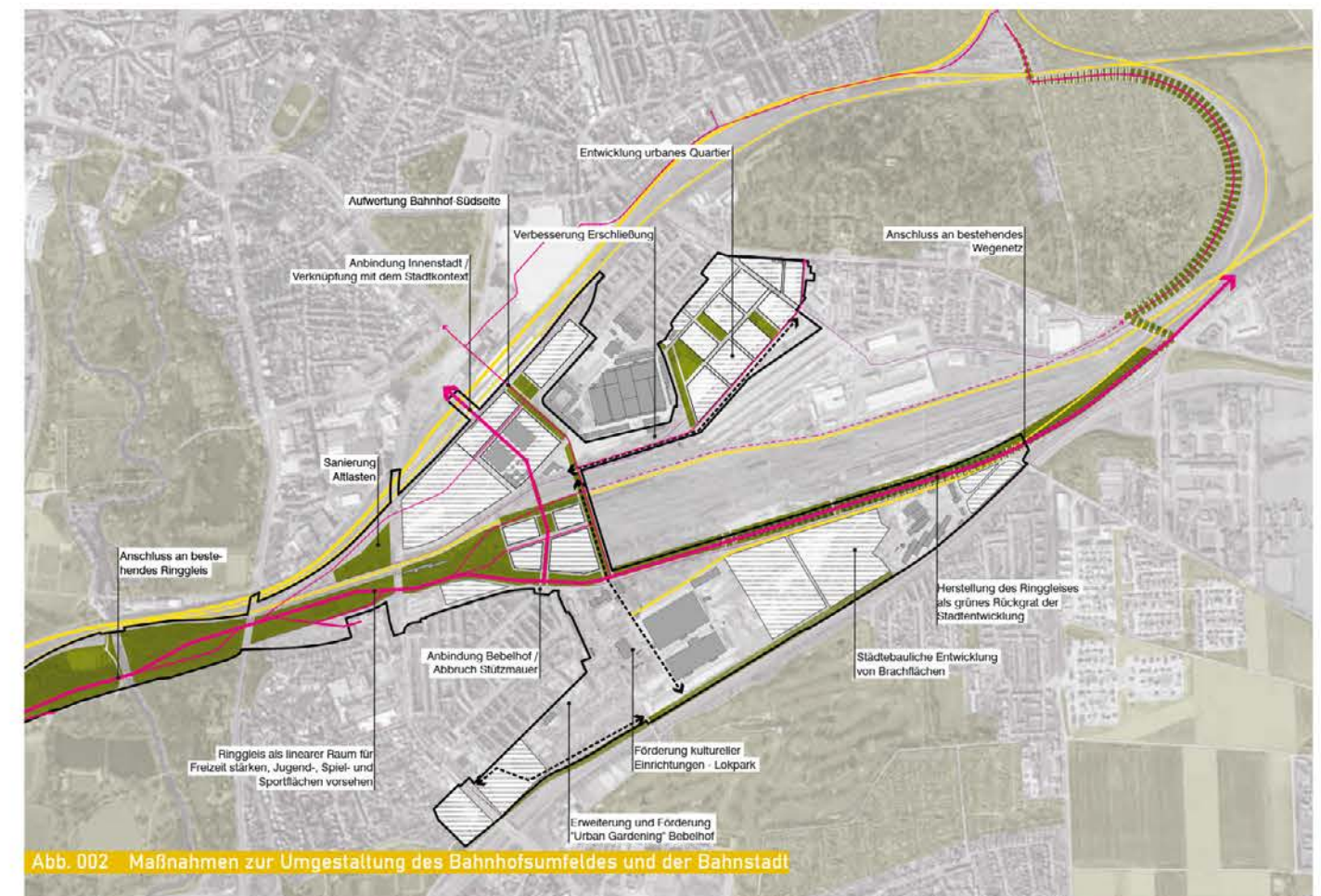


Abb. 002 Maßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und der Bahnstadt



Abb. 003 Betrachtungsraum M: 1:10.000

BETRACHTUNGSRAUM / FÖRDERGEBIET

Der „Betrachtungsraum BAHNSTADT“ umfasst mit dem darin enthaltenen „Stadtumbaugebiet BAHNSTADT“ ca. 300 ha. Das „Stadtumbaugebiet BAHNSTADT“ (82 ha) wurde als Fördergebiet im August 2019 genehmigt. Das Fördergebiet selbst hat einen komplexen Zuschnitt, der aufgrund der Anforderungen des Fördergebers sowie von erwartbaren Chancen hinsichtlich einer erfolgreichen Entwicklung der jeweiligen Areale beruht. Das Stadtumbaugebiet wird in drei Bereiche Nord, Mitte und Süd unterteilt.

Der Gebietsumgriff beinhaltet im Bereich Nord den Hauptbahnhof Südeingang mit attraktiven Flächen für vielfältige Nutzungen. Ebenso zählt das Wohngebiet an der Ackerstraße entlang der Straßen Tilsit-, Tannenberg-, Masuren- und Königsberger Straße sowie Teile des Hauptgüterbahnhofes mit zu dem nördlichen Bereich.

Der mittlere Bereich birgt besondere Herausforderungen. Hier könnte in einem schmalen Korridor eine Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich entstehen. Dieser Teil liegt auf einem aufgeschütteten Abschnitt des ehemaligen Verschiebebahnhofs, der stillgelegten Gleisharfe. Die hier vorhandene Hochlage kommt durch die Stützmauer an der Borsigstraße deutlich zum Ausdruck. Diese stellt gegenwärtig noch eine Barriere zum Bebelhof und der Siedlung Lämmchenteich dar.

Der südliche Teil umfasst das denkmalgeschützte Gebäudeensemble des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks sowie den Bereich zwischen Bebelhof und der A 39 mit Kleingärten und Sportanlagen. Auch ein Teilareal des Wohngebietes Bebelhof gehört mit dazu.

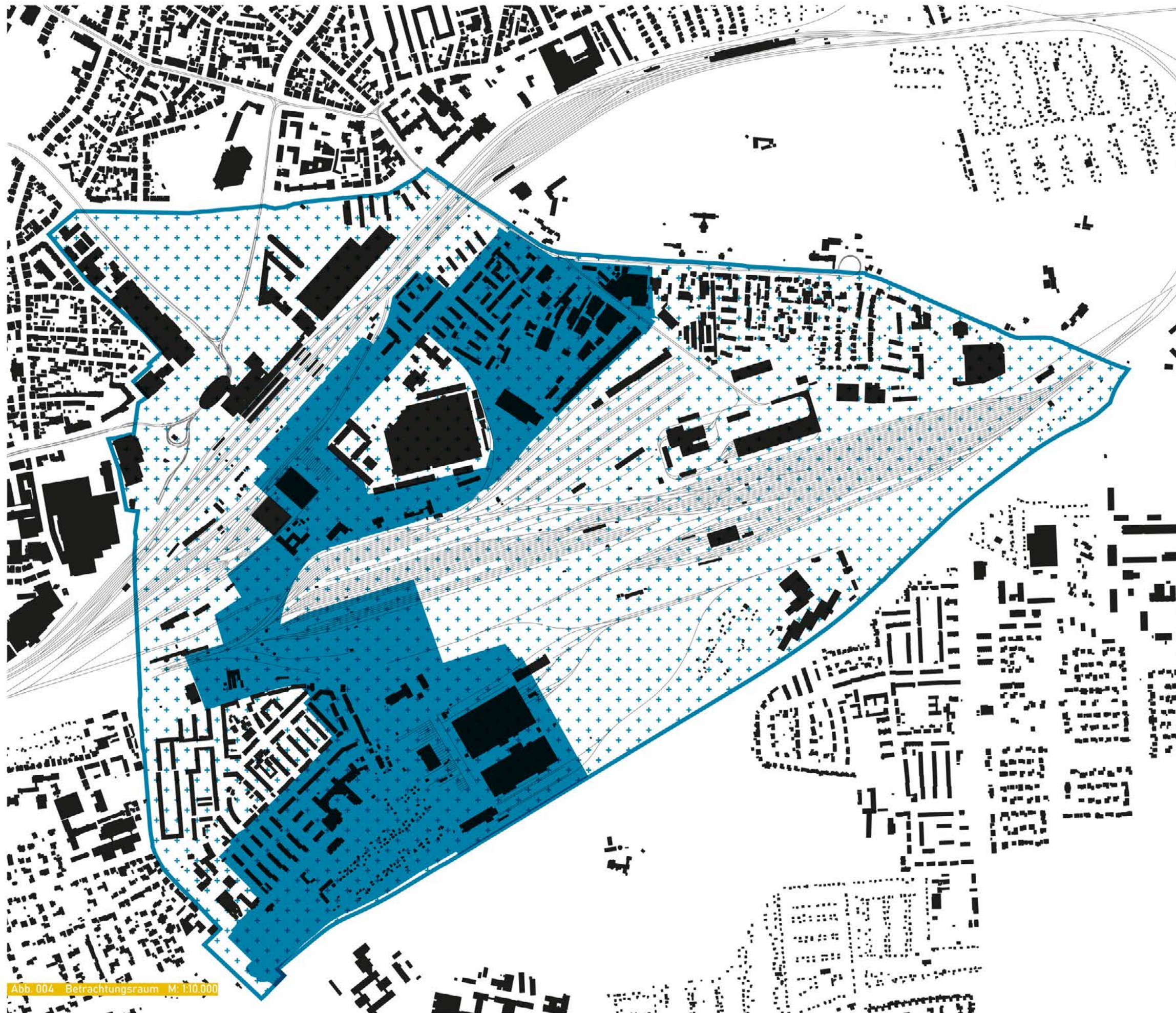


Abb. 004 Betrachtungsraum M: 1:10.000

Der großzügige Umgriff des Betrachtungsraums beinhaltet die Verknüpfungsbereiche zum umgebenden Stadtkontext. Im Süden wird dieser von der A 39 begrenzt. Von der Anschlussstelle BS-Rautheim ausgehend wird die nordöstliche Begrenzung durch den Verlauf der Helmstedter Straße über die Haupt-Gleistrasse der Deutschen Bahn hinweg gebildet. Ab der Kreuzung Schillstraße wird die nördliche Eingrenzung durch die Straßenzüge Schillstraße, über den Willy-Brandt-Platz hinweg, und der Ottmerstraße hergestellt. Mit der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße bildet die Campestraße den nördlichen Abschluss. Der süd-westliche Verlauf folgt der Viewegstraße bis zum Berliner Platz. Das Ringcenter mit einschließend bildet die Salzdhahmer Straße bis zur Anschlussstelle BS-Südstadt (A 39) die süd-westliche Grenze.

Die Verknüpfungsbereiche des Betrachtungsraums komplettieren städtische Zusammenhänge, wie beispielsweise im Norden die Einbeziehung des Siemensareals und des Umfeldes Hauptbahnhof, einschließlich Viewegs Garten sowie den BRAWO-Park. Im westlichen Teil können damit Anschlussbereiche zur Salzdhahmer Straße, Bebelhof und der Siedlung Lämmchenteich untersucht werden. Nahezu die Hälfte des Betrachtungsraums macht der östliche Bereich aus, dieser erstreckt sich von der Helmstedter Straße über den Güter- und Verschiebebahnhof bis zur A39. Durch die Einbeziehung dieses großen Bereiches können Entwicklungspotentiale für die BAHNSTADT ausgelotet werden, die perspektivisch in einer weiter entfernten Zukunft liegen können.

- Fördergebiet
- Betrachtungsraum

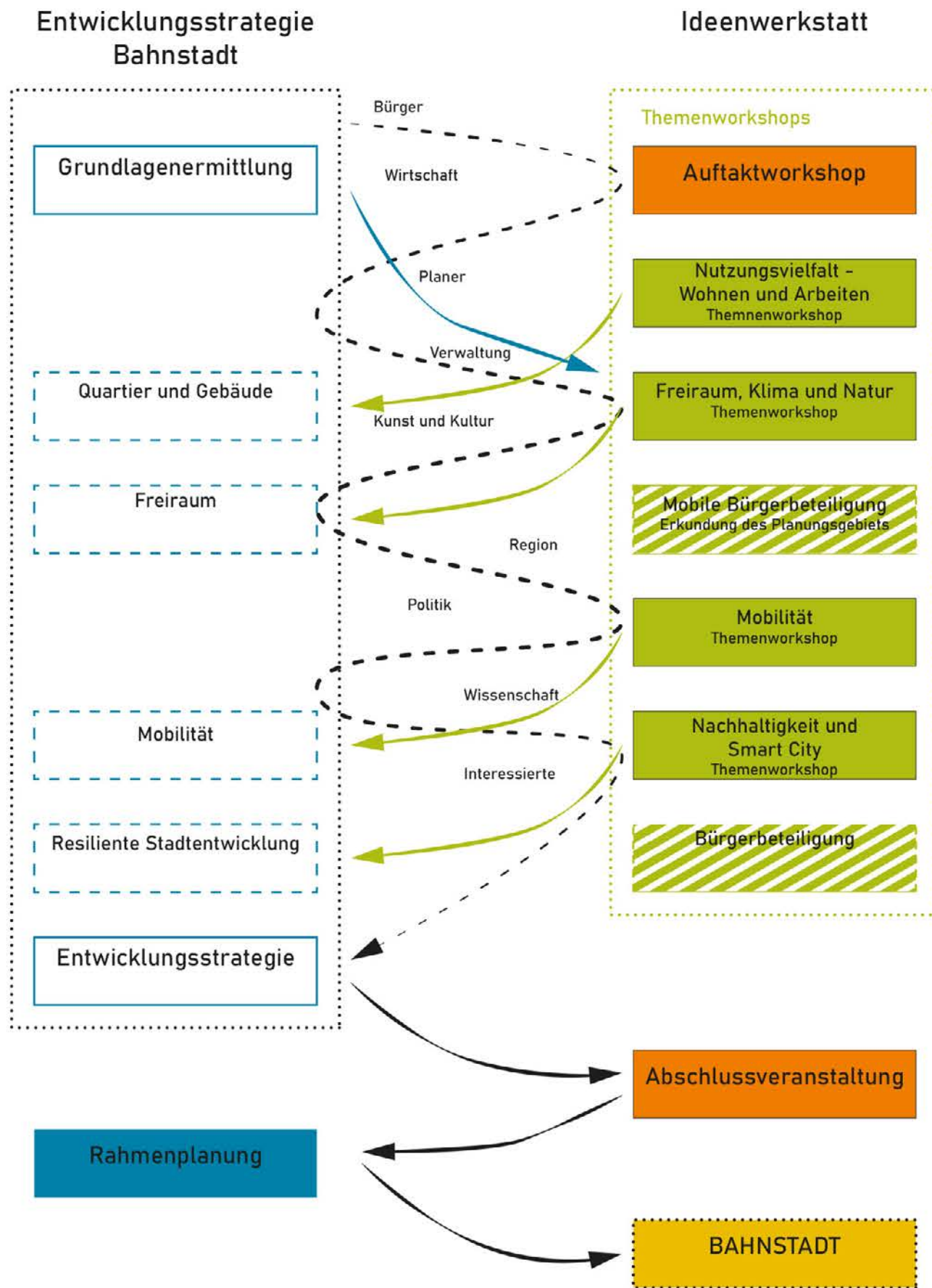


Abb. 005 Synchronisation Rahmenplanung Ideenwerkstatt

SYNCHRONISATION MIT DER IDEENWERKSTATT

Zu dem Thema BAHNSTADT finden zwei parallel verlaufende Formate statt. Hier ist einmal die Grundlagenermittlung der BAHNSTADT und zum anderen die Ideenwerkstatt. Zwischen diesen beiden Formaten gibt es Synergien. Sie sollen sich gegenseitig anregen und zu Ergebnissen führen. Für die Entwicklung der Strategie für die BAHNSTADT wird zunächst eine Analyse des Ortes und auch die Geschichte der BAHNSTADT erarbeitet. Diese bilden die Grundlagenermittlung. Die einzelnen Quartiere, die Freiräume, der Verkehr, die Atmosphäre und vieles mehr werden genauer betrachtet. Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung fließen in die parallel stattfindenden Workshops zur Ideenwerkstatt BAHNSTADT ein und werden mit diesen jeweils synchronisiert. Die erarbeiteten Daten, Abbildungen und Grafiken der städtebaulichen Analyse dienen als grundlegende Information für die jeweiligen themenspezifischen Veranstaltungen. Zu den Workshops sind verschiedene Experten, Vertreter von Unternehmen die vor Ort ansässig sind, Bewohner und viele mehr eingeladen und diskutieren über Möglichkeiten, Wünsche und Vorstellungen zu den verschiedenen Themenschwerpunkten. Nach Abschluss der Workshops werden die einzelnen Beiträge zusammengefasst und thematisch aufbereitet. Hierbei werden auch spezifische, inhaltliche Zielsetzungen für den zukünftigen Entwicklungsprozess des neuen Stadtteils formuliert. Die aufbereiteten Ergebnisse der Workshops werden in den Planungsprozess zurückgespielt und stellen die Basis für die zu erarbeitende Entwicklungsstrategie dar.

Grundlagenermittlung und Entwicklungsstrategie ergeben zusammengefasst eine Charakterstudie. Auf der einen Seite bietet die Grundlagenermittlung eine Darstellung des Ist-Zustandes des Quartiers und macht die Mängel und Potentiale deutlich. Die aus den Workshops abgeleitete Entwicklungsstrategie beinhaltet Wünsche von Akteuren vor Ort, Strategien von Experten bezogen

auf unterschiedliche Themengebiete und einen Ausblick, wie sich die BAHNSTADT in Zukunft darstellen könnte. Diese beiden Komponenten bilden die Charakterstudie.

Außerdem gibt es noch das Format der Bürgerbeteiligung. Diese findet zum einen innerhalb der Ideenwerkstatt statt, da hier verschiedene in der BAHNSTADT arbeitende und lebende Bürger geladen sind. Außerdem hat für die breite Öffentlichkeit eine Radtour mit Informationspunkten innerhalb der BAHNSTADT, um das Quartier auch interessierten aus ganz Braunschweig und Umgebung vorzustellen, stattgefunden. Zum Schluss wird die Entwicklungsstrategie der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die sich anschließende Rahmenplanung baut auf den zuvor erarbeiteten Themensetzungen, Bewertungen und Entscheidungen auf. Insgesamt entsteht aus diesem Entwicklungs- und Beteiligungsprozess das zukünftige Leitbild der BAHNSTADT.

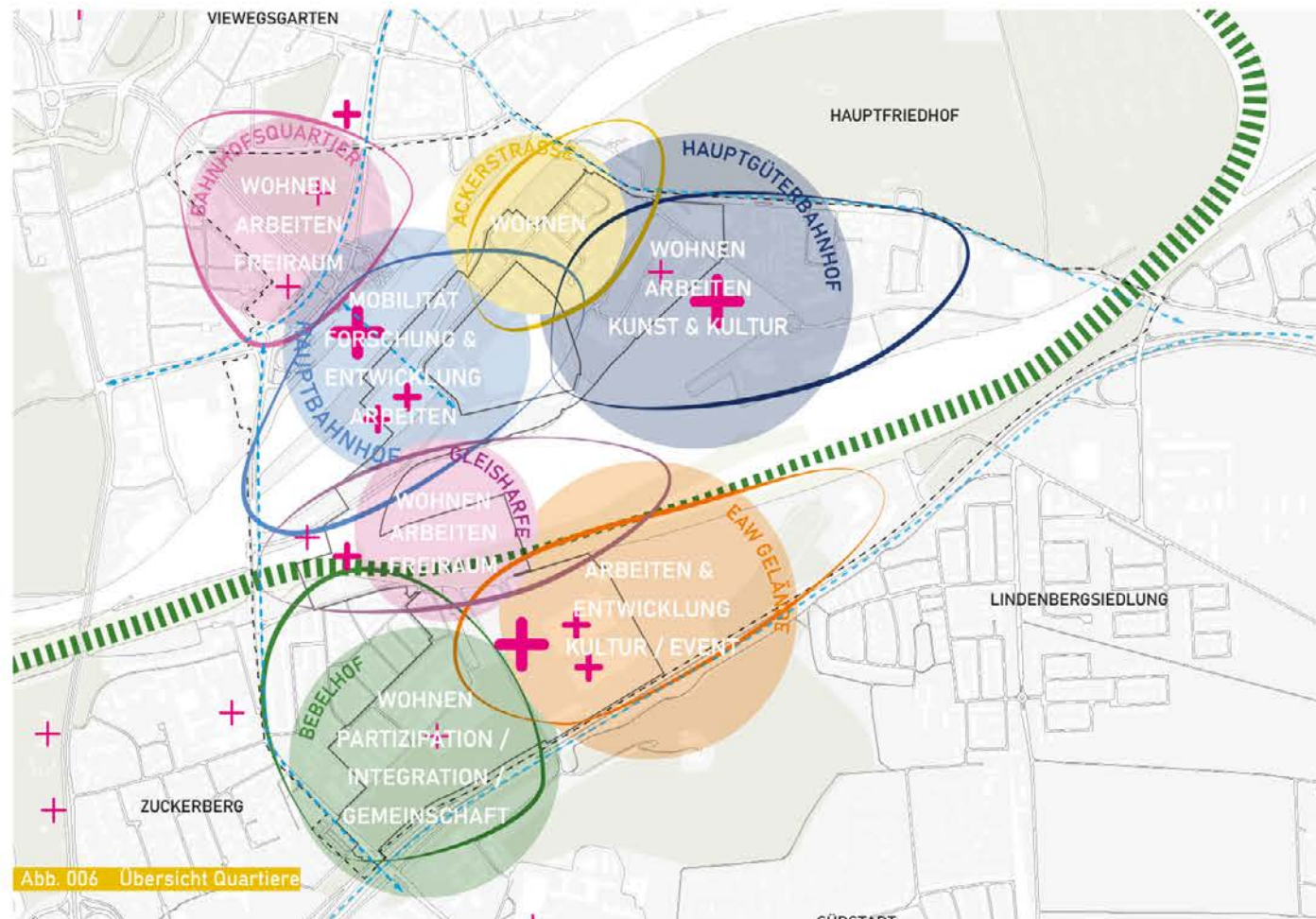


Abb. 006 Übersicht Quartiere

ZIELSETZUNG

Auf städtebaulicher Ebene werden strukturelle und räumliche Aspekte analysiert sowie Qualitäten und Defizite untersucht, benannt und dargestellt. Nutzungen und Aktivitäten werden hinsichtlich einer zukünftigen Entwicklungsmöglichkeit bewertet. Dabei gilt es auch mögliche, zukünftige Impulsgeber für die Entwicklung der BAHNSTADT zu identifizieren.

Es werden Teilareale untersucht und der jeweilige Quartierscharakter herausgearbeitet. Im nachfolgenden Schritt werden die Ergebnisse in Form einer städtebaulichen, strukturellen Konzeption als Entwicklungsstrategie BAHNSTADT dargestellt.

Insgesamt ergeben die Areale vom Hauptbahnhof bis hin zum Bebelhof zusammen mit den Flächen des Hauptgüter- und Rangierbahnhofs im Verbund mit bestehenden Siedlungseinheiten und Gewerbebereichen an der A39 ein großes Entwicklungspotential für den neuen Stadtteil. Dieser kann als zukünftige BAHNSTADT Standorte für Wohnen, Gewerbe und Forschung sowie für Produktion bereithalten.

Der neue Stadtteil ist prädestiniert, beispielgebende Lösungen hinsichtlich zukünftiger Mobilität und Energieversorgung, klimatischer Anforderungen, neuen Formen des Wohnens und Arbeitens, der Produktion wie auch Antworten bezogen auf digitale Themen der Stadt aufzuzeigen. An die BAHNSTADT besteht der Anspruch, dass sie Modellcharakter für eine nachhaltige und zukunftsfähige Quartiersentwicklung aufweist. Es soll ein Stadtteil entstehen, der unsere Anforderungen und Wünsche an die Zukunft einlöst.

Das Areal des Fördergebietes BAHNSTADT (82 ha) wird im Zusammenhang mit dem erweiterten Betrachtungsraum (300 ha) in aufeinander aufbauenden Analysen untersucht und im Kontext mit angrenzenden Stadtquartieren betrachtet. Dabei werden sowohl die Lage im städtischen Gefüge als auch die städtebaulichen Bezüge zur Innenstadt Braunschweigs thematisiert. Eine wesentliche Zielstellung für diesen neuen Stadtteil ist auch, diesen als einen zusammenhängenden städtischen Kontext zu entwickeln. Dazu gehört, die vielen Mosaikstücke unterschiedlich genutzter Bereiche in einen Zusammenhang einzubinden und die BAHNSTADT als einen deutlich erkennbaren Stadtteil mit eigenständiger Identität zu entwickeln.

FOTODOKUMENTATION

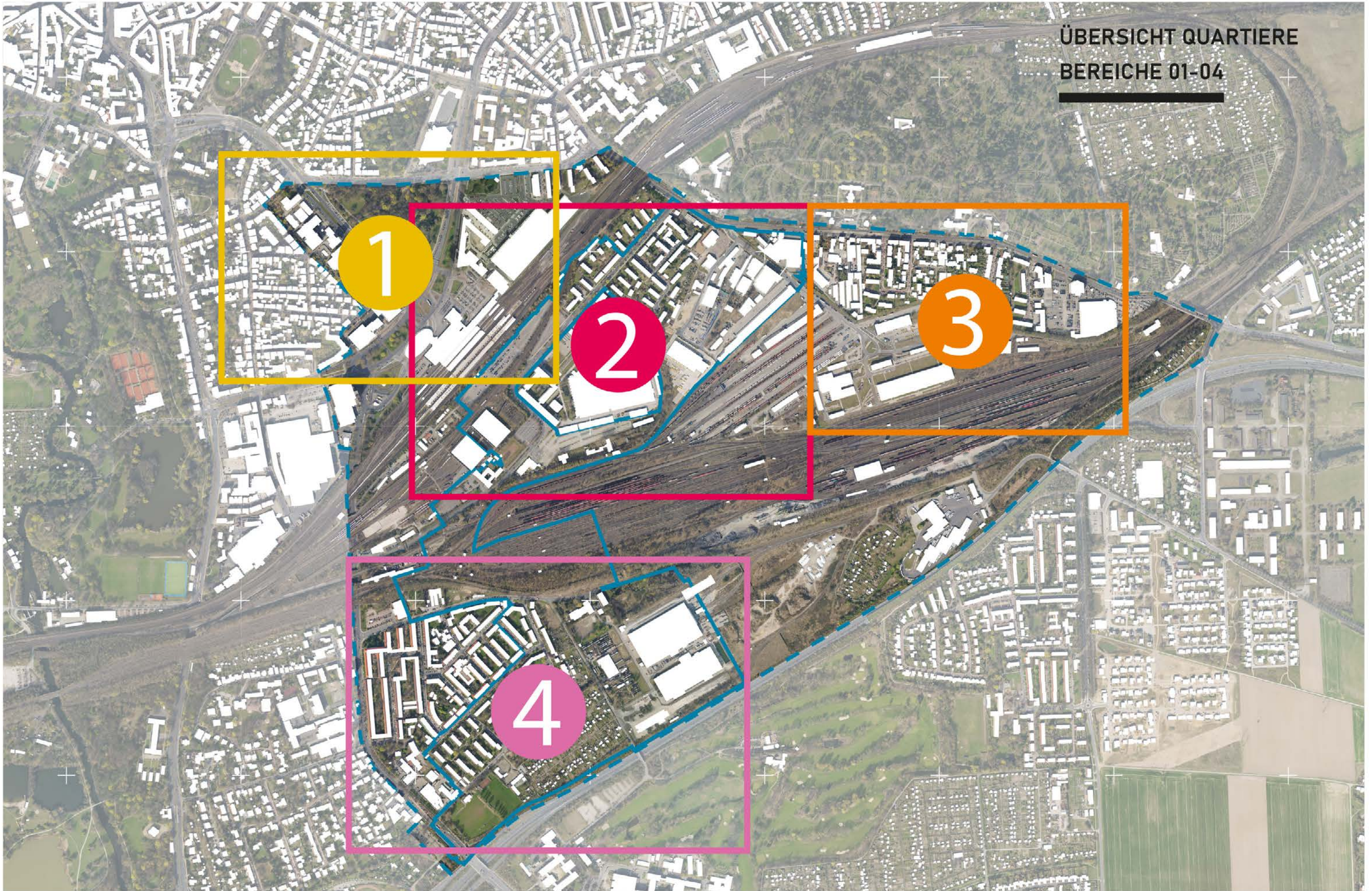
QUARTIERE

- # BEREICH 01
- # BEREICH 02
- # BEREICH 03
- # BEREICH 04

FREIRÄUME

- # BEREICH 01
- # BEREICH 02
- # BEREICH 03
- # BEREICH 04

ÜBERSICHT QUARTIERE
BEREICHE 01-04



QUARTIERE - BEREICH 01

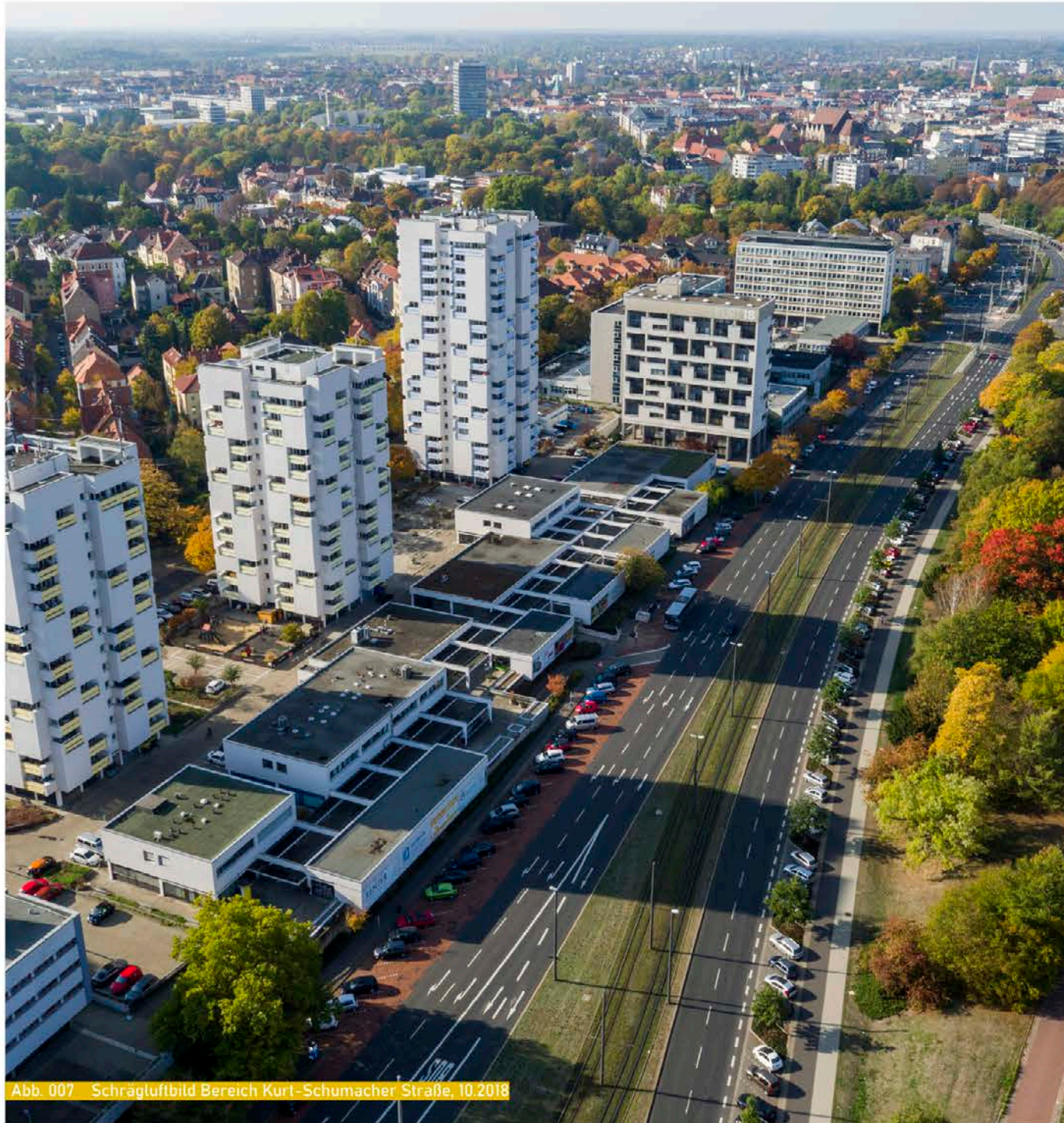


Abb. 007 Schrägluftbild Bereich Kurt-Schumacher Straße, 10.2018



Abb. 008 Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018



Abb. 009 1 | Kramer Hochhäuser



Abb. 011 3 | Richtung BRAWO Park

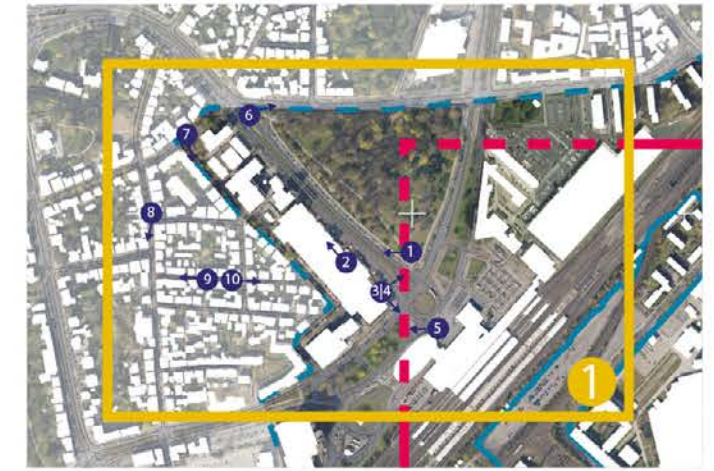


Abb. 010 2 | Atrium Bummel Center



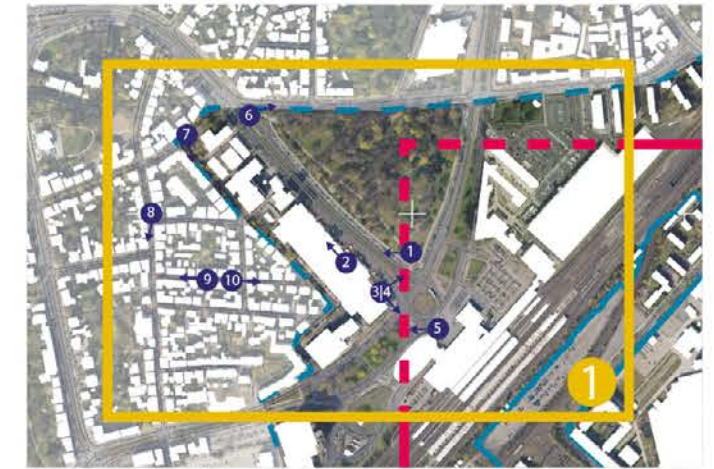
Abb. 012 4 | Hauptbahnhof



Abb. 013 5 | Mercure Hotel



Abb. 015 7 | Viewegstraße



1



Abb. 016 8 | Georg Wolters Straße



Abb. 017 9 | Autorstraße



Abb. 014 6 | Ottmerstraße



Abb. 018 10 | Autorstraße



Abb. 019 Schrägluftbild Bereich Güterbahnhof, 10.2018



Abb. 020 Schrägluftbild Bereich Siemens, 10.2018

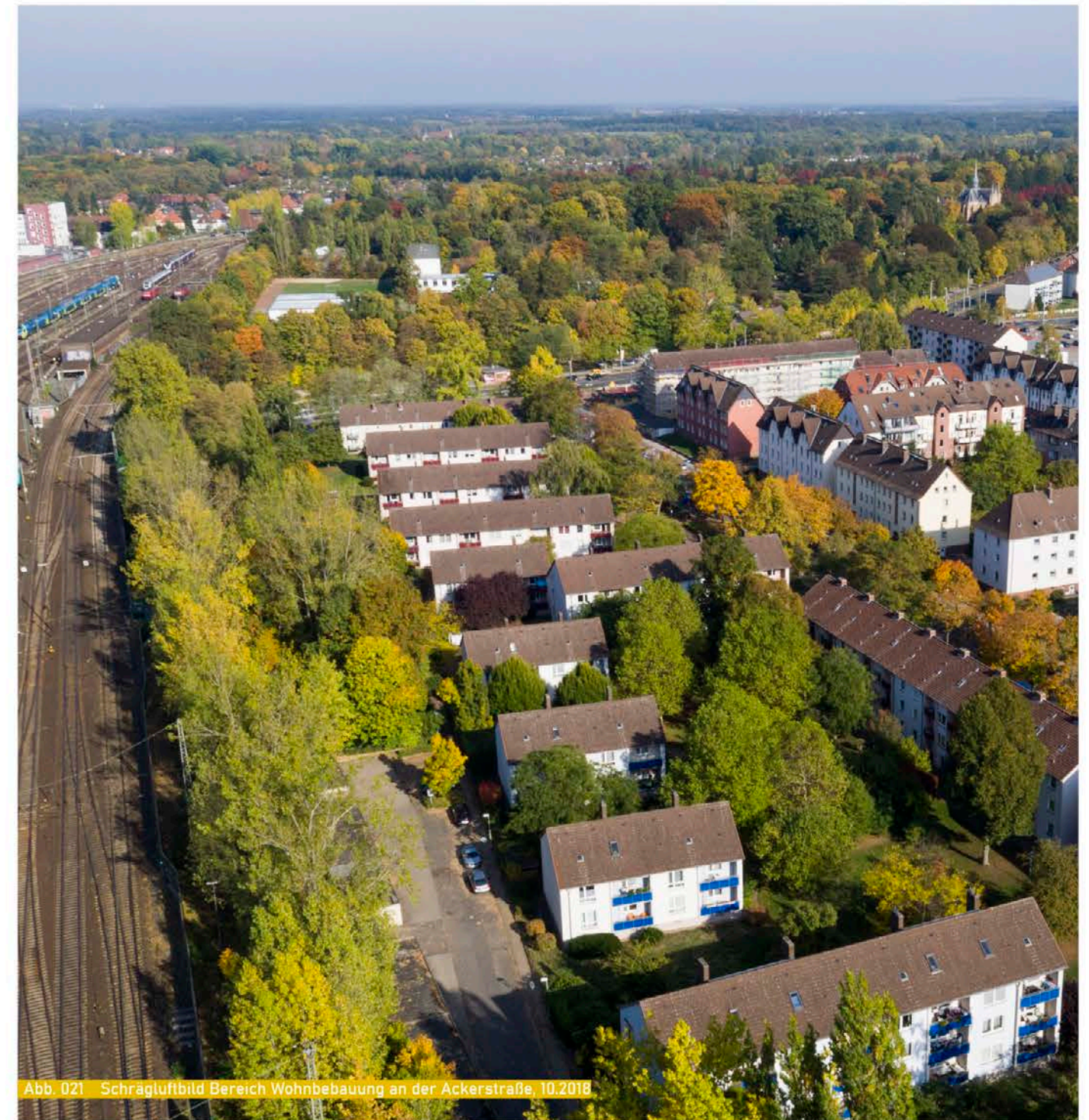


Abb. 021 Schrägluftbild Bereich Wohnbebauung an der Ackerstraße, 10.2018



Abb. 022 | 1 | Güterbahnhof



Abb. 024 | 3 | Lagerhallen



Abb. 025 | 4 | Westermann



Abb. 026 | 5 | Die Halle



Abb. 023 | 2 | Ackerstraße



Abb. 027 | 6 | Masurenstraße



Abb. 028 7 | Tannenbergstraße



Abb. 030 9 | Bildungszentrum Braunschweig

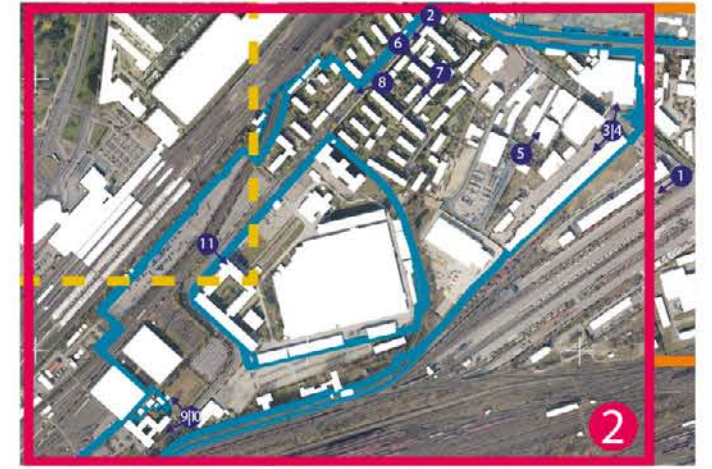


Abb. 031 10 | Ehemaliges Bahnbetriebswerk



Abb. 029 8 | Ackerstraße



Abb. 032 11 | Siemens



Abb. 033 Schrägluftbild Bereich Wohnquartier an der Helmstedter Straße, 10.2018



Abb. 034 Schrägluftbild Bereich Braunschweiger Verkehrs-GmbH, 10.2018



Abb. 035 Schrägluftbild Richtung Güterbahnhof, 10.2018



Abb. 036 1 | Stadteingang Helmstedter Straße



Abb. 038 3 | Hauptfriedhof, Haltestelle Heimstedter Straße



Abb. 039 4 | Hauptfriedhof, Haltestelle Heimstedter Straße



Abb. 037 2 | Pillastraße



Abb. 040 5 | Haupteingang Freidhof



Abb. 041 6 | Memeler Straße



Abb. 043 8 | Braunschweiger Verkehrs GmbH



Abb. 042 7 | Kattowitzer Straße



Abb. 044 9 | Reuterstraße



Abb. 045 Schrägluftbild Bereich Bebethof, 08.2018



Abb. 046 Schrägluftbild Bereich Alstom, 08.2018



Abb. 047 Schrägluftbild Bereich Lammchenteich, 08.2018



Abb. 048 1 | Salzdahtumer Straße



Abb. 053 6 | Hans-Pörner-Straße



4



Abb. 054 7 | Hans-Pörner-Straße



Abb. 049 2 | Schefflerstraße



Abb. 050 3 | Limbeker Straße



Abb. 051 4 | Henschelstraße



Abb. 052 5 | Hans-Pörner-Straße

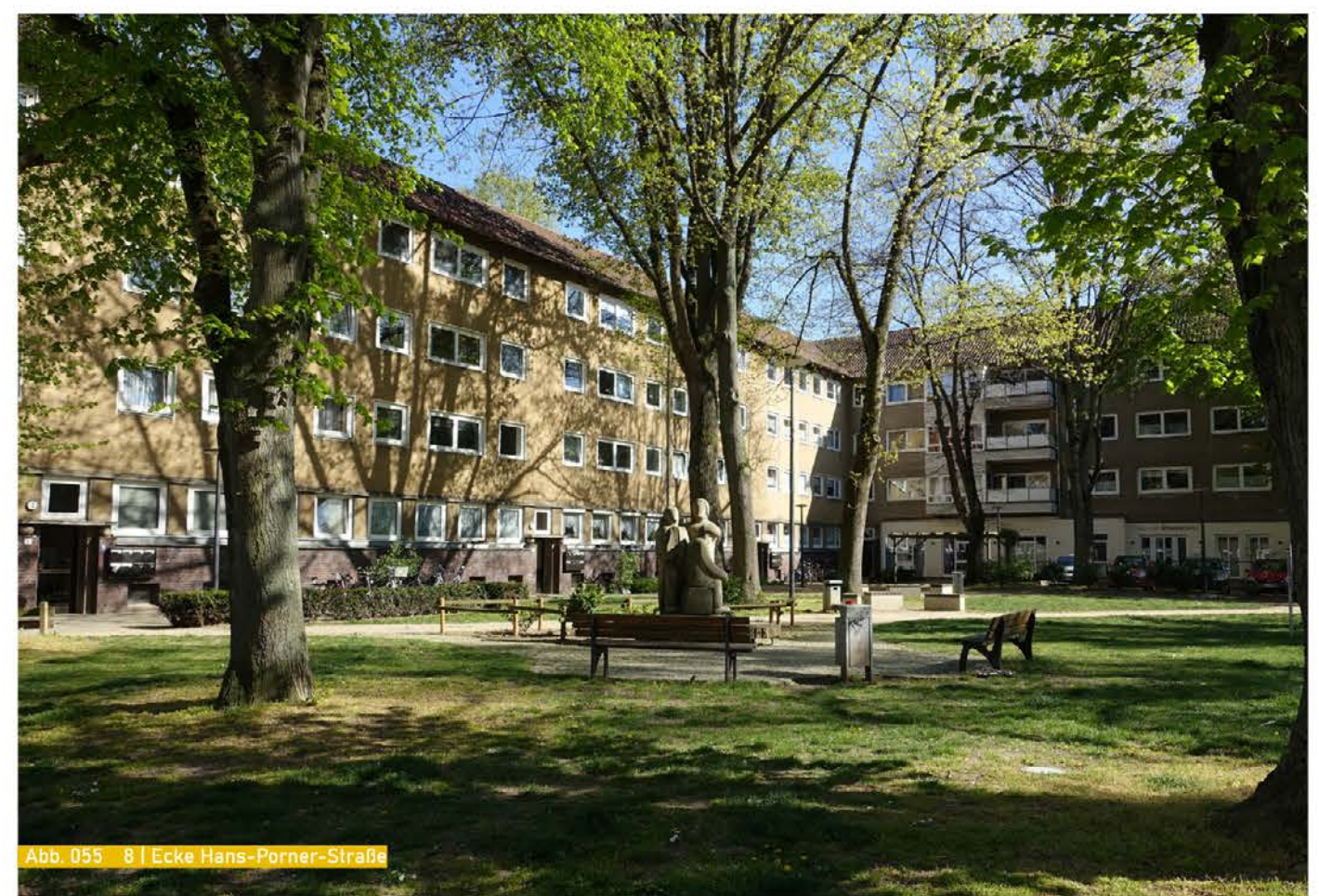


Abb. 055 8 | Ecke Hans-Pörner-Straße



Abb. 056 9 | Hans-Porner-Straße



Abb. 058 11 | Rischkampweg



Abb. 059 12 | Borsigstraße



Abb. 060 13 | Borsigstraße, ehemaliges Verwaltungsgebäude



Abb. 057 10 | Platz an der Borsigstraße



Abb. 061 14 | Alstom (links) und Lokpark (rechts)

ÜBERSICHT FREIRÄUME
BEREICHE 01-04

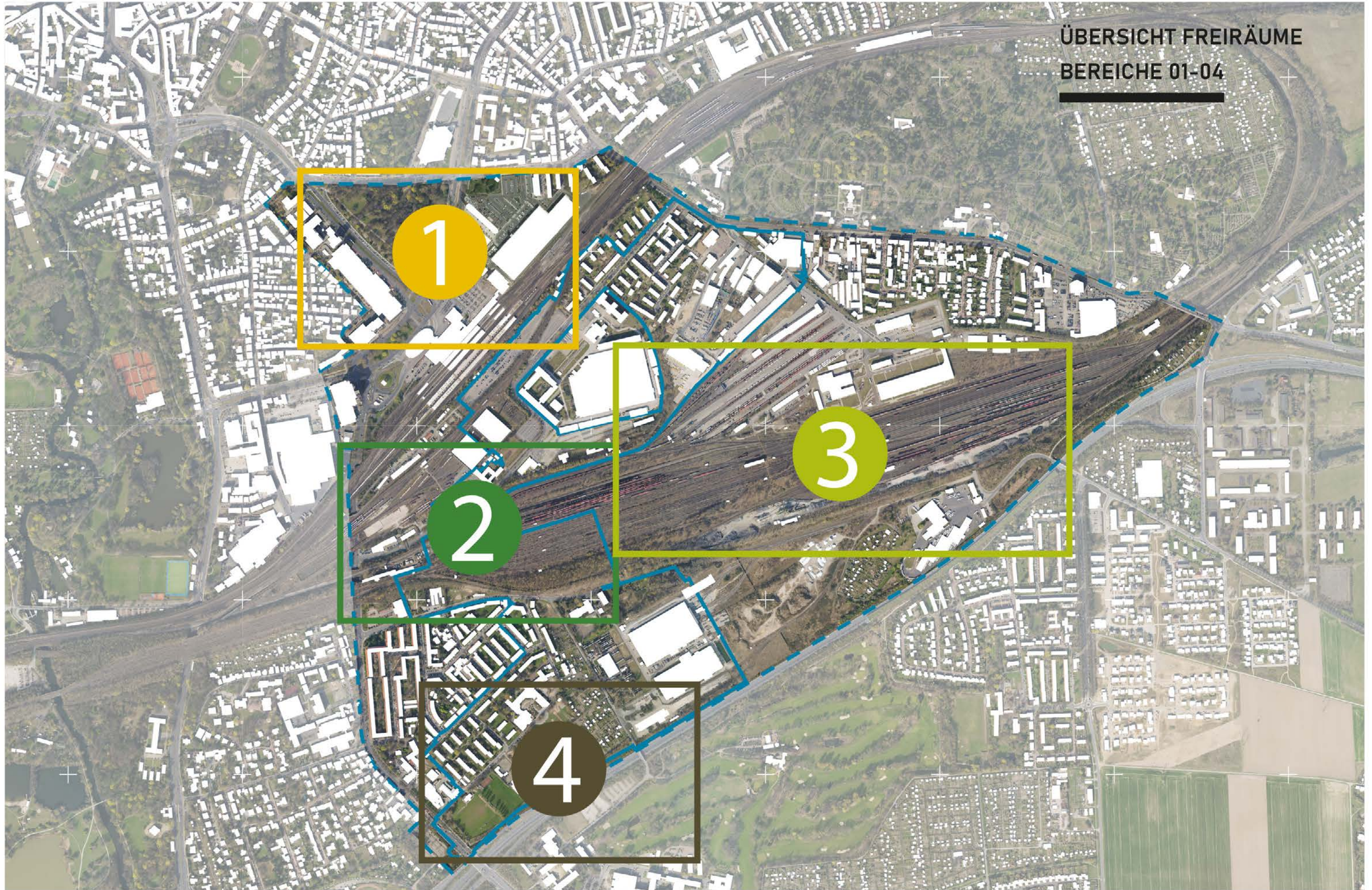




Abb. 062 Schrägluftbild Viewegsgarten, 10.2018



Abb. 063 | 1 | Viewegsgarten



Abb. 064 | 2 | Viewegsgarten Platz



Abb. 065 | 3 | Viewegsgarten



Abb. 066 4 | Viewwegsgarten



Abb. 067 5 | Viewwegsgarten



Abb. 068 6 | Viewwegsgarten

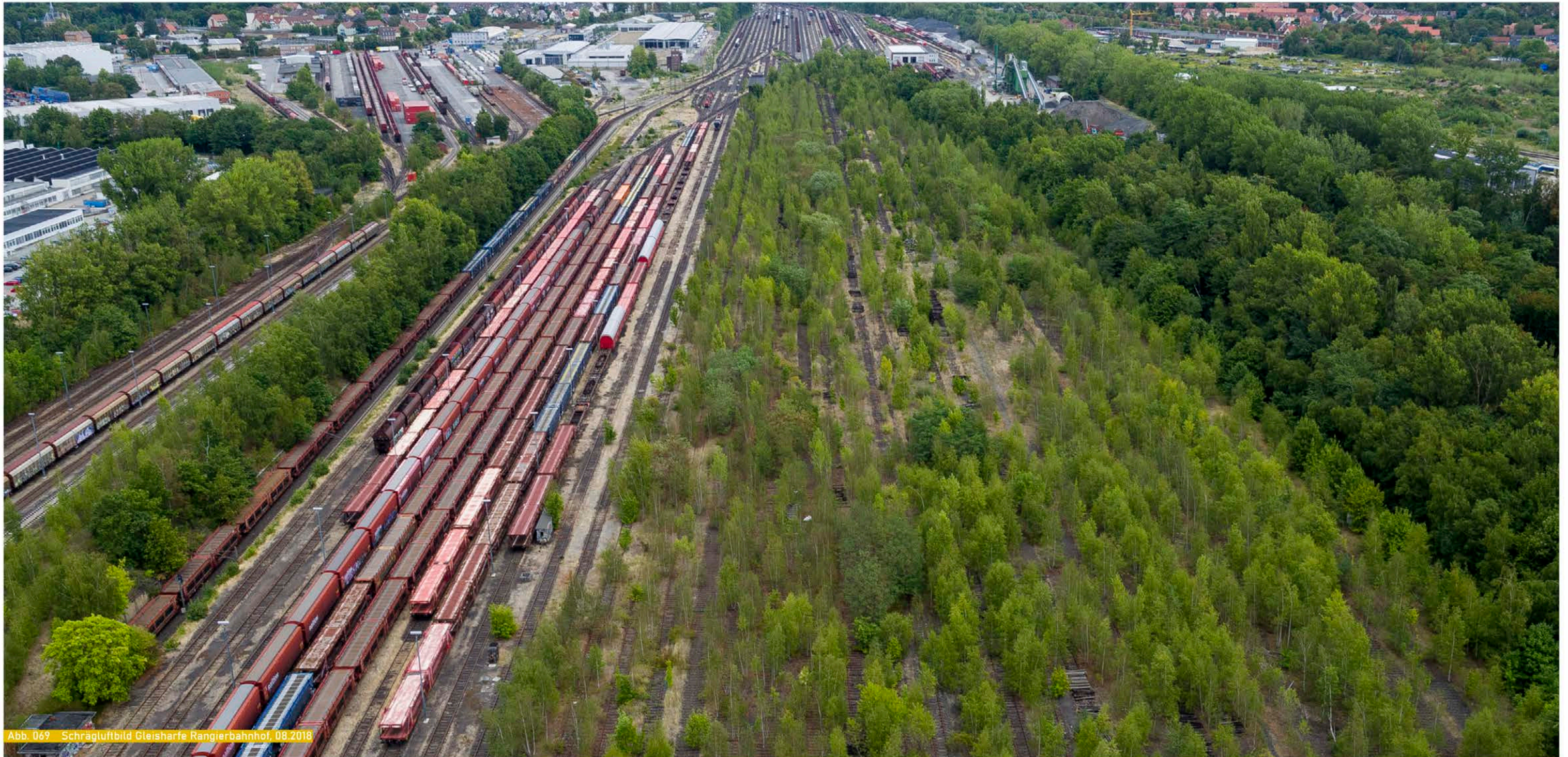


Abb. 069 Schrägluftbild Gleisharfe Rangierbahnhof, 08.2018



Abb. 070 1 | Ringgleis



Abb. 071 2 | Brachliegendes Gleis



Abb. 073 4 | Brachliegende Gleisanlage

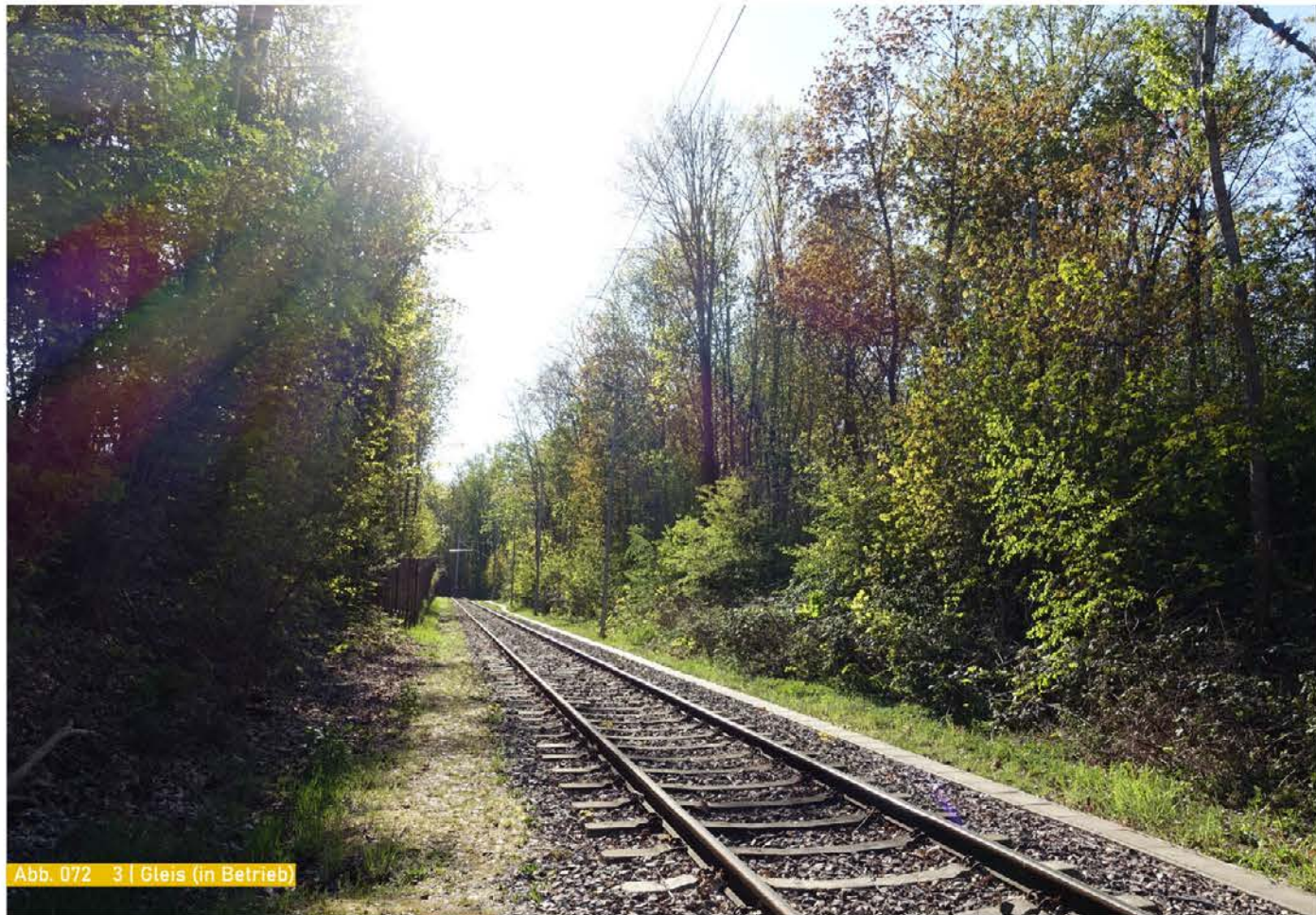


Abb. 072 3 | Gleis (in Betrieb)



Abb. 074 5 | Stetlwerk

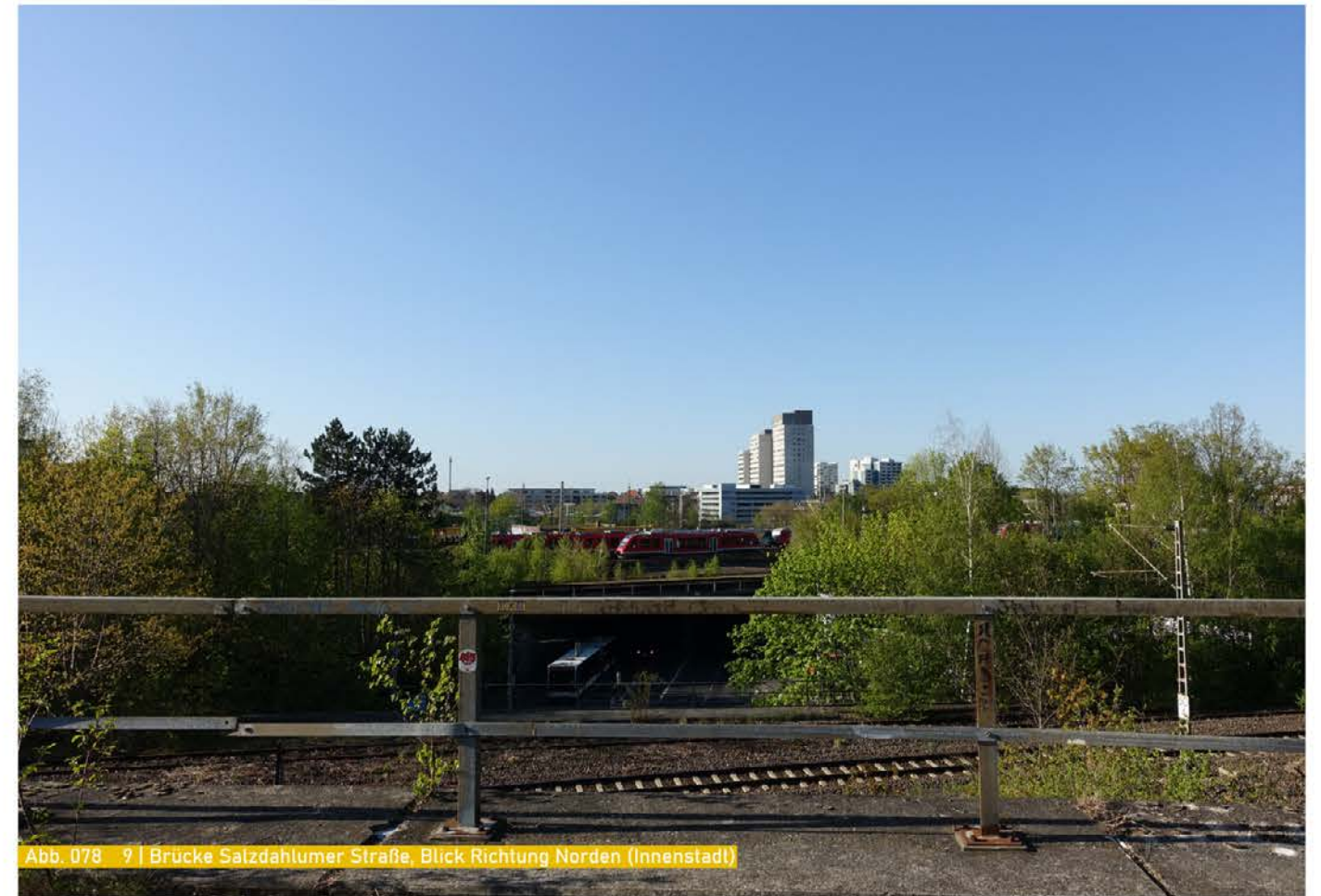




Abb. 079 Schrägluftbild Kieswerk 08.2018



Abb. 080 Schrägluftbild Halden, 10.2018



Abb. 081 Schrägluftbild Kleingärtnerverein, 10.2018



Abb. 082 1 | Blick Brücke Helmstedter Straße



Abb. 083 2 | Alte Gleisanlage



Abb. 084 3 | Alte Gleisanlage



Abb. 085 Schrägluftbild Kleingärtnerverein Sonnenschein e.V., 08.2018

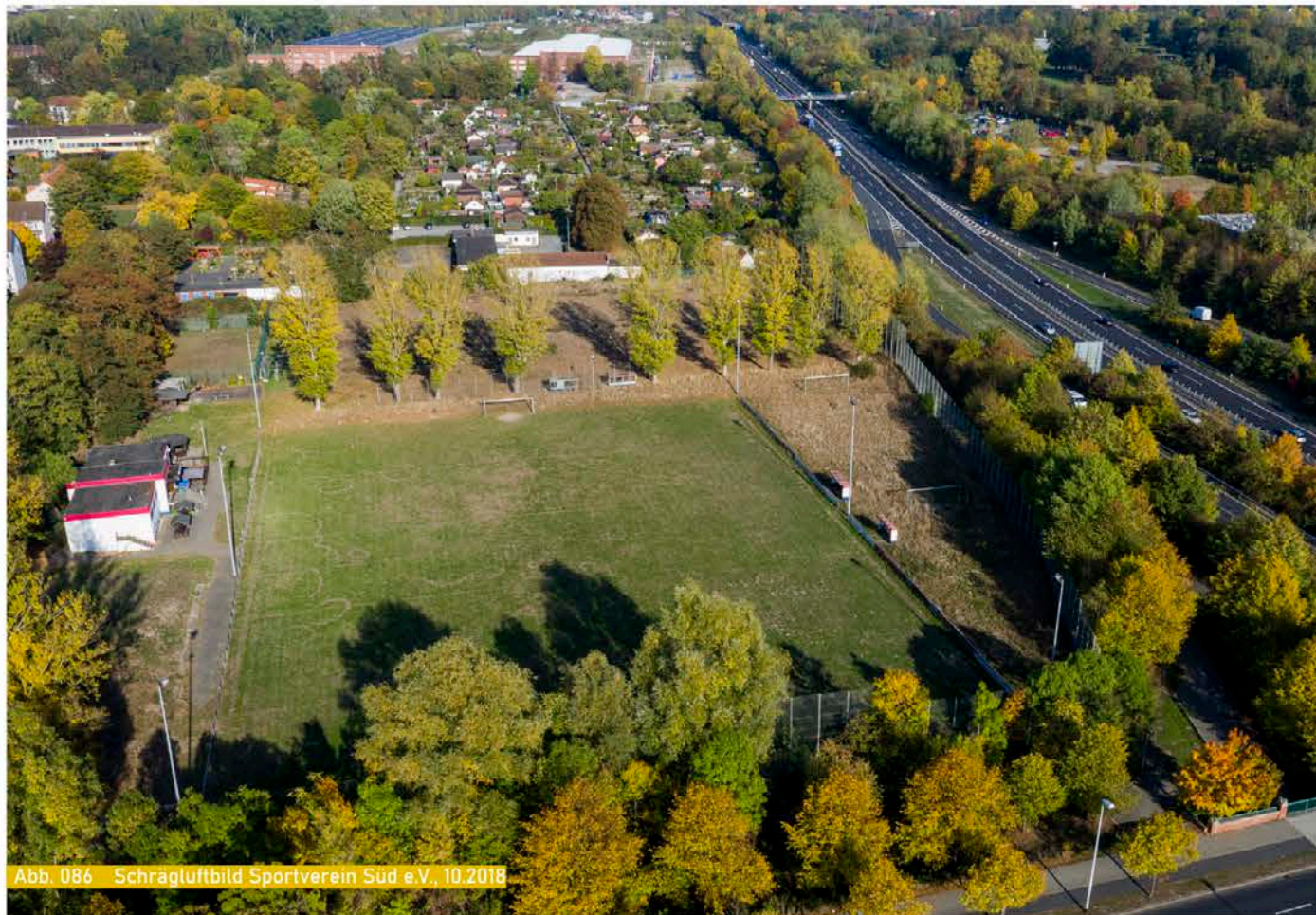


Abb. 086 Schrägluftbild Sportverein Süd e.V., 10.2018

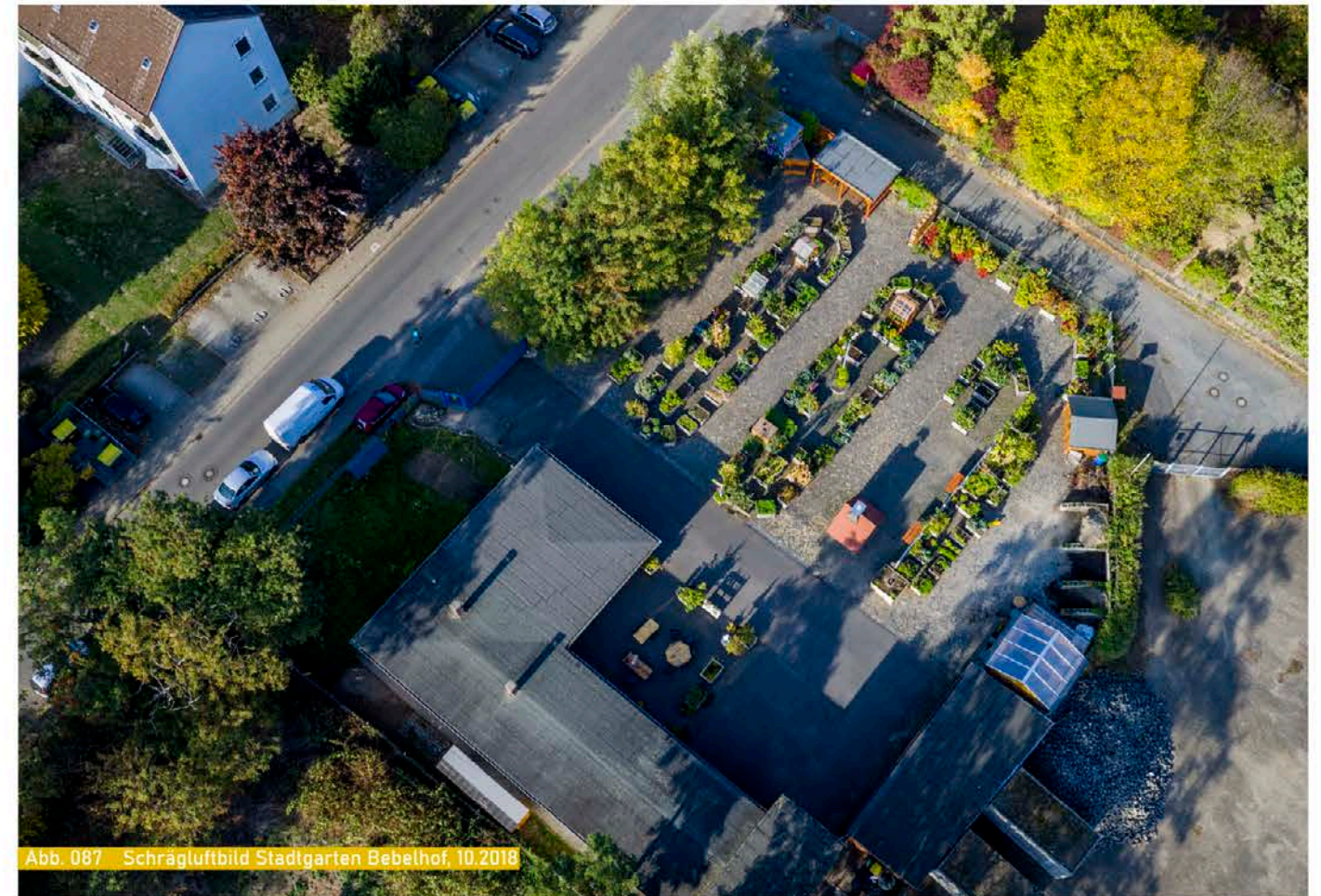


Abb. 087 Schrägluftbild Stadtgarten Bebelhof, 10.2018



Abb. 088 1 | Sportplatz Sportverein Süd e.V



Abb. 090 3 | Stadtgarten Bebelhof



Abb. 089 2 | Stadtgarten Bebelhof

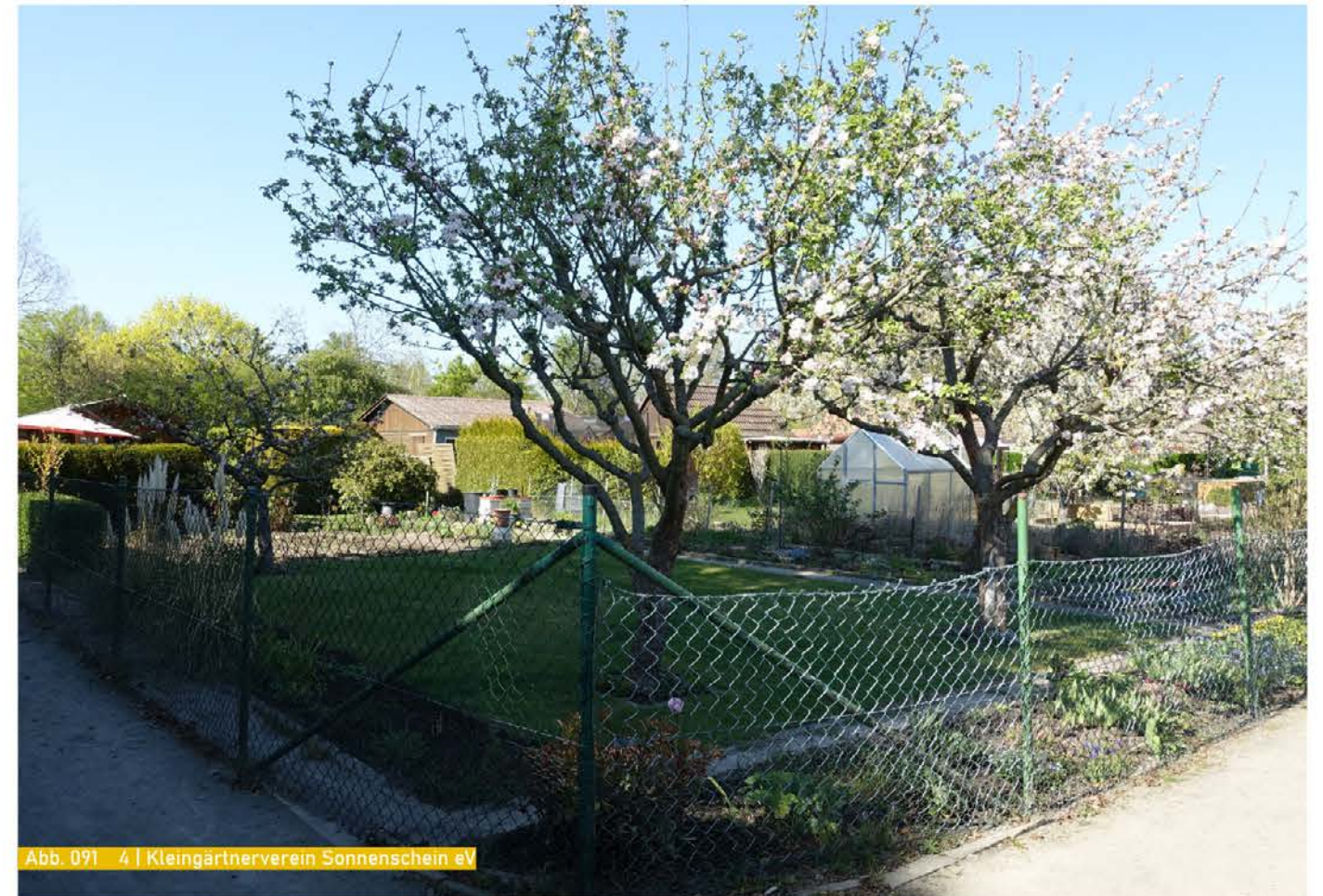


Abb. 091 4 | Kleingärtnerverein Sonnenschein e.V

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

- # ÜBERSICHT ENTWICKLUNG RINGBAHN - RINGGLEIS
- # RINGBAHN UM 1899 UND 1915
- # RINGBAHN UM 1932 UND 1967 / 1986
- # RINGGLEIS
- # AKTUELLE STÄDTEBAULICHE PROJEKTE RUNDUM DAS RINGGLEIS
- # HAUPTBAHNHOF
- # HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG- STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG DES UMFELDES
- # HAUPTGÜTERBAHNHOF
- # RANGIERBAHNHOF
- # FUNKTIONSWEISE RANGIERBAHNHOF
- # BREMSERTURM UND STELLWERKE

ÜBERSICHT ENTWICKLUNG RINGBAHN-RINGGLEIS

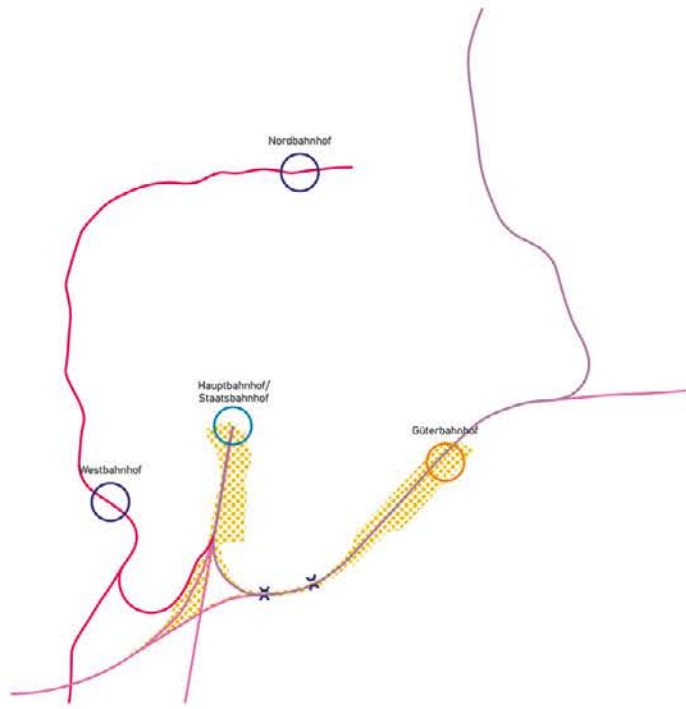


Abb. 092 Um 1899

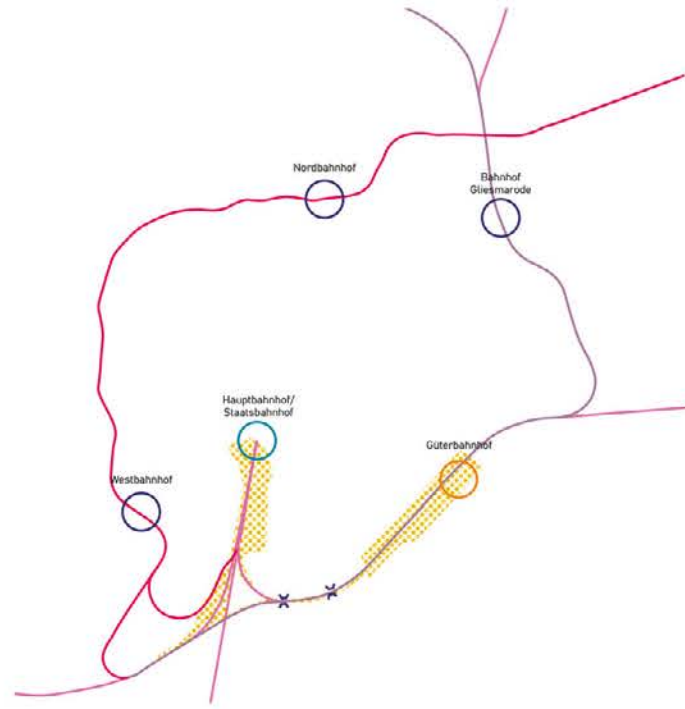


Abb. 093 Um 1915

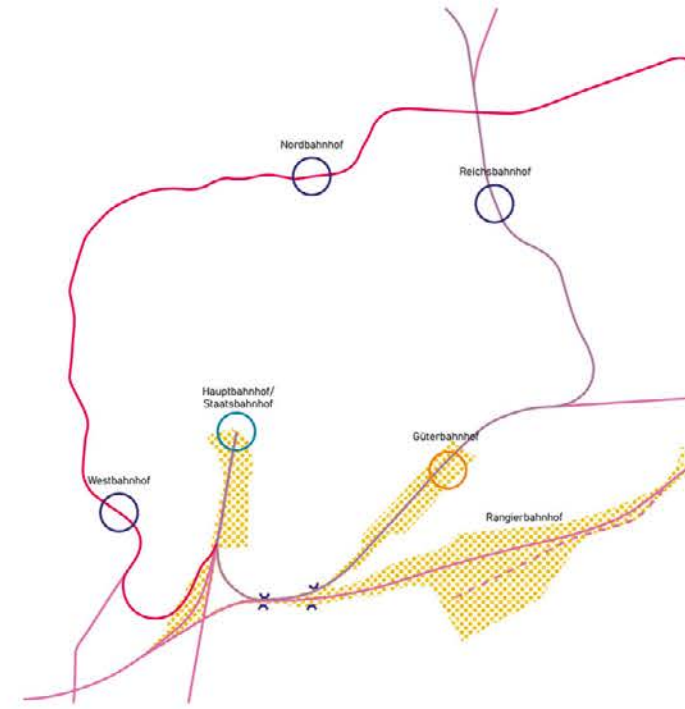


Abb. 096 Um 1932

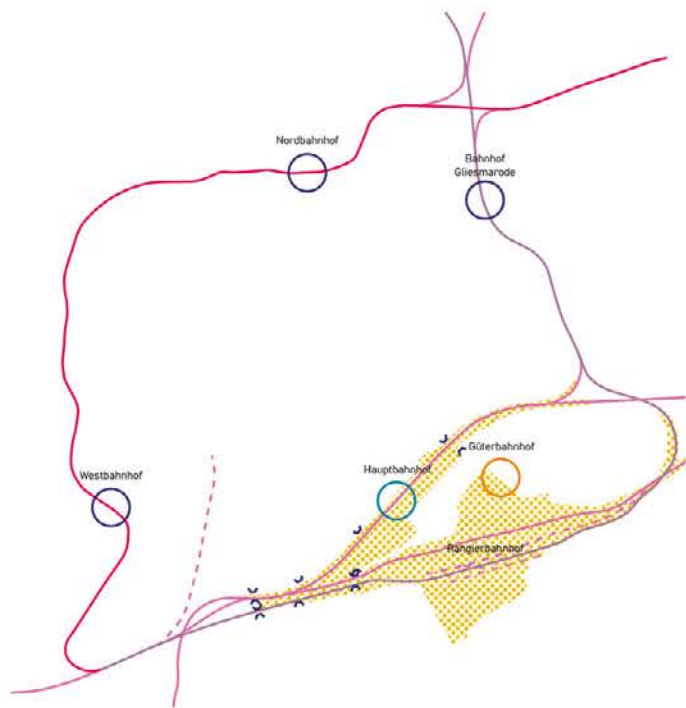


Abb. 094 Um 1967

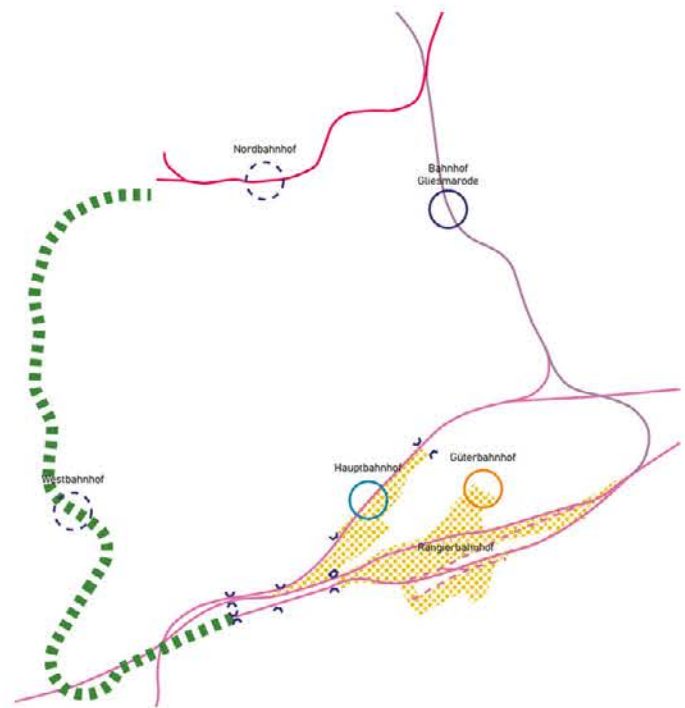
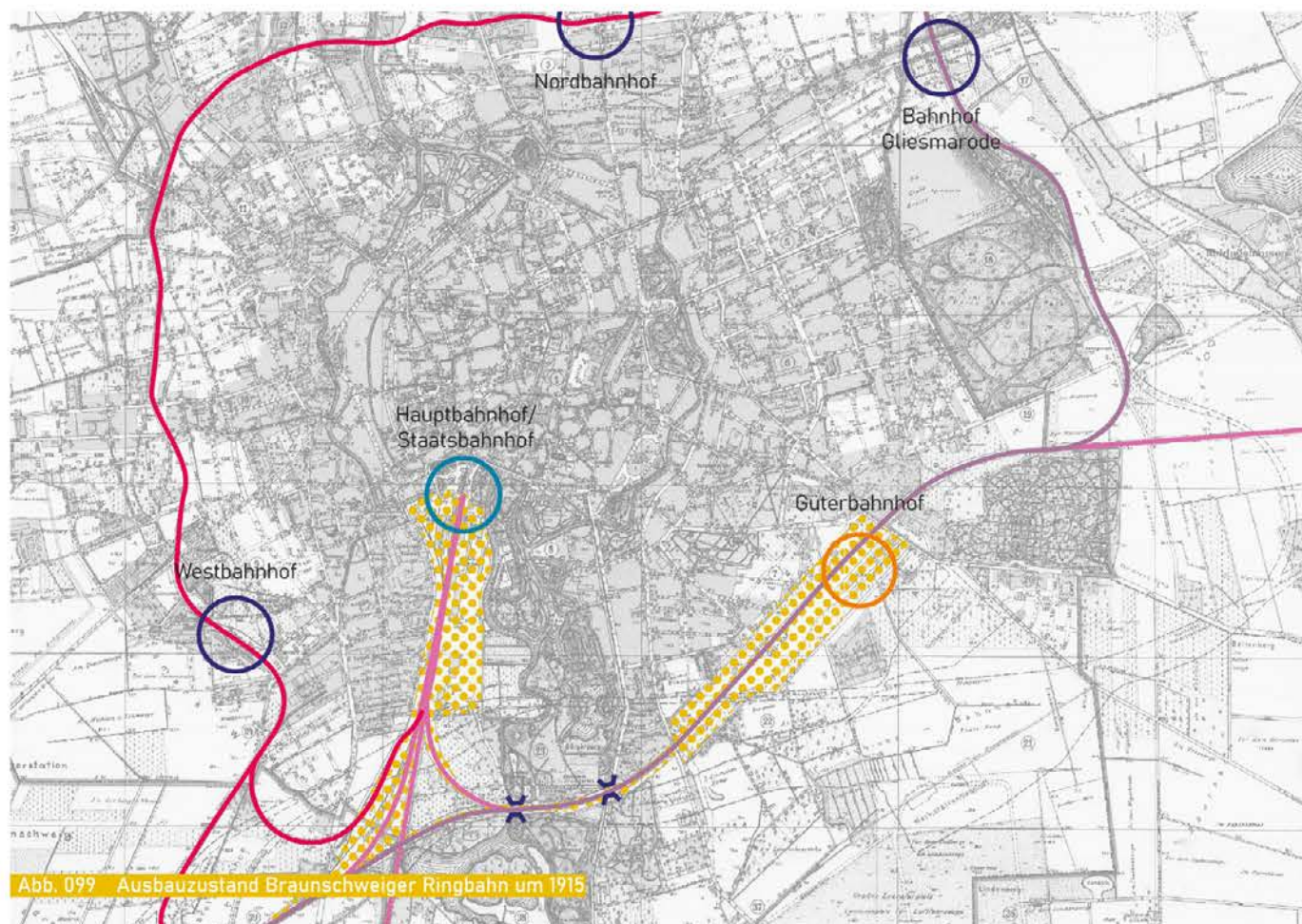
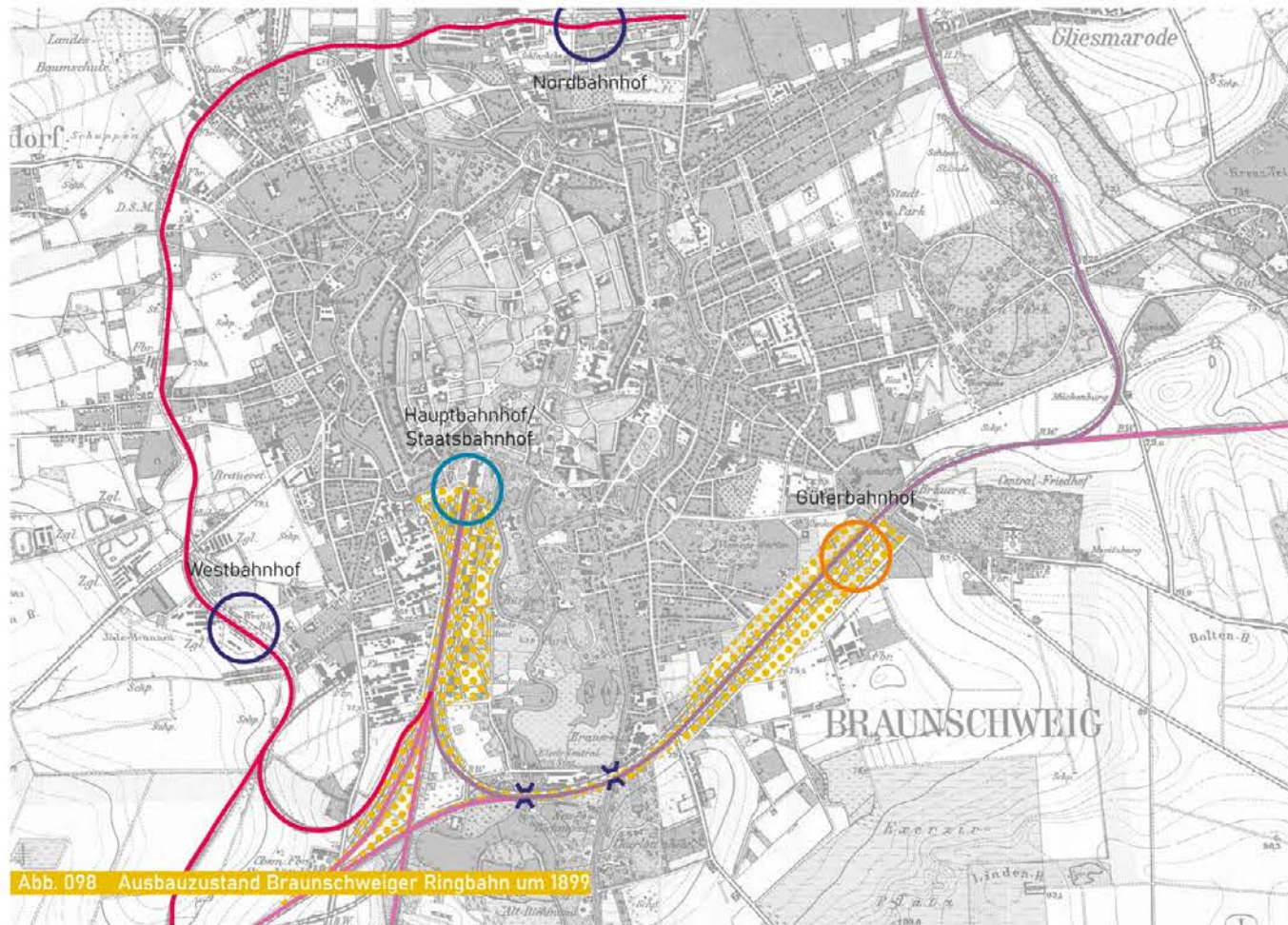


Abb. 095 2011



Abb. 097 2020

-  Hauptbahnhof
-  Güterbahnhof
-  Weitere Bahnhöfe
-  Ringbahn
-  Staatsbahn
-  Ringgleisradweg
-  Hauptanschlussgleis
-  Neben-/ Anschlussgleis
-  Ausdehnung Bahnflächen
-  Brücken



RINGBAHN UM 1899 UND 1915

1884 wurde die B.L.E gegründet, die Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft. [1] In den folgenden 20 Jahren entstanden auf ca. 100 Kilometern normalspurige Gleisstrecken. Die Ringbahn wurde geplant, um die sich ausdehnenden Industrie- und Gewerbebetriebe aus der Stadt an den Stadtrand verlegen zu können und um günstige Bedingungen für neue Betriebe zu schaffen. Im ausgebauten Zustand sorgte sie für den Anschluss von ca. 50 Betrieben (Industrie, Handel, Versorgung) und ca. 100 Lagerstätten im Stadtbereich. Außerdem erschloss sie die landwirtschaftlich geprägte Umgebung von Braunschweig bis in das Harzvorland. Hier war der Transport von Kali bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts für die Bahn wichtig. [2]

Der Bahnhof Braunschweig Nord war der Hauptsitz und Betriebsmittelpunkt der B.L.E, hier befand sich auch die Verwaltung. Von dieser Station führte eine Strecke über Braunschweig West weiter nach Süden bis zum Hoheweg. Der Nordbahnhof war auch ab 18. Juli 1886 Ausgangspunkt der ersten B.L.E.-Strecke von Braunschweig nach Derneburg. Nur wenig später, ab dem 17. Oktober 1886 zweigte hier eine Bahnstrecke nach Wol-

fenbüttel ab. Die Hauptstrecke führte jedoch westlich über Lichtenberg (Salzgitter) und Osterlinde bis zu dem Bahnhof Derneburg an der Bahnstrecke Hildesheim - Goslar. 1887 bis 1889 wurde die Bahnstrecke Derneburg nach Seesen mit Anbindung von Bockenem und Groß Rhüden ausgebaut. [3]

Das Netz wurde ab 1880 durch Verbindungsstrecken, überwiegend für den Güterverkehr, erweitert. 1886 wurde der Westbahnhof mit dem Hauptbahnhof verbunden. 1890 führten Gleisabschnitte von den B.L.E.-Bahnhöfen in Seesen und Wolfenbüttel bis zum Staatsbahnhof.

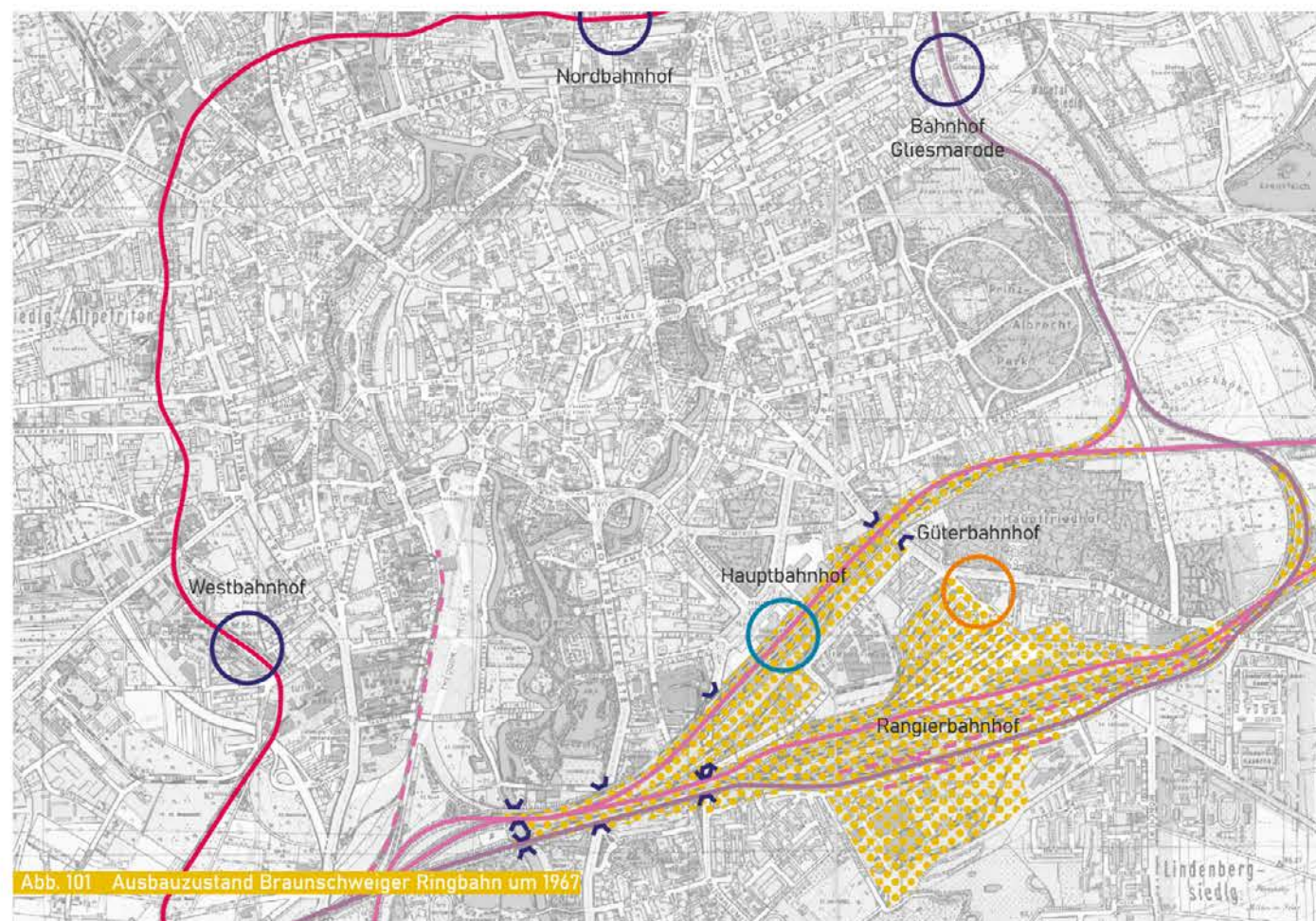
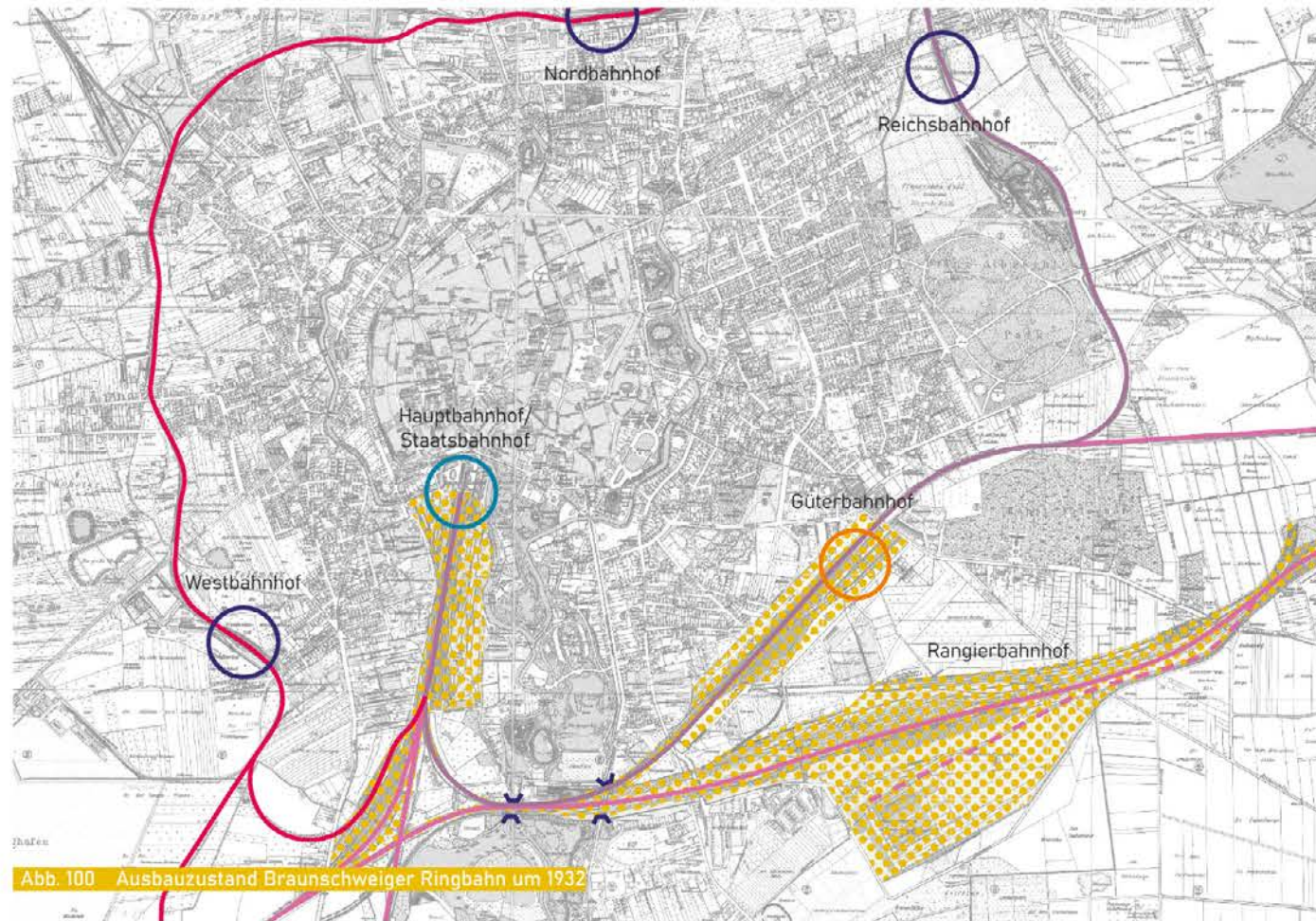
Vom Nordbahnhof wurde am 11. November 1901 die Strecke über Gliesmarode West nach Gliesmarode Ost, zunächst wieder nur für den Güterverkehr, in Betrieb genommen. Dort begann die Strecke der neu eröffneten Braunschweig - Schöninger Eisenbahn (BSE). Allerdings wurden die Züge der BSE in der ersten Zeit auch am Nordbahnhof der B.L.E. eingesetzt und endeten dort. Ab 15. Februar 1902 wurde die Strecke auch für den Personenverkehr genutzt, an Sonntagen gab es z.B. Ausflugsfahrten bis nach Salzgitter-Lichtenberg. [2]

-  Hauptbahnhof
-  Güterbahnhof
-  Weitere Bahnhöfe
-  Ringbahn
-  Staatsbahn
-  Hauptanschlussgleis
-  Neben-/Anschlussgleis
-  Ausdehnung Bahnflächen
-  Brücken

[1] https://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/stadteile/westl_ringgebiet/ringbahn.php

[2] https://de.wikipedia.org/wiki/Braunschweigische_Landes-Eisenbahn-Gesellschaft

[3] Wulfgramm, Christopher, Die Braunschweigische Landes-Eisenbahn Eine große Privatbahn zwischen Süharz und Heide, 2. EK-Verlag, Freiburg, 2017



- Hauptbahnhof
- Güterbahnhof
- Weitere Bahnhöfe
- Ringbahn
- Staatsbahn
- Hauptanschlussgleis
- - - Neben-/ Anschlussgleis
- Ausdehnung Bahnflächen
- ⌒ Brücken

RINGBAHN UM 1932 UND 1967 / 1986

Die Bedeutung der B.L.E. nahm bis in die 30er Jahre des letzten Jahrhunderts stetig zu. 1936 besaß die Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft über 20 Dampflokomotiven. Mit dem Aufbau des Stahlwerkes in Salzgitter wie auch der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes musste das Streckennetz umgebaut und erweitert werden. Diese Aufgabe sollte die Deutsche Reichsbahn übernehmen. Somit wurde auf Veranlassung der Reichsregierung die B.L.E. am 1. Januar 1938 von der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Der Personenverkehr auf der Ringbahn wurde 1941 eingestellt, Industrie- und Kriegsgüter hatten Vorrang. [1] In dem Umfeld des Westbahnhofes gab es mehrere Betriebe, die Kriegsmaterial produziert haben. Bei Angriffen auf die Braunschweiger Rüstungsindustrie wurde auch der Westbahnhof 1944 zerstört. 1950 wurde als Ersatz ein Behelfsgebäude errichtet, das heute als Wohngebäude genutzt wird. Durch die Fertigstellung des Verschiebe- und Güterbahnhofes, den immer weniger von Industrie und Gewerbe benötigten Gleisanschlüssen sowie die zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße wurde die Ringbahn kaum noch genutzt. In der Konsequenz wurde diese 1986 weitgehend stillgelegt.

[1] Heiko Krause, Stadtteilheimatpfleger, Westliches Ringgebiet

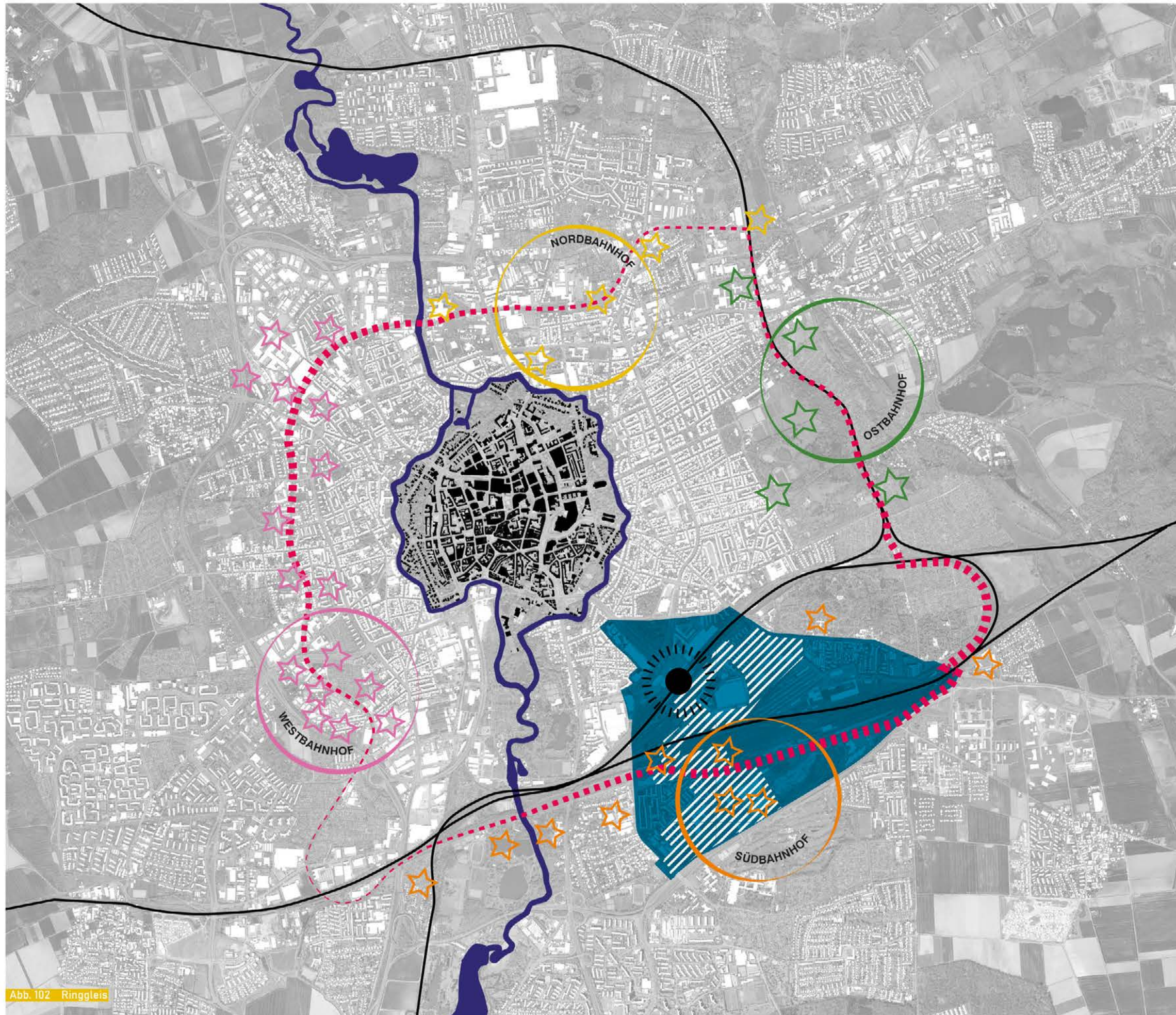


Abb. 102 Ringgleis

RINGGLEIS

Das Ringgleis, die ehemalige Ringbahn, ist ein Modellprojekt, das durch bürgerschaftliches Engagement und tatkräftige städtische Unterstützung Realität geworden ist. Im Rahmen der AG Ringgleis treffen sich bis heute engagierte Bürger*innen regelmäßig mit der Verwaltung der Stadt Braunschweig, um den weiteren Ausbau der Streckenführung zu gestalten.

Der Ringschluss des ehemaligen Industriegleises wurde 2019 vorläufig hergestellt. Nun umschließt es als ca. 19 km langer Rad- und Fußweg das innere Stadtgebiet. Dadurch werden viele städtische Bereiche in zentraler Lage miteinander verbunden.

Jeder der Ringgleisabschnitte zeigt, abhängig von seiner Lage im Stadtgebiet und seiner räumlichen Ausprägung, eine eigene Charakteristik (siehe auch Masterplan Ringgleis, FB Stadtgrün Planung und Bau). Das südliche Ringgleis liegt in dem sogenannten Entwicklungsbereich „Südost“, in der neuen BAHNSTADT, wie diese bereits in dem Zukunftsbild für Braunschweig „Denk deine Stadt“ beschrieben wurde.

Für die Stadt Braunschweig bietet der südliche Abschnitt des Ringgleises (BAHNGleis) zukünftig in mehrfacher Hinsicht ein großes Entwicklungspotential. Da ist einerseits die selbstverständliche Bedeutung als hochwertiger Grün- und Freiraum und andererseits die Funktion als attraktiver Fuß- und Radweg. Außerdem besteht die Möglichkeit über das ausgebaute Ringgleis eine Vernetzung und bessere Anbindung bestehender Stadtquartiere (z.B. Bereiche Helmstedter Straße und „Bebelhof“) herzustellen. Durch das Zusammenwirken von Ringgleis mit angebotenen Stadtquartieren entstehen neue, attraktiv gestaltete Freiräume.

-  Bahnstadt
-  Ringgleis
-  Bahngleise in Nutzung
-  Hauptbahnhof
-  Aktivitäten/Besonderheiten

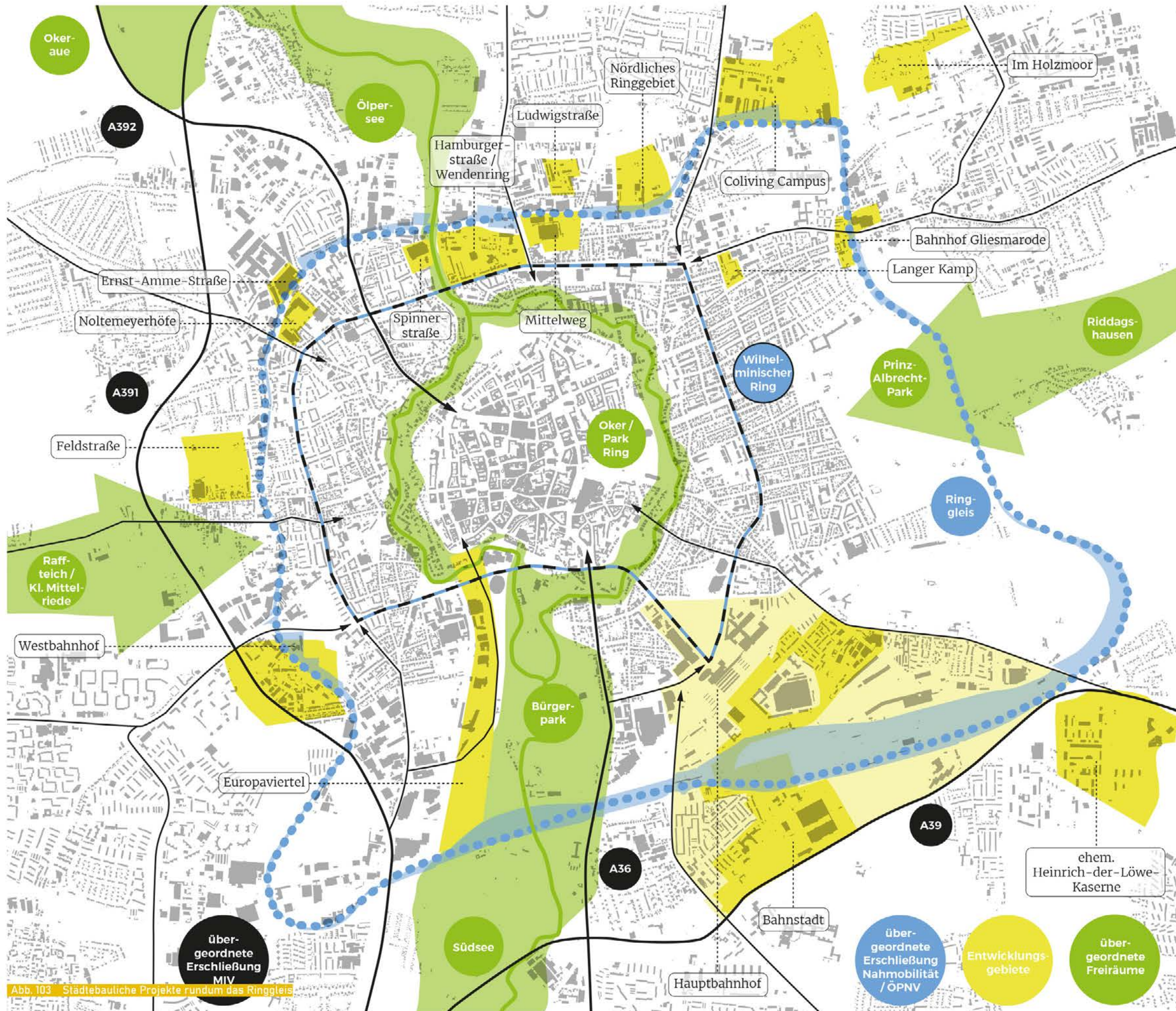


Abb. 103 Städtebauliche Projekte rundum das Ringgleis

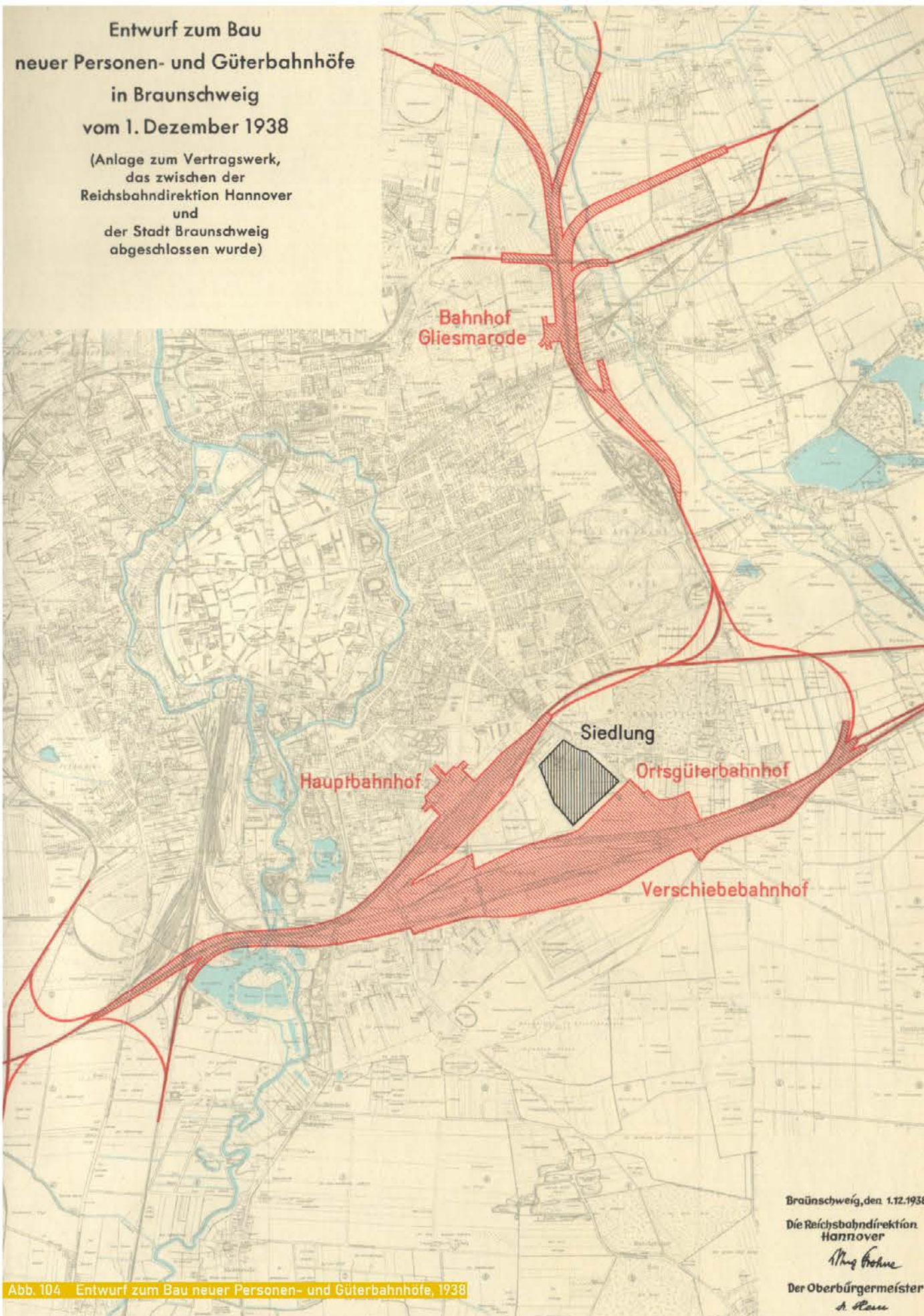
AKTUELLE STÄDTEBAULICHE PROJEKTE

RUNDUM DAS RINGGLEIS

Eine Qualität des Ringgleises liegt in der Ausformulierung eines Stadtteil verbindenden, die Innenstadt umschließenden 19 km langen Rad- und Fußweges mit seinen hochwertigen Freiräumen sowie in der städtebaulichen, verkehrlichen und landschaftsarchitektonischen Aufwertung der an das Ringgleis angrenzenden Quartiere.

Gegenwärtig befinden sich einige dieser Stadtteile in der Erneuerung bzw. Sanierung. Dazu zählen beispielsweise das westliche Ringgebiet mit dem Westbahnhof, der Bereich Ludwigstraße - Mittelweg ebenso wie das nördliche Ringgebiet.

Darüber hinaus werden durch das Ringgleis ebenso Quartiere und Stadtteile angebunden, die in nächster Zukunft großes Entwicklungspotential haben. Die BAHNSTADT als großer neuer Stadtteil ist hier zu nennen, aber auch die ehemalige Heinrich-der-Löwe-Kaserne, die Feldstraße und der CoLiving Campus.



HAUPTBAHNHOF

Braunschweigs erster Hauptbahnhof wurde am 1. Dezember 1838 in Betrieb genommen. Der erste Hauptbahnhof lag, anders als der 1960 erbaute „Neue Hauptbahnhof“ im Westen der Stadt, südlich der Innenstadt. Das Direktionsgebäude der Braunschweigischen Landesparkasse erinnert noch heute an das ehemalige Empfangsgebäude. Der alte Hauptbahnhof wurde vom Braunschweigischen Hofbaurat Carl Theodor Ottmer als Durchgangsbahnhof geplant und im gotischen Stil erbaut. Durch die Lage an der Oker und an der Innenstadt, war es nicht möglich einen Durchgangsbahnhof zu realisieren. Aus diesem Grund wurde ein Kopfbau errichtet, der das Ende des Bahnhofs flankierte. Schon 5 Jahre nach der Inbetriebnahme des Bahnhofs wurde dieser wegen einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu klein.

Ein neuer Hauptbahnhof wurde an gleicher Stelle im Jahr 1845 ebenfalls von Herrn Ottmer errichtet. Der Neubau wurde von Anfang an als Kopfbahnhof geplant und im klassizistischen Stil erbaut.

Mit dem beginnenden Industriezeitalter wurde auch der Neubau für die stetig ansteigende Nachfrage schnell zu klein. [1]

Die Situation des alten Kopfbahnhofes wurde schon 1870 als ungünstig angesehen. Im Stadtentwicklungsplan von Carl Tappe gab es bereits Standortüberlegungen für einen neuen Bahnhof. Die gegenwärtige Lage war schon damals die bevorzugte.

Von 1870 bis 1934 schlugen einige Konzepte, wie 1889 der Rincklake'sche Bahnhofsplan, einen neuen Bahnhof im Bereich des heutigen Messegeländes vor. Auch ein um 180 Grad gedrehter Bahnhof (1889) am gleichen Ort wie der alte wurde überlegt. Ein anderer Vorschlag von 1908 war, den Hauptbahnhof an den Endpunkt der ehemaligen Kaiser-Wilhelm-Straße, nun Jasperallee zu setzen. Diese Überlegung wurde jedoch nicht weiter-

verfolgt, da ein zu radikaler Eingriff in das bestehende Stadtquartier nötig gewesen wäre.

Lange Zeit konnte sich kein Vorschlag durchsetzen. Ein Umbau des alten Kopfbahnhofs kam nicht in Frage, da er teurer als ein Neubau gewesen wäre. Die Findung von neuen Gleistrassen war schwierig, da die Planungen und Stadterweiterungen um die Braunschweiger Altstadt Ende des 19. Jahrhunderts schon weit vorangeschritten waren.

Carl Tappes Planung zur Lage des neuen Bahnhofs von 1870 wurde 1938 wieder aufgegriffen und mit der Umsetzung begonnen. Die Planungen und Arbeiten wurden durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochen.

Die Einfahrtskurve im süd-westlichen Teil des Ringgleises wurde wieder der ursprünglichen angepasst und ermöglichte den Anschluss zum Hauptbahnhof und zum Hauptgüterbahnhof. Um 1915 war das Ringgleis geschlossen gewesen. Die Gleisanlagen des alten Hauptbahnhofs wurden bis auf ein Zubringergleis zurückgebaut.

In der Nachkriegszeit nahm das Verkehrsaufkommen wieder zu und ein neuer, leistungsfähiger Bahnhof wurde dringend benötigt. 1953 wurde entschieden, auf die begonnenen Arbeiten von 1938 zurückzugreifen und den seinerzeit gewählten Standort zu belassen.

1956 wurde ein Ideenwettbewerb für den neuen Hauptbahnhof ausgelobt, es gab zwei erste Preise. Nach den Plänen von Dipl.-Ing. Erwin Dürkopp (Bundesbahnoberrat, Hannover) wurde das Gebäude schließlich realisiert. Der neue Hauptbahnhof wurde am 1. Oktober 1960 eröffnet. [2]

[1] https://www.braunschweig.de/tourismus/ueber-braunschweig/sehenswuerdigkeiten/blik/kulturdenkmaeler/alter_bahnhof.php

[2] Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): Hauptbahnhof Braunschweig 1960. Gemeinsam herausgegeben zur Eröffnung des neuen Braunschweiger Hauptbahnhofs am 1. Oktober 1960 von der Bundesbahndirektion Hannover, der Stadt Braunschweig und der Industrie- und Handelskammer Braunschweig, Braunschweig 1960.

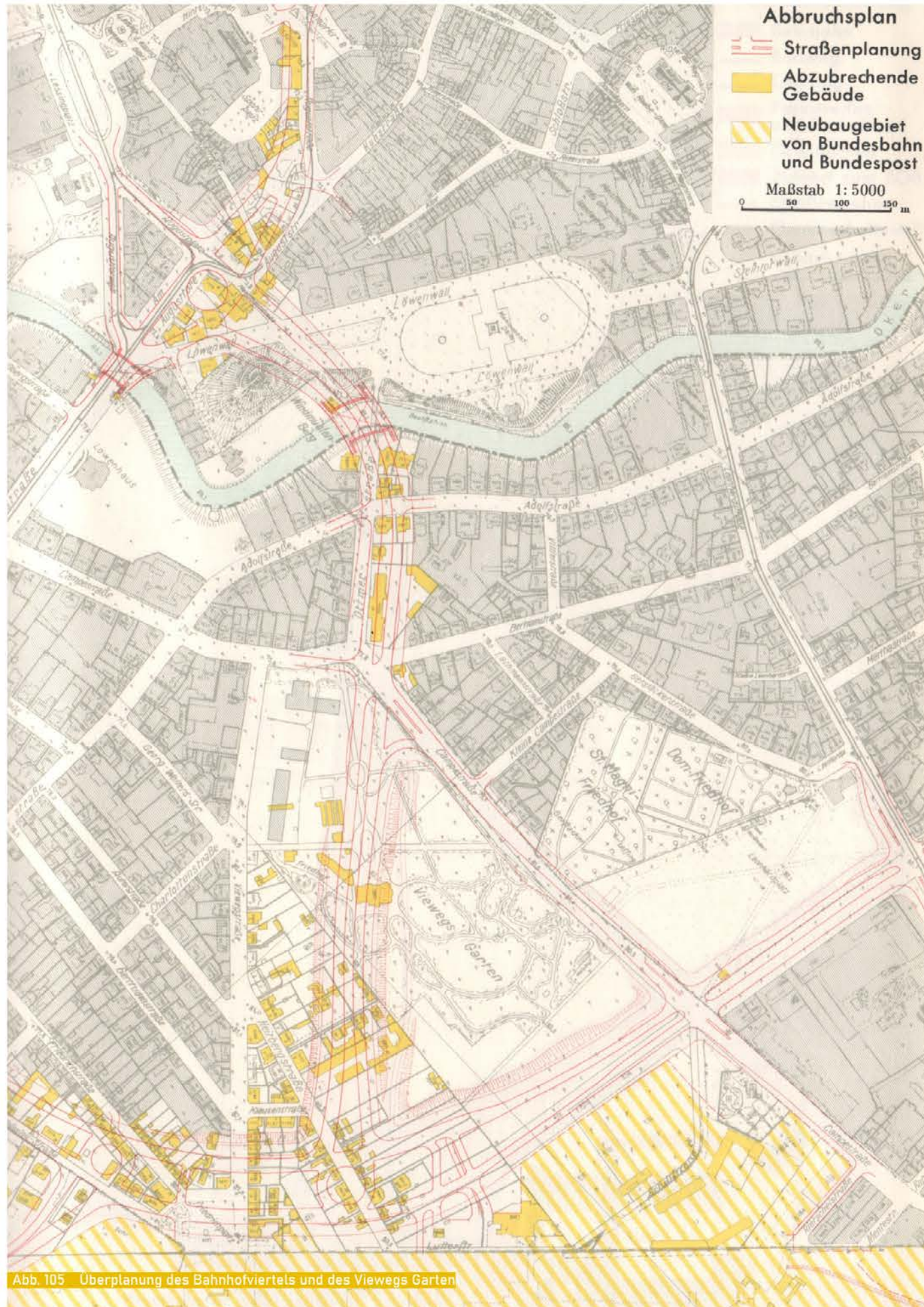


Abb. 105 Überplanung des Bahnhofviertels und des Viewegs Garten

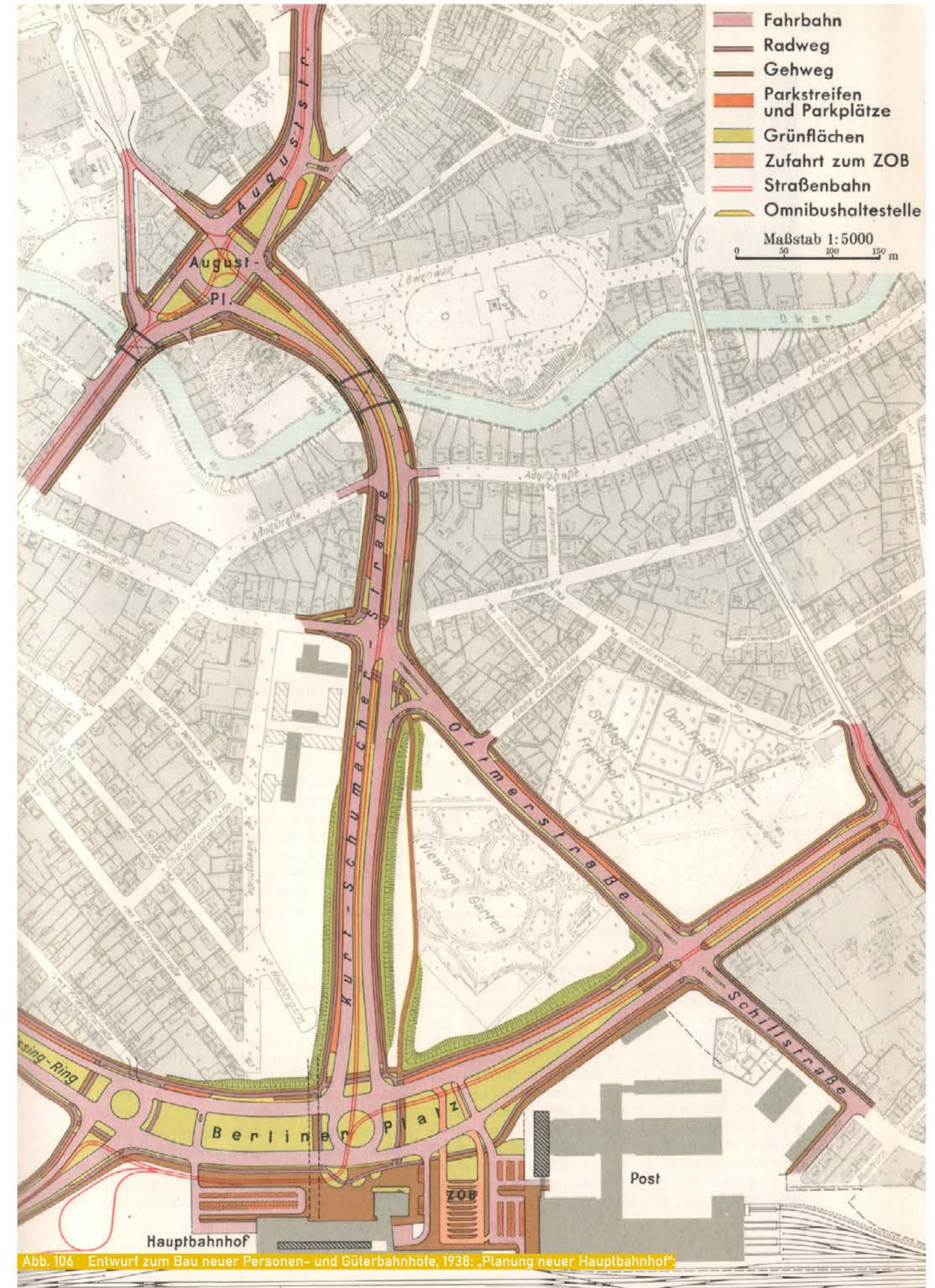


Abb. 106 Entwurf zum Bau neuer Personen- und Güterbahnhöfe, 1938: „Planung neuer Hauptbahnhof“



Abb. 107 „Neuer“ Hauptbahnhof im Bau, 1960



Abb. 109 „Neuer“ Hauptbahnhof



Abb. 108 „Neuer“ Hauptbahnhof, um 1960



Abb. 110 Schrägtufbild Hauptbahnhof, 10.2018



Abb. 111 Lageplan Siegerentwurf, Entwurfsverfasser WELPvonKLITZING

HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG - STÄDTEBAULICHE NEUORD- NUNG DES UMFELDES

Im Jahr 2019 lobte die Stadt Braunschweig den Wettbewerb „Hauptbahnhof Braunschweig-Städtebauliche Neuordnung des Umfelds“ aus. Die Jury entschied sich im Oktober 2019 für den Entwurf von Welp von Klitzing. Oberbürgermeister Ulrich Markurth: „Der Siegerentwurf zeichnet sich durch eine gelungene Integration des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs in die Stadt aus. Das gilt städtebaulich wie funktional. Die bisher fehlende Orientierung des Bahnhofsareals zur Stadt hin leistet der Entwurf, indem er einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz mit Wohn- und Geschäftshäusern vorsieht. In unmittelbarer Nähe dazu finden sich Fahr-



Abb. 112 Perspektive Ring Siegerentwurf, Entwurfsverfasser WELPvonKLITZING



Abb. 113 Perspektive Bahnhofs Vorplatz Siegerentwurf, Entwurfsverfasser WELPvonKLITZING

rad- und Auto-Parkhaus sowie das Bus-Terminal. Das erleichtert und verbessert die Übergänge der Reisenden von einem auf das andere Verkehrsmittel und findet Lösungen für die bekannten Problemfelder am Hauptbahnhof, insbesondere die Vielzahl von Fahrrädern auf dem Vorplatz und das Fehlen eines Busterminals. Besonders hervorzuheben ist schließlich die Erweiterung von Viewegs Garten sowie dessen gelungene Vernetzung des Parks mit dem Quartier rund um die Böcklerstraße." (https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/nachrichten/wettbewerb.php)

Welp von Klitzing :

„Idee

– Ein Bahnhof in der Stadt, ein belebter Bahnhofplatz als erlebbarer Stadtraum, der mit dem anschließenden Bahnhofsviertel vernetzt ist

– eine Bebauungsstruktur, die öffentliche Straßen- & Platzräume erzeugt. Das Bahnhofsviertel, der Bahnhof mit seinem Vorplatz und der Brawo-Park werden durch die städtische Struktur zu einer neuen Einheit

– ein Bahnhofsgebäude, dass sich zukünftigen Mobilitäts-, Arbeits- & Kommunikationskonzepten anpasst". (<http://www.welpvonklitzing.de/projects/hauptbahnhof-braunschweig-staedtebauliche-neuordnung-des-umfeldes/>)



Abb. 114 Bebauung am Vieweggarten Siegerentwurf, Entwurfsverfasser WELPvonKLITZING



Abb. 115 Schrägluftbild Bereich Hauptgüterbahnhof, 1959



Abb. 116 Schrägluftbild Bereich Hauptgüterbahnhof, 10.2018

HAUPTGÜTERBAHNHOF

Der Güterverkehr auf der Schiene ist aufgrund eines wirtschaftlichen Strukturwandels in den Industrieländern seit Mitte des letzten Jahrhunderts stetig zurückgegangen. Die Art der zu befördernden Güter hat sich geändert, es sind weniger schwere Massengüter zu transportieren. Gewünscht ist eine schnelle, termingebundene Beförderung von Waren an jeden beliebigen Ort, auch ohne Gleisanschluss. Als Verkehrsträger am Güterverkehr in Deutschland haben die Güterbahnen gegenwärtig einen Anteil von ca. 20 Prozent. Der Anteil des Lkw liegt bei ca. 70 Prozent. [1]

Diese Gründe haben u.a. dazu geführt, dass Teile des Güterbahnhofes aus dem Betrieb genommen worden sind. Die frei gewordenen Flächen wurden einerseits für das neue Straßenbahndepot im Bereich der ehemaligen Güterumschlagshalle genutzt, andererseits haben auch zahlreiche kleinere Gewerbebetriebe in den ehemaligen Hallen und Gebäuden des Hauptgüterbahnhofes Platz gefunden.

Ein großer Anteil des Bahngeländes liegt mittlerweile brach. Einige im Betrieb befindliche Gleise verlaufen jedoch gegenwärtig ungünstig, um die brachgefallenen Flächen zusammenhängend entwickeln zu können. Außer einigen Gütergleisen zählen auch die Zuwegungsgleise zum Lokpark und dem ehemaligen Ausbesserungswerk dazu.

[1] Allianz pro Schiene (www.allianz-pro-schiene.de), Güterverkehr – Mehr Verkehr auf die Schiene



Abb. 117 Luftbild Bereich Hauptbahnhof/Rangierbahnhof um 1960

RANGIERBAHNHOF

Im Jahre 1913 wurden die ersten Pläne für einen neuen Rangierbahnhof als Flachbahnhof südlich der Helmstedter Straße entwickelt. Diese kamen jedoch aufgrund des 1. Weltkrieges nicht zur Ausführung. 1919 wurde schließlich mit den ersten Erdarbeiten begonnen. Doch wurden die Bauarbeiten durch die ungünstige Lage in der Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre behindert.

Die Inbetriebnahme des Reichsbahn-Ausbesserungswerks (RAW), an der heutigen Schwartzkopffstraße, sorgte auch für weitere Bautätigkeiten. 1927 wurde mit der Realisierung von notwendigen Brücken für den Rangierbahnhof begonnen. Zwischenzeitlich ist das Rangierbahnhofprojekt vereinfacht worden.

Begonnen wurde mit den Brückenbauten, um die unterschiedlichen Höhenniveaus überwinden zu können. Jedoch war um 1937 der Güterverkehr stark rückläufig, so dass es an finanziellen Mitteln fehlte, um die Baumaßnahmen zügig voran zu bringen.

1939 wurde mit den Erdarbeiten für den neuen Rangierbahnhof, nun als Gefällebahnhof, an heutiger Stelle begonnen. Notwendig wurde dieser durch den Beschluss der Reichsregierung, im Großraum Salzgitter ein neues Industriegebiet anzusiedeln. Auch der Bau des heutigen VW-Werks beförderte die Entscheidung für den Bau. Die seinerzeit vorhandenen Rangierbahnhöfe hätten den zu erwartenden Güterverkehr nicht abdecken können.

1941 waren die Pläne für den Bau der Gleisanlagen und Gebäude fertig. In den folgenden Jahren wurden diese umgesetzt und am 01.10.1943 erfolgte die offizielle, zunächst provisorische Inbetriebnahme. Bis ins Frühjahr 1944 wurden weitere Baumaßnahmen durchgeführt, die

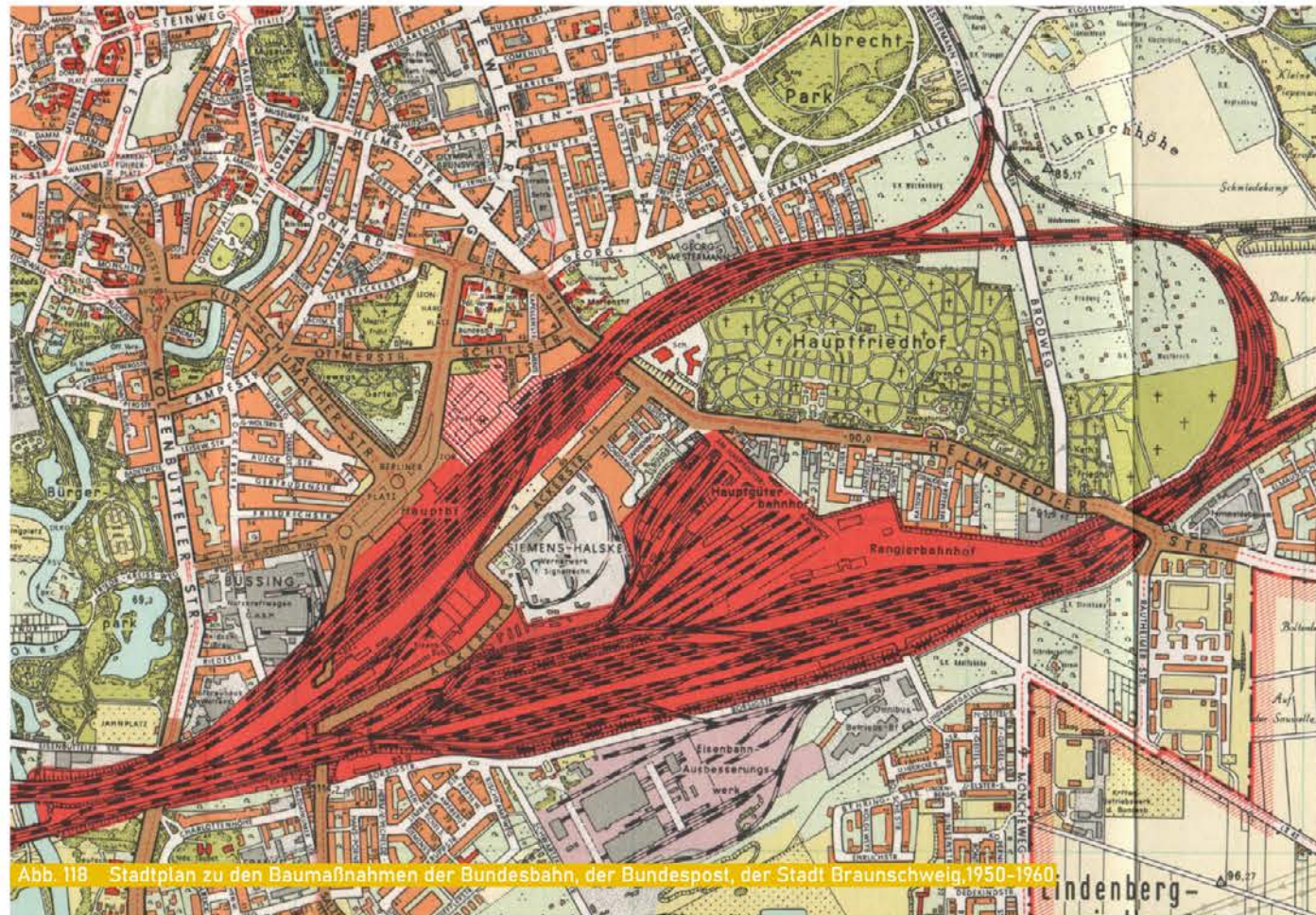


Abb. 118 Stadtplan zu den Baumaßnahmen der Bundesbahn, der Bundespost, der Stadt Braunschweig, 1950-1960.

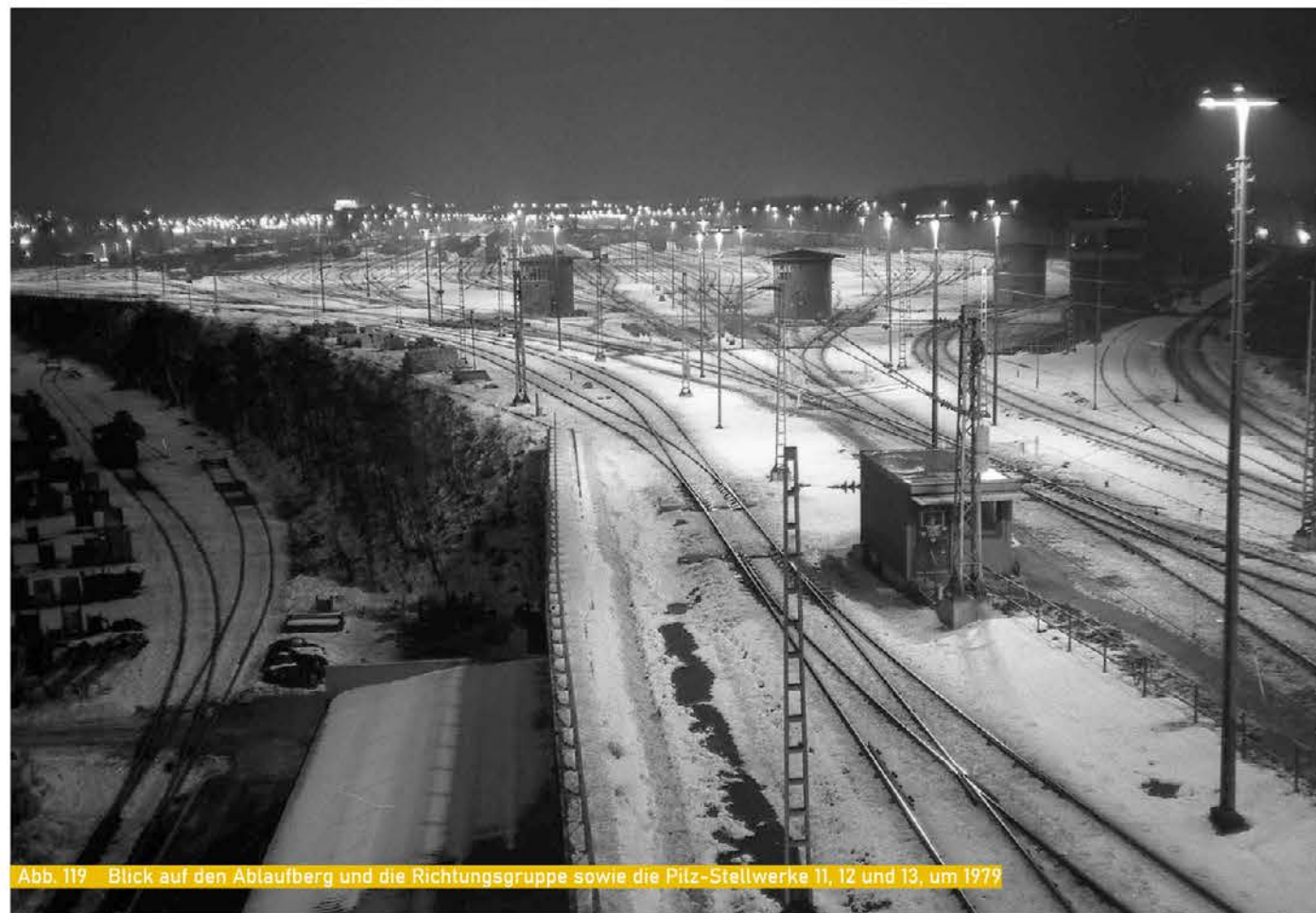


Abb. 119 Blick auf den Abtaufberg und die Richtungsgruppe sowie die Pitz-Stellwerke 11, 12 und 13, um 1979

überwiegend durch Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter ausgeführt wurden.

Nach dem Krieg wurde der Rangierbahnhof fertig gestellt und die Schäden der Kriegsjahre repariert. Für die künstlich hergestellte Topografie wurden die Trümmerreste des 2. Weltkrieges aus der Braunschweiger Innenstadt verwendet.

FUNKTIONSWEISE RANGIERBAHNHOF

Die Ablaufanlage des Braunschweiger Rangierbahnhofs ist bereits vor geraumer Zeit stillgelegt worden. Der Rangierbahnhof sollte die überalterten Zugbildungsanlagen in Braunschweig Ost, Braunschweig Hbf. und z. T. in Börßum und anderen Bahnhöfen ersetzen. 1978 hatte er 12 Einfahrgleise, 44 Richtungsgleise, 18 Ausfahrgleise und 8 Umspanngleise. Dazu kam als Zusatzanlage der Braunschweiger Hauptgüterbahnhof mit umfangreicher Stückgutumladung, mit Anschluss an das Ausbesserungswerk (AW), das Bahnbetriebswerk (Bw) und das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Braunschweig.

Es handelte sich um einen Gefällebahnhof mit flacher Einfahrgruppe. Die Zugzerlegung erfolgte an einem gewöhnlichen Ablaufberg. Die Zugbildung aber durch Nachlassen der Wagen mit Handbremse oder Bremswagen in die sogenannten „Roste“, wo die Wagen für Mehrgruppenzüge nachgeordnet wurden, und dann weiter mit Handbremsbedienung in die Ausfahrgleise liefen.

Dieses Betriebsverfahren ist personalintensiv, außerdem mussten Bremsender bzw. Bremswagen vorgehalten und immer wieder auf den Berg geschleppt werden. Dieses Verfahren wird heute in Deutschland auf den anderen Gefällebahnhöfen (z.B. Dresden-Friedrichstadt, Nürnberg) nicht mehr angewendet. In Braunschweig ging man noch weiter und legte die Einfahrgruppe, Ablaufberg und viele Richtungsgleise still und bildete die wenigen verbleibenden Züge durch Abstoßen in der ehemaligen Ausfahrgruppe. Dieser Vorgang konnte gut von der Brücke Helmstedter Straße aus beobachtet werden.

[1] <https://www.ringgleis.de/de/geschichte/rangierbahnhof-braunschweig.php>

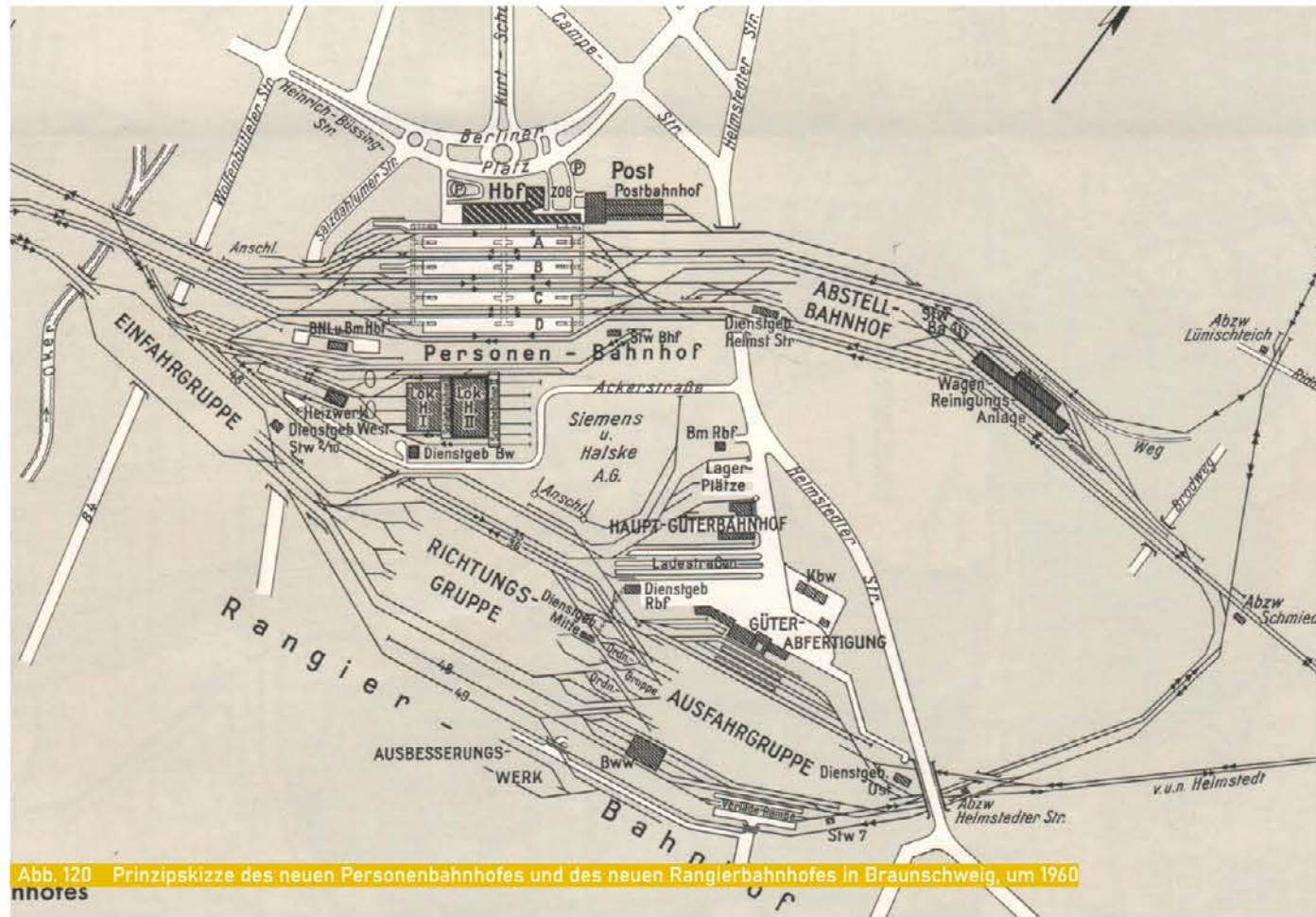


Abb. 120 Prinzipskizze des neuen Personenbahnhofes und des neuen Rangierbahnhofes in Braunschweig, um 1960

BREMSERTURM UND STELLWERKE

Am Beginn der Richtungsgruppe befinden sich drei runde Türme (11, 12 und 13), die als Stellwerke für die Richtungsgruppe dienen.

Der runde Grundriss war gewählt worden, um dem etwa in der Mitte sitzenden Wärter immer einen senkrechten Blick durch die Fensterscheiben zu gewähren. So sollten störende Spiegelungen und Verzerrungen vermieden werden.

Im Keller von Stellwerk 12 waren die Hydraulikanlagen für die 5 Gleisbremsen untergebracht, die vom Bremsurm aus gesteuert wurden.



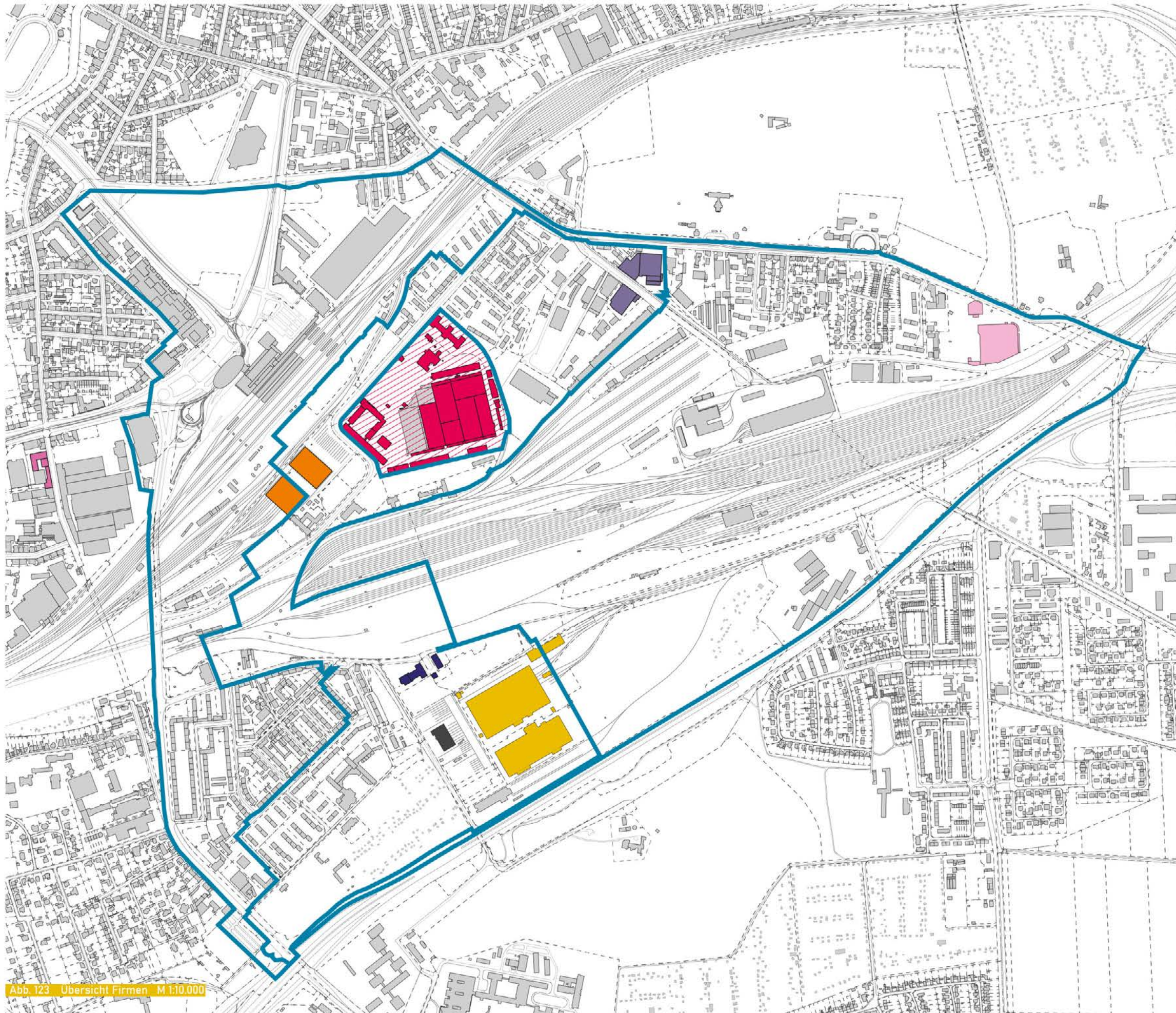
Abb. 121 Stellwerk 11, 12 und 13 im Hintergrund der Bremserturm



Abb. 122 Schrägluftbild Rangierbahnhof

BETRIEBE IN DER BAHNSTADT

- # ÜBERSICHT BETRIEBE IM BEREICH DER BAHNSTADT
- # BÜSSING AG
- # SIEMENS
- # EHEMALIGES REICHSBAHNAUSBESSERUNGSWERK
- # LOKPARK
- # ALSTOM
- # EISENBahnBETRIEBSWERK
- # WESTERMANN GRUPPE
- # DÜRKOP



ÜBERSICHT BETRIEBE IM BE- REICH DER BAHNSTADT

In dem folgenden Kapitel wird eine Auswahl an Firmen/ Institutionen vorgestellt, die im Hinblick auf die historische Entwicklung des Areals der BAHNSTADT einen großen Einfluss hatten und auch heute noch eine wichtige Rolle in der Entwicklung des Areals spielen.

- Büssing Werk
- Siemens
- Eisenbahnausbesserungswerk (EAW)
- Alstom
- Lokpark
- Westermann Verlag
- Bahnbetriebswerk
- Dürkop

Abb. 123 Übersicht Firmen M 1:10.000



Abb. 124 Erster Büssing Omnibus



Abb. 125 Büssing Omnibus

BÜSSING AG

Heinrich Büssing gründete und leitete in seinem Leben viele Firmen und Werkstätten. Seine erste Werkstatt führte er von 1869 bis Ende 1870 in Braunschweig. Dort stellte er Velocipeden (Fahrräder) her. 1870 eröffnete Heinrich Büssing eine Maschinenbau-Anstalt. Dort baute er Produkte und Einrichtungen des Maschinenbaus. Aus wirtschaftlichen Gründen musste er diese Firma verkaufen.

1871 gründete Büssing die Eisenbahn-Signal-Bauanstalt. Das Unternehmen befasste sich mit der Entwicklung von Konstruktionen und Anfertigung von Eisenbahnsicherungssystemen. Um ein Wachstum der Firma zu ermöglichen beteiligte sich der Braunschweiger Kaufmann Max Jüdel und sorgte für Liquidität und übernahm die Firma offiziell.

Im Jahr 1873 nahm Büssing seine Tätigkeit bei Max Jüdel & Co auf. Während der ersten 10 Jahre widmete sich die Firma der mechanischen Einrichtung um die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten und diese zu optimieren. Hierbei wurde speziell das Thema zentrale Signal- und Weichenstellung bearbeitet. Sechs Jahre nachdem Büssing seine Tätigkeit bei Jüdel aufgenommen hatte, wurde das 100ste Stellwerk hergestellt. Im Jahr 1892 wurden in zahlreichen Ländern (Österreich, Schweiz, Italien, Schweden und Russland) Stellwerke, Hebel, Weichen und Signale aufgestellt. Büssing hat auf mehr als 90 Bauteile im Eisenbahnsignalwesen Patente. Er verlässt im Jahr 1921 die Firma, in der er vorher noch als Vorstandsmitglied und in dem Aufsichtsrat des Unternehmens tätig war. [1]

Im Jahr 1928 schloss sich die Firma Jüdel & Co mit Siemens & Halske zusammen. [2]

Ab 1903 entwickelte Büssing erstmals Lastkraftwagen-Konstruktionen. Im Oktober 1903 stellte er den ersten Lastkraftwagen fertig. Den ersten „Büssing-Motor-Omnibus“ entwickelte er 1904. Ein Jahr später wurden in Braunschweig schon 31 Omnibusse hergestellt. Der Bedarf an Omnibussen war höher als der von Lastkraft-

wagen, 1906 stieg die Produktion von Omnibussen in Braunschweig auf 50 Stück an. Büssing entschied sich neben der Herstellung von Omnibussen auch eine Omnibuslinie zu führen. Er gründete 1904 die Gesellschaft „Automobil-Omnibus-Betriebs-Gesellschaft Braunschweig Heinrich Büssing“. Am 5. Juni 1904 wurde die erste Strecke von Wendeburg nach Braunschweig eröffnet. Nun war es für die ländlich lebende Bevölkerung möglich, mit dem Omnibus, der nach Fahrplan fuhr, ohne Probleme nach Braunschweig zu gelangen. Die Linie wurde nach kurzer Zeit regional ausgebaut. 1920 übernahm die Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig (KVG, gegründet 1919) die Gesellschaft. [1]

Im Jahr 1909 gründete Büssing die Firma Lastkraftwagen-Betriebsgesellschaft Braunschweig GmbH. Mit dieser Firma vereinte er Beförderung und Erprobung der Fahrzeuge unter einem Dach. Die Gesellschaft wurde nach einem Jahr aufgelöst.

Ab 1904 florierte das Exportgeschäft im Europäischen Ausland. Seit 1908 gab es Firmenvertreter in mehreren Ländern, von den Niederlanden bis nach Moskau. [1]

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Werk zu 80% zerstört, weshalb die Produktion nach dem Krieg stillstand. 1968 übernahm die Salzgitter AG die in den 60er-Jahren gegründete Büssing AG. 1971 wurde diese wiederum von MAN übernommen. [2] Das ehemalige Büssing Logo, der Braunschweiger Löwe, erinnert noch heute bei den MAN-Fahrzeugen an die ehemalige Firma. [1]

Im Büssing Werk kamen nach Büssings Tod auch Zwangsarbeiter aus dem Lager in der Schillstraße für die Produktion von Ersatzteilen und in der Maschinenreparatur zum Einsatz. [3]

Büssing war sehr um das Wohl seiner Mitmenschen bemüht. Er gründete u.a. zur Unterstützung und Förderung notleidender oder bedürftiger Mitglieder der Belegschaft den „Büssing-Hilfsverein“. [4]

Heinrich Büssing verstarb im Alter von 86 Jahren am 27.10.1929 in Braunschweig. [2]

[1] <https://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/geschichte/buessing/buessing-jubilaum-langtext.php>

[2] <https://www.ndr.de/geschichte/koepfe/Heinrich-Buessing-Pionier-auf-Strasse-und-Schiene-,buessing100.html>

[3] <http://www.schillstrasse.de/content/lager/zwangsarbeit.php>

[4] Dr. Eckhard Fischer

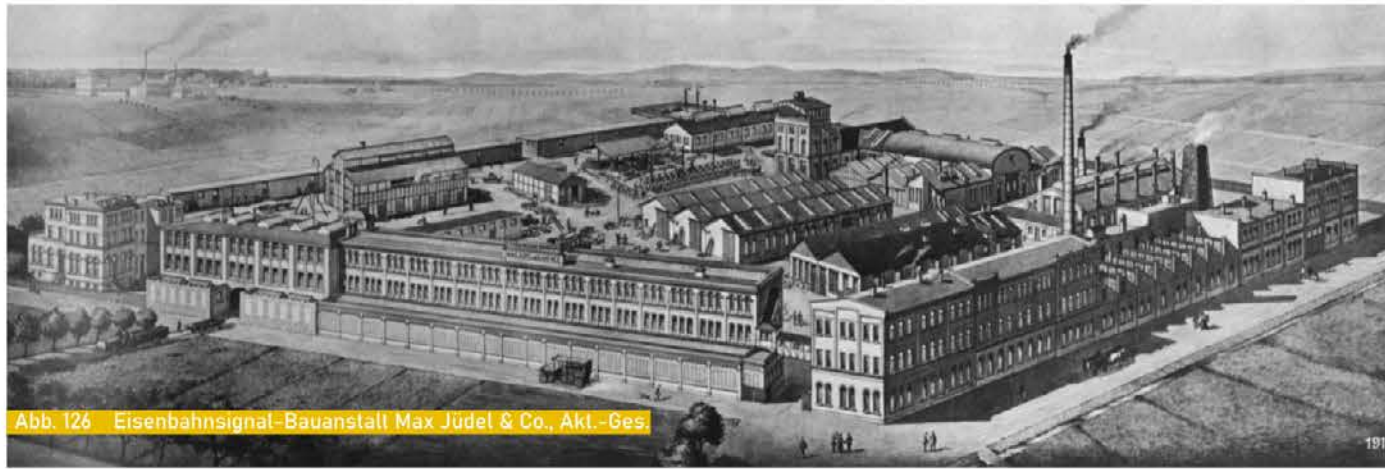


Abb. 126 Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. Akt.-Ges.

1912

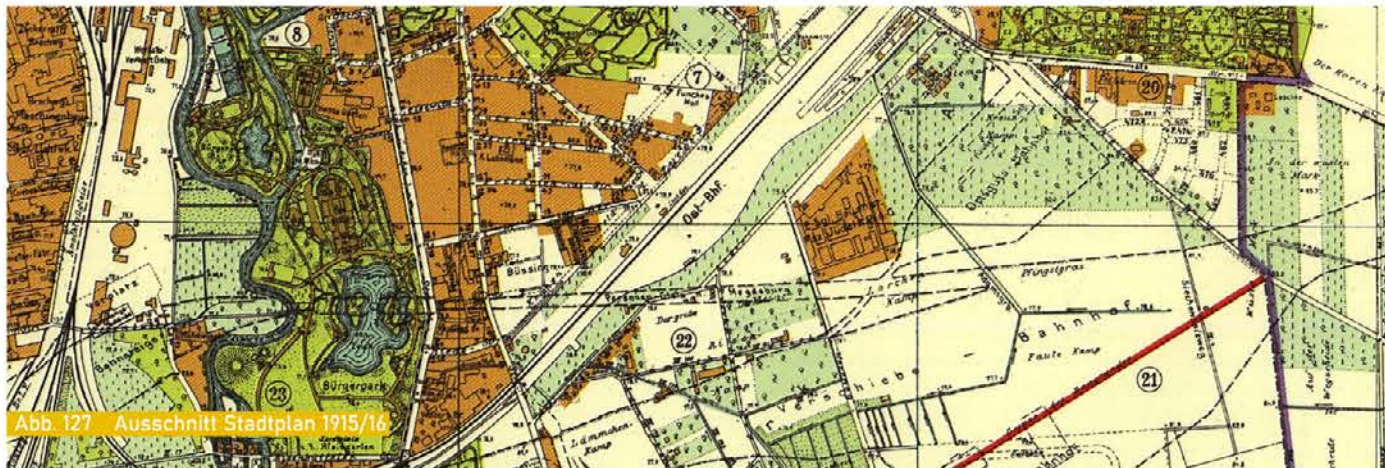


Abb. 127 Ausschnitt Stadtplan 1915/16



Abb. 128 Ausschnitt Stadtplan 1932

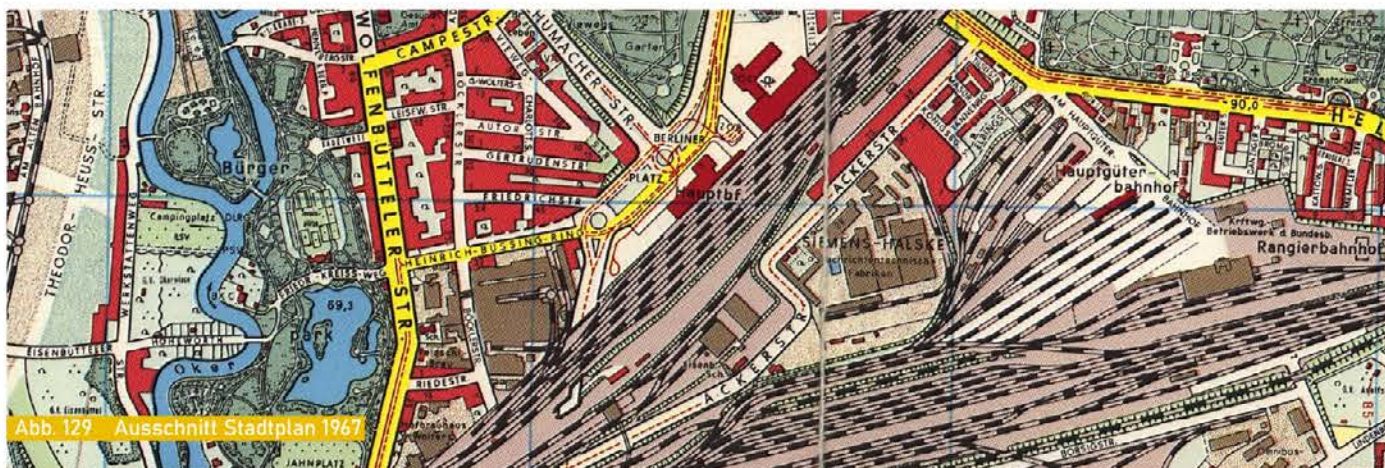


Abb. 129 Ausschnitt Stadtplan 1967

SIEMENS

Das Siemens Werk in Braunschweig hat seine Wurzeln in der 1871 von Büssing gegründeten Eisenbahn-Signal-Bauanstalt. Diese wurde zwei Jahre später von Jüdel und Co übernommen und schloss sich im Jahr 1928 mit Siemens & Halske zusammen. Auf dem ehemaligen Werksgelände wurde die heutige Niederlassung der Siemens AG mit dem Geschäftsbereich Mobility Division in Braunschweig errichtet. Dank Heinrich Büssing und seinen Erfindungen entwickelte sich Braunschweig zu einem Innovationszentrum der Eisenbahnsignaltechnik. Das erste elektromechanische Stellwerk baute die

Firma von Jüdel im Jahr 1899. Seit 1928, nach der Übernahme durch Siemens, lag der Schwerpunkt der Firma in der Entwicklung von Relais- oder Gleisbildstellwerken. Durch den Krieg kam die Produktion dieser Stellwerksform ins Stocken, ab den 50er Jahren konnte erst wieder produziert und vertrieben werden.

1983 verständigte sich die Deutsche Bahn mit der Siemens AG darauf, die Entwicklung des elektronischen Stellwerks nicht mehr durch mechanische Sperren der Relaischaltung, sondern durch Mikrocomputer zu verwirklichen.

Nach zwei Jahren war das erste ESTW (elektronische Stellwerks) entwickelt und konnte der Bahn überreicht werden. In Zukunft werden Zentralisierung sowie Automatisierung der Stellwerke weiter zunehmen. Auf Regional- und Nebenstrecken wird die Zugsicherung und -leitung nicht mehr über Signale, sondern über ein digitales Mobilfunksystem, der sogenannte „Funk-Fahrbetrieb“, gesteuert.

Heute ist das Werk der Siemens AG in Braunschweig einer der größten Standorte für Bahnautomatisierung weltweit. [1]

[1] www.igm-bs.de/betriebbranchen/siemens/ueber-uns/geschichte



Abb. 130 Schrägluftbild Bereich Siemens, 10.2018



Abb. 131 RICHTHALLE, REICHSBAHNAUSBESSERUNGSWERK



Abb. 132 LÄMMCHENTEICHSIEDLUNG MIT REICHSBAHNAUSBESSERUNGSWERK, 1932

EHEMALIGES REICHSBAHNAUSBESSERUNGSWERK

Das ehemalige Reichsbahnausbesserungswerk befand sich an der Borsigstraße in den Hallen der heutigen Alstom Niederlassung in Braunschweig.

Am 1. Dezember 1838 wurde die erste deutsche Staatsbahnstrecke eröffnet und führte von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Etwas später fuhr diese nach Neustadt/Harzburg. Die historische Entwicklung des Eisenbahnwesens in Braunschweig und die des Ausbesserungswerks sind eng miteinander verbunden. Zu Beginn des Eisenbahnwesens waren zunächst noch wenige Lokomotiven vorhanden, doch auch diese mussten gewartet und repariert werden. Dieses geschah zunächst in unmittelbarer Nähe zum alten Bahnhof in der alten Staatsbahn-Werkstatt. Durch den bereits im Jahr 1846 stark angestiegenen Personen- und Güterverkehr wurde ein neues und größeres Bahnhofsgebäude notwendig. Die Werkstätten mussten dafür weichen und an anderer Stelle wiederaufgebaut werden.

Als die Braunschweigische Eisenbahn 1885 in preußischen Staatsbesitz überging, stiegen die Auftragsbestände für die Werkstätten an. Die Kapazitäten des alten Standortes reichten aufgrund fortschreitender Technik und größer werdenden Lokomotiven nicht mehr aus. Aus diesem Grund wurde 1924 an dem heutigen Standort der Bau begonnen und kurz nach der Fertigstellung der Fundamente aus Geldmangel wieder eingestellt. Als die beiden großen Hallen fertiggestellt waren, fehlten die finanziellen Mittel für die Inneneinrichtung. Die Werke Braunschweig, Magdeburg und Halberstadt schlossen sich zusammen und brachten so das Geld für die notwendigen Werkzeugmaschinen auf.

Im Mai 1927 konnte das Werk in Betrieb genommen werden. Im gleichen Monat verließ die erste ausgebesserte Lok das ca. 22 Hektar große Werk.

Für die aus den Werken Magdeburg und Halberstadt umgesiedelten Mitarbeiter und dessen Familien wurde die

Siedlung Lämmchenteich westlich des Werks errichtet und bot den Arbeitern und ihren Familien ein Zuhause. Das neue Werk war zur Unterhaltung der größten Schnellzuglokomotiven des Reichs vorgesehen. [1] Es zählte im Zeitalter der Dampflok „zu den modernsten und wichtigsten Ausbesserungswerken der staatlichen Eisenbahn in Deutschland“ (<https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2010/5/2010-05-21-Braunschweig>). Die Zahl der Aufträge stieg schnell an, da die Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig und Magdeburg eine häufig genutzte Teststrecke war. Im Jahr 1932 waren 1039 Arbeiter im Werk beschäftigt.

Am 23.03.1944 wurde das Ausbesserungswerk von einer Bombe durch einen Luftangriff getroffen, zwei Monate später zerstörte ein Bombenangriff auf den Ostbahnhof die Gleiszufahrt des Werks. Am 15. Oktober 1944 erlitt das Werk einige Treffer bei einem lang andauernden Bombenangriff. [2]

Die Zeit der Dampflokomotiven näherte sich ihrem Ende und so schloss das Ausbesserungswerk schließlich im Jahr 1976.

Das ehemalige Reichsbahnausbesserungswerk bestand aus folgenden Räumlichkeiten:

Dem ehemaligen Dampflok-ausbesserungswerk (nun Lokpark), der ehemalige RICHTHALLE (nördliche Halle), der ehemalige Kesselschmiede (südliche Halle), dem ehemaligen Verwaltungsgebäude, dem Pförtnerhaus, dem Kasino mit Speisesaal, 2 Anheizschuppen, 2 Schiebebühnen (je l= 23 m, 255 t), einer Drehscheibe (D= 23 m, 255 t) und der Lehrwerkstatt.

Ab dem Jahr 1949 hieß das ehemalige „Reichsbahnausbesserungswerk“, „Eisenbahn-Ausbesserungswerk“ und ab 1951 „Bundesbahn-Ausbesserungswerk Braunschweig“. [2]

Seit 1991 stehen die Gebäude des ehemaligen Ausbesserungswerks wegen ihrer besonderen geschichtlichen, städtebaulichen und baukünstlerischen Bedeutung unter Denkmalschutz. [1]

Mit dem gegenwärtigen Service- und Wartungszentrum von Alstom wird das Gebäude seine ursprünglichen Aufgaben wieder gerecht. [3]

[1] https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/stadtbild_denkmalpflege/denkmalpflege/Ausbesserung_Internet.pdf

[2] http://www.albert-gieseler.de/dampf_de/firmen9/firmadet95849.shtml

[3] <https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2010/5/20100521-Braunschweig>



Abb. 133 Lokpark



Abb. 134 Schrägluftbild Lokpark, 08.2018

LOKPARK

Die früher zu dem ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerk gehörende westlich gelegene ehemalige Anheizhalle (Kesselhaus) wird gegenwärtig von dem Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) genutzt. Der Verein wurde am 24.03.1949 gegründet und hat seinen Sitz seit 1949 in dem Anheizschuppen.

In dem Anheizschuppen sind die Dampflokomotiven nach der Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk das erste Mal angeheizt wurden. Die Wagen, die zur Ausbesserung angeliefert wurden, sind hier außer Betrieb genommen und so für die Instandhaltung vorbereitet worden.

Heute werden in dem Schuppen historische Lokomotiven und Züge restauriert und gesammelt. Die Lokhalle ist 31,8 Meter lang und 19,3 Meter breit und weitestgehend im Originalzustand erhalten. Sie verfügt über insgesamt sechs Gleise, von denen vier mit einer Untersuchungsgrube und drei mit einer Achssenke ausgestattet sind.

Zwei Gleise werden für Reparaturen und die restlichen für Ausstellungszwecke und zum Abstellen der Wagen genutzt. Im Mittelteil der Halle gibt es einen Kran, der die gesamte Breite der Halle befahren kann. Im südlichen Bereich der Halle liegt eine intakte Mechanische Werkstatt. Hier werden unter anderem nicht mehr erhältliche Ersatzteile restauriert. Außerdem verfügt der Lokpark über eine Holzwerkstatt. Hier können Wagenkastengerippe und die Inneneinrichtung von Personenzugwagen restauriert und instand gehalten werden.

Vor der Halle befinden sich Ausläufer der in dem Innenraum befindlichen Gleise. Diese werden über eine Schiebebühne angefahren. Die Schiebebühne gehört zu der Erstausrüstung des AW und ist auch heute noch im

Originalzustand erhalten. Sie besitzt eine Länge von 23 Metern und wurde 1927 erbaut.

Neben der Instandhaltung und Restauration der historischen Wagen, können diese auch in der Halle als auch im Umfeld bestaunt werden. Ausgestellt werden verschiedene Dampflokomotiven, Diesellokomotiven, Triebwagen, Personenwagen, Packwagen, Güterwagen und Bahndienstfahrzeuge. Neben den Vereins-Lokomotiven, können hin und wieder auch Gastlokomotiven bestaunt werden. So gibt es auf dem ca. 27.500 Quadratmeter großen Gelände immer etwas Neues zu sehen.

Neben den unterschiedlichen Lokomotiven wird auch historische Signal- und Fernmeldetechnik ausgestellt. So werden zum Beispiel Stellwerke aus drei Generationen gezeigt und der Besucher erhält einen Einblick, wie es hinter den Kulissen der Bahntechnik abläuft.

Das Areal des Lokparks ist regelmäßig Event- und Erlebnisort. Hier finden sowohl Konzerte als auch größere Veranstaltungen statt.

Außerdem werden Zugfahrten mit historischen Loks, restaurierten Bar- und Reisezugwagen angeboten.

Auf dem Gelände gibt es außerdem noch einen ehemaligen Bunker. Der Röhrenbunker diente als Splitter-schutzraum. Er hätte einen direkten Luftangriff nicht standgehalten. [1]

Das historische Eisenbahnwesen wird im Lokpark gepflegt und bleibt damit lebendig. Besucher erhalten einen Einblick in die spannende Welt der Eisenbahn.

Der Lokpark ist einer der wichtigen Orte, die zeigen, dass Braunschweig BAHNSTADT ist.

[1] <https://www.lokpark.de/verein-braunschweiger-verkehrsfreunde>

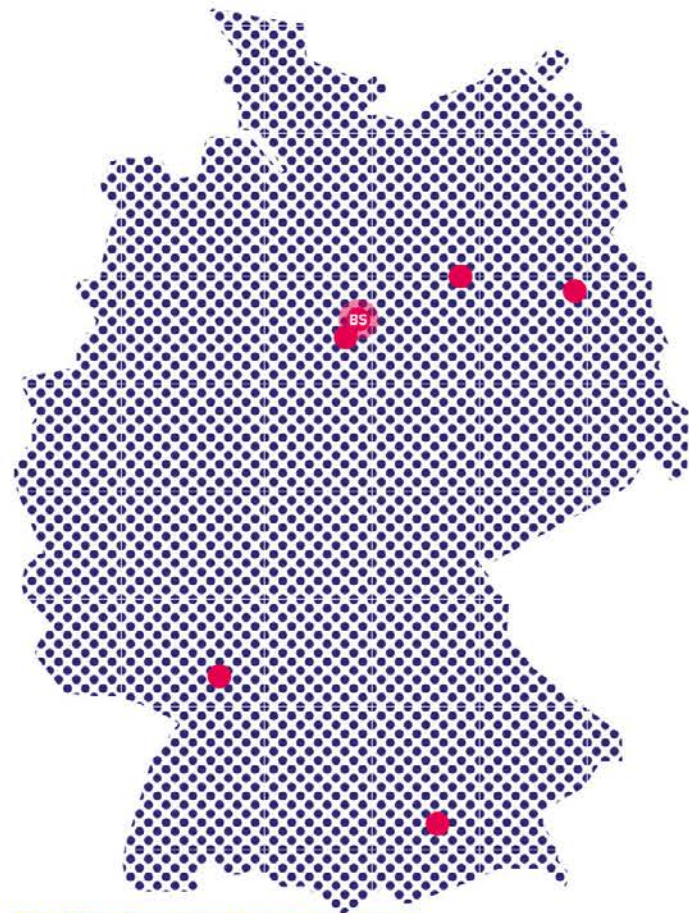


Abb. 135 Standorte Alstom Deutschland



Abb. 136 Schrägluftbild Ausbesserungswerk 08. 2018

ALSTOM

Alstom hat sechs Niederlassungen in Deutschland. Die Standorte befinden sich in München, Waibstadt, Berlin, Stendal, Salzgitter und Braunschweig. Der Tätigkeitsschwerpunkt in Braunschweig umfasst Elektrotriebwagen und -lokomotiven. In der BAHNSTADT kommt Alstom eine wichtige Rolle zu. Hier kann das Thema Bahn erlebt werden.

Im ehemaligen Lok-Ausbesserungswerk eröffnete Alstom im Jahr 2011 ein neues Kompetenzzentrum für Service und Wartung in Deutschland.

Nachdem die Halle umgebaut wurde, verfügt sie nun über fünf Gleise.

Die Wartungs- und Reparaturarbeiten werden an drei Gleisen, die Lackierarbeiten werden an dem vierten Gleis ausgeübt. Ein fünftes Gleis dient der Inbetriebnahme von reparierten Fahrzeugen.

Die Ersatzteilversorgung ist hier ebenfalls auf einer Fläche von 3.000 Quadratmetern angesiedelt.

In den markanten Kopfbauten befindet sich die Verwaltung mit Büros für 100 Mitarbeiter. [1]

Das Kompetenzzentrum für Regionalzüge, die Waggonreparatur und die Entwicklung und Herstellung sind in Salzgitter. Der iLint ist der weltweit erste Personenzug, der einen Wasserstoff-Brennstoffzellen Antrieb hat. Entwickelt wurde der iLint in Kooperation mit Alstoms Kompetenzzentrum für Antriebssysteme in Tarbes (Frankreich). Seit 2018 wird diese Regionalbahn in Niedersachsen eingesetzt. [2]

[1] <https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2010/5/20100521-Braunschweig>

[2] <https://www.alstom.com/de/our-solutions/rolling-stock/coradia-ilint-der-weltweit-erste-wasserstoffzug>

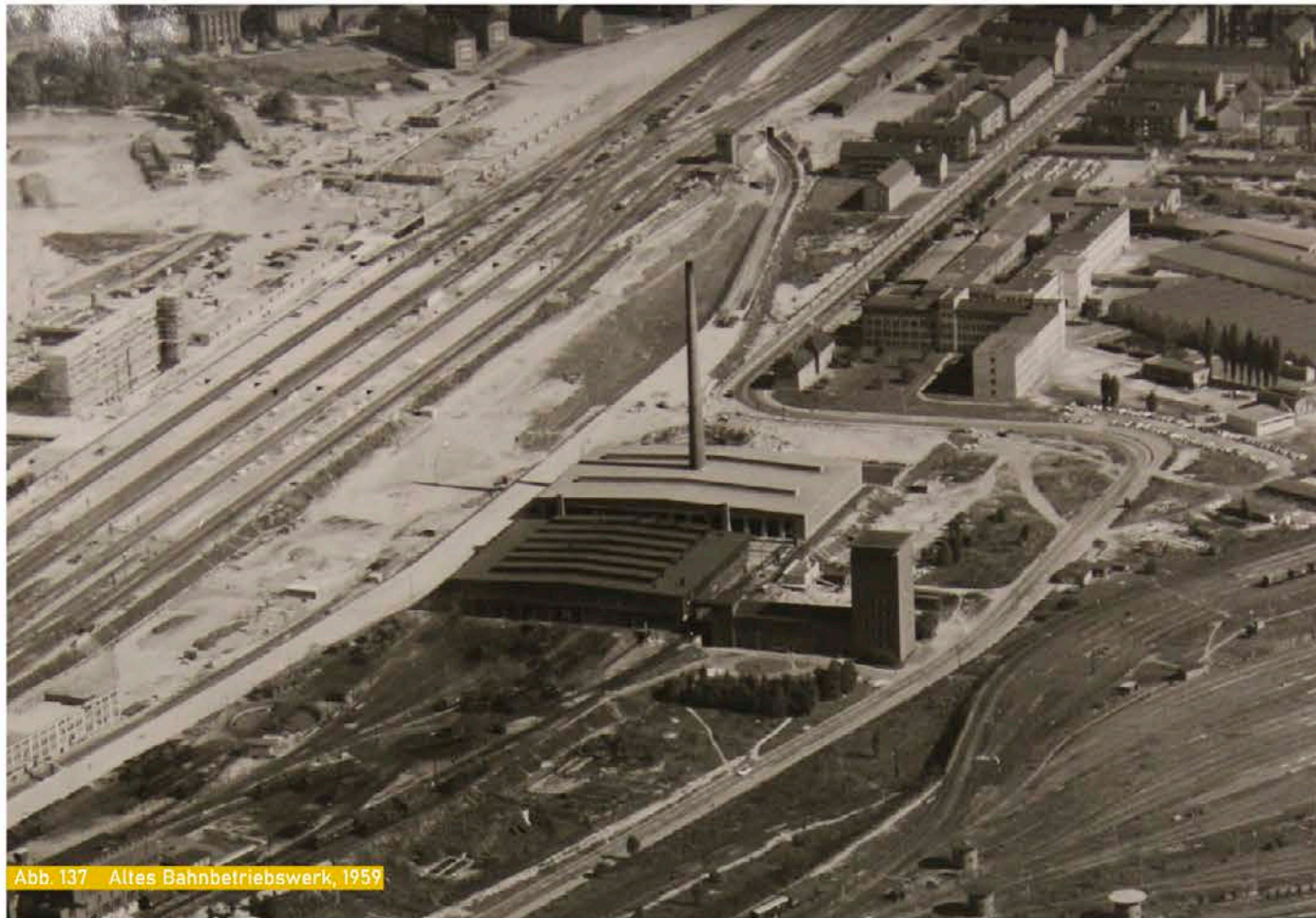


Abb. 137 Altes Bahnbetriebswerk, 1959



Abb. 138 Ehemaligen Bahnbetriebswerk, 08.2018

EISENBAHNBETRIEBSWERK

Das Eisenbahnbetriebswerk erstreckt sich von der Salzdahlumer Straße bis zur Ackerstraße. Heute dient es der DB Regio als Ausbesserungswerk. Die östliche, heute nur noch wenig genutzte Halle wurde als Reparaturhalle genutzt. Die westliche Halle dient noch heute als DB - Ausbesserungswerk. Hier werden die Dieseltriebwagen, die im DINSO 1- Netz eingesetzt werden, instandgehalten. Die Anlage verfügt über ein eigenes Stellwerk.

Die östliche Halle wurde später erbaut, als der Bedarf nach einem größeren Betriebswerk wuchs. Die Halle wurde als Stahlbetonkonstruktion mit Spannbetonbindern ausgeführt. Oberlichter, im Bereich des Daches, wurden hier erstmals nicht eingebaut. Die Giebelwände erhielten große Fensterelemente aus Glasbausteinen. Mittig steht ein 70 Meter hoher Schornstein, in dem mehrere Rauchabführungsstränge münden. Über diesen Schornstein wurde der Dampf der Lokomotiven abgeführt. Außerdem sollte der Schornstein die Rauchgase und Rußentwicklung in der Umgebung minimieren.

Die Planung des Betriebswerkes vor dem Krieg sah vor, den Betrieb nach amerikanischem Vorbild aufzubauen. Die Lokomotiven sollten demnach ohne Feuer im Lokomotivschuppen abgestellt werden und der benötigte Dampfdruck im Kessel sollte während der Ruhezeit durch den Anschluss an ein Hochdruckdampfnetz eines Heizwerkes sichergestellt sein. Nach der Beendigung der Arbeiten sollten die Lokomotiven in einer Anheizhalle, mit frisch angelegten Feuer und Gas, angeblasen werden. Dieses Verfahren hat sich in der Praxis als für den Kessel schonende Arbeitsweise bewiesen. Aus diesem Grund war ebenfalls eine Kesselanlage und eine Generatoranlage für die Dampferzeugung geplant. Nach dem Krieg stellte sich noch die Frage der Beheizung aller Anlagen der Bahn des Hauptbahnhofs, Rangierbahnhof und des Güterbahnhofs. Hierzu einigte man

sich auf die Realisierung eines zentralen Heizkraftwerks. Außerdem wurden Institutionen wie z.B. die im Bebelhof ansässige städtische Volksschule oder Siemens & Halske über das Heizkraftwerk versorgt. Das Heizkraftwerk wurde in unmittelbarer Nähe zum Eisenbahnbetriebswerk erbaut. Es wurde 1972 in Betrieb genommen.

Mit dem Kondensat aus dem Bahnbetriebswerk wurden Generatoren betrieben, die die benötigte Energie generierten. [1]

Über lange Jahre wurden im Eisenbahnbetriebswerk legendäre Dampflokomotiven der verschiedenen Baureihen repariert und gewartet. Bis in die 1970er Jahre fand eine gleichzeitige Instandsetzung von Dampf-, Diesel- und E-Loks statt.

Das von der Bundesbahn benötigte Trink- und Brauchwasser wurde an dem Betriebswerk angrenzenden Wasserturm gespeichert und von dort aus verteilt. Der Wasserturm ist ein 1942 gebauter Klinkerbau, der auch heute noch an der Ackerstraße steht. Neben der Speicherung des Wassers in den oberen Etagen, waren außerdem noch Räume für die Lokomotivführerschule und Übernachtungsräume für das Fahrpersonal untergebracht. Neben dem Wasserturm befindet sich das ehemalige Verwaltungsgebäude des Bahnbetriebswerkes. Gegenwärtig wird das Gebäude als Bildungszentrum des Bundesfreiwilligendienstes genutzt.

[1] „HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG 1960“. Herausgegeben zur Eröffnung des neuen Braunschweiger Hauptbahnhofes am 1. Oktober 1960 von der Bundesbahndirektion Hannover, der Stadt Braunschweig, der Oberpostdirektion Braunschweig und der Industrie- und Handelskammer Braunschweig

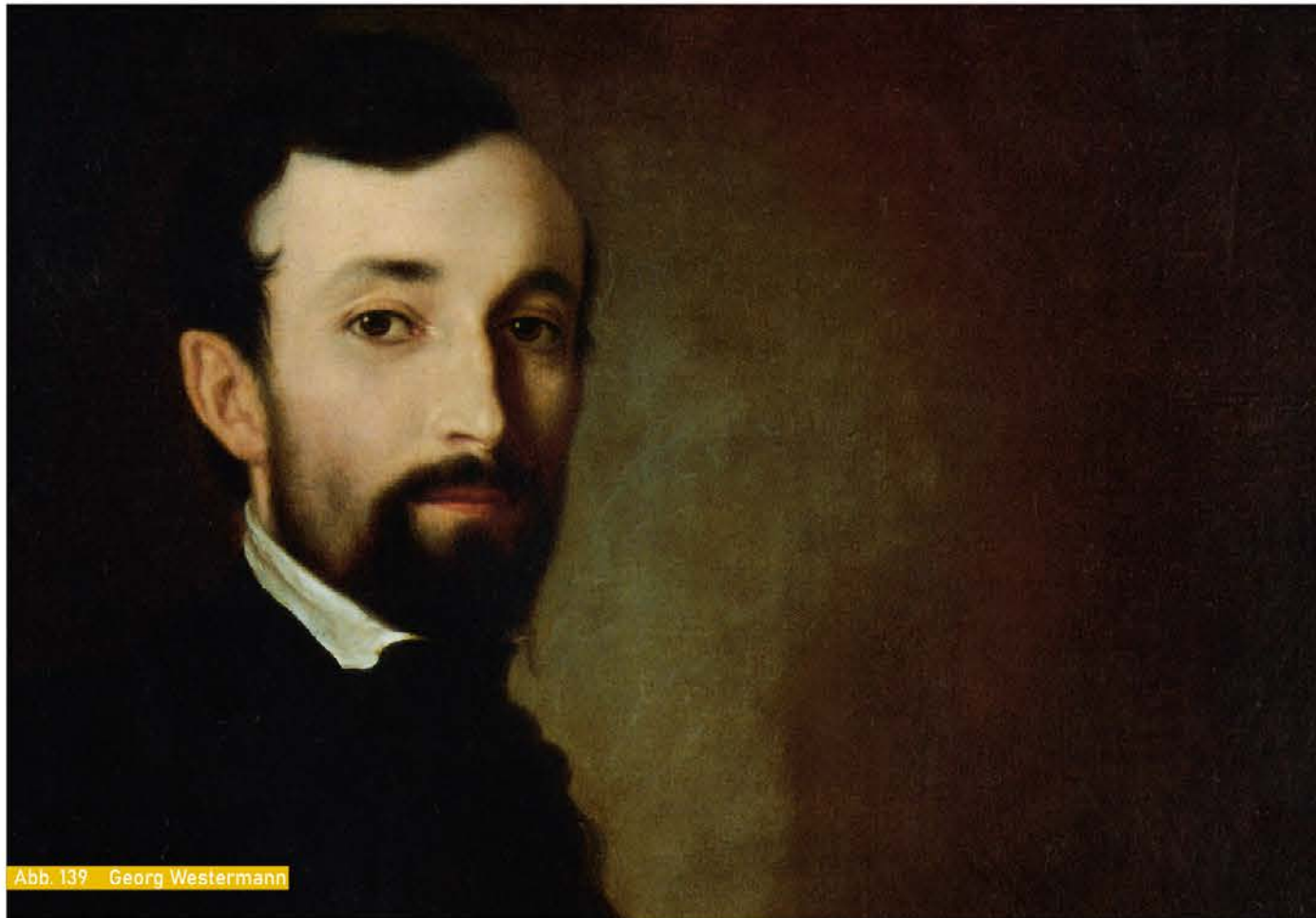


Abb. 139 Georg Westermann



Abb. 140 Westermann Verlag

WESTERMANN GRUPPE

Westermann ist einer der größten deutschen Anbieter von Bildungsmedien. Auch wenn sich das Medienangebot des Verlages mittlerweile stark ausdifferenziert hat, so haben doch viele Generationen von Schülern*innen den Diercke Atlas noch in Erinnerung. Zum einen aufgrund der schön gedruckten Karten, andererseits aufgrund seines Gewichts in der Schultasche.

Über fünf Generationen war der Westermann-Verlag ein Familienunternehmen. Seit 1986 befindet sich die Westermann Gruppe im Besitz der Medien Union in Ludwigshafen am Rhein.

Georg Westermann, ein Buchhändler aus Leipzig, eröffnete am 21. Mai 1838 die Verlagsbuchhandlung Westermann in Braunschweig. Unterstützung erhielt er durch den Verleger Vieweg. 1845 wurde die Westermann Druckerei gebaut. Als einer der Vorreiter der kartographischen Verleger verzichtete er schon ab 1854 auf die Handkolorierung der Karten und produzierte Farbdrucke. Ab 1864 wurde in der Westermann Druckerei nicht mehr per Hand, sondern mit Dampftrieb gedruckt. In den Jahren 1869 und 1870 entwickelte Westermann zusammen mit dem Lithographen und Kartographen E. Gaebler eine wirtschaftlichere und massentaugliche Kartenproduktion mit Hilfe von Buchdruckpressen.

1883 gibt es den ersten Diercke Weltatlas. Dieser wird zukünftig in der deutschen Schulkartographie zu einem Standardwerk werden. Um auf die Schulbedürfnisse vor Ort einzugehen, entwickelte Westermann 1902 einen „Volks- und Mittelschulatlant auf regionaler Basis“. Im Jahr 1912 zieht Westermann in das neu errichtete Verlagsgebäude, in die heutige Georg-Westermann-Allee 66. In diesem Jahr beginnt die Westermann Druckerei mit dem Offsetdruck.

Ab 1977/78 wird die Druckkapazität der Westermann Druckerei im Bereich des Offsetdrucks erheblich er-

weitert. Die erste Vier-Farb-Rollenoffsetmaschine wird für die Produktion von Druckerzeugnissen genutzt. 1991 steigt Westermann in die Computerkartographie ein und rüstet 2008 auf den Digitaldruck um. [1]

Im Verlaufe der Firmengeschichte hat die Westermann Gruppe mehrere bekannte Verlage übernommen und ist mittlerweile international aufgestellt. Im Wesentlichen besteht die Gruppe aus drei Geschäftsbereichen: Verlage, Druckereien und Services. [2]

[1] <https://www.westermanngruppe.de/geschichte/>

[2] <https://www.westermanngruppe.de/profil/>



Abb. 141 Aufbau Dürkop Helmstedter Straße, 1928



Abb. 142 Deutschlands erstes Ausstellungs-Hochhaus für Automobile

DÜRKOP

Kurz nach dem 1. Weltkrieg, im Jahr 1919, eröffnete der Techniker Erich Dürkop im östlichen Ringgebiet eine kleine Werkstatt. Hier wurden Motorräder und Kraftfahrzeuge aufgebaut. Schon kurzer Zeit später, verkaufte Dürkop ab 1925 selbstgebaute Motorräder (Markenname „Dürkop“ und „Snob“) und wurde so außerhalb der regionalen Grenzen bekannt.

Im Jahr 1927 erhielt Dürkop die Chevrolet General-Vertretung in der Region Harz-Heide und kurz darauf auch für die Marken Buick, Oldsmobile, Pontiac und Cadillac. Durch ein stetiges Wachstum erwarb Dürkop im Jahr 1928 das Grundstück an der Helmstedter Straße, um hier einen Neubau für seinen Firmensitz zu realisieren. Hier sollte eine Betriebszentrale für Verkauf, Kundendienst, Ersatzteillager und anfangs eine 600m² große Werkstattfläche entstehen.

Nachdem GM der Firma Dürkop auch die Vertretung für die Marke Opel übertrug, wuchs das Unternehmen stetig. Auf dem Grundstück an der Helmstedter Straße wurden fünf freitragende Hallen, die sich aneinander reihten, erbaut. Insgesamt entstand eine bebaute Fläche von fast 9000m². Im Jahr 1933 waren an der Helmstedter Straße über 100 Mitarbeiter beschäftigt.

Neben einer hohen Kundenzufriedenheit durch besonderen Service, legte Erich Dürkop auch besonders großen Wert auf gut ausgebildetes Personal. So gab es im Unternehmenssitz Schulungsräume und regelmäßige Fortbildungen im eigenen Haus. Schnittmodelle von einem Motor, Getriebe, etc. veranschaulichten den Lehrlingen die Bauteile besonders realistisch.

Bis 1938 wurden die Bereiche Motoren- Instandsetzung, Karosseriewerkstatt mit Stellmachereich, Lackiererei, Sattler- und Polsterer sowie eine Schmiede und Elektroabteilung unter dem Dach des Hauses Dürkop vereint. Außerdem gab es einen Bereich für die Auslieferung von Neuwagen und Inspektionen. Falls der Kunde einmal

warten musste, konnte er seine Zeit im Dürkop Restaurant vertreiben.

Im Jahr 1944 sorgte ein Bombentreffer während des 2. Weltkrieges für erhebliche Schäden an den Firmengebäuden. Die in Takt gebliebenen Gebäudeteile wurden nach der Kapitulation Deutschlands von den Besatzungsmächten blockiert.

1947 wurden wieder neue Opel Fahrzeuge des Typs Blitz und Olympia ausgeliefert und Erich Dürkop bemühte sich sehr, den Betrieb an der Helmstedter Straße wieder aufzunehmen und die zerstörten Gebäudeteile wieder aufbauen zu dürfen. Die Instandsetzung und Renovierungsarbeiten begannen 1948 und dauerten bis 1951 an. Es entstand ein moderner Firmensitz, der zur damaligen Zeit neue Maßstäbe in der Region setzte.

Im Jahr 1960 folgte schließlich das erste deutsche Verkaufshochhaus für Kraftfahrzeuge. Auf 6 Stockwerken entstanden insgesamt 6000m² Ausstellungsfläche für Neu- und Gebrauchtwagen.

Im Jahr 1969 starb der Firmengründer Erich Dürkop, zuvor übertrug er schon seiner Tochter Irmgard Schulz den Betrieb. Von nun an wurden sukzessive neue Betriebe deutschlandweit eröffnet bzw. übernommen. Das Wachstum hatte allerdings nicht nur Gutes. Die Firmenphilosophie der gut ausgebildeten und integrierten Mitarbeiter litt unter der Vielzahl an Standorten. Die Organisation der vielen Mitarbeiter und Standorte war kein einfaches Unterfangen. Nachdem es 1999 wirtschaftlich nicht gut für die Firma Dürkop lief, hat der Autohaus-Unternehmer Burkhard Weller die Dürkop-Führung übernommen.

Im Jahr 2006 übernahm die Dürkop-Gruppe sieben Autohäuser in Berlin und Brandenburg und erzielten einen Umsatz von 275 Millionen Euro.

Der Stammsitz der Firma Dürkop an der Helmstedter Straße wurde im Jahr 2008 umgebaut und gleichzeitig ein neuer Standort in Braunschweig Nord eröffnet. Dürkop verfolgte nun eine Mehrmarkenstrategie und nahm die Marken KIA, FIAT und Alfa Romeo in ihr Haus auf. Die Dürkop Gruppe besitzt 17 Filialen und ist somit Deutschlands größter Mehrmarkenhändler.

Am 1. Januar 2015 übernahm die Hamburger Ernst Delo-Gruppe die Mehrheit der Dürkop Anteile. Zusammen mit der Delo Gruppe gibt es insgesamt 55 Standorte. Heute beschäftigt die Firma Dürkop am Standort Helmstedter Straße ca. 70 Mitarbeiter.

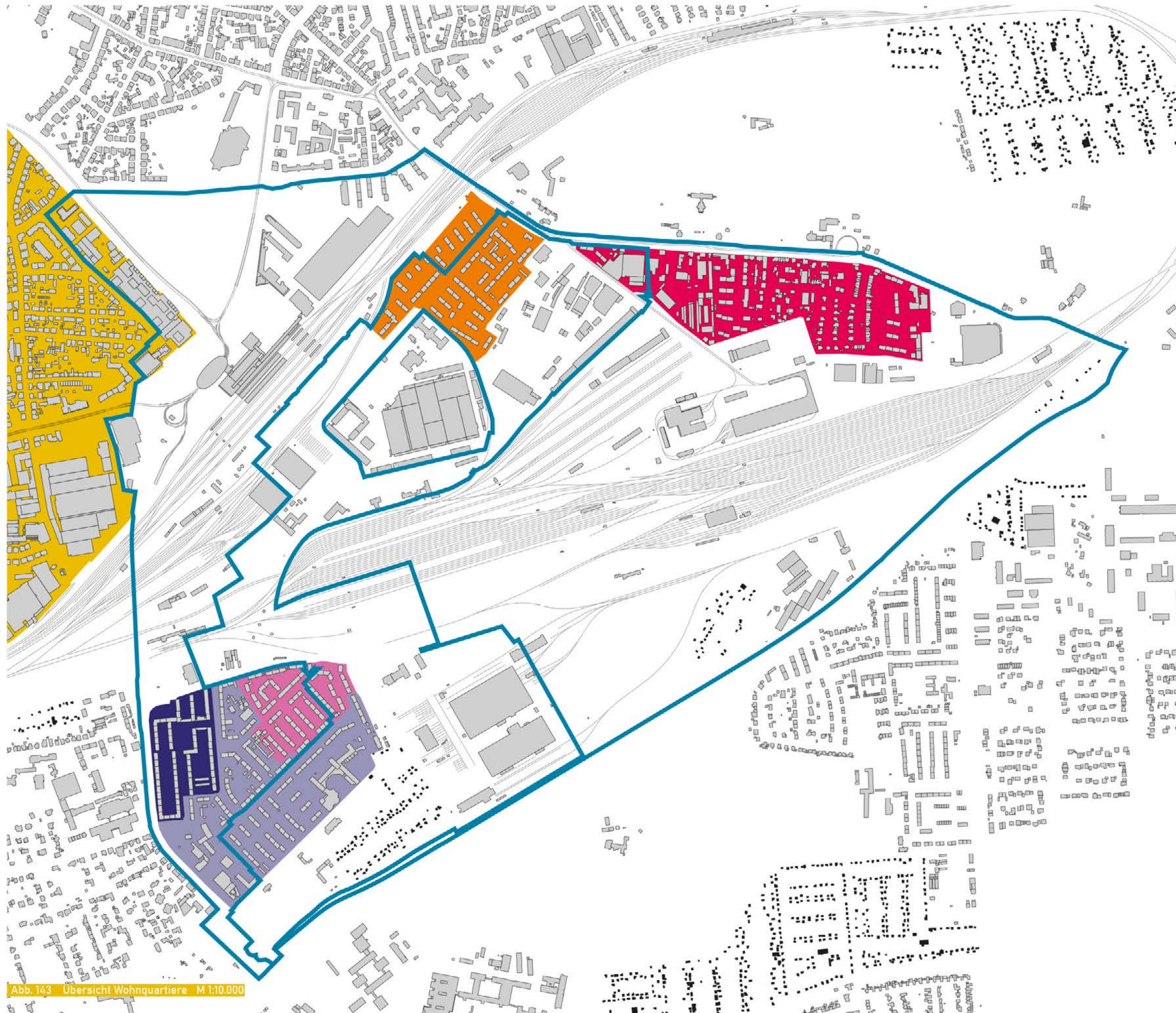
100 Jahre Dürkop. Im Paradies der Kolben und Karossen, von Eckhart Bartels. Vergangenheit und Zukunft 50 Jahre Opel-Dürkop, Opel-Dürkop GmbH Werbeabteilung

WOHNQUARTIERE

- # ÜBERSICHT WOHNQUARTIERE
- # AUGUST-BEBEL-HOF
- # LÄMMCHENTEICH SIEDLUNG
- # WOHNGEBIET ACKERSTRASSE
- # BAHNHOFSVIERTEL
- # WOHNQUARTIER HELMSTEDTER STRASSE

ÜBERSICHT WOHNQUARTIERE

In diesem Kapitel werden die in der Grafik gezeigten Wohngebiete näher beschrieben und die historische Entwicklung erläutert.



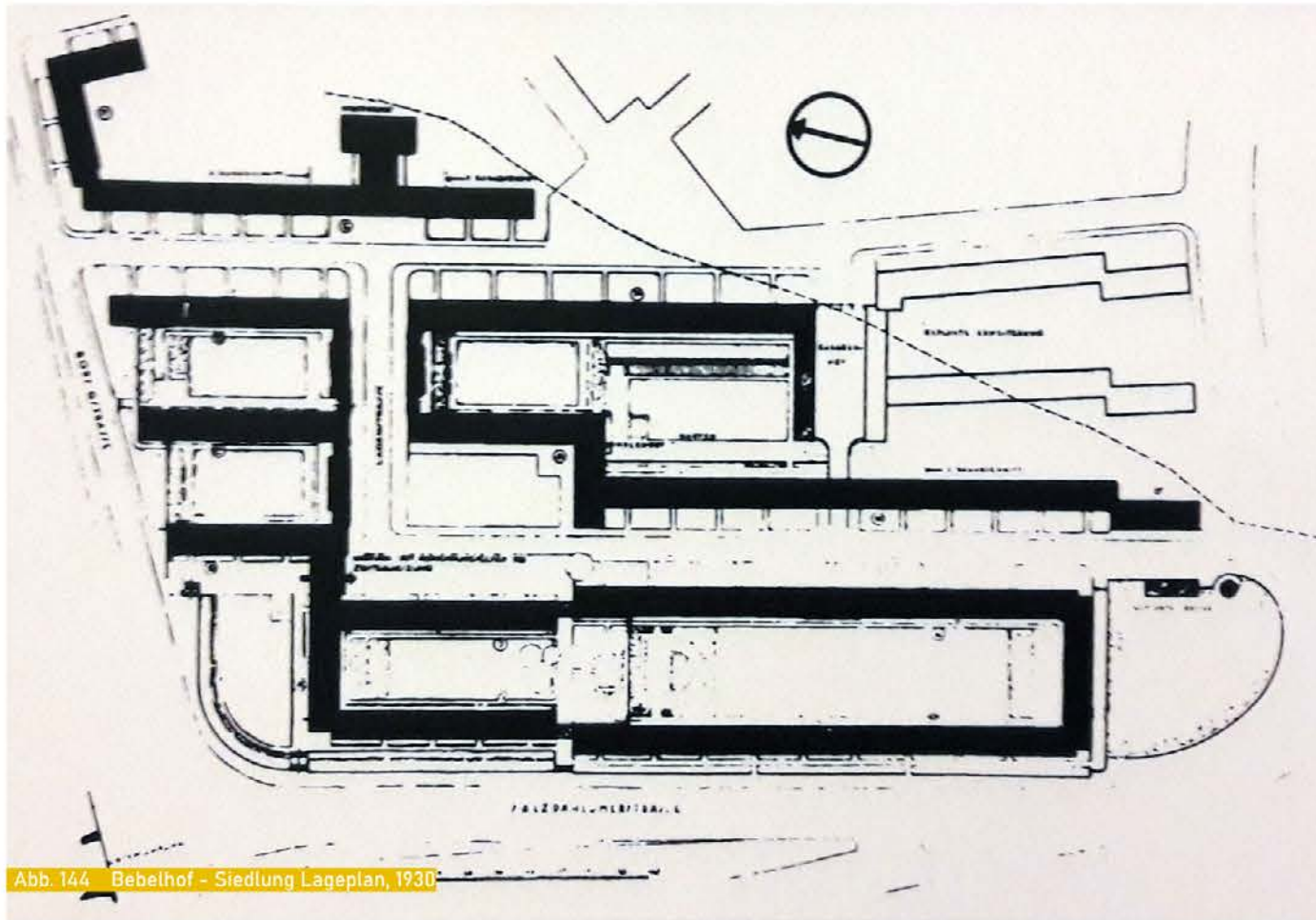


Abb. 144 Bebethof - Siedlung Lageplan, 1930



Abb. 145 Bebethof-Siedlung, 1930

AUGUST-BEBEL- HOF

Der August-Bebel-Hof (heute Bebethof) entstand zwischen 1929 und 1930 unter der damaligen SPD-Landesregierung. Der Arbeiterwohnkomplex wurde südlich des Verschiebehofbahnhofs an der Salzdahlemer Straße erbaut. Östlich angrenzend befindet sich die Eisenbahner-Siedlung Lämmchenteich.

Ziel war es, eine angemessene Wohnqualität auch für finanzschwache Bevölkerungsschichten zu schaffen. [1] Die Wohnanlage galt als eine der modernsten ihrer Zeit. Der Komplex verfügte über Zentralheizung und jede Wohnung hatte ihr eigenes Badezimmer mit fließendem, warmem Wasser. [2]

Aufgrund der wirtschaftlichen Situation der 1920er Jahre gab es eine hohe Arbeitslosigkeit. Die anvisierte Gruppe die Arbeiterfamilien, die in katastrophalen Verhältnissen in der Innenstadt lebten, konnten sich die teuren Wohnungen nicht leisten. Nur die gutverdienenden Handwerker, Angestellten und Beamten konnten es sich erlauben, in dem Gebiet zu wohnen. Die Bebethof-Siedlung geriet in die Kritik.

Entworfen wurde die moderne Wohnanlage von dem Hamburger Architekten Friedrich R. Ostermeyer im Stil der Moderne. Er plante die Gebäude in einer strengen Nord-Süd Ausrichtung. Große Freiflächen zwischen den Gebäuden sollten für eine optimale Besonnung und Durchlüftung der Anlage sorgen. Die Gebäude wurden mit Flachdächern versehen und waren seinerzeit dreigeschossig. [1]

Die benötigten Gemeinschaftsnutzungen wie der Kindergarten, die Verwaltung und die Zentralheizung fanden ihren Platz in den wenigen Ost-West ausgerichteten Flügeln. Güter für den täglichen Bedarf konnten die Mieter in einer zentralen Ladenzeile besorgen. Außerdem gab es ein zentral gelegenes Waschhaus welches mit modernen Wasch- und Trockenmaschinen ausgestattet war. Aus Kostengründen wurde das geplante Restaurant, die Bibliothek und die Schule jedoch nicht realisiert. Aus diesem Grund wurden auch nur 450 Wohnun-

gen anstelle der geplanten 658 Wohnungen gebaut. Im Jahr 1930 standen über die Hälfte der Wohnungen leer. [2]

Durch die hohen Mietausfälle, bedingt durch die hohe Arbeitslosigkeit und die hohen Baukosten, war der Bau-träger Ende 1931 insolvent und der braunschweigische Staat übernahm die Wohnsiedlung. 1933 wurde der Bebethof infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs zu einer begehrten Wohnanlage.

Bei zahlreichen Luftangriffen auf Braunschweig wurden in der Wohnanlage mehr als 200 Wohnungen zerstört. Noch 1952 befand sich der Bebethof in einem desolaten Zustand, was allerdings auch eine Folge des langsam voranschreitenden Wiederaufbaus war. [1]

Im Jahr 1954 erwarb die städtische Nibelungen Wohnungsbaugesellschaft die Wohnanlage und begann diese ab 1956 wiederaufzubauen. Aufgrund des hohen Wohnraumbedarfs der ehemaligen Friedrichplatz Bewohner, die für den Bau des neuen Hauptbahnhofs ihre Wohnungen verlassen mussten, wurden alle Gebäude mit einem Geschoss aufgestockt und erhielten Satteldächer. Nach dieser Maßnahme war dem Bebethof allerdings sein ursprünglich zeitgemäßer Charakter einer Wohnsiedlung der Moderne genommen. [2]

Neben den umfangreichen Sanierungsmaßnahmen in den 1950er und 60er Jahren wurde auch die soziale Infrastruktur im Bebethof ausgebaut. So gibt es neben der Ganztags - Grundschule Hans-Würtz-Schule auch ein Jugendzentrum in der Hans-Porner-Straße. Hier ist zusätzlich eine integrative Begegnungsstätte eingerichtet worden.

Mit dem Namen „Bebethof“ verbindet man inzwischen auch die Lämmchenteich-Siedlung. [1]

[1] https://www.braunschweigischelandschaft.de/fileadmin/user_upload/bt/news/Heimatpfleger/Weimarer_Republik/Katalog_-_Internet.pdf S. 49

[2] <https://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/stadtteile/bebethof/index.php>

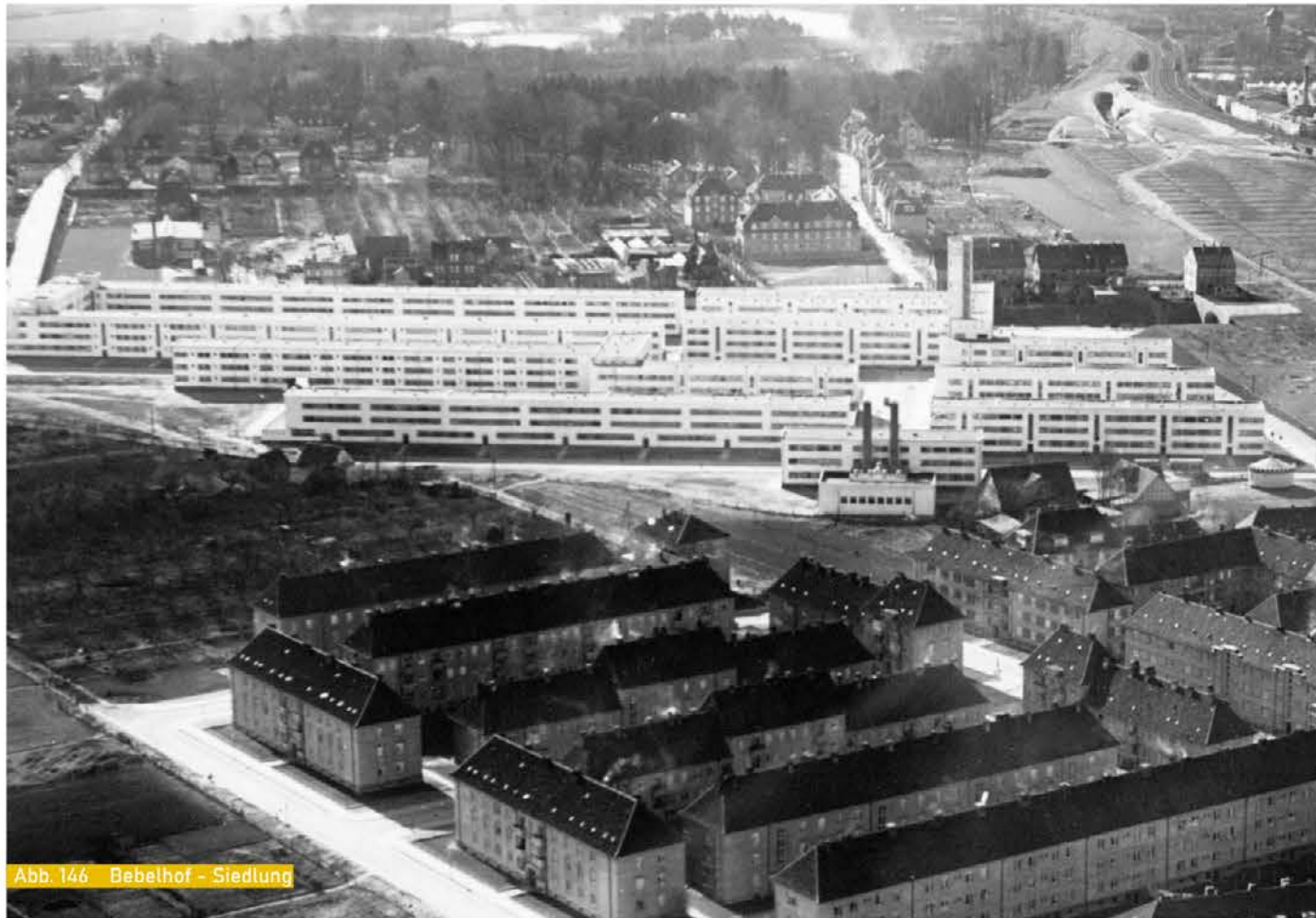


Abb. 146 Bebethof - Siedlung

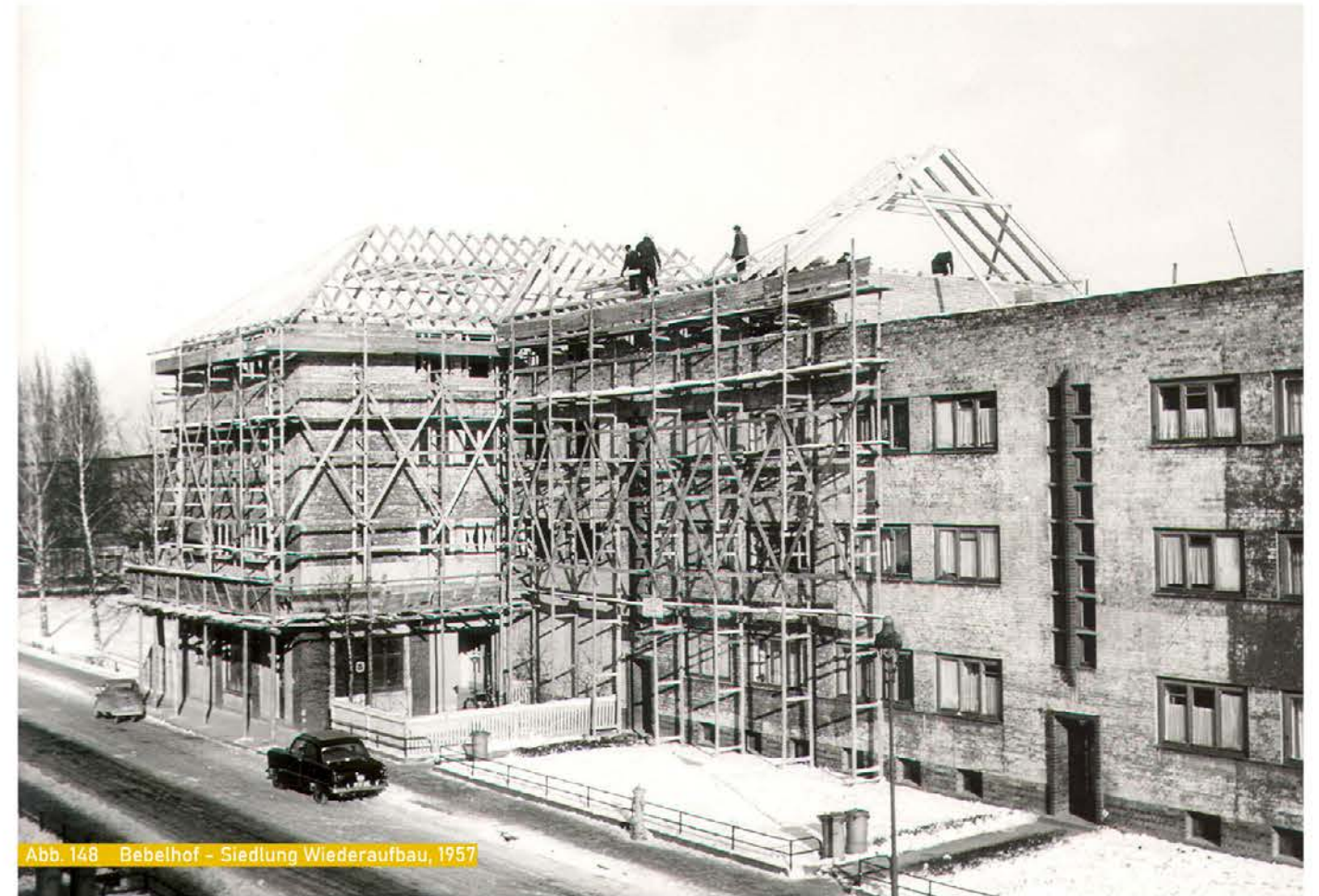


Abb. 148 Bebethof - Siedlung Wiederaufbau, 1957



Abb. 147 Bebethof - Siedlung



Abb. 149 Bebethof - Siedlung, 1978



AUSSENLAGER DES KONZENTRATIONSLAGERS NEUENGAMME

Zwischen der Hans-Porner-Straße 20 und der Schefflerstraße 2 gelegen, befand sich die Reitschule der SS-Junkerschule Braunschweigs, welche später unter dem Namen SS-Reitschule als Außenlager des Konzentrationslagers Neuengamme betrieben wurde.

Reithalle, Stallungen, unterschiedliche Reitplätze und weitere Gebäude wurden zwischen 1938 und 1941 errichtet und von der SS-Junkerschule zur Ausbildung genutzt.

Sie hatte ihren Sitz bereits seit 1935 im Braunschweiger Schloss. Nach wiederholten Bombardements Braunschweigs 1944 und der nahezu kompletten Zerstörung des Schlosses wurde die SS-Junkerschule aufgelöst und die Reitschule in den Ort Owinka nahe Posen (Polen) verlegt.

Nach schweren Bombardements am 15. und 16. Oktober 1944 stellte Gauleiter Hartmann Lauterbach Antrag auf die Zuteilung von bis zu 2000 weiblichen, polnischen „Häftlingen“. Anstelle dieser wurden, Zeugenberichten nach etwa 800 Jüdinnen aus Ungarn, Rumänien, der Tschechoslowakei und weiteren Staaten sowie einige Zeuginnen Jehovas in das Lager gebracht.

Die Frauen kamen zum Großteil aus dem Lager Bergen-Belsen nach Braunschweig.

Als Unterkunft dienten die leerstehenden Ställe und Teile der Reithalle. Aus Zeugenberichten geht hervor, dass die Frauen unter katastrophalen Bedingungen lebten. Ernährung, medizinische Versorgung und hygienische Verhältnisse waren vollkommen unzureichend.

Wir sind nach Braunschweig gekommen in einen Stall Für Pferde, das konnte man merken, an den Ringen an den Wänden. [...] Unsere „Betten“ [waren der] Betonboden mit einer dünnen Schicht Stroh voll von Läusen und Schmutz.

Wochenlang kein Wasser zum Waschen! [...] Nach dem Frühstück - schwarze Flüssigkeit, die Kaffee genannt wurde -

Gingen wir in Fünferreihen in der Mitte der Straße zur Baustelle.

[...] abends war es schrecklich. Am Eingang in den Stall haben wir das Essen - nur einmal täglich - bekommen.

Eine abscheuliche Suppe, nicht einmal warm, und daneben Zu wenig. Und Dann [...] der Kampf mit den Läusen!

Eva Timar, Bericht, nicht datiert. (ASS), Zitat aus http://www.neuengamme-aussstellungen.info/content/documents/thm/ha6_4_thm_1814.pdf

Die Frauen wurden hauptsächlich zur Schnee- und Trümmerräumung eingesetzt. Aus weiteren Berichten lässt sich entnehmen, dass die Räumung der Trümmer ohne Winterkleidung erfolgte.

Das Außenlager SS-Reitschule wurde aufgrund der vorrückenden Fronten am 25. Februar 1945 aufgelöst und die verbliebenen Frauen wurden auf andere Lager in der Umgebung verteilt.

Alle Lager mussten von den Arbeiterinnen zu Fuß erreicht werden. Das Lager bestand somit lediglich zwei Monate. In dieser Zeit gab es nachweislich 17, vom Braunschweiger Standesamt erfasste Todesfälle. Die tatsächliche Todeszahl ist bis heute unbekannt.

Von dem damaligen Gebäudekomplex stehen heute noch zwei zusammenstehende Gebäude.

Wobei in der Bebauung in der Hans-Porner-Straße 20 ein Teil der Frauen untergebracht war.

Bis auf die zwei Gebäude wurden die Spuren des Lagers bereits 1945 nach Kriegsende beseitigt.

Heute verweist nur noch eine Gedenktafel an der Salzdahlumer Straße an die Gräueltaten des NS Regimes und der schreckliche Situation der Frauen.

<https://www.kz-gedenkstaette-neuengamme.de/geschichte/kz-aussenlager/aussenlagertiste/braunschweig-ss-reitschule/>

https://www.braunschweig.de/kultur/erinnerungskultur/Gedenktafel_KZ-Aussenlager_SS-Reitschule.php

<http://www.vernetztes-gedaechtnis.de/reit.htm>

Der Ort des Terrors ; Bd. 5; Hinzert, Auschwitz, Neuengamme - (2007) S. 360-363
Beiträge zur Geschichte Braunschweigs im Nationalsozialismus ; [Band 1]: Lebenswege unter Zwangsherrschaft (2007) S. 135-150



Abb. 151 Siedlung Lämmchenteich und Ausbesserungswerk, 1932

LÄMMCHENTEICH - SIEDLUNG

Einige Gebäude wurden bis 1930 nach den Plänen von Carl Mühlenpfordt errichtet.

In dieser Eisenbahnersiedlung östlich der Borsigstraße wurden 274 Wohnungen in den Jahren 1926 bis 1928 fertig gestellt. Eine typische Wohnung bestand aus drei Räumen, Küche mit Speisekammer, Toilette, Bodenkammer und Keller. Ohne Nebenkosten betrug die damalige Miete 25 Reichsmark / Monat für eine Wohnung mit 70 m². [2]

Das Braunschweiger Ausbesserungswerk konnte im Mai 1927 in Betrieb genommen werden. Die Werke Braunschweig, Magdeburg und Halberstadt hatten sich dafür aus finanziellen Gründen zusammengeschlossen. Doch die soziale Integration der umgesiedelten Arbeiter aus Magdeburg und Halberstadt war zunächst aufgrund mangelnden Wohnraums eine Herausforderung. [1]

Um den Arbeitern und ihren Familien ein Zuhause bieten zu können, wurde westlich des Werks in den 1920er Jahren die Wohnsiedlung Lämmchenteich errichtet. [1]

[1] https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/stadtbild_denkmalpflege/denkmalpflege/Ausbesserung_Internet.pdf

[2] Braunschweigisches Land in der Weimarer Republik 1918 – 1933, Hrsg. Braunschweigischen Landschaft e.V.



Abb. 152 Siedlung Lämmchenteich



Abb. 153 Siedlung Lämmchenteich, 1928



Abb. 154 Luftbildaufnahme Wohnbebauung Ackerstraße, 1959

WOHNSIEDLUNG AN DER ACKERSTRASSE

Das Wohnquartier an der Ackerstraße entstand als Arbeitersiedlung in den 1950er Jahren für die Bahnarbeiter und deren Familien. Das Quartier wurde zeitgleich mit dem Neubau des Hauptbahnhofes gebaut.

Es ist von Gleisanlagen, Hauptgüterbahnhof und dem Siemensareal umgeben.

Durch die Verkleinerung des Güterbahnhofes wurden südlich des Quartiers in den letzten Jahren Gewerbe und Einzelhandel angesiedelt.

Bedingt durch die Gleisanlagen hat die Siedlung, trotz der räumlichen Nähe zum östlichen Ringgebiet und dem Bahnhofsviertel, eine isolierte Lage im Stadtgebiet.

Die Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren erfolgt lediglich über die Helmstedter Straße und eingeschränkt über den Fußgängertunnel am Hauptbahnhof.

[1] Beide Verbindungen sind für Fußgänger und Radfahrer aufgrund ihrer Dimensionierung und Gestalt unattraktiv.

Auch zu den anderen Wohngebieten in der BAHNSTADT, dem Bebelhof und die Lämmchenteichsiedlung, ist keine direkte Verbindung vorhanden.



Abb. 155 Wohnbebauung Masurenstraße

[1] http://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/stadtteile/viewegs_garten/index.php



Abb. 156 Kurt-Schumacher-Strasse im Bau, 50er Jahre



Abb. 157 Blick vom Bahnhofsvorplatz über die Kurt-Schumacher-Strasse im Bau zum Stadtkern, 50er Jahre

BAHNHOFSVIERTEL

Das heutige Bahnhofsviertel geht zurück auf die Stadterweiterungsplanung des Stadtbaumeisters Carl Tappe von 1870. Notwendig wurde die Planung aufgrund der Industrialisierung und einer damit einhergehenden Stadterweiterung. Vorher war das sogenannte „Krähenfeld“ eine dünn besiedelte Landschaft durchsetzt mit Gärten und kleineren Gebäuden vor den Toren der Stadt. Dass südlich der Stadt gelegene Auguststor, am heutigen Kennedyplatz, markierte den Stadteingang zum heutigen Bahnhofsviertel.

Zahlreiche Unternehmen siedelten sich seit den 1870er Jahren in diesem Bereich an. Die heute noch an diesem Standort produzierenden Brauereien zählten zu den ersten Firmen im Jahre 1871.

Bekannterweise gründete Heinrich Büssing 1903 am heutigen Heinrich-Büssing-Ring (damals Elmstraße) seine LKW-Werke. Zahlreiche weitere Unternehmen folgten, so dass das Gebiet seine maßgeblich industrielle Prägung erhielt. In dieser Zeit entstanden auch zahlreiche Arbeiterwohnungen in unmittelbarer Nähe zu den Betrieben.

Ein gutes Jahrhundert vor der Planung Carl Tappes begann Joachim Heinrich Campe 1797 mit dem Anlegen eines englischen Gartens. Seine Erben, die Familie Vieweg, errichtete eine Villa auf der Anlage und wurde namensgebend für den „Viewegs Garten“. Das Grundstück ging im Jahre 1935 in den Besitz der Stadt über und wurde in den kommenden Jahren als öffentlicher Park für die Bewohner Braunschweigs geöffnet.

Stark transformiert wurde das Bahnhofsviertel durch den Bau des neuen Hauptbahnhofes, der als Durchgangsbahnhof anstelle des damaligen Ostbahnhofes errichtet wurde. Der neue Stadtraum wurde ganz im Sinne des damals vorherrschenden Leitbildes der autogerechten Stadt entwickelt und realisiert. Die weiten Straßenräume zeugen noch heute von der damaligen Prämisse. Für die neu angelegte Kurt-Schumacher-

Straße sollte der Hauptbahnhof den räumlichen Abschluss bilden.

Für das neue Stadtquartier wurde der Viewegs Garten erheblich verkleinert, über 100 Gebäude abgerissen und mehr als 1000 Bewohner umgesiedelt. Das Atrium Bummel Center sollte die Problematik der Distanz zur Innenstadt kompensieren. Sämtlicher Bedarf für den täglichen Gebrauch sollte direkt vor Ort im Bahnhofsviertel zu erwerben sein. Zusätzlich wurde der Bahnhof über den ÖPNV an die Innenstadt und umliegenden Stadtquartiere gut angeschlossen. [1]

Die heute noch im Umfeld der Böcklerstraße bestehende gründerzeitliche Bebauung des Bahnhofsviertels sollte ebenfalls einer Neuplanung weichen. Dieser Plan wurde in den 1980er Jahren jedoch aufgegeben und stattdessen das Quartier in seiner kleinteiligen Struktur gestärkt. Nordöstlich entstand in dieser Zeit das Postareal.

1993 führte die Stadt Braunschweig einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durch, welcher die Neuordnung der bestehenden Stadträume und Bezüge im Umfeld des Hauptbahnhofes zum Ziel hatte. Zur Umsetzung kam es jedoch nicht.

Im Zuge der Expo 2000 in Hannover wurde der Bahnhofsvorplatz umgestaltet und durch den ÖPNV-Terminal ergänzt. Seit 2012 wird die Neustrukturierung des ehemaligen Postareals vorangebracht. In diesem Zusammenhang entstand der heutige BraWoPark. [2]

2019 wurde seitens der Stadt Braunschweig erneut ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Der Gewinnerentwurf soll die Grundlage für die Neustrukturierung im Bereich des Hauptbahnhofes sowie von Teilen des Bahnhofsviertels bilden.

[1] https://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/stadtteile/viewegs_garten/Bahnhofsviertel_um_die_Boecklerstrasse.php

[2] Auslobung Stadt Braunschweig 2019 Wettbewerb: „Hauptbahnhof Braunschweig-Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes“



Abb. 158 Atrium Hochhäuser bzw. Iduna Hochhäuser



Abb. 160 Bahnhofsviertel, 1958



Abb. 159 Brücke und Atrium Hotel, 70er Jahre



Abb. 161 Ehemalige Villa Viewegs Garten, 1959

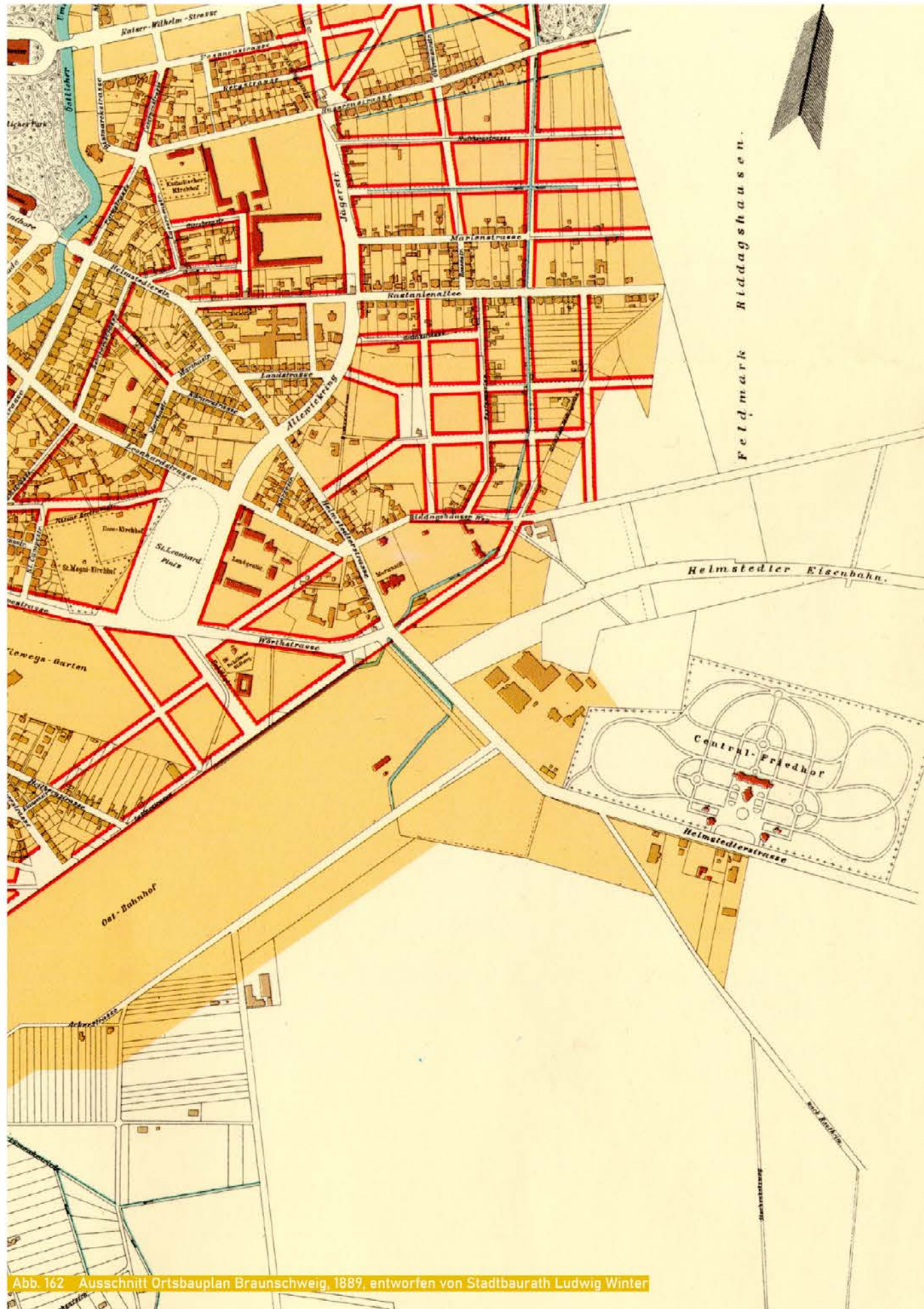


Abb. 162 Ausschnitt Ortsbauplan Braunschweig, 1889, entworfen von Stadtbourath Ludwig Winter

WOHNQUARTIER HELMSTEDTER STRASSE

Die Planung von Stadtbourath Ludwig Winter aus dem Jahre 1870 sah erstmals mit dem Zentralfriedhof eine Erweiterung der Stadtgrenzen vor. 1889 zeigt die Karte von Stadtgeometer Friedrich Knoll den bereits fertig gestellten Zentralfriedhof. Zu dieser Zeit standen nur ein paar vereinzelte Wohngebäude gegenüber dem Haupteingang des Zentralfriedhofs, sowie eine Fabrik im Bereich der heutigen International School. 1915 hatte sich zudem ein Gärtnereibetrieb angesiedelt.

In Folge des Wiederaufbaus und der Neustrukturierung der Stadt wurde im Jahre 1952 der Bereich um die Helmstedter Straße grundlegend verändert. Südlich entstand ein neues Wohngebiet zwischen der Helmstedter Straße und dem Güterbahnhof. Zudem wurde an der Kreuzung Ackerstraße eine Tankstelle errichtet. Im östlichen Bereich siedelten sich mehrere Verkaufsräume, ein Steinmetzunternehmen und ein Kohlelager an. [1]

Zwei Jahre später, 1954, konnte der neue Straßenraum mit Unterführung und Straßenbahngleisen in Betrieb genommen werden. Vor der Gleisbrücke, Kreuzung Brodweg, wurden weitere Gewerbeflächen geschaffen. Hier befindet sich der heutige Standort der Firma Dürkop. [1]

Auf einem Teil des ehemaligen Rangierbahnhofsareals, südlich vom Güterbahnhof, errichteten die Braunschweiger Verkehrsbetriebe (BSVG) von 2007 bis 2009 ein neues Straßenbahndepot mit dem Hauptverwaltungsgebäude. Das Straßenbahndepot ist über die Straße „Am Hauptgüterbahnhof“ und die „Helmstedter Straße“ an das Schienennetz angeschlossen. [2]

[1] <https://regionalbraunschweig.de/serie-braunschweig-deine-strassen-helmstedter-strasse/>

[2] <https://www.bsvg.net/unternehmen/ueber-die-verkehrs-gmbh.html>



Abb. 163 Alter Bahnübergang Helmstedter Straße, September 1951



Abb. 165 Schrägluftbild Quartier Helmstedter Straße



Abb. 164 Helmstedter Straße, 1958



Abb. 166 Schrägluftbild Quartier Helmstedter Straße

STATISTISCHE KENNWERTE

- # DIMENSION UND EINWOHNER
- # EINWOHNERDICHTE
- # ALTERSSTRUKTUR
- # HAUSHALTSZUSAMMENSETZUNG
- # WAHLERGEBNISSE EUROPAWAHL 2014 UND 2019

DIMENSION UND EINWOHNER

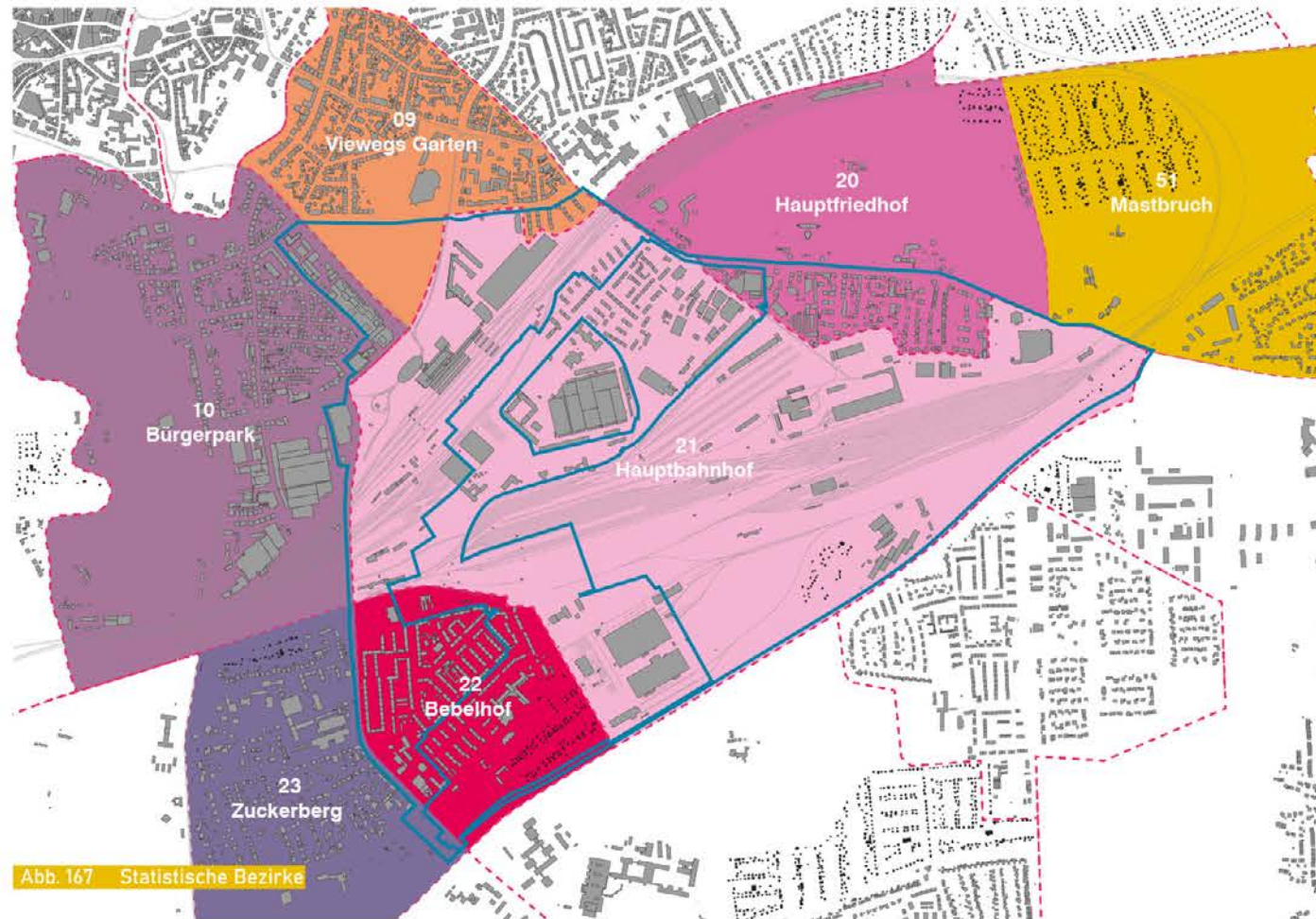


Abb. 167 Statistische Bezirke

Der Stadtbezirk Viewegsgarten-Bebelhof umfasst die statistischen Bezirke:

- 09 Viewegsgarten
- 10 Bürgerpark
- 20 Hauptfriedhof*
- 21 Hauptbahnhof
- 22 Bebelhof
- 23 Zuckerberg**
- 51 Mastbruch

Der Stadtbezirk umfasst 3,6% des Stadtgebietes und nimmt eine Fläche von 682,6 ha ein, was etwa 956 Fußballfeldern entspricht.

Der statistische Bezirk Hauptbahnhof ist mit 223 ha der größte Bezirk innerhalb des Stadtteils und wird von nur 1.011 Einwohnern bewohnt. Diese Anzahl ist mit der Einwohnerzahl des viel kleineren Gebiets Zuckerberg vergleichbar. Die geringe Einwohnerdichte des Bezirks Hauptbahnhof ist damit zu erklären, dass dieser Bereich von großflächigen Gleisanlagen dominiert ist und daher weniger Wohnbebauung aufweist als umgebende Bereiche.

Auch die Bereiche Mastbruch und Hauptfriedhof haben durch ihren hohen Anteil an Freiflächen im Bezug auf ihre Größe eine geringe Einwohnerzahl.

Daher ist die Dichte der Bebauung in diesen Bereichen auch geringer als in den umgebenden Gebieten.

Die bevölkerungsreichsten stat. Bezirke in Viewegsgarten - Bebelhof sind Viewegsgarten, Bürgerpark und Bebelhof. Insgesamt umfasst Viewegsgarten - Bebelhof 13.118 Einwohner, was 5,2% der Bevölkerung Braunschweigs ausmacht.

* Großteilige Zugehörigkeit der Einwohner

** Geringe Zugehörigkeit der Einwohner

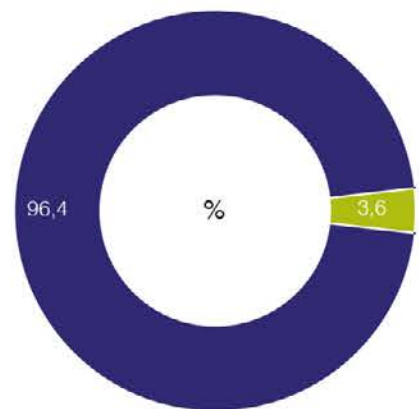


Abb. 168 Flächenanteil Viewegsgarten - Bebelhof in Fläche Braunschweig vH

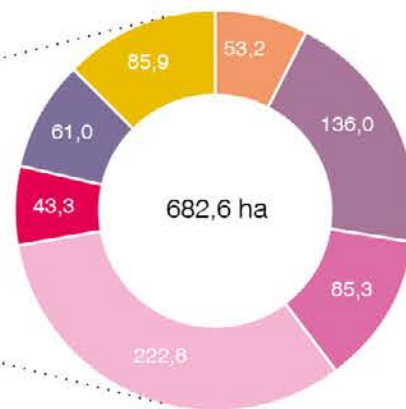


Abb. 170 Flächenanteil statistische Bezirke im Viewegsgarten - Bebelhof [ha]



Abb. 169 Bevölkerungsanteil Viewegsgarten - Bebelhof in Braunschweig

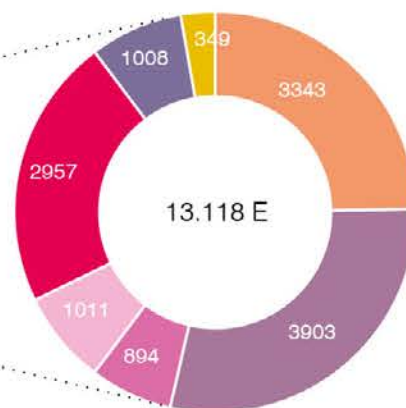


Abb. 171 Bevölkerungsanteil statistische Bezirke im Stadtbezirk Viewegsgarten - Bebelhof

- Stadtgebiet Braunschweig
- Stadtbezirk Viewegsgarten - Bebelhof
- Viewegsgarten (statistischer Bezirk)
- Bürgerpark (statistischer Bezirk)
- Hauptfriedhof (statistischer Bezirk)
- Hauptbahnhof (statistischer Bezirk)
- Bebelhof (statistischer Bezirk)
- Zuckerberg (statistischer Bezirk)
- Mastbruch (statistischer Bezirk)

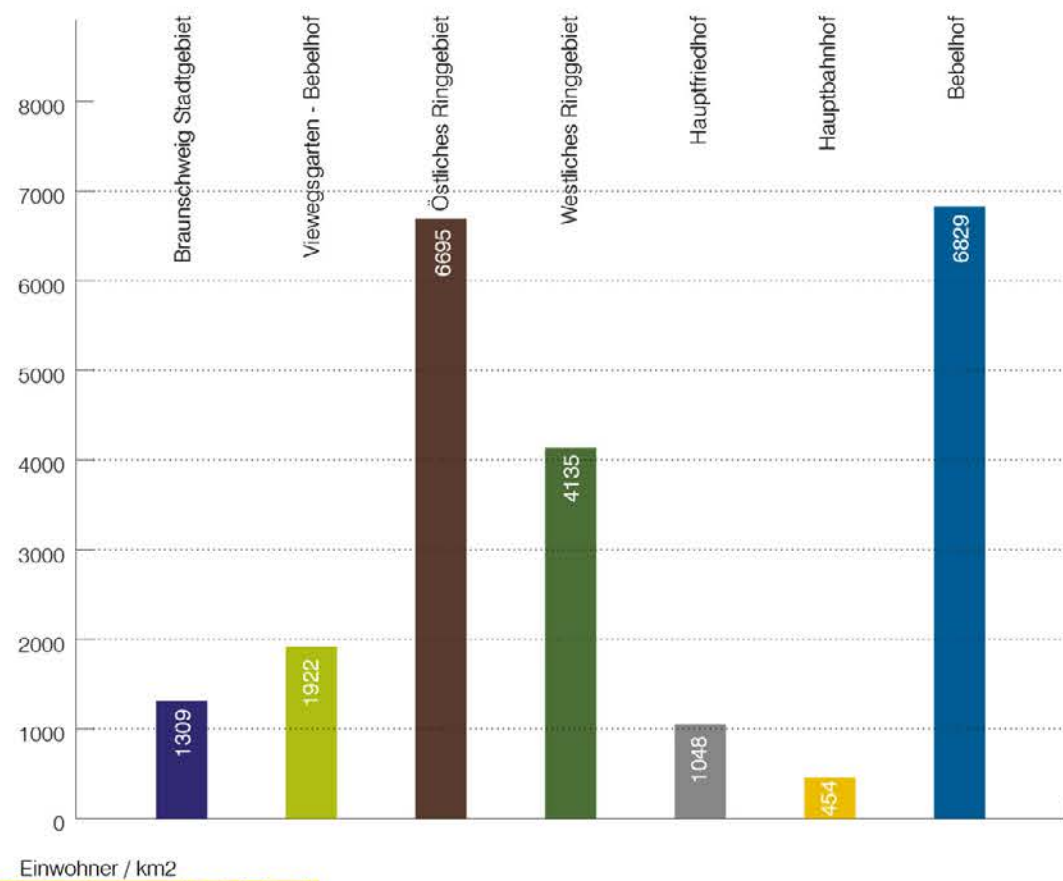


Abb. 172 Bevölkerungsdichte [E/km²]

EINWOHNERDICHTEN

Die Bevölkerung des Stadtbezirks Viewegsgarten-Bebelhof macht 5,2% der gesamten Bevölkerung Braunschweigs aus. Die Bevölkerungsdichte innerhalb der einzelnen statistischen Bezirke ist aufgrund der sehr unterschiedlich stark bebauten Bereiche heterogen.

Im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet ist die Einwohnerdichte des Stadtbezirks höher, im Vergleich zum Östlichen oder Westlichen Ringgebiet jedoch deutlich geringer.

In der Grafik 171 „Bevölkerungsdichte [E/km²]“ ist eine Auswahl der Bevölkerungsdichte im Quartier dargestellt und zum Vergleich die Bevölkerungsdichten des Östlichen und Westlichen Ringgebiets.

Der statistische Bezirk Bebelhof verfügt über eine ähnlich hohe Bevölkerungsdichte (6.829 E/km²) wie das Östliche Ringgebiet (6.695 E/km²). Diese hohe Dichte hängt mit einem hohen Anteil an Geschosswohnungsbauten im Bebelhof zusammen.

In dem Bezirk Hauptbahnhof, der die größte Fläche in der zukünftigen BAHNSTADT ausmacht, ist nur eine sehr geringe Dichte vorhanden. Die geringe bauliche Dichte ist die Folge der dominierenden Bahnnutzung in diesem Bereich. Außerdem gibt es viele Brachflächen.

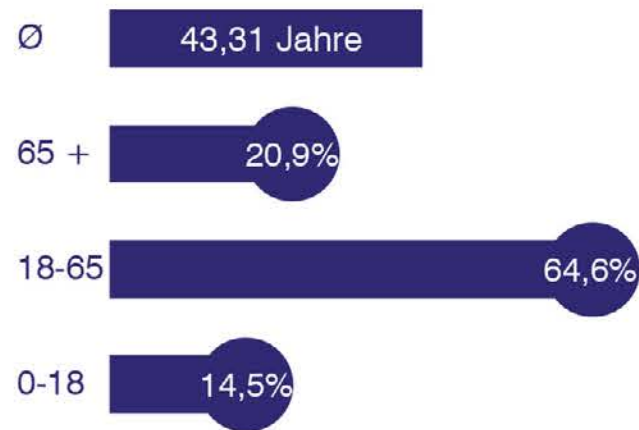


Abb. 173 Altersstruktur Braunschweig

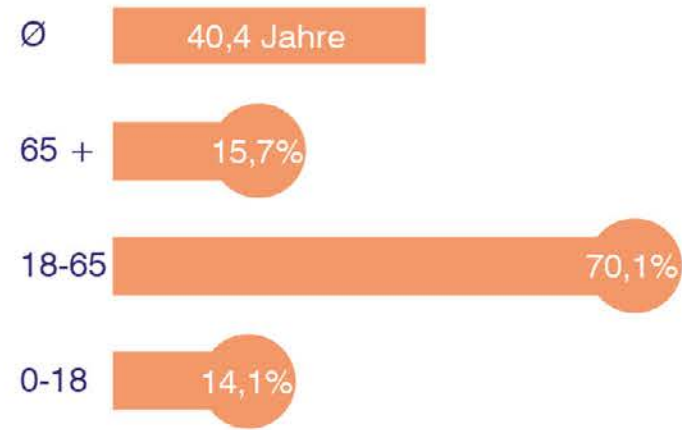


Abb. 174 Altersstruktur Viewegsgarten

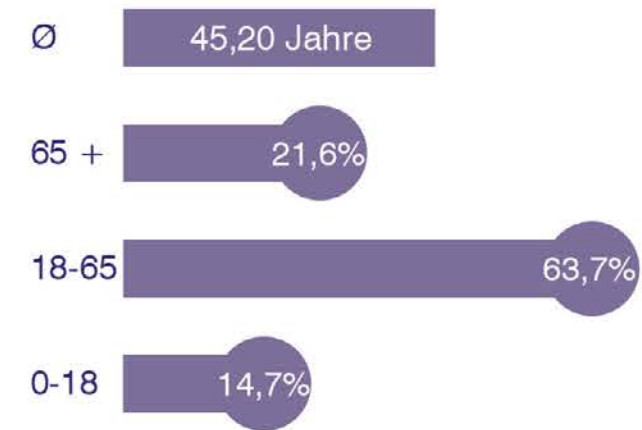


Abb. 179 Altersstruktur Zuckerberg

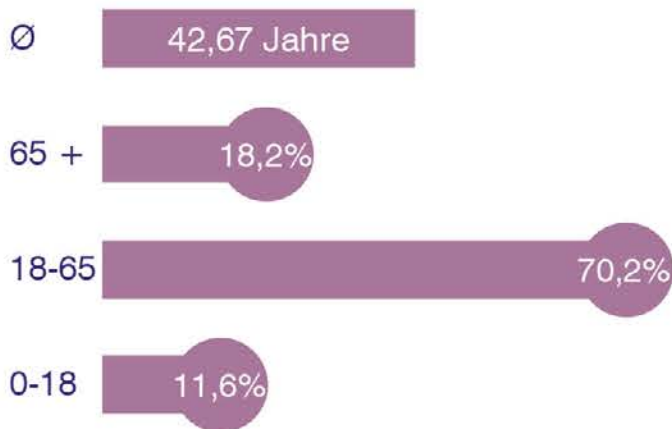


Abb. 175 Altersstruktur Bürgerpark

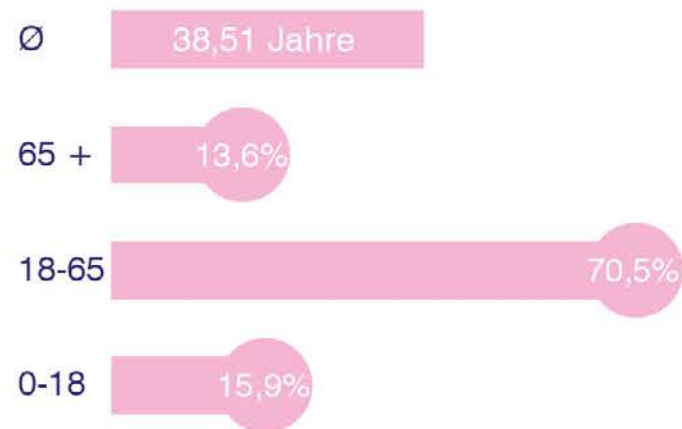


Abb. 176 Altersstruktur Hauptbahnhof

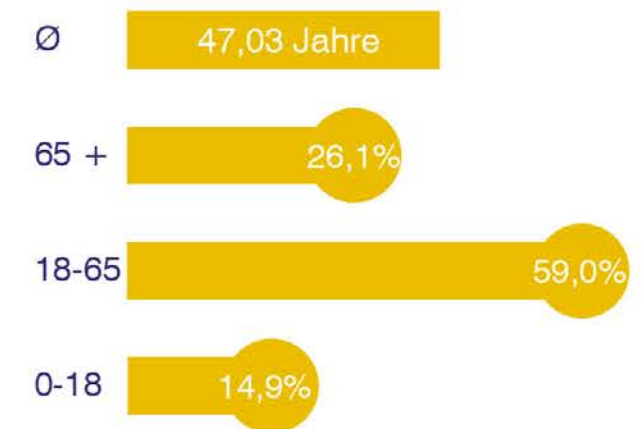


Abb. 180 Altersstruktur Mastbruch

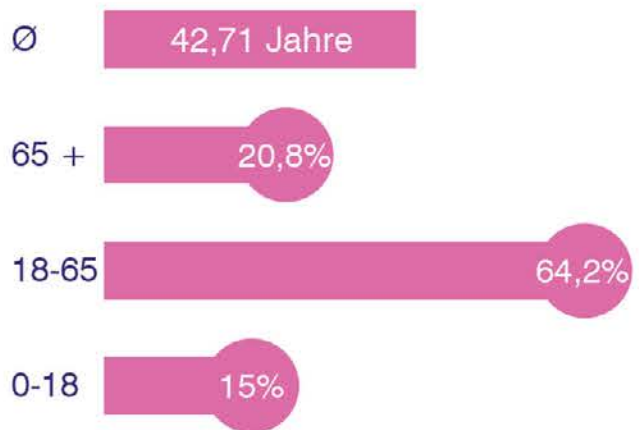


Abb. 177 Altersstruktur Hauptfriedhof

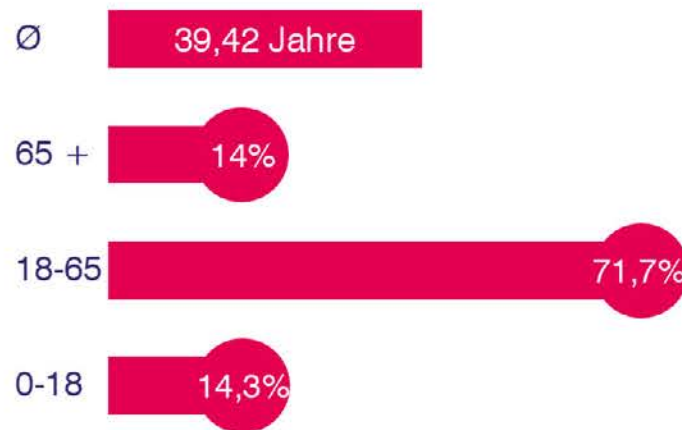


Abb. 178 Altersstruktur Bebelhof



ALTERSSTRUKTUR

Der Stadtbezirk Viewegsgarten-Bebelhof ist im Vergleich zu der Altersstruktur des Stadtgebietes Braunschweigs insgesamt jünger aufgestellt.

Im Gebiet Viewegsgarten-Bebelhof liegt der Altersdurchschnitt bei 40,74 Jahre und im Gesamtgebiet Braunschweig bei 43,31 Jahren.

In den statistischen Bezirken Viewegsgarten (40,4 Jahre), Hauptbahnhof (38,51 Jahre), Bürgerpark (42,67 Jahre), Hauptfriedhof (42,71 Jahre) und Bebelhof (39,42 Jahre) liegt das Durchschnittsalter unterhalb des Durchschnittsalters der Bewohner in gesamt Braunschweig.

Lediglich die Bezirke Zuckerberg (45,20 Jahre) und Mastbruch (47,03 Jahre) liegen über dem Braunschweiger Altersdurchschnitt (43,31 Jahre).

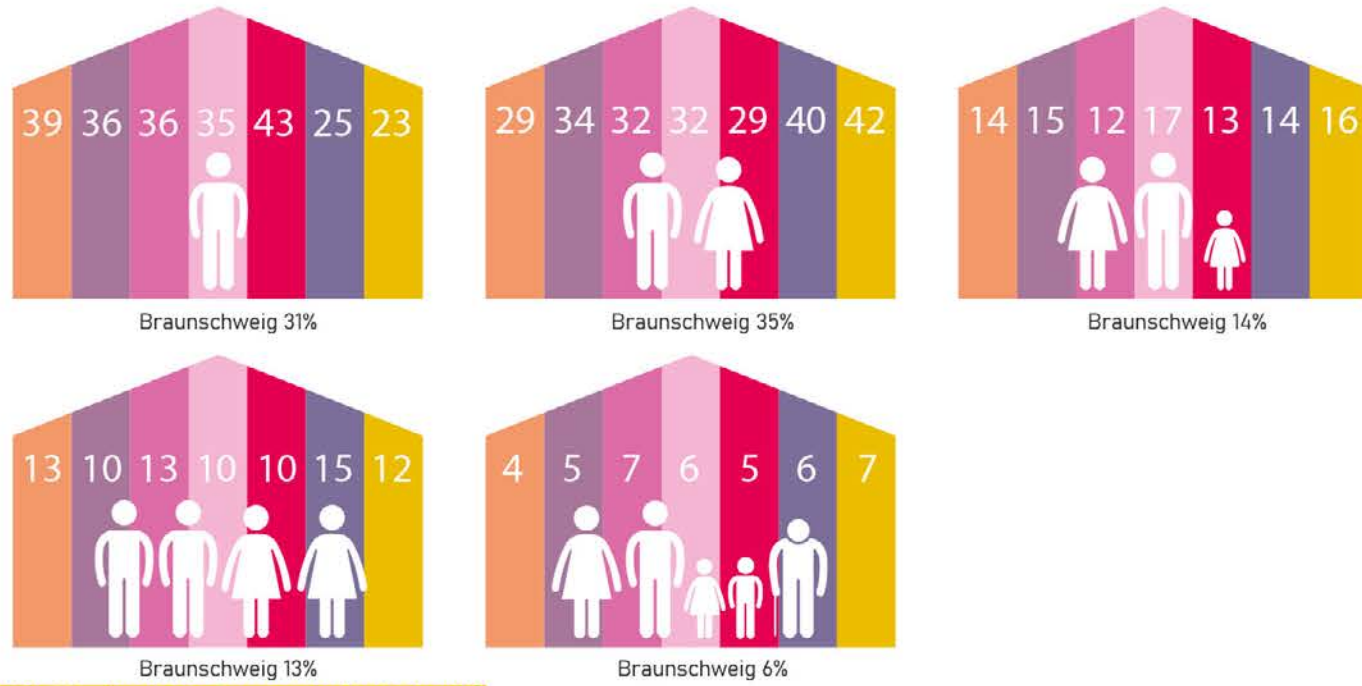


Abb. 181 Anzahl der Personen in Haushalten [%]

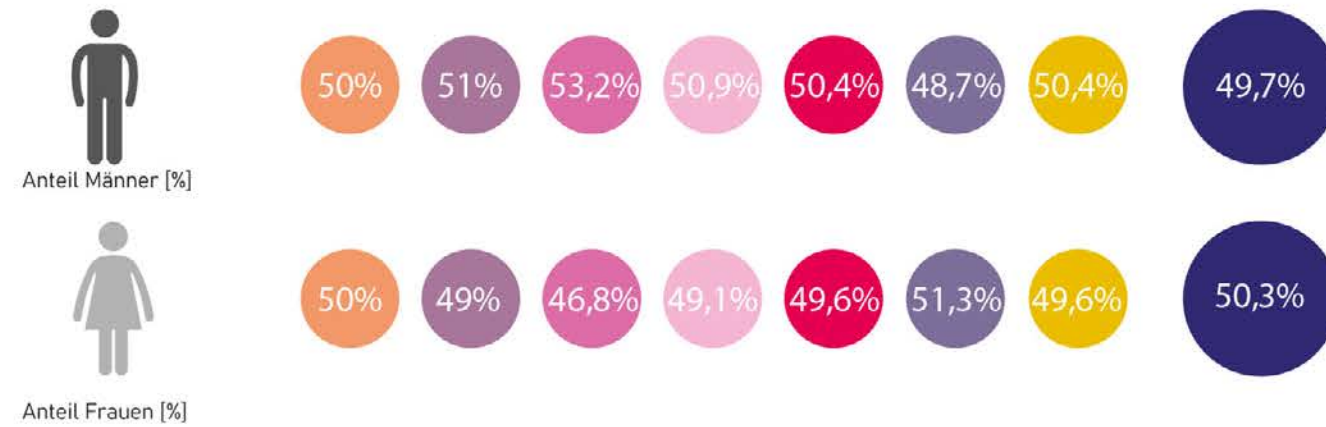


Abb. 182 Geschlecht

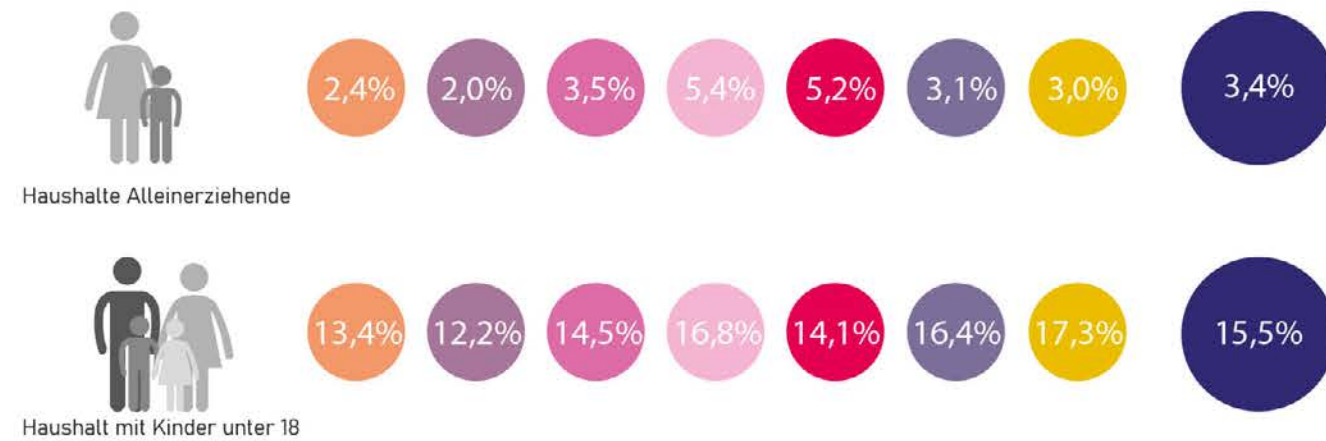


Abb. 183 Anzahl der Haushalte

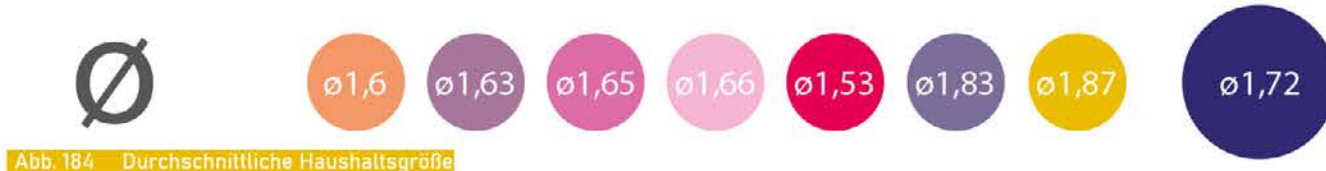


Abb. 184 Durchschnittliche Haushaltsgröße

HAUSHALTS- ZUSAMMENSETZUNG

Der Großteil der Einwohner in dem Stadtbezirk Viewegsgarten-Bebelhof leben allein oder zu zweit in einem Haushalt.

In dem Bezirk Bebelhof leben überdurchschnittlich viele Singles (43%). In dem Bereich Mastbruch wohnen mit 23% deutlich weniger Singles als im Durchschnitt in Braunschweig (31%).

In den statistischen Bezirken Zuckerberg (40%) und Mastbruch (42%) leben überdurchschnittlich viele Menschen in Zweipersonen-Haushalten. In dem statistischen Bezirk Viewegsgarten wohnen lediglich 29% zu zweit in einem Haushalt. Im Durchschnitt leben in Braunschweig nur 35% der Bevölkerung in Zweipersonen-Haushalten.



Die Anzahl von Dreipersonen-Haushalte und mehr ist im Untersuchungsgebiet Viewegsgarten-Bebelhof ähnlich hoch wie in der Gesamtstadt Braunschweig.

Der Anteil der männlichen Bevölkerung liegt geringfügig in fast allen statistischen Bezirken über dem Braunschweiger Durchschnitt. Lediglich im Bezirk Zuckerberg ist der Anteil der weiblichen Bewohner (51,3%) höher. In dem Gebiet Viewegsgarten ist die Anzahl der männlichen und weiblichen Bewohner gleich hoch.

Die Anzahl der alleinerziehenden Eltern schwankt innerhalb des Stadtbezirks in den einzelnen statistischen Bezirken. In den Bereichen Viewegsgarten (2,4%) und Bürgerpark (2,0%) leben unterdurchschnittlich viele alleinerziehende Eltern. In den Gebieten Hauptfriedhof (3,5%), Zuckerberg (3,1%) und Mastbruch (3,0%) ist der Anteil der alleinerziehenden ähnlich dem Braunschweiger Durchschnitt. In den Gebieten Hauptbahnhof (5,4%) und Bebelhof (5,2%) ist die Anzahl deutlich höher als der Braunschweiger Durchschnitt.

In dem Quartier Hauptbahnhof (5,4%) gibt es fast dreimal so viele alleinerziehende Eltern, wie im Bürgerpark (2%).

Analog zu den alleinerziehenden Eltern liegt der Anteil der Haushalte mit Kindern unter 18 Jahre in den Bereichen Viewegsgarten (13,4%) und Bürgerpark (12,2%) deutlich unter dem Durchschnitt Braunschweigs (15,5%). In dem Bezirk Mastbruch (17,3%) liegt der Anteil der Familien mit Kindern etwas höher als der Durchschnitt auf städtischer Ebene. Alle anderen Bereiche haben einen Anteil ähnlich dem der gesamten Stadt Braunschweig.

Die durchschnittliche Anzahl an Personen im Stadtbezirk Viewegsgarten-Bebelhof (außer Zuckerberg und Mastbruch), die in einem Haushalt leben, unterschreitet den Durchschnitt im Stadtgebiet. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Braunschweig liegt bei 1,72 Personen. In dem Bereich Bebelhof liegt sie mit 1,53 Personen am niedrigsten und in Mastbruch mit 1,87 Personen am höchsten.

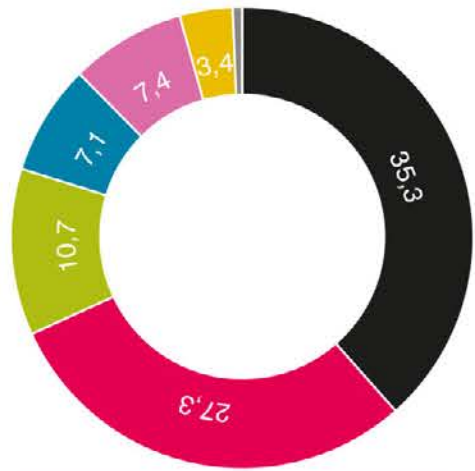


Abb. 185 Europawahl Deutschland 2014 [%]

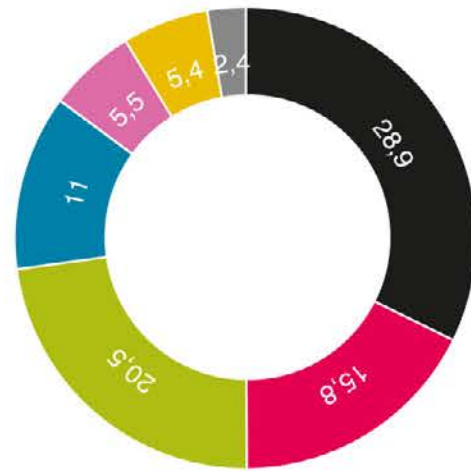


Abb. 186 Europawahl Deutschland 2019 [%]

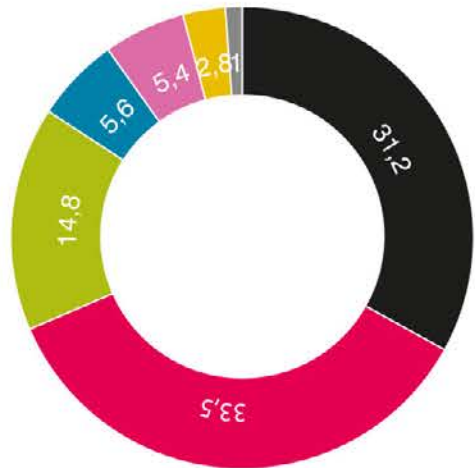


Abb. 187 Europawahl Braunschweig 2014 [%]

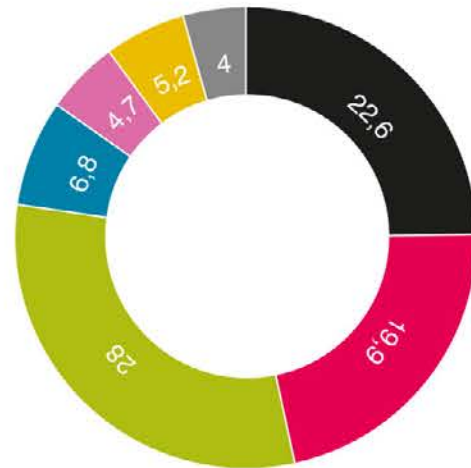


Abb. 188 Europawahl Braunschweig 2019 [%]

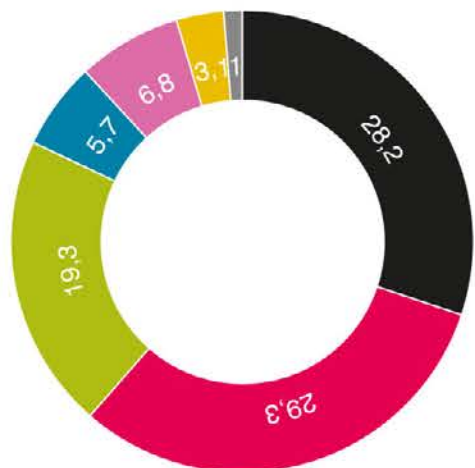


Abb. 189 Europawahl Viewegsgarten-Bebelhof 2014 [%]

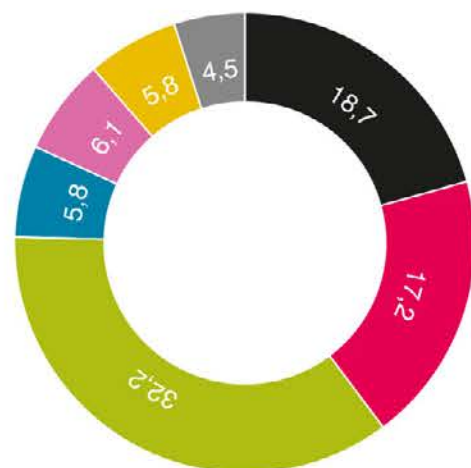


Abb. 190 Europawahl Viewegsgarten-Bebelhof 2019 [%]

WAHLERGEBNISSE EUROPAWAHL 2014 UND 2019

In Deutschland wurde bei der Europawahl 2019 ca. doppelt so viele Stimmen als bei der Vorjahreswahl an DIE GRÜNEN abgegeben (2014 10,7%, 2019 20,5%). Die SPD hingegen hat im Wahljahr 2019 (15,8%) nur noch die Hälfte der Stimmen aus der Vorwahl im Jahr 2014 (27,3%) erhalten. Die CDU, die in beiden Wahljahren stärkste Partei in Deutschland geworden ist, hat im Jahr 2019 (28,9%) 6% weniger Wahlstimmen als im Jahr 2014 (35,3%) erzielt. Im Jahr 2019 hat die AfD in Deutschland 4% mehr Stimmen erhalten (2014 7,1%, 2019 11%) als im Wahljahr 2014.

In Braunschweig haben DIE GRÜNEN analog zu den Ergebnissen in Deutschland 2019 (28%) fast doppelt so viele Stimmen erhalten, wie bei den Wahlen im Jahr 2014 (14,8%) und wurde somit auf städtischer Ebene zur stärksten Partei. Die Wahlergebnisse der SPD in Braunschweig waren in beiden Jahren etwas höher als in Deutschland (2014 32,5%, 2019 19,9%). Aber auch die

2014 stärkste Partei in Braunschweig hat 2019 in Braunschweig einbußen von 13,6% akzeptieren müssen. Die CDU hat 2019 mit 9,4 % (2014 31,2, 2019 22,6%) auf Bezirksebene etwas mehr Wähler als auf Bundesebene verloren.

In Braunschweig gewann die AfD im Jahr 2019 lediglich 1,2% Wählerstimmen hinzu (2014 5,6%, 2019 6,8%). Die FDP hat in Braunschweig im Wahljahr 2019 (5,2%) doppelt so viele Stimmen wie im Jahr 2014 (2,6%) erhalten.

In dem Bezirk Viewegsgarten-Bebelhof waren die Wählerstimmen für DIE GRÜNEN auch schon 2014 im Gegensatz zu Deutschland (10,7%) und Braunschweig (14,8%) mit 19,3% deutlich höher. Im Jahr 2019 ist die Anzahl der Wählerstimmen noch einmal um 12,9% auf insgesamt 32,2% gestiegen. DIE GRÜNEN wurden so 2019 die stärkste Partei im Bezirk. Die SPD, die 2014 knapp vor der CDU stärkste Partei wurde, hat im Jahr 2019 analog zu Gesamtstadt Braunschweig fast die Hälfte ihrer Wählerstimmen (2014 29,3%, 2019 17,2%) verloren.

Auch die CDU hat ca. 10% ihrer Stimmen in dem Bezirk Viewegsgarten-Bebelhof (2014 28,2%, 2019 18,7%) verloren. Die Wahlergebnisse der CDU liegen im Bezirk deutlich unter den Ergebnissen in Deutschland (2014 35,3%, 2019 28,9%).

Im Vergleich zu den Wahlergebnissen aus gesamt Deutschland fällt auf, dass der Wert der CDU/CSU in Deutschland mehr als 10% höher liegt und die Wählerstimmen Der GRÜNEN fast 12% weniger beträgt als im Bezirk Viewegsgarten-Bebelhof. Die Zahl der AfD-Wähler ist deutschlandweit mehr als doppelt so hoch als in Viewegsgarten-Bebelhof.

Die Wahlergebnisse der Europawahl (2014 und 2019) zeigen, dass sowohl im Jahr 2014 und im Jahr 2019 auf Landes- bis zur Braunschweiger Bezirksebene die CDU/CSU, die SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN die höchsten Wahlergebnisse erzielt haben. Analog der Bundesebene ist allerdings zu sagen, dass die CDU und die SPD die größten Einbußen in ihren Wählerstimmen im Wahljahr 2019 verzeichnet haben. Der große Gewinner ist sowohl auf Bundes- als auch auf Bezirksebene DIE GRÜNEN. Auf Bezirksebene bilden sie 2019 sogar die stärkste Partei.



UNTERSUCHUNG MASSGEBLICHER TEILASPEKTE

- # EIGENTUMSVERHÄLTNISSE /
ENTBEHRUNGSFLÄCHEN DB
- # TOPOGRAFIE
- # BARRIEREN
- # POTENTIALE
- # FREIFLÄCHEN
- # DAS RINGGLEIS IN DER BAHNSTADT
- # MASS DER BAULICHEN NUTZUNG
- # GRUNDFLÄCHENZAHL
- # GESCHOSSFLÄCHENZAHL
- # NUTZUNGSGEFÜGE
- # ERSCHLISSUNG
- # ERSCHLISSUNG ÖPNV
- # ZENTRALITÄT
- # MÄNGEL UND MISSTÄNDE
- # ENTWICKLUNGSCHANCEN

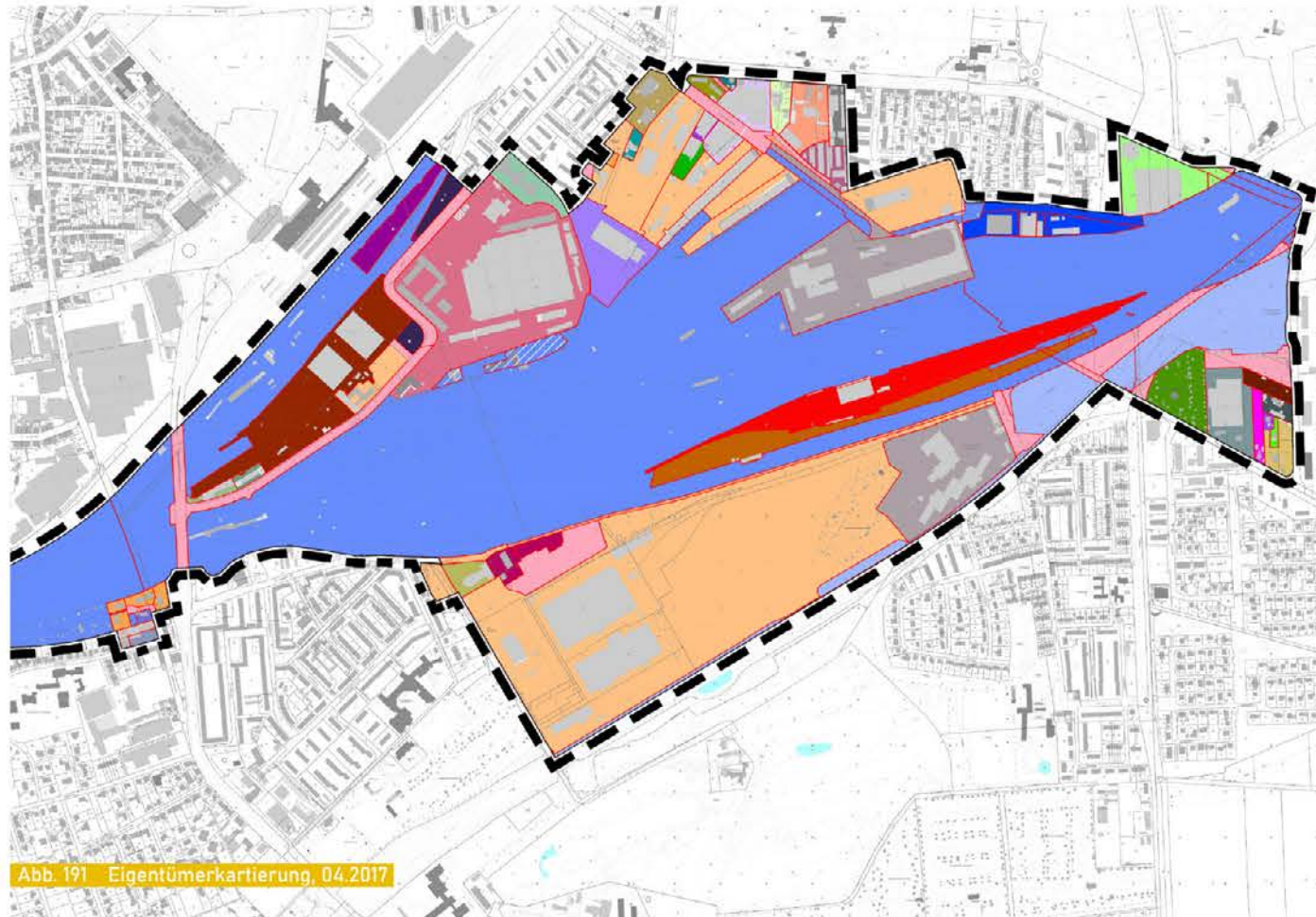


Abb. 191 Eigentümerkartierung, 04.2017



Abb. 192 Eigentümerkartierung, 01.2020

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE / ENTBEHRUNGSFLÄCHEN DB

Die BAHNSTADT ist geprägt von Bahnflächen. Gleisanlagen nehmen einen großen Anteil der Flächen ein. Gegenwärtig werden die Bahnflächen Hauptgüterbahnhof, Rangierbahnhof und Ausbesserungswerk nicht mehr vollumfänglich genutzt und liegen teilweise brach. Beispielsweise lässt sich der Rangierbahnhof, konzipiert als Gefällebahnhof, nicht mehr wirtschaftlich betreiben. Einige Gleise sind jedoch in Betrieb und werden voraussichtlich auch noch längere Zeit von der Deutschen Bahn AG genutzt werden. Wahrscheinlich wird auch eine durchlaufende Hauptgüterstrecke erhalten bleiben. Diese Punkte wie auch weitere Fragen zu Nutzungen von bahneigenen Flächen sind mit der DB AG zu klären.

In der Vergangenheit wurden viele Teilflächen u.a. durch die DB AG (Aurelis) veräußert. Dadurch befinden sich diese Flurstücke in unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen.

Insgesamt ist zu sagen, dass es im Betrachtungsraum eine heterogene Eigentümerstruktur gibt. Es gibt zum einen städtische Grundstücke, DB Grundstücke, Gewerbegrundstücke aber auch Grundstücke in privatem Besitz.

Schlüsselgrundstücke, die für eine zusammenhängende Entwicklung der BAHNSTADT eine wichtige Rolle zukommen, sind zum Beispiel die Grundstücke der DB mit den Gleisanlagen, die die BAHNSTADT momentan in einen nördlichen und südlichen Bereich teilen. Auch dem Bereich am Südeingang des Hauptbahnhofs, der den Eingangsbereich aus Richtung Bahnhof/Innenstadt in die BAHNSTADT bildet, kommt eine essenzielle Bedeutung zu.

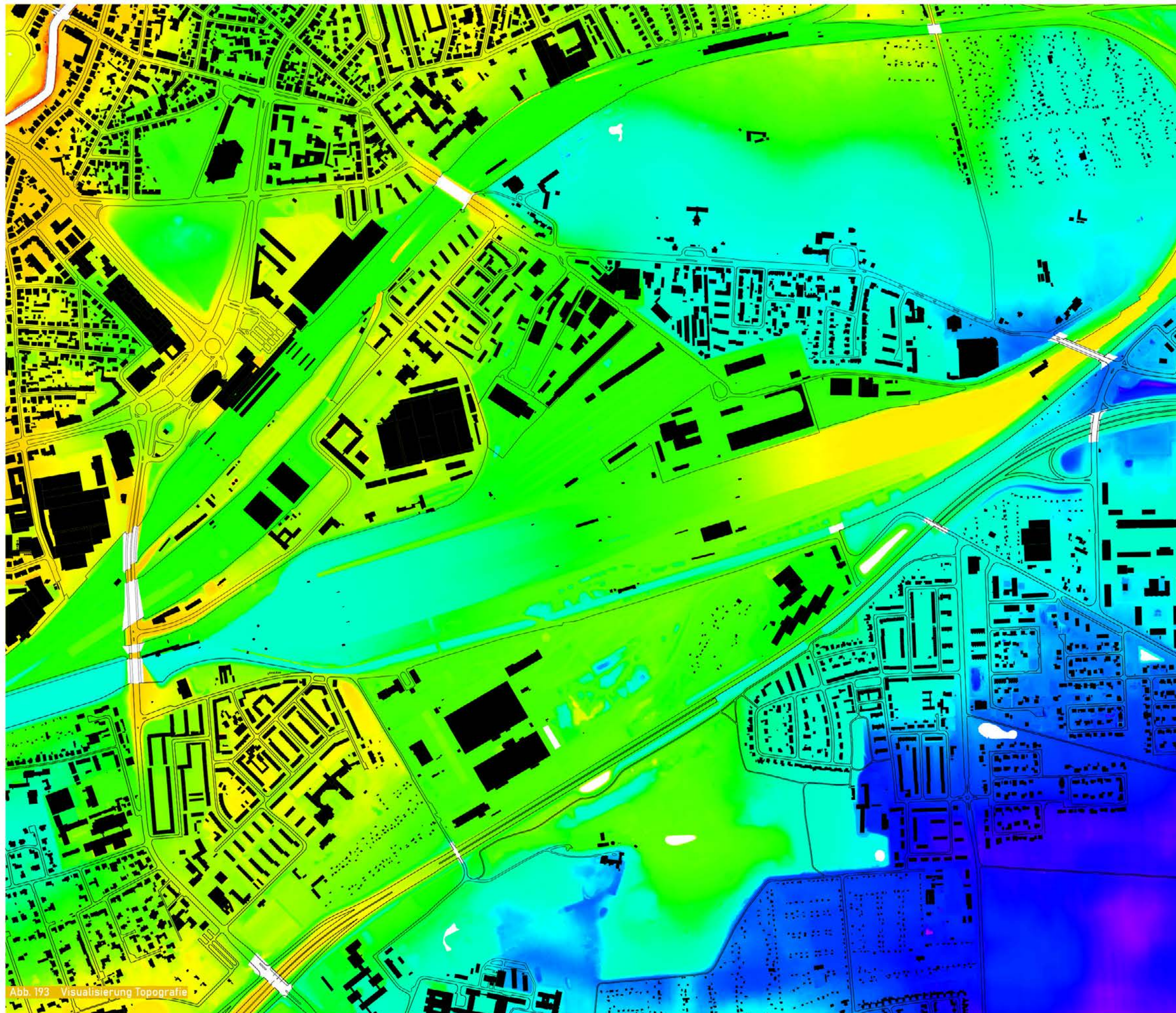


Abb. 193 Visualisierung Topografie

TOPOGRAFIE

Der langgestreckte Rangierbahnhof wurde mit Gefälle angelegt, damit ein Höhenunterschied (ca. 12 m) zwischen Einfahr- und Ausfahrgruppe gegeben war. Diese Topografie wurde künstlich aus Erdmassen und Trümmerresten aus dem 2. Weltkrieg aufgeschüttet. Das Gelände dominiert die gesamte BAHNSTADT.

Durch die Ausnutzung der Neigung war ein Rangierbetrieb ohne Lokomotiven möglich. Diese künstlich geformte Topografie stellt eine Barriere zwischen Innenstadt und südlichen Stadtgebieten dar. Insbesondere die Topografie des Gefällebahnhofs stellt ein Hindernis dar. Dieses ist z.B. durch die Aufschüttungen und hoch gelegten ehemaligen Gleistrassen, sowie die damit verbundenen Abfangungen (Wände) besonders spürbar. Räumlich problematisch sind hier die nördlichen Eingangsbereiche zum „Bebelhof“.

Insgesamt wird das Bahnareal südlich des Hauptbahnhofes durch eine bewegte Geländemodellierung bestimmt.

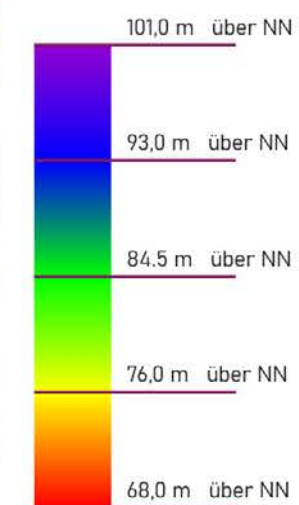
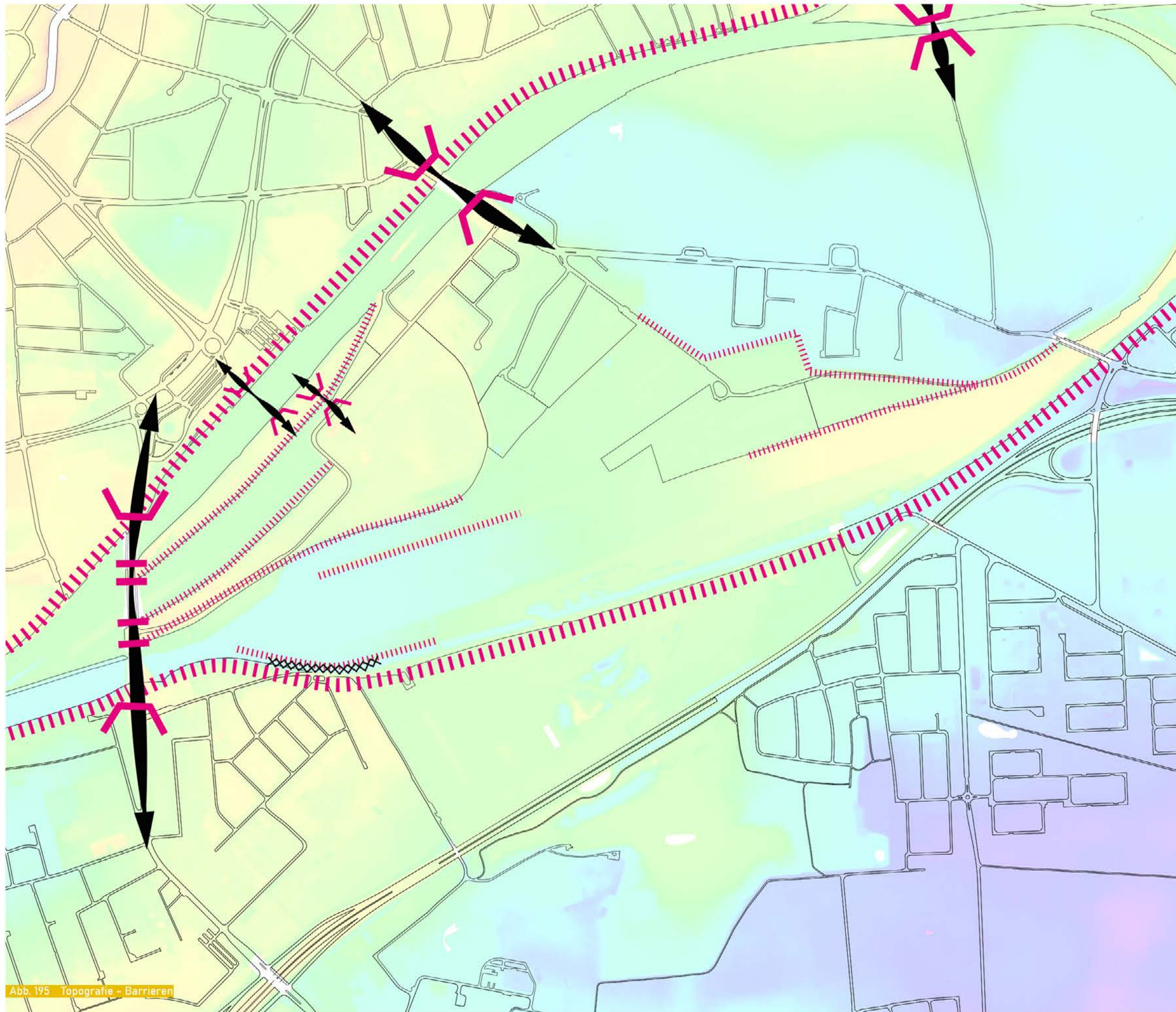




Abb. 194 Luftbild Bereich Hauptbahnhof / Rangierbahnhof, 1959



TOPOGRAFIE - BARRIEREN

Barriere höher liegender Gleise:

Da die Gleise einschließlich Böschungen quer zwischen den nördlichen und südlichen Stadtgebieten liegen, stellen diese Barrieren dar. Aufgrund des künstlich höher gelegten Terrains des Rangierbahnhofs sind in Teilen sehr hohe Böschungen entstanden. Dadurch wirken die Gleisbereiche an sich als Hindernis, gleichzeitig sind diese Areale auch vom Stadtkontext weitestgehend isoliert.

Barriere Stützmauer:

Besonders sichtbar ist eine absperrende Wirkung an der hohen Stützmauer im Verlauf der Borsigstraße. Diese trennt den Bebelhof von der Innenstadt.

Barriere Topografie:

Der am ursprünglichen Ringgleises verlaufende Damm bildet eine Barriere für die Stadtentwicklung.

Barriere Brücken:

An der Salzdahlumer und an der Helmstedter Straße bilden die breiten Brückenbauwerke große Barrieren. Durch ihre Tiefe wirken diese zusätzlich als unattraktive Stadteingänge.

Barriere „Tunnel“ Südeingang Hauptbahnhof:

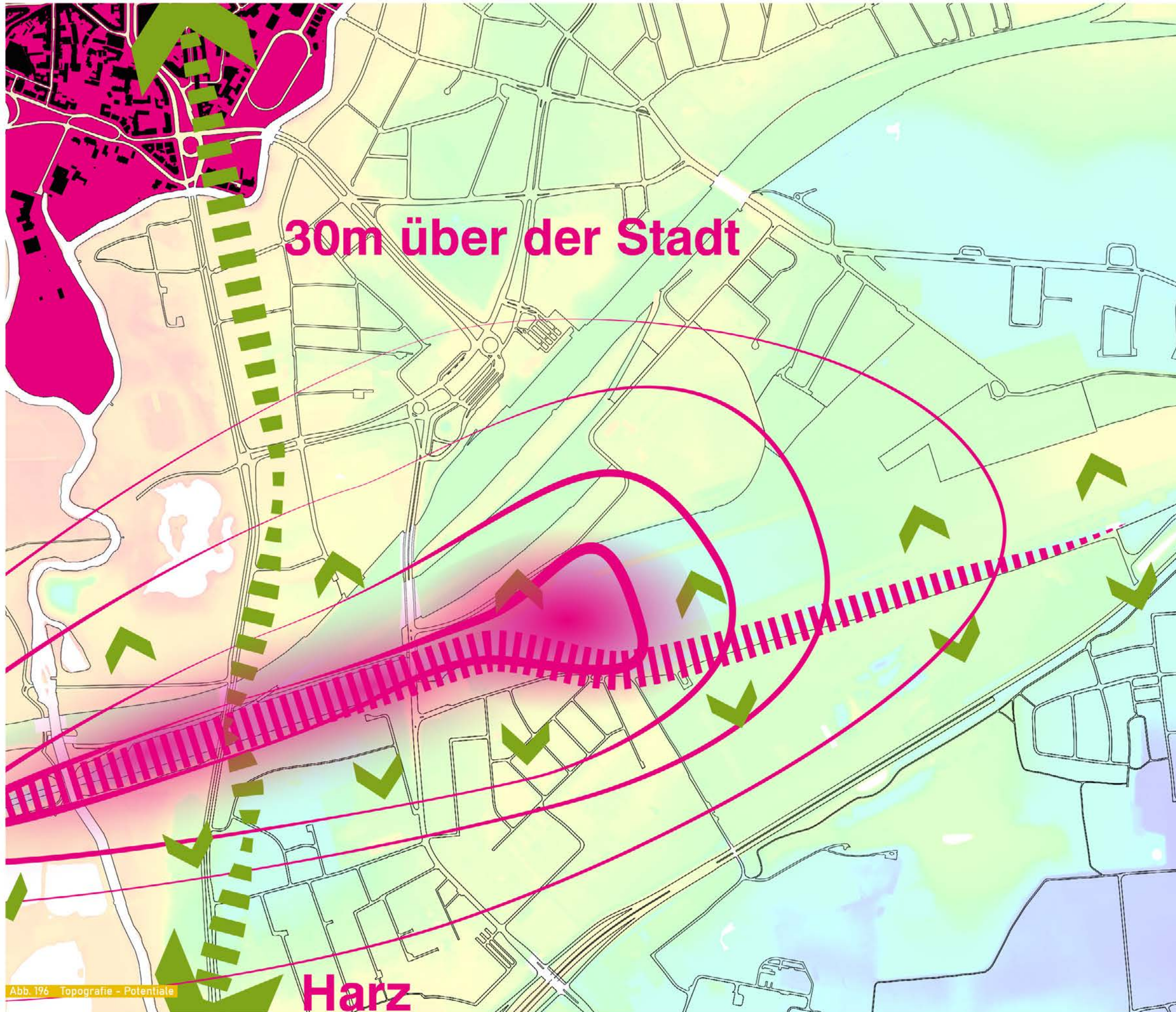
Der als Fußgängertunnel ausgebildete südliche Eingang des Hauptbahnhofs ist unattraktiv. Er bildet eine starke Rückseite des Hauptbahnhofs Richtung BAHNSTADT aus und trennt den südlichen Bahnhofsbereich von dem nördlichen Teil.

XXXX Stützmauer Borsigstraße

Barrieren durch Topographie

Brücken / Tunnel

Abb. 195 Topografie - Barrieren



TOPOGRAFIE - POTENTIALE

Die aufgeschütteten Bereiche des Rangierbahnhofes und der Gleistrassen sind einerseits Barriere, gleichzeitig bilden diese aber auch ein Plateau hoch über der Stadt aus. Hierdurch ist eine besondere Situation gegeben, die viele attraktive Ausblicke in die Stadt Braunschweig und Umgebung ermöglicht.

Einer der wesentlichsten Aspekte für die Lagegunst dieses Plateaus über der Stadt ist die Anbindung durch das Ringgleis. Damit würde dem Ringgleis, als verbindendes Element von vielen hochwertigen Freiräumen sowie Stadtentwicklungsbereichen, ein weiterer hinzugefügt werden.

Dieser Ort bietet zum Beispiel ein großes Potential, ein qualitativvolles Angebot für Freizeit, Erholung und Sport zu schaffen.

Die erhöhte Lage über dem Stadtgebiet und dem damit verbundenen einzigartigen Blick über die Stadt Braunschweig, sowie die gute Lage am Hauptbahnhof und der Nähe zur Innenstadt, machen dieses Areal besonders attraktiv. Die Topografie bietet die Chance, ein Quartier mit eigenständigem Charakter auszubilden.

 Ringgleis mit Weitblick

 Hochplateau mit Weitblick



Abb. 197 Grün und Freiflächen

- Grünflächen
- Kleingartenverein
- Sportfläche
- Park
- Friedhof
- Ringgleis
- Wald

FREIFLÄCHEN

Die zukünftige BAHNSTADT ist von großräumigen Freiflächen flankiert. Im Westen befindet sich die weitläufige Auenlandschaft der Oker mit vielen Freizeit- und Sporteinrichtungen. Südlich des Bahnareals gibt es vereinzelt Kleingartenanlagen und eine größere Golfanlage. Diese ist jenseits der Autobahn A39 gelegen.

Im Nordosten liegt an der Helmstedter Straße der Hauptfriedhof Braunschweigs mit Anknüpfungen über den „Brodweg“ zum „Prinz-Albrecht-Park“. Als weiteres lineares Landschaftselement ist die Aue der Wabe und Mittelriede im Osten, mit Verbindung zum Landschaftsschutzgebiet Riddagshausen, wirksam. In der großräumigen Betrachtung haben sowohl die Okeraue als auch die Auenlandschaft der Wabe und Mittelriede eine hohe Qualität als Grünräume. Diese wirken bis in die Innenstadt hinein.

Entlang der brach liegenden Gleise des Rangierbahnhofs hat sich ein Birkenwald entwickelt.

In der BAHNSTADT gibt es keine öffentlichen Freiräume mit Aufenthaltsqualität. Die Anzahl an Spielflächen für Kinder ist in diesem Bereich ebenfalls gering. Große angrenzende Grünbereiche wie der Friedhof an der „Helmstedter“ Straße oder die Fläche des Golfclubs sind nicht oder nur begrenzt für die Öffentlichkeit zugänglich. Die großflächigen Brachflächen der Gleisanlagen, die mit der Zeit von der Natur zurück erobert wurden, bieten ein großes Potential für einen hochwertigen öffentlichen Freiraum inmitten der Stadt. Die BAHNSTADT muss nicht nur Freiflächen für die zukünftige Bebauung bereitstellen, sondern auch die Grünflächen-Defizite des Bestandes lösen. Das Ringgleis, welches zwischen dem Bürgerpark und dem Hauptfriedhof an der „Helmstedter Straße“ liegt, könnte die attraktiven Grünflächen Braunschweigs miteinander verbinden. Hierbei können die Brachflächen der Gleisanlagen eine wichtige Schnittstelle bilden.

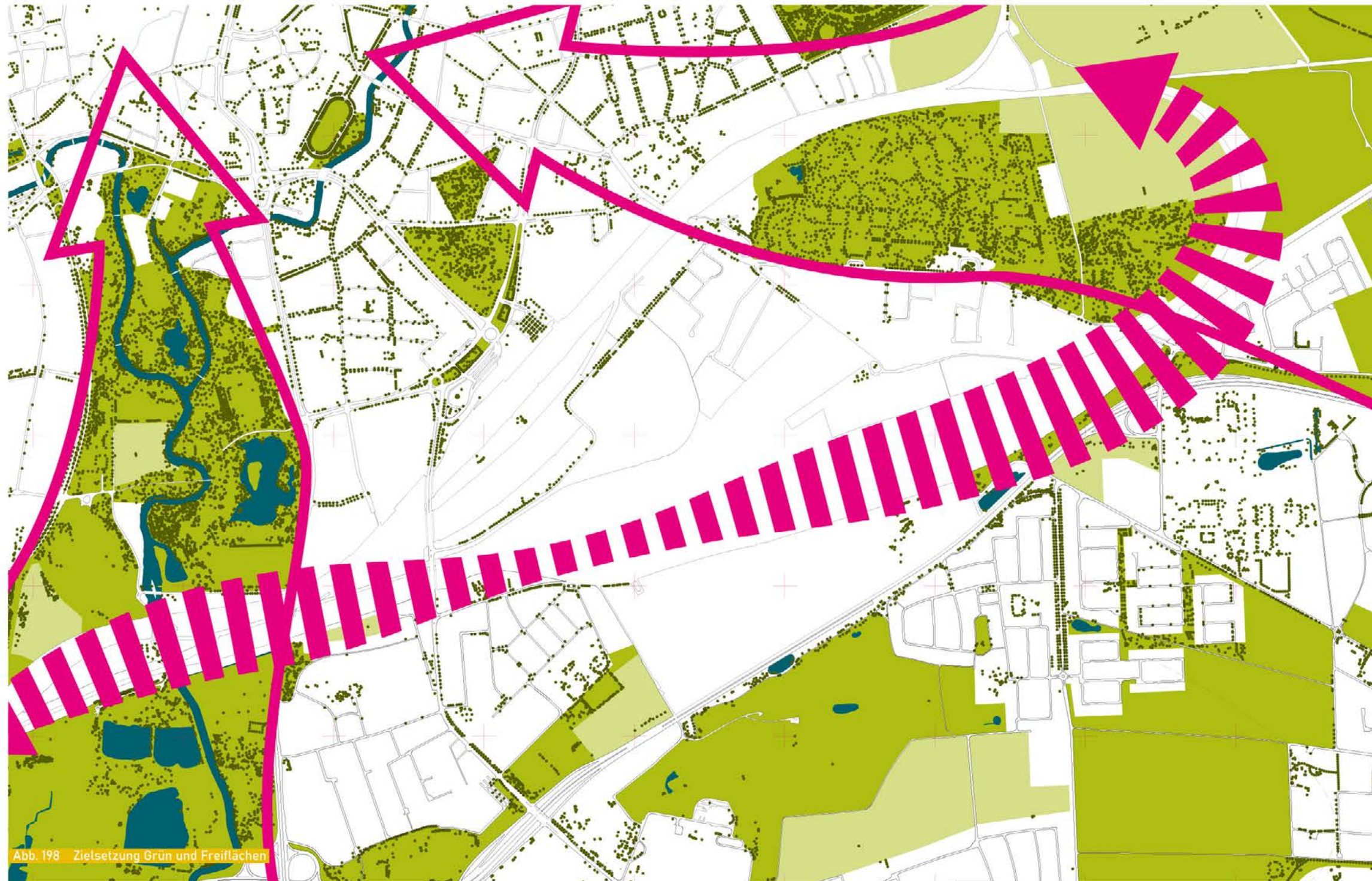


Abb. 198 Zielsetzung Grün und Freiflächen

DAS RINGGLEIS IN DER BAHNSTADT

Das südliche Ringgleis ist im Februar 2018 bis zur „Echobrücke“ fertig gestellt worden. Das Ziel war bereits gesetzt, dieses in Richtung Osten weiterzuführen. 2019 ist der provisorische Ringschluss hergestellt worden.

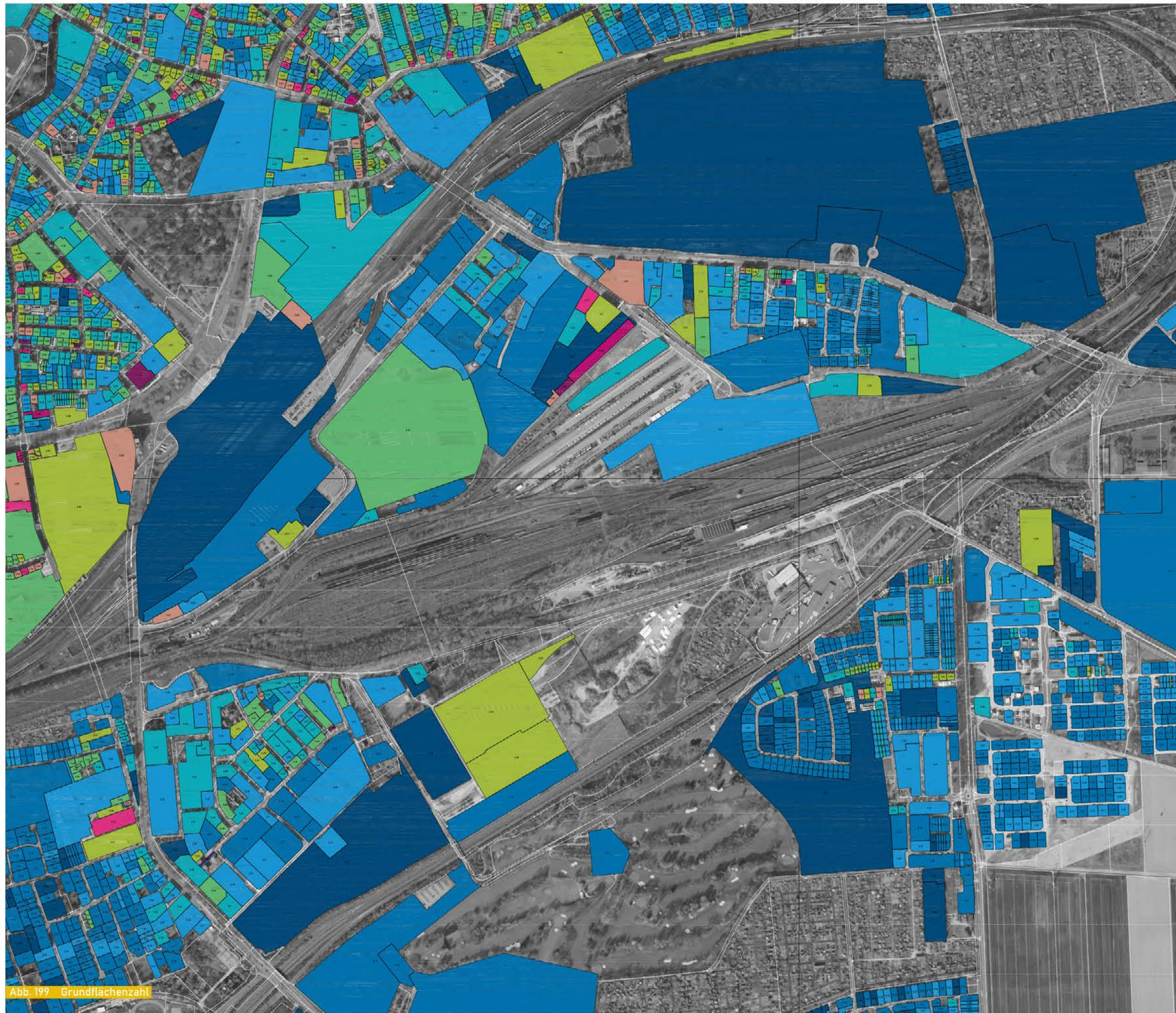
Das „Südliche Ringgleis“ verläuft über eine Strecke von ca. 7 km kreuzungsfrei in Dammlagen über und unter Brücken hindurch. Vor allem im westlichen Abschnitt, im Anschluss an den bisher fertig gestellten Teil, bietet die Dammlage weite Blickbeziehungen. Diese reichen bis in die nördlich und südlich angrenzenden Park- und sonstigen Grünräume sowie in die Innenstadt und den Süden Braunschweigs, sogar bis in den Harz.

Die Stadtbezirke Westliches Ringgebiet und Heidberg-Melverode wurden bereit angebunden. Der Ringgleisweg, das Kennelbad und das Nachwuchsleistungszentrum von Eintracht Braunschweig sind über eine Rampe mit dem überregionalen Weser-Harz-Heide Radweg verknüpft. Prägender Bestandteil des Erlebnisraumes „Südliches Ringgleis“ sind in unterschiedlichen Abständen parallel verlaufende, z.T. weiterhin in Betrieb bleibende Gleise, andere Bahnanlagen und alte Bahnrelikte. Diese Themen begleiten das Ringgleis auf ganzer Länge. Das Ringgleis verbindet die beide Auenlandschaften der Wabe und Mittelriede. Damit wird eine hervorragende Verknüpfung der maßgeblichen, übergeordneten Grünkorridore der Stadt hergestellt.

Im Zusammenhang mit den aufgelassenen Gleisanlagen des Verschiebebahnhofs entsteht ein komplexes, zusammenhängendes Grünraumsystem, das die Struktur der projektierten BAHNSTADT vorgibt.

Grünbereiche (Parks, Grünflächen, etc.)

Kleingärten



MASS DER BAULICHEN NUTZUNG - GRUNDFLÄCHENZAHL

Die Bereiche mit einer höheren Grundflächenzahl befinden sich überwiegend nördlich des Hauptbahnhofes.

Die direkt an die zukünftige BAHNSTADT angrenzenden Areale haben eine mittlere bis geringe Überbauung. Nahezu vollflächig bebaut ist ein nördliches Flurstück am Güterbahnhof. Darüber hinaus haben die Grundstücke von Siemens und Alstom einen über dem Durchschnitt der Umgebung liegenden Versiegelungsgrad.

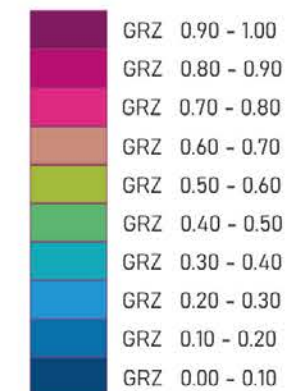


Abb. 199 Grundflächenzahl

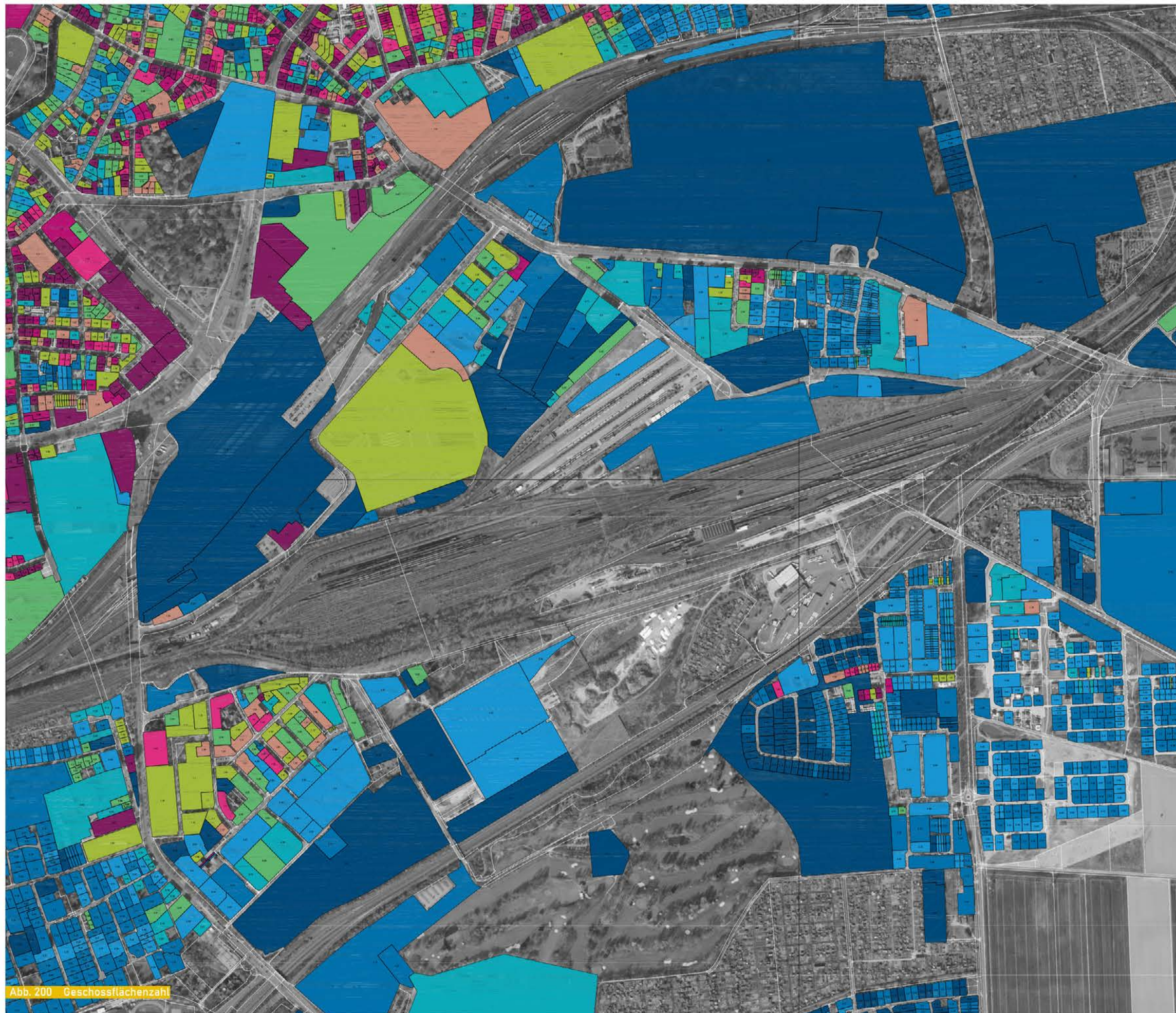


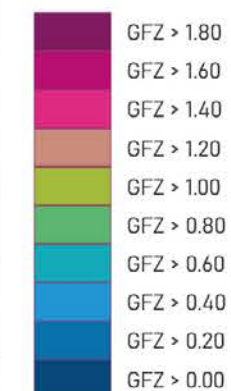
Abb. 200 Geschossflächenzahl

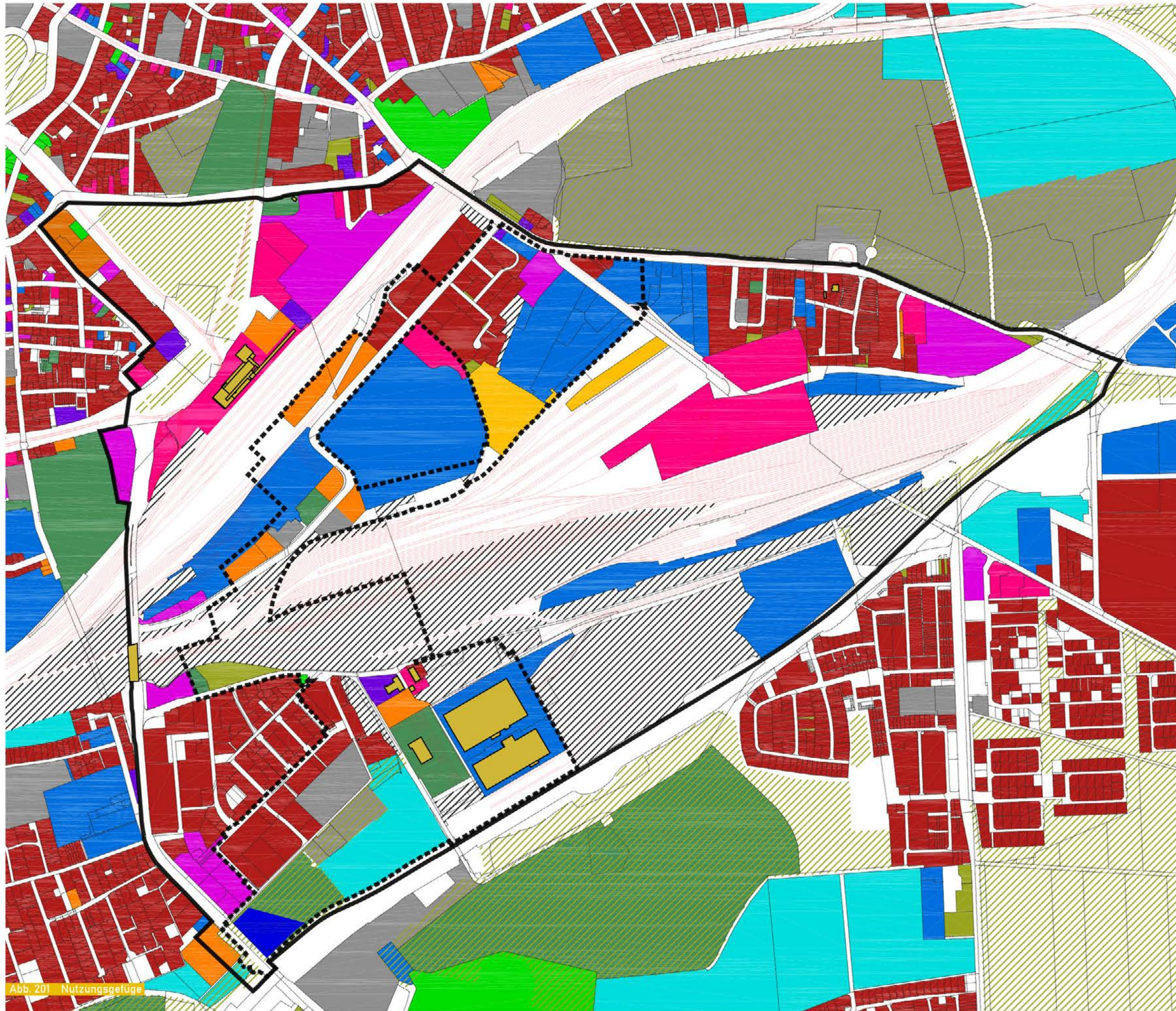
MASS DER BAULICHEN NUTZUNG - GESCHOSSFLÄCHENZAHL

Annähernd analog zur Grundflächenzahl verhalten sich die Bereiche mit einer höheren Geschossflächenzahl.

Die höheren Dichten ab einer GFZ mit 1,0 befinden sich überwiegend nördlich des Hauptbahnhofs und in Innenstadt-Lagen. Der nordöstlich des Bahnhofes gelegene BraWoPark hat ebenfalls eine hohe Ausnutzung mit einer GFZ über 1,6. Südlich der Gleisanlagen und des Verschiebebahnhofes befinden sich Areale mit einer eher moderaten Ausnutzung.

Das Siemens-Areal mit einer angemessenen GFZ von ca. 1,0 liegt über dem Durchschnitt. Ebenso weisen der Bebelhof und die Siedlung Lämmchenteich eine höhere Dichte auf.





NUTZUNGSGEFÜGE

-  Geltungsbereich Fördergebiet
-  Wohnen
-  Brachfläche
-  Grünbereiche - Kleingärten
-  Grünbereiche (Parks, Kleingärten, etc.)
-  Logistik
-  Parkflächen
-  Dienstleistung
-  Medizinische Versorgung
-  Städtische Einrichtungen
-  Hotels und Gastronomie
-  Industrie und produzierendes Gewerbe
-  Einzelhandel
-  Kultur und Sport
-  Bildung und Soziales (Schule, Kita, etc.)
-  Sonstige
-  Gleise
-  Denkmalgeschützte Gebäude/Brücke

Abb. 201 Nutzungsgefüge

NUTZUNGSGEFÜGE

Das Betrachtungsgebiet ist aufgrund seiner langen Nutzung durch die Deutsche Bahn AG diesbezüglich eindeutig geprägt. Dem entsprechend finden sich in direkter Nähe mehrere Einrichtungen, die dem Bahnbetrieb zuzuordnen sind bzw. waren oder ähnliche Eigenschaften aufweisen. Im nördlichen Bereich zählen dazu die Siemens AG, das ehemalige Bahn-Ausbildungszentrum, die DB Regio AG, der Güterbahnhof und im weiteren Sinne auch das Straßenbahndepot der Braunschweiger Verkehrs GmbH. Südlich des Rangierbahnhofes sind dieses Alstom Transport Deutschland und der Lokpark, Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde. Die Braunschweiger Verkehrs GmbH betreibt in diesem Teilgebiet, an der „Lindenbergallee“ ein Busdepot.

Gewerbliche und industrielle Nutzungen sind an unterschiedlichen Orten in dem gesamten Untersuchungsraum eingestreut. Ein wichtiger, aktiver Betrieb ist beispielsweise der Westermann Verlag an der Straße Am Hauptgüterbahnhof.

Einige Nutzungen, wie Straßenbahndepot, Post, DHL etc. wurden aus dem inneren Stadtgebiet in das Areal um den Güterbahnhof, auf nicht mehr genutzte Bahnflächen, ausgelagert. Das hat zu einer Art Patchwork von unterschiedlichen Nutzungen geführt. Dadurch ist ein relativ ungeordneter Bereich, der von unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen geprägt ist, entstanden. Einige dieser Nutzungen, wie DHL und Kieswerk, liegen auf Schlüsselgrundstücken und erschweren damit eine zusammenhängende Entwicklung der zukünftigen BAHNSTADT.

Im nördlichen Bereich, an der Ackerstraße befindet sich vorherrschend Wohnnutzung, die bis an die Liegenschaft der Siemens AG heranreicht.

Zwei Verbrauchermärkte im Kreuzungsbereich Helmstedter Straße und Am Hauptgüterbahnhof ergänzen das Versorgungsangebot. Südlich des Rangierbahnhofes liegt der August-Bebel-Hof an der Salzdahlumer

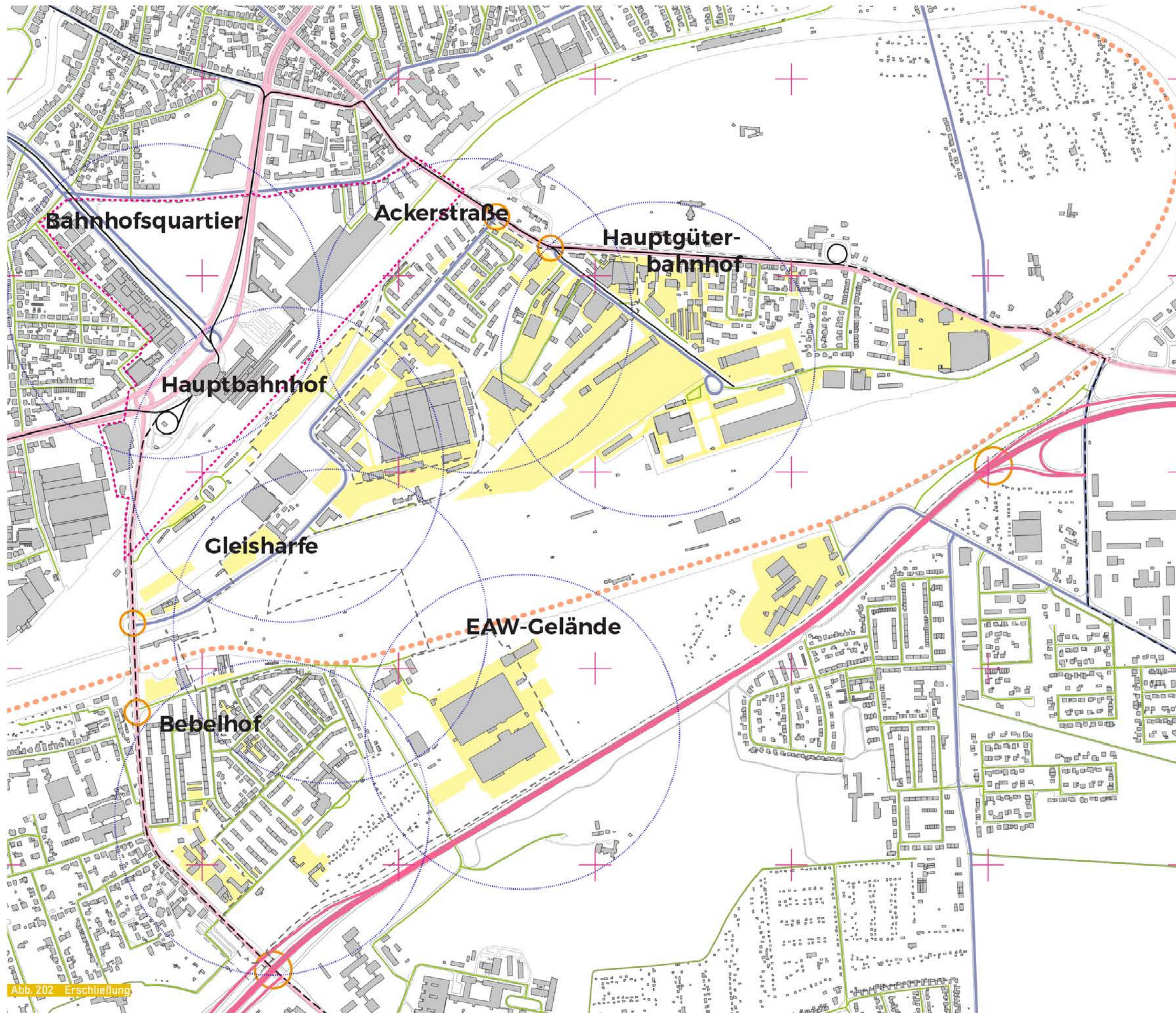
Straße. Diese ursprünglich für Arbeiter gedachte Wohnanlage wurde 1920 erbaut.

In direkter Nachbarschaft dazu liegt, an der Borsigstraße, die Eisenbahner-Siedlung Lämmchenteich. Mit dem Bau dieses Wohnkomplexes wurde 1926 begonnen.

In dem Areal der BAHNSTADT gibt es außerdem das Bildungszentrum des Bundesfreiwilligendienstes und die Hans-Würtz-Schule. Die Hans-Würtz-Schule ist eine Förderschule mit dem Schwerpunkt körperlicher und motorischer Entwicklung von Kindern mit Förderbedarf.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das ursprünglich monofunktional genutzte Bahngelände in Teilbereichen bereits mit unterschiedlichen Betrieben und Einrichtungen durchmischte worden ist.

Sowohl im Norden wie auch im Süden wird das ehemals zusammenhängende Bahnareal von größeren Wohnanlagen flankiert. Außer den bereits beschriebenen Wohngebäuden an der Ackerstraße sowie dem Bebelhof zählen auch die Wohngebiete an der Helmstedter Straße und Rautheimer Straße dazu.



ERSCHLIESSUNG

- Autobahn A39
- Hauptverkehrsstraße
- Sammel- und Erschließungsstraßen
- Anliegerstraßen
- Straßenbahn
- Voraussichtlicher Stadtbahnausbau
- Ringgleis
- Anschlussstelle mit begrenzter Kapazität
- Versiegelte Fläche und ruhender Verkehr
- Quartiere
- + Entfernungsraster 50 Meter

Abb. 202 Erschließung

ERSCHLISSUNG

sowie über einen ertüchtigten Anschluss von der Salzdahlumer Straße und Schefflerstraße möglich.

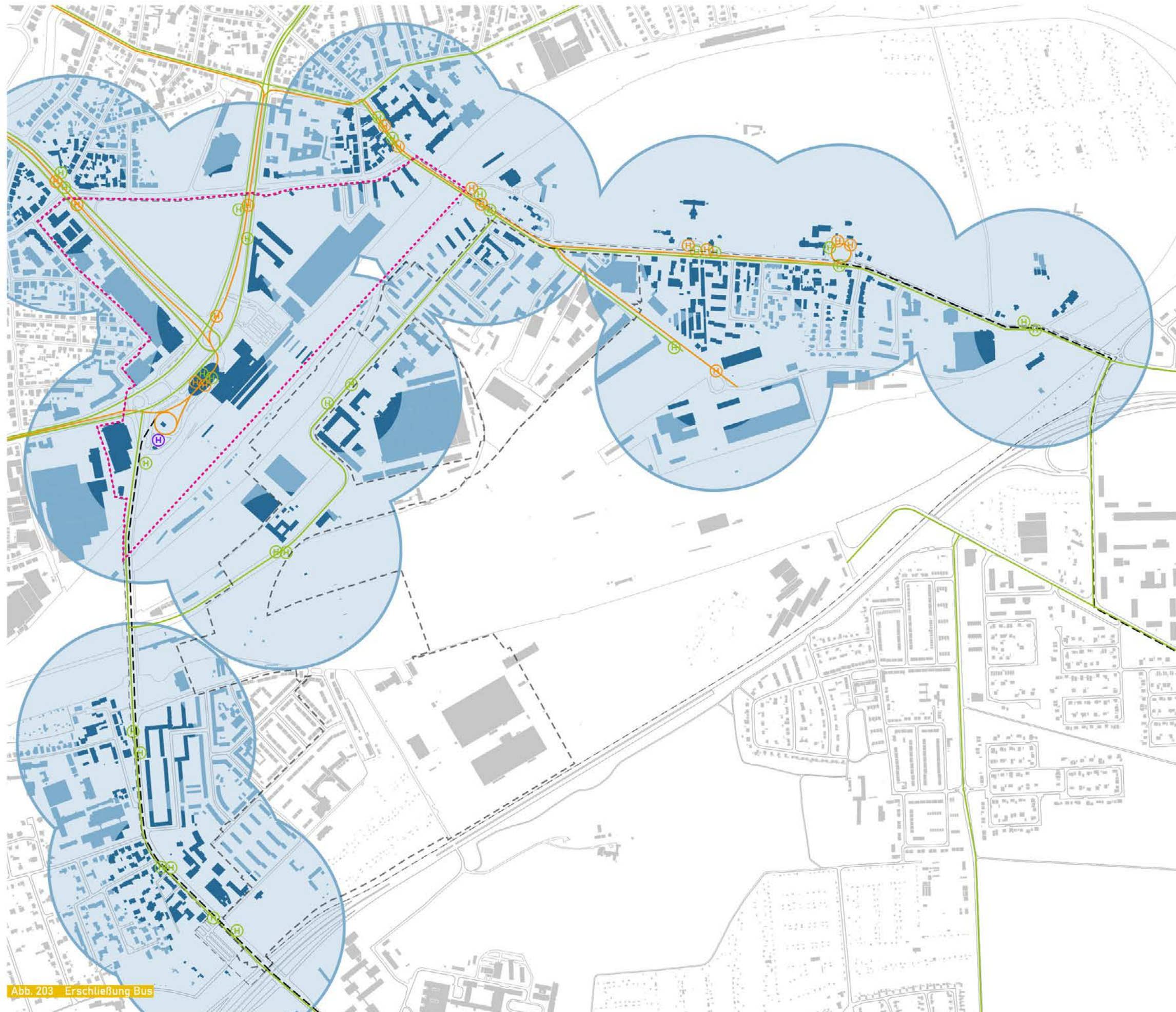
Durch den Bau des Rangierbahnhofes wurde der Verlauf der Salzdahlumer Straße stark verändert. Der ursprüngliche Straßenzug ist an der Lage der Alten Salzdahlumer Straße und Böcklerstraße gut nachvollziehbar. Auch die Rautheimer Straße führte ehemals mit Anbindung an die Helmstedter Straße direkt bis zur Innenstadt.

Aufgrund der langjährigen vorrangigen Bahn-Nutzung sind die Anbindungen für die KFZ-Verkehre, in dem Umfeld des Rangierbahnhofes, nicht sehr ausgeprägt. Eine direkte verkehrliche Erschließung aus Richtung Innenstadt wäre aufgrund der Gleisanlagen am Hauptbahnhof und der Topografie des Rangierbahnhofes zurzeit nur mit großem Aufwand möglich. Ein Ausbau dieser Verknüpfung als Fuß- und Radweg ist zu forcieren.

Gut angebunden ist der Güterbahnhof über die Straße Am Hauptgüterbahnhof. Jedoch ist die Kreuzung zur Helmstedter Straße zurzeit nicht ausreichend leistungsfähig, um die Straße Am Hauptgüterbahnhof weiter ausbauen zu können. Über diese ist auch das Straßenbahndepot an das Gleisnetz sowie der ÖPNV der Braunschweiger Verkehrs-GmbH angeschlossen. Zwischen Güterbahnhof und Straßenbahndepot befindet sich eine Haltestelle für Buslinien und Straßenbahn. Die Erschließung des Bereichs zwischen Haupt- und Rangierbahnhof wird gegenwärtig durch die Ackerstraße abgedeckt. Um die Kapazität dieses Straßenzuges erhöhen zu können, wäre voraussichtlich eine größere Breite und in Teilen auch ein veränderter Verlauf notwendig. Die Anschlusspunkte an die Salzdahlumer Straße und Helmstedter Straße wären ebenfalls zu überprüfen.

Der Bebelhof, Lokpark und Alstom sind über die Borsigstraße angebunden. Auch bei der Borsigstraße stellt sich die Frage nach der Leistungsfähigkeit, wenn das Areal des Ausbesserungswerks an der A 39 weiter ausgebaut werden würde. Aufgrund von zusätzlich anfallenden Lärm-Emissionen würden die Wohnsiedlungen Bebelhof und Lämmchenteich belastet werden. Eine günstige Anbindung des Bereichs Lokpark - Alstom wäre über die Rautheimer Straße und Lindenbergallee

ERSCHLIESSUNG - ÖPNV



Bus

Die an die zukünftige BAHNSTADT angrenzenden Quartiere sind mit dem Bus gut erreichbar. Zwischen Güterbahnhof und Straßenbahndepot befindet sich bereits an der Straße Am Hauptgüterbahnhof eine Haltestelle für Buslinien.

Straßenbahn

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

In der Grafik wird deutlich, dass das EAW-Gelände und der Lokpark schlecht mit dem Bus und der Straßenbahn zu erreichen sind.

- Buslinie
- Straßenbahnlinie
- Voraussichtlicher Stadtbahnausbau
- Fernbushaltestelle
- ÖNPV Entfernung 300 Meter
- ÖNPV Entfernung Gebäude 300 Meter
- ÖNPV Entfernung Gebäude 150 Meter
- H Bushaltestelle
- H Straßenbahnhaltstelle

Abb. 203 Erschließung Bus

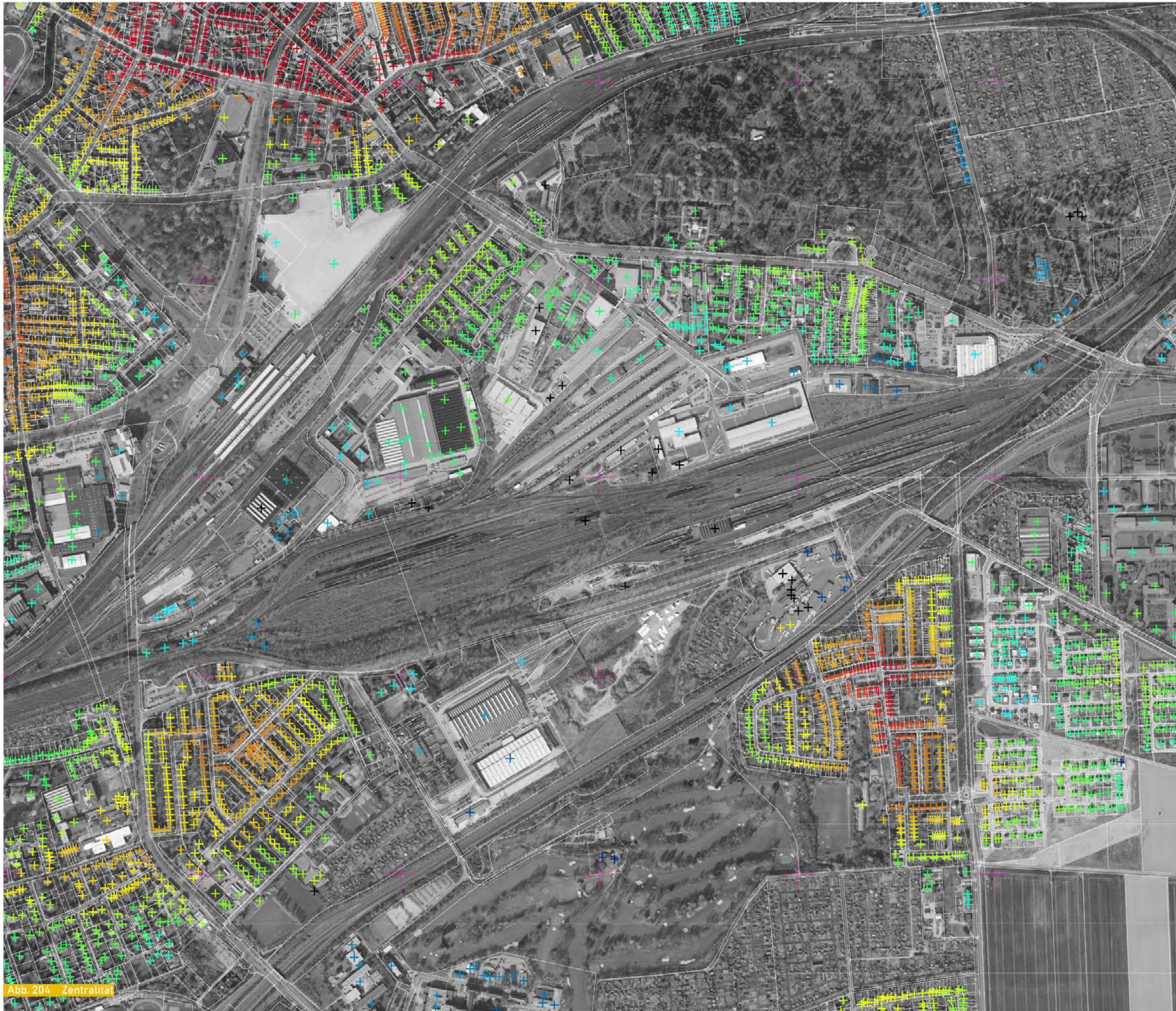


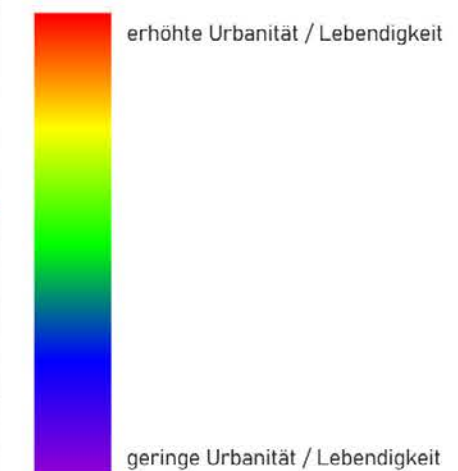
Abb. 204 Zentralität

ZENTRALITÄT

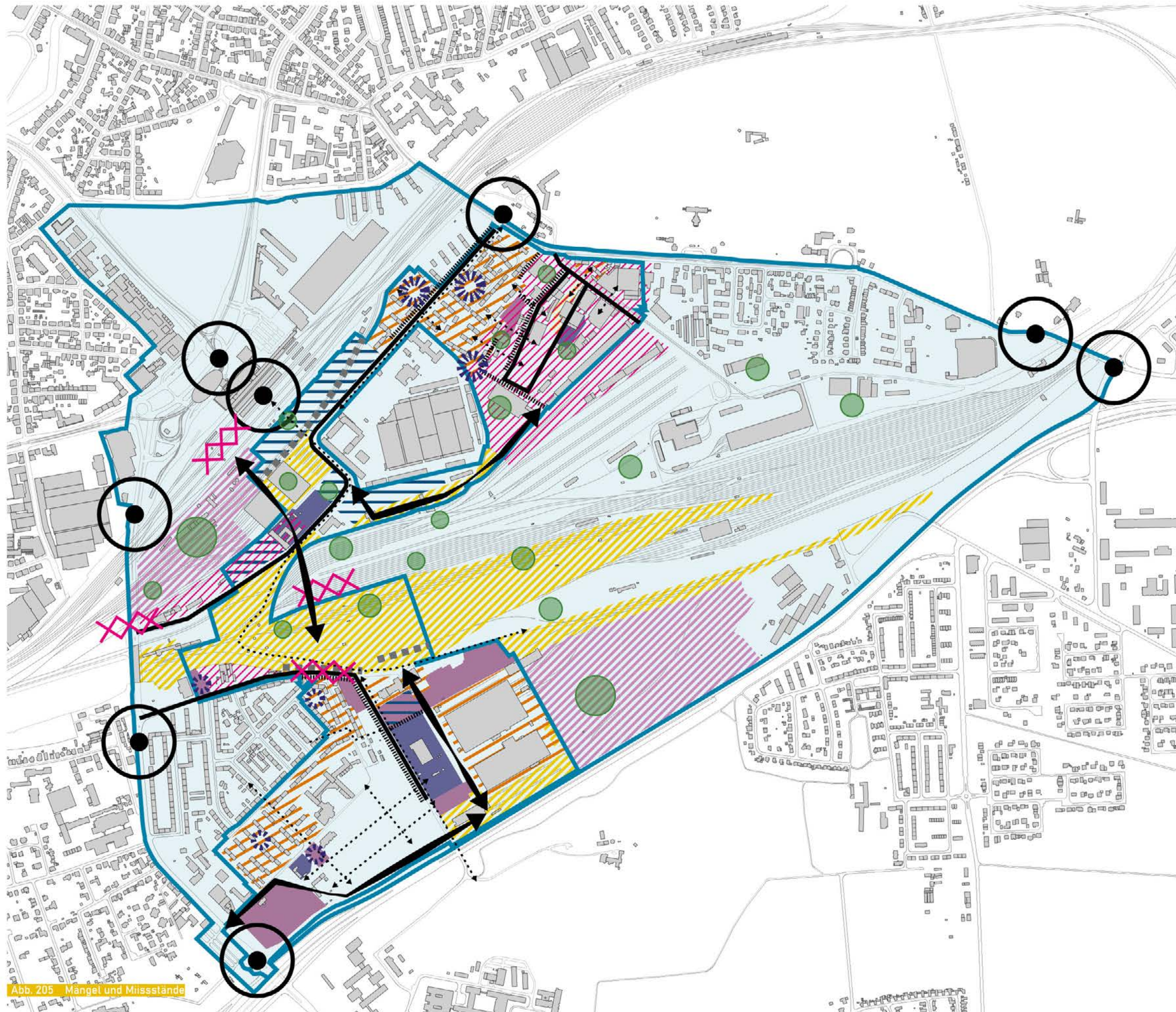
Die Abbildung zeigt die zentral gelegenen Bereiche von Quartieren. Verdeutlicht wird welche Gebiete eine erhöhte Urbanität und Lebendigkeit aufweisen bzw. aufweisen könnten und welche weniger gut an den städtischen Kontext angebunden sind.

Die Farbskala rangiert von dunkelrot bis hellgrün. Dunkelrot zeigt eine erhöhte Urbanität und möglicher Aktivität auf. Hellgrün und Türkis verweisen auf eine abnehmende Zentralität. Das Straßennetz, der öffentliche Raum und die jeweilige Lage der Flurstücke werden für die Ermittlung der jeweiligen Werte in einen Bezug gesetzt. So lässt sich erkennen, welche Gebäude und Grundstücke eine Lagegunst besitzen, um an städtischer Aktivität zu partizipieren. Ebenso lässt sich der Aufwand abschätzen, um peripher gelegene Flurstücke zu erschließen. Die Qualität der Anbindung an den städtischen Kontext ist dadurch ablesbar.

Beispielsweise zeigt der ehemals gut überlegte Eingangsbereich zum Bebelhof wie auch der innere Platz an der Hans-Porner-Straße kaum Aktivität auf. Jedoch ist eine deutliche Zentralität im Umfeld des Kreuzungsbereichs der Hermann-von-Vechelde-Straße, Hans-Porner-Straße und Limbeker Straße erkennbar.



MÄNGEL UND MISSTÄNDE



-  Geltungsbereich Fördergebiet und Betrachtungsraum
-  Ungestaltete Eingangssituationen
-  Gewerbe- und Gleisanlagen mit zukünftigem Funktionsverlust
-  Städtebaulicher Misstand
-  Industriebrachen „Bahnbetriebswerk, und „EAW“
-  Brachliegende Gleistrassen, Stellwerke, Bunker, etc.
-  Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand
-  Bildungs- bzw. Kultureinrichtung mit Sanierungsbedarf
-  Ungestaltete Flächen
-  unzureichende Spiel- und Gemeinschaftsflächen
-  Abschottung Quartiere
-  Fehlende Wegebeziehung/Erschließung
-  Schwerpunkte Altlasten/Altlastenverdachtsfläche
-  Überlastete Erschließungsstraße
-  Barrierewirkung durch Mauern etc.
-  Lärmimmission auf Wohngebäude

Abb. 205 Mängel und Missstände

MÄNGEL UND MISSSTÄNDE

Dieser Bereich war über Jahrzehnte Rangier- und Güterbahnhof, die Nutzung als Bahnareal stand im Vordergrund und weniger die stadträumliche Gestaltung. Somit ist nachvollziehbar, dass eine städtebauliche Analyse, besonders unter Betrachtung des umgebenden Stadtkontextes, eine Vielzahl von unterschiedlichen Missständen aufzeigen kann.

In erster Linie weisen die Übergänge von unterschiedlichen Nutzungsbereichen, wie beispielsweise der gesamte südliche Bereich des Hauptbahnhofs zum angrenzenden Wohngebiet Ackerstraße, städtebauliche Mängel auf. Ebenso verhält sich das Siemensareal wie auch der Güterbahnhof ohne räumliche Reaktion auf angrenzende Bereiche. Diesen Gestaltungsmangel weisen auch erst kürzlich hinzugekommene Einrichtungen wie das DHL-Zentrum und das Straßenbahndepot auf, die ohne Bezug zum Bestand und zudem ohne Berücksichtigung einer zukünftig möglichen Entwicklung ihrer Nachbarschaft positioniert worden sind.

Die Stadteingänge an der Helmstedter Straße und Salzdhahmer Straße haben einen hohen Gestaltungsbedarf, da diese, unabhängig wie sich die BAHNSTADT zukünftig entwickeln wird, auf die Innenstadt Braunschweigs verweisen.

Eine komplexe Angelegenheit sind die brachgefallenen Gleisbereiche einschließlich ehemaliger Anlagen und Gebäude für den Bahnbetrieb. Diese Bahnanlagen verwahrlosen zunehmend, gleichzeitig stellen sie jedoch ein Potential für die zukünftige Entwicklung des neuen Stadtteils dar. Komplex wird die Situation, wenn sich innerhalb der Brachen noch aktive Gleise befinden.

Der Bereich zwischen Salzdhahmer Straße und Bahnbetriebswerk zeigt Nutzungsdefizite wie auch bezogen auf seine Lage städtebauliche Mängel. Dieses Areal ist unter Wert genutzt. Ähnlich verhält es sich mit dem Gebiet östlich des Alstom-Geländes (ehem. Ausbesserungswerk) an der A39. Die brachgefallenen Areale an der A39 lassen ein repräsentatives Erscheinungsbild

vermissen, welches entlang der Autobahntrasse nach Wolfsburg hinsichtlich einer angemessenen Adresswirkung der Stadt Braunschweig wünschenswert wäre.

Aufgrund der heterogenen Nutzungen innerhalb des Betrachtungsraums, die jeweils auf sich selbst bezogen verschiedene Flächen belegen, gibt es kein internes Bezugssystem. Ebenso ist eine leistungsfähige Erschließung nicht vorhanden. Übergeordnete Bezüge, beispielsweise vom Bebelhof zur Innenstadt, fehlen gänzlich.

Durch die in der Vergangenheit überwiegende Nutzung als Bahnflächen gibt es in der gesamten BAHNSTADT viele Altlasten-Schwerpunkte und Altlastenverdachtsflächen.

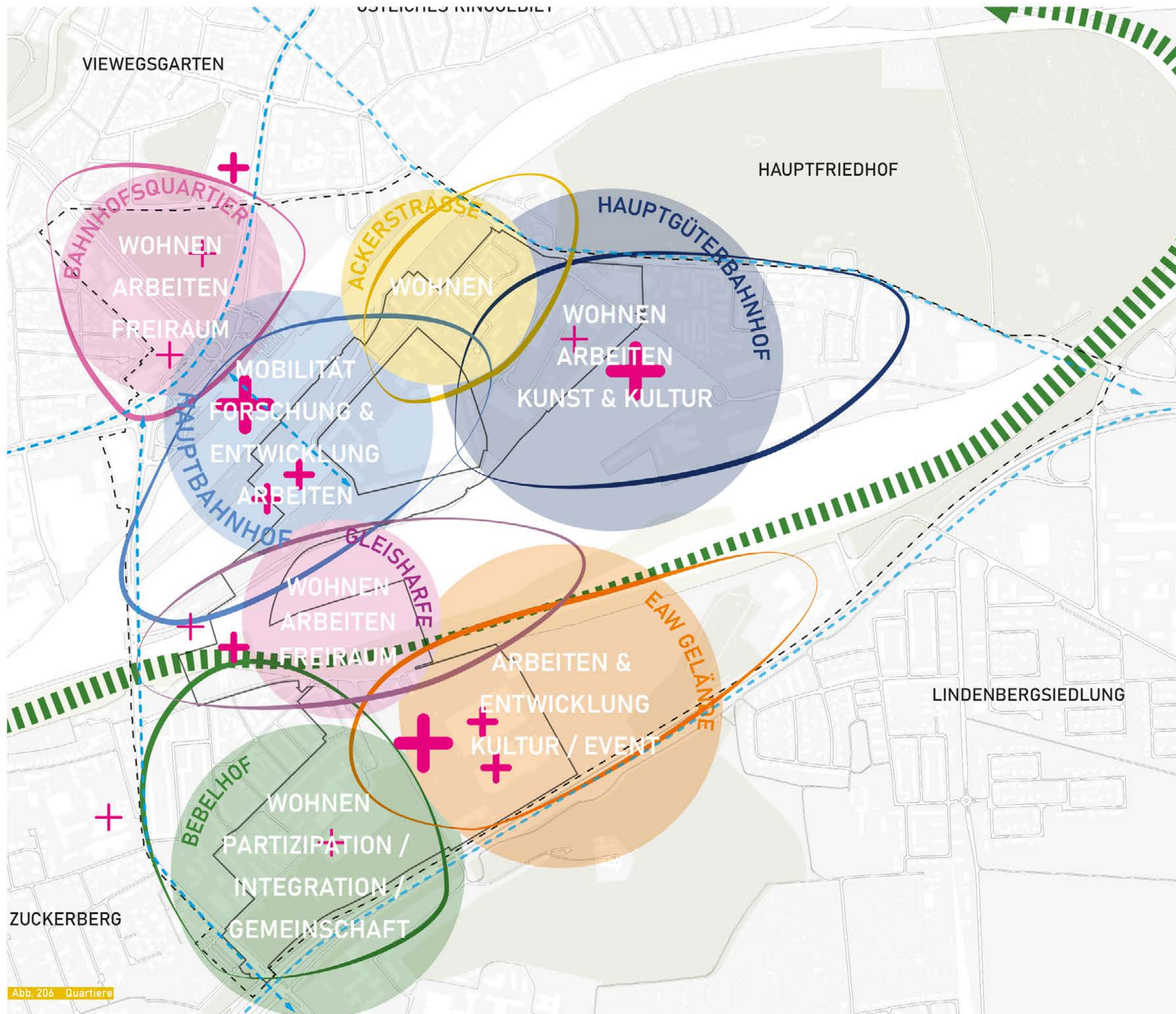


Abb. 206 Quartiere

ENTWICKLUNGSCHANCEN

Der Raum Ackerstraße und Am Hauptgüterbahnhof bietet alle Voraussetzungen, um zukünftig als eine Art Kreativquartier entwickelt zu werden. Hier befinden sich bereits erste kulturelle Aktivitäten. Das Areal des Hauptgüterbahnhofs hätte dazu das Potential, diesen Aspekt im Zusammenhang mit vielfältigen Wohn- und Arbeitsformen auszubauen.

Auf den frei werdenden Flächen des ehemaligen Verschiebebahnhofes können gänzlich neue Stadtquartiere entstehen, die nachhaltig sind und zukunfts-fähigen Anforderungen entsprechen würden. Ihre Lagegunst in Bezug zur Innenstadt sowie zu den Freiraumqualitäten des Ringgleises sind offensichtlich. Das in einer ersten Phase realisierbare Quartier „Hauptbahnhof“ sollte bereits die Dichte, städtische Anmutung und Nutzungsvielfalt eines Urbanen Quartiers vorgeben. Die sich in östliche Richtung anschließenden Quartiere eignen sich je nach Lage im Bereich der Gütergleisstrasse für Produktion und Gewerbe. Die zum Freiraum des Ringgleises orientierten Bereiche würden sich zum Wohnen und Arbeiten eignen.

Das EAW-Gelände stellt eine große innerstädtische Potenzialfläche, für eine gewerbliche Entwicklung, dar.

OUTRO

- # AUSBLICK
- # ABBILDUNGSVERZEICHNIS
- # QUELLEN
- # IMPRESSUM

Aus den vorausgegangenen Untersuchungen werden nachfolgende Themenfelder abgeleitet, die in der sich anschließenden Entwicklungsstrategie BAHNSTADT vertieft betrachtet werden.

QUARTIER UND GEBÄUDE

Bewertet wird die strukturelle und baulich-räumliche Beschaffenheit von Subquartieren. Dabei erfolgt ebenso eine Untersuchung der öffentlichen Räume. Der jeweilige Gebäudebestand wird hinsichtlich Qualität, Gebäudezustand und Nutzung beurteilt. Daraus werden Aussagen zum gegenwärtigen Erscheinungsbild und einer zukünftigen Entwicklungsmöglichkeit abgeleitet. Zusammenfassend erfolgt daraus eine Charakterisierung des entsprechenden Quartiers. Darauf aufbauend wird eine mögliche Strukturierung der Quartiere mit ihren Baufeldern einschließlich Aussagen zu zukünftigen Nutzungen als Zielvorstellung entwickelt und abgebildet.

FREIRAUM

Vernetzungsmöglichkeiten auf städtebaulicher Ebene durch Freiraum sowie die mögliche Nutzung von grünen Brachen werden qualitativ untersucht. Hinsichtlich eines übergeordneten grünräumlichen Zusammenhanges spielt das Ringgleis eine wesentliche Rolle. Ebenfalls werden Bereiche für Freizeitaktivitäten wie auch für private und kulturelle Initiativen betrachtet. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist in diesem Zusammenhang die Einschätzung des Freiraumpotentials für das städtische Klima hinsichtlich Versiegelung und Frischluftschneisen.

Aus diesen Untersuchungen werden Vorschläge für eine zukünftige Freiraumstruktur des erweiterten Betrachtungsraums einschließlich des Fördergebietes abgeleitet und dargestellt.

ERSCHLIESSUNG/MOBILITÄT

Das gesamte Erschließungsnetz der zu untersuchenden Bereiche wird unter städtebaulichen Aspekten betrachtet. Die bestehende Situation des ÖPNV, MIV, der Fußgänger und Radfahrer wird analysiert und beurteilt. Anschließend werden zukünftige Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt. Ein mögliches Spektrum hinsichtlich „Autonomes Fahren“ sowie einer „Mobilität der Zukunft“ wird für den Betrachtungsraum in dem sich anschließenden Rahmenplan (Teil C) aufgezo-gen. Dieses wird in Form eines potentiellen Erschließungskonzeptes veranschaulicht, so dass eine zukunfts-fähige Erschließung mit allen Verkehrsträgern überprüfbar wird.

RESILIENTE STADTENTWICKLUNG

Zu einem ökologisch verträglichen Quartier gehören Ressourceneffizienz und Emissionsminderung. Die Teilquartiere werden auf diese Aspekte hin genauso untersucht wie auf eine vorhandene soziale Gebrauchsfähigkeit und mögliche ökonomische Tragfähigkeit. Dabei wird die bestehende funktionale, soziale, räumliche und bauliche Vielfalt in einen zu bewertenden Zusammenhang gestellt. Aspekte für eine digitale Ertüchtigung werden bezogen auf die Quartiersstrukturen im Rahmenplan (Teil C) beleuchtet.

Die Ergebnisse dieser Betrachtungen werden in der Konzeption für die Entwicklung der BAHNSTADT berücksichtigt. Ebenfalls werden in diesem thematischen Zusammenhang baulich-räumliche Dichtestudien entwickelt.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

© 2020 Stadt Braunschweig

Alle Rechte vorbehalten

Das Copyright liegt bei Brederlau + Holik, außer bei folgenden Ab-

bildungen:

Abb. 001 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 002 – Maßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes

und der Bahnstadt,

„Denk Deine Stadt – Das Zukunftsbild für Braunschweig“, 2016.

Abb. 007 – Schrägluftbild Bereich Kurt-Schumacher Straße, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 008 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 019 – Schrägluftbild Bereich Güterbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 020 – Schrägluftbild Bereich Siemens, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 021 – Schrägluftbild Bereich Wohnbebauung an der Ackerstraße,

10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 033 – Schrägluftbild Bereich Wohnquartier an der Helmstedter

Straße, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 034 – Schrägluftbild Bereich Braunschweiger Verkehrs-GmbH,

10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 035 – Schrägluftbild Richtung Güterbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 045 – Schrägluftbild Bereich Bebelhof, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 046 – Schrägluftbild Bereich Alstom, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 047 – Schrägluftbild Bereich Lämmchenteich, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 062 – Schrägluftbild Viewegsgarten, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 069 – Schrägluftbild Gleisharfe Rangierbahnhof, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 079 – Schrägluftbild Kieswerk 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 080 – Schrägluftbild Halden, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 081 – Schrägluftbild Kleingärtnerverein, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 085 – Schrägluftbild Kleingärtnerverein Sonnenschein e.V.,

08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 086 – Schrägluftbild Sportverein Süd e.V., 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 087 – Schrägluftbild Stadtgarten Bebelhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 103 – Städtebauliche Projekte rundum das Ringgleis,

Institut für Städtebau und Entwurfsmethodik, TU Braunschweig

Abb. 104 – Entwurf zum Bau neuer Personen- und Güterbahnhöfe,

1938

Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.“

Abb. 105 – Überplanung des Bahnhofviertels und des Viewegs

Garten,

Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.“

Abb. 106 – „Entwurf zum Bau neuer Personen- und Güterbahnhöfe,

1938: „Planung neuer Hauptbahnhof“,

Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.“

Abb. 107 – „Neuer“ Hauptbahnhof im Bau, 1960,

Stg. Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig

Abb. 108 – „Neuer“ Hauptbahnhof, um 1960,

Archiv Stefan Günter

Abb. 109 – „Neuer“ Hauptbahnhof,

Archiv Stefan Günter

Abb. 110 – Schrägluftbild Hauptbahnhof, 10.2018

Stadt Braunschweig

Abb. 111 – Lageplan Siegerentwurf, Entwurfsverfasser WELPvon-

KLITZING,

Stadt Braunschweig

Abb. 112 – Perspektive Ring Siegerentwurf, Entwurfsverfasser

WELPvonKLITZING,

Stadt Braunschweig

Abb. 113 – Perspektive Bahnhofs Vorplatz Siegerentwurf, Entwurfs-

verfasser WELPvonKLITZING,

Stadt Braunschweig

Abb. 114 – Bebauung am Viewegsgarten Siegerentwurf, Entwurfs-

verfasser WELPvonKLITZING,

Stadt Braunschweig

Abb. 115 – Schrägluftbild Bereich Hauptgüterbahnhof, 1959,

Archiv Löffelsend, Hans Steffens

Abb. 116 – Schrägluftbild Bereich Haupgüterbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 117 – Luftbild Bereich Hauptbahnhof/Rangierbahnhof um 1960,

Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.“

Abb. 118 – Stadtplan zu den Baumaßnahmen der Bundesbahn, der

Bundespost, der Stadt Braunschweig,1950–1960,

Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.“

Abb. 119 – Blick auf den Ablaufberg und die Richtungsgruppe sowie

die Pilz-Stellwerke 11, 12 und 13, 1979,

Sammlung Gerald Miska, Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig

Abb. 120 – Prinzipskizze des neuen Personenbahnhofes und des

neuen Rangierbahnhofes in Braunschweig, um 1960,

Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig u.a.“

Abb. 121 – Stellwerk 11, 12 und 13 und im Hintergrund der Bremser-

turm,

Sammlung Gerald Miska, Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig

Abb. 122 – Schrägluftbild Rangierbahnhof,

Stadt Braunschweig

Abb. 124 – Erster Büssing Omnibus,

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: D IV 1

Abb. 125 – Büssing Omnibus

Archiv Dr. Eckhard Fischer

Abb. 126 – Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co., Akt.-Ges.,

Digitale Bibliothek Braunschweig: blob:null/b7049d00-944e-4a65-

8e4a-905688503b4d [Stand 04.06.2020, 09:30 Uhr].

Abb. 127 – Ausschnitt Stadtplan 1915/16,

Die Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und An-

sichten, Herausgegeben: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt

Abb. 128 – Ausschnitt Stadtplan 1932,

Die Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und An-

sichten, Herausgegeben: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt

Abb. 129 – Ausschnitt Stadtplan 1967,

Die Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und An-

sichten, Herausgegeben: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt

Abb. 130 – Schrägluftbild Bereich Siemens, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 131 – Richthalle, Reichsbahnausbesserungswerk,

Archiv Löffelsend, Karl-Heinz

Abb. 132 – Lämmchenteichsiedlung mit Reichsbahnausbesserungs-

werk, 1932,

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A V 1

Abb. 133 – Lokpark,

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: E IV 4

Abb. 134 – Schrägluftbild Lokpark, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 136 – Schrägluftbild Ausbesserungswerk, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 137 – Altes Bahnbetriebswerk, 1959,

Stadtarchiv Braunschweig

Abb. 138 – Ehemaligen Bahnbetriebswerk, 08.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 139 – Georg Westermann,

<https://www.westermanngruppe.de/geschichte/> [Stand 02.06.2020,

16:10 Uhr].

Abb. 140 – Westermann Verlag,

<https://www.westermanngruppe.de/geschichte/> [Stand 02.06.2020,

16:12 Uhr].

Abb. 141 – Aufbau Dürkop Helmstedter Straße, 1928

Vergangenheit und Zukunft 50 Jahre Opel-Dürkop, Opel-Dürkop

GmbH Werbeabteilung

Abb. 142 – Deutschlands erstes Ausstellungs-Hochhaus für Auto-

mobile

Vergangenheit und Zukunft 50 Jahre Opel-Dürkop, Opel-Dürkop

GmbH Werbeabteilung

Abb. 144 – Bebelhof – Siedlung Lageplan, 1930,

Archiv Löffelsend, Karl-Heinz

Abb. 145 – Bebelhof-Siedlung, 1930,

Städtisches Museum

Abb. 146 – Bebelhof – Siedlung,

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A V 1

Abb. 147 – Bebelhof – Siedlung,

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A V 1

Abb. 148 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 149 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 150 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 151 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 152 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 153 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Abb. 154 – Schrägluftbild Bereich Hauptbahnhof, 10.2018,

Stadt Braunschweig

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A V 1

Abb. 148 Bebelhof - Siedlung Wiederaufbau, 1957,

Städtische Bildstelle

Abb. 149 Bebelhof - Siedlung, 1978,

Städtische Bildstelle

Abb. 151 Siedlung Lämmchenteich und Ausbesserungswerk, 1932,

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A V 1

Abb. 152 Siedlung Lämmchenteich

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A V 1

Abb. 153 Siedlung Lämmchenteich, 1928,

Stadtarchiv Braunschweig

Abb. 154 Luftbildaufnahme Wohnbebauung Ackerstraße, 1959,

Archiv Löffelsend, Hans Steffens

Abb. 156 Kurt-Schumacher Straße im Bau, 1959,

Fotograf Hans Steffen, Archiv Dieter Heitefuß

Abb. 157 Blick vom Bahnhofsvorplatz über die Kurt-Schumacher-
Straße im Bau zum Stadtkern, 50er Jahre,

Aus: Hauptbahnhof Braunschweig 1960, Hrsg.: Stadt Braunschweig
u.a."

Abb. 160 Bahnhofsviertel, 1958,

Fotograf Walter Häfer, Archiv Dieter Heitefuß

Abb. 161 Ehemalige Villa Viewegs Garten, 1959,

Stg., Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig

Abb. 162 Ausschnitt Ortsbauplan Braunschweig, 1889, entworfen
von Stadtbaurath Ludwig Winter,

Die Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und An-
sichten, Herausgegeben: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt

Abb. 163 Alter Bahnübergang Helmstedter Straße, September
1951

Stadtarchiv Braunschweig, H XVI: A VIII H

Abb. 164 Helmstedter Straße, 1958,

Fotograf Walter Häfer, Archiv Dieter Heitefuß

Abb. 165 Schrägluftbild Quartier Helmstedter Straße,
Stadt Braunschweig

Abb. 166 Schrägluftbild Quartier Helmstedter Straße,
Stadt Braunschweig

Abb. 191 Eigentümerkartierung, 04.2017,

Stadt Braunschweig

Abb. 194 Luftbild Bereich Hauptbahnhof / Rangierbahnhof, 1959,

Archiv Löffelsend, Hans Steffens

QUELLEN

HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG 1960

Herausgegeben zur Eröffnung des neuen Braunschweiger Hauptbahnhofes am 1. Oktober 1960 von der Bundesbahndirektion Hannover, der Stadt Braunschweig, der Oberpostdirektion Braunschweig und der Industrie- und Handelskammer Braunschweig

Braunschweig

von Reinhard Lies, Aufnahmen von Willi Birker
Deutscher Kunstverlag 1980

Braunschweig von oben

Luftaufnahmen und Beschreibungen (1996 – 1999)
Hrsg. und Verlag Dieter Heitefuß, Braunschweig

BRAUNSCHWEIGER RINGGLEIS

Realitäten. Wünsche. Konzepte.

TU Braunschweig, Institut für Städtebau und Entwurfsmethodik, 2012

DENK DEINE STADT

Das Zukunftsbild für Braunschweig

Herausgeber / Projektleitung:

Bau- und Umweltschutzdezernat

FB Stadtplanung und Umweltschutz

Stadt Braunschweig

Projektbearbeitung: urbanista, Hamburg

November 2016

Die Braunschweigische Landes-Eisenbahn

Eine große Privatbahn zwischen Südheide und Harz

von Christopher Wulfgramm

EK-Verlag 2017

100 Jahre Dürkop. Im Paradies der Kolben und Karossen, von Eckhart Bartels.

Vergangenheit und Zukunft 50 Jahre Opel-Dürkop, Opel-Dürkop GmbH Werbeabteilung

Für zahlreiches Informationsmaterial in Form von Texten, Fotografien und Grafiken danken wir nachfolgenden Unterstützern:

Herrn Stefan Günter versorgte uns mit Informationen, Bildern und Geschichten zum Braunschweiger Verschiebebahnhof sowie zum Thema Bahn.

Karl-Heinz Löffelsend gab uns viele Fotos zur Geschichte der Lämmchenteich-Siedlung, des August-Bebel-Hofes und anderen Bereichen der Bahnstadt.

Dieter Heitefuß unterstützte uns ebenfalls mit vielen Luftbildern.

Das Stadtarchiv Braunschweig stellte uns historisches Bildmaterial zur Verfügung.

Herr Ruhkopf unterstütze uns bei dem Thema Büssing und Herr Dr. Fischer versorgte uns zu diesem Thema ebenfalls mit Informationen und Bildmaterial.

Carsten Hölscher half uns oftmals technische Hintergründe der Bahnanlagen rundum den Hauptbahnhof zu verstehen.

Außerdem danken wir der Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig, Herr Ahrens, Herr Ernst, Herr Kühn und Herr Miska stellten uns Bildmaterial zur Verfügung und erklärten uns Abläufe. Zudem gaben sie uns einen Einblick in die historische Geschichte des Bahnhofs und des Rangierbahnhofs in Braunschweig.

IMPRESSUM

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird davon abgesehen, bei Fehlen einer geschlechtsneutralen Formulierung sowohl die männliche als auch weitere Formen anzuführen. Die in den Texten gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

AUFTRAGGEBER

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz
Platz der Deutschen Einheit 1
38 100 Braunschweig

Projektleitung
Alf Ketelsen, Dipl.-Ing. Architekt
Abt. Integrierte Entwicklungsplanung
Stelle Stadterneuerung
Tel: (0531) 470 - 2624
E-Mail: alf.ketelsen@braunschweig.de

HERAUSGEBER

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz
Platz der Deutschen Einheit 1
38 100 Braunschweig

AUFTRAGNEHMER

Brederlau + Holik
Fasanenstraße 53
38102 Braunschweig

DASL | DWB | BDA

T +49 (0)531 70215775
F +49 (0)531 70215776
www.brederlau-holik.de
buero@brederlau-holik.de

Prof. Dipl.-Ing. Arch. Uwe Brederlau

Dipl.-Ing. Arch. Florian Holik

REDAKTION, LAYOUT, GRAFIK UND TEXT

Uwe Brederlau, Florian Holik, Martin Franck, Yvonne Winter

Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Nur für nicht-kommerzielle Nutzung. Alle Rechte vorbehalten.
Braunschweig, 2021

© Brederlau + Holik Partnerschaft mbB
Büro für Architektur und Städtebau