



Zweiphasiger Städtebaulicher Einladungswettbewerb  
**Hauptbahnhof Braunschweig -  
Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes**

**Dokumentation**



**Ausloberin / Herausgeberin**

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

**Wettbewerbsmanagement / Redaktion**

carsten meier architekten stadtplaner bda  
Campestraße 29  
38102 Braunschweig

[mail@carstenmeier.com](mailto:mail@carstenmeier.com)

Braunschweig, November 2019

© Abb. Vorderseite: WELPvonKLITZING Architekten Stadtplaner  
© Abb. Rückseite: WELPvonKLITZING Architekten Stadtplaner

## INHALT

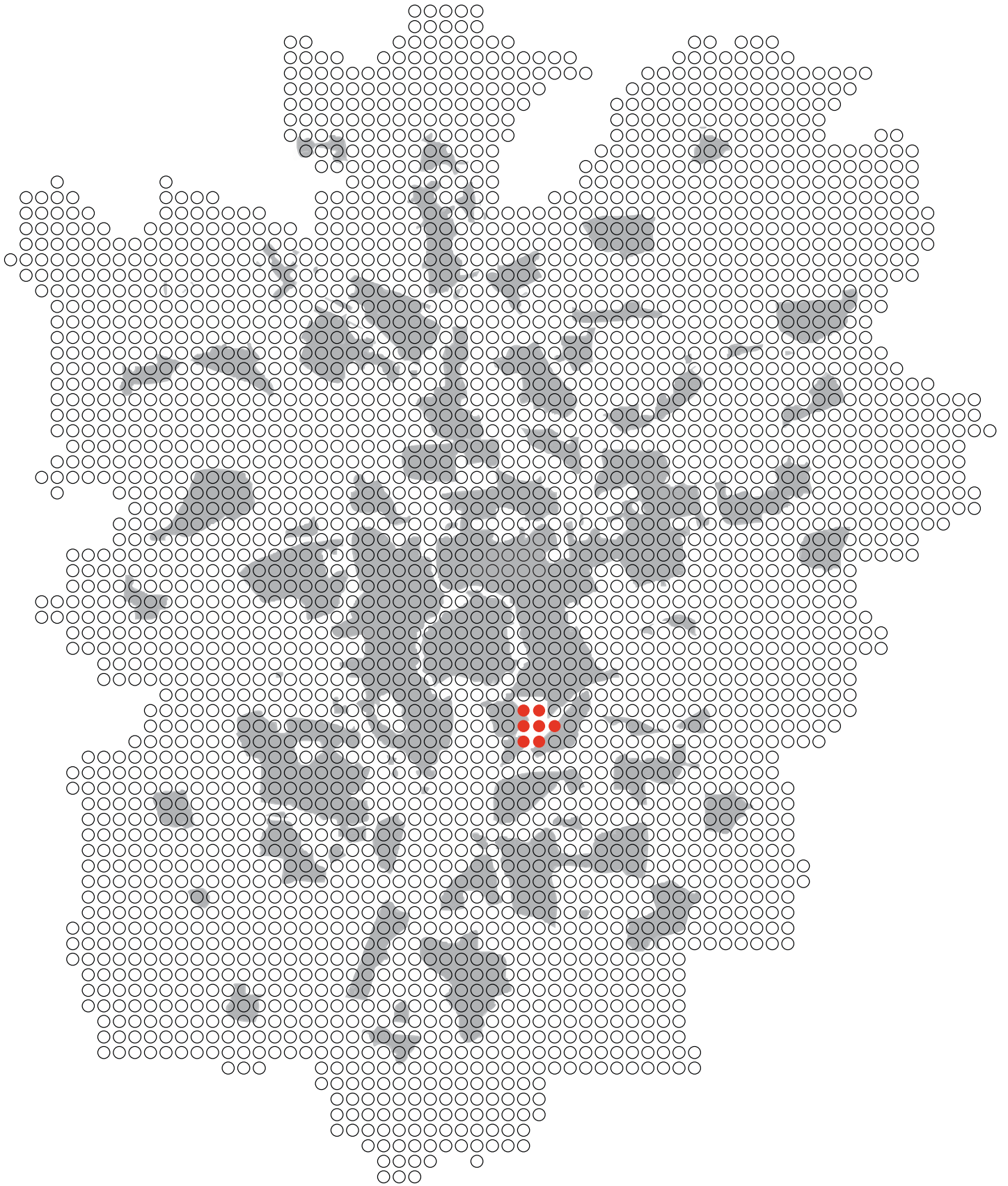
Wettbewerbsaufgabe

Wettbewerbsgebiet

Verfahren

Preisgericht

Preisträger und Teilnehmer



Das Umfeld nordwestlich des Hauptbahnhofs, dessen städtebauliche und funktionale Strukturen auf dem Leitbild der autogerechten Stadt der 1960er Jahre basieren, entspricht heute mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den Anforderungen einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung.

Chancen zur Aufwertung dieses innenstadtnahen Bereichs rund um den Bahnhof wurden bereits 2018 im vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert: nicht nur das „urbane Entrée“ – der vorliegende Wettbewerbsumgriff – sondern auch die teilweise aufgelassenen Bahnflächen südöstlich des Hauptbahnhofs stehen im Fokus der Braunschweiger Stadtentwicklung in den kommenden Jahren.

Die städtebauliche Bedeutung des Areals vor dem Hauptbahnhof als prägnanter Stadteingang Braunschweigs und die anspruchsvolle Aufgabe einer Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege legten es nahe, diese Gestaltungsaufgabe durch einen städtebaulichen Wettbewerb lösen zu lassen.

Gesucht wurde ein Konzept, das eine Grundstruktur für die bauliche Verdichtung des Areals unter Beachtung der verkehrlichen Belange liefert.

Entstehen sollen neue Stadtbausteine im Sinne der Europäischen Stadt, die in ihrer Gesamtheit als urbanes Gebiet Qualitäten am Ort bilden, an die städtebaulichen Strukturen des Wilhelminischen Rings anknüpfen und diese zeitgemäß fortschreiben.

Die stadträumliche Anbindung des Atrium-Bummel-Centers, der Parkanlage Viewegs Garten, des Ringcenters sowie des BraWoParks an den Bahnhof mit dem Bahnhofsvorplatz im Zentrum waren dabei maßgebliche Herausforderungen. Dazu gehörten auch grundsätzliche Überlegungen zur baulichen Nachverdichtung im Wettbewerbsgebiet. Neben der Ansiedlung neuer Büros und Dienstleistungsbetriebe bietet sich der Bereich als attraktiver Wohnstandort, nicht zuletzt für Pendler, besonders an.

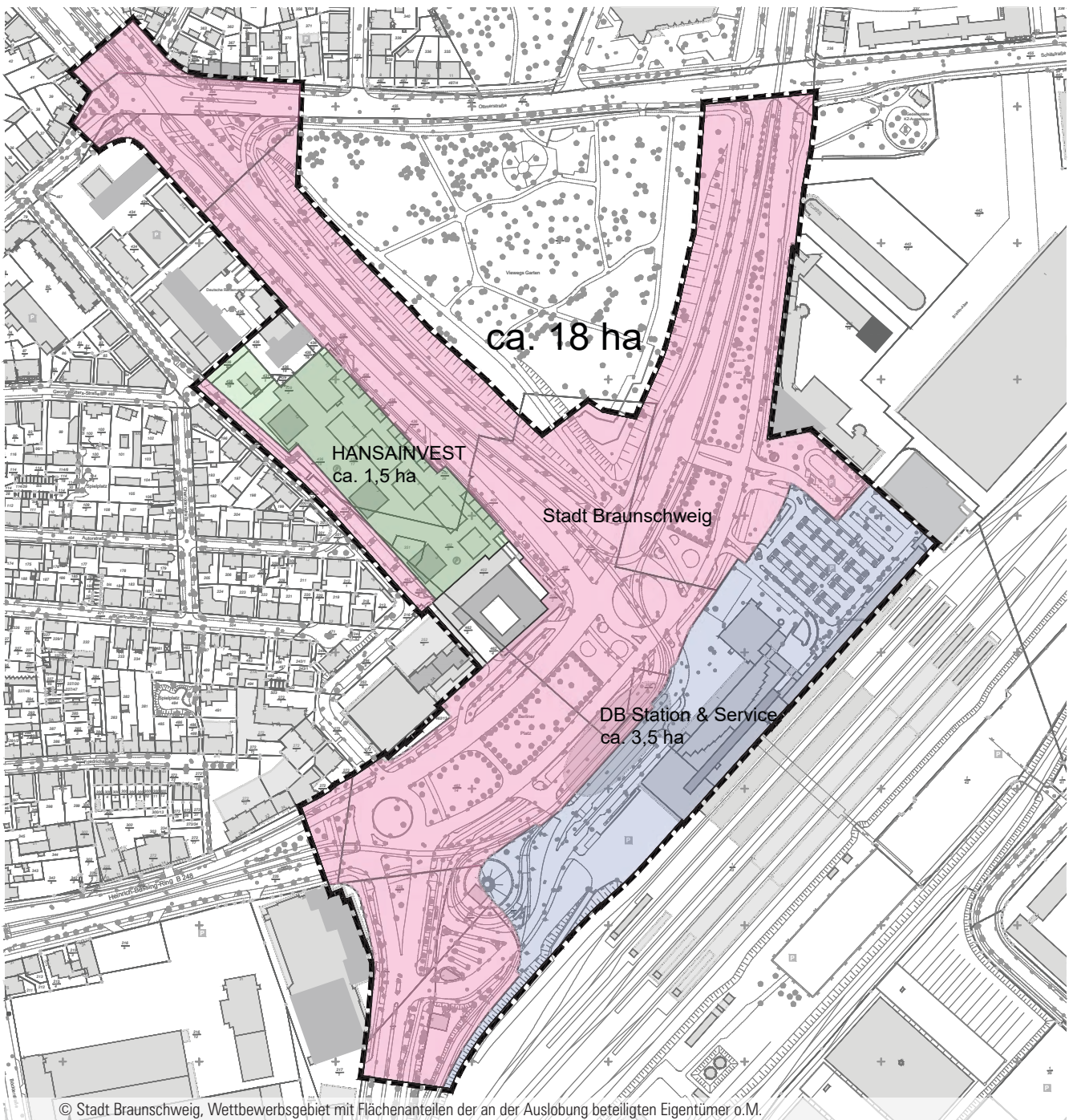
Hierbei sollte ein räumlich wirksamer Bahnhofsvorplatz gestaltet werden, der neben einer Verbesserung der Funktionalität in Bezug auf die Mobilität auch einen einladenden und bleibenden Eindruck bei der Ankunft in der Stadt Braunschweig hinterlässt. So sollte die Attraktivität als Orientierungs-, Aufenthalts- und Begegnungsraum gesteigert werden.

Das etwa 30 Meter hohe denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und das angrenzende Nahverkehrsterminal waren dabei auf jeden Fall baulich und funktional zu erhalten.

Der zu gestaltende Stadteingang in Richtung Kurt-Schumacher-Straße soll eine klare, orientierungsgebende und räumlich hochwertige Führung vom Bahnhof in Richtung Innenstadt vorgeben. Außerdem ist eine Anbindung des südöstlich gelegenen Entwicklungsgebiets "Bahnstadt" erforderlich.

Auch für den, aufgrund der umgebenden Straßen, derzeit nur schlecht zugänglichen Park Viewegs Garten ist eine bessere Vernetzung mit den angrenzenden Bereichen und die Optimierung der Erreichbarkeit notwendig, um seine isolierte Lage aufzubrechen und ihn besser erlebbar zu machen.

Die Parkanlage Viewegs Garten ist dabei zu erhalten und war somit nicht Gegenstand des Wettbewerbs. Lediglich der westliche und östliche Böschungsbereich des Parkrandes ist Bestandteil des Wettbewerbsgebiets, um aufzuzeigen, wie neue Parkein-gänge qualitativ gestaltet und barrierefrei mit dem Umfeld verbunden werden können.



## WETTBEWERBSGEBIET

Das ca. 180.000 m<sup>2</sup> umfassende Wettbewerbsgebiet befindet sich nordwestlich des Braunschweiger Hauptbahnhofs. Es liegt im Stadtgefüge zwischen den Stadtteilen Bahnhofsviertel, Bebelhof und Östliches Ringgebiet am südöstlichen Rand der Innenstadt und erstreckt sich entlang des Wilhelminischen Rings, der die Innenstadt als innerer verkehrlicher Ring umschließt.

Das Wettbewerbsgebiet ist bestimmt von weiten Verkehrs- und Platzräumen, die in den 1960er Jahren nach der damals vorherrschenden Idee der autogerechten Stadt gestaltet wurden. Zudem sind die großen Volumina der umliegenden Gebäude des Atrium-Bummel-Centers, des RingCenters und des BraWoParks prägend für das Areal um den Bahnhof.

Der Bereich um den Berliner Platz und Willy-Brandt-Platz ist strukturell eine Fortsetzung des Wilhelminischen Rings. Im heutigen Zustand ist dieser städtebauliche Zusammenhang jedoch angesichts der immensen Breite des Straßenquerschnitts mit seinen Mittelinseln nur schwer zu erkennen.

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

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

Auch das Atrium-Bummel-Center trennt das dahinterliegende Bahnhofsviertel vom Viewegs Garten, sodass der Park vom Quartier aus nicht wahrgenommen wird. Entlang der Viewegstraße wird der Bruch der gewachsenen Stadtstruktur durch die

Bebauung der 60er Jahre besonders deutlich. Zur Kurt-Schumacher-Straße vermittelt die fensterlose Bebauung des Centers mit großflächiger Werbung den unwirtlichen Eindruck einer Rückseite.

Südöstlich des Hauptbahnhofs liegen weitere städtebauliche Entwicklungspotentiale im Bereich des Hauptgüterbahnhofs und auf nicht mehr betrieblich genutzten Bahnflächen. Dort wird mittelfristig das neue urbane Quartier "Bahnstadt" entstehen.





## VERFAHREN

Der Städtebauliche Ideenwettbewerb "Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes" wurde als zweiphasiger Einladungswettbewerb gemäß RPW 2013 mit vorangegangener Auswahl von 10 Arbeitsgemeinschaften aus Stadt- und Verkehrsplanungsbüros ausgelobt.

Ausloberin ist die Stadt Braunschweig, in enger Kooperation mit den weiteren Beteiligten DB Station&Service AG und WERTGRUND (für Hansainvest).

Das mit dem Auslobungsversand am 12. April 2019 begonnene Verfahren war nicht anonym und beinhaltete eine Zwischenpräsentation der teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften vor dem Preisgericht am 14. Juni 2019.

Es wurden 6 Wettbewerbsbeiträge fristgerecht am 14. August 2019 zur Vorprüfung eingereicht.

Das Preisgericht tagte am 6. September 2019 und beurteilte die Beiträge anhand der bereits in der Auslobung genannten Kriterien

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



## PREISGERICHT

### Preisrichter\*innen mit Stimmrecht

Heike Brandhorst, Leiterin Pre-Development - Objektentwicklung und Planung DB Station&Service AG

Frank Flake, Ratsfraktion der SPD

Oliver Hasenkamp, Leiter Objektentwicklung und Planung DB Station&Service AG

Uli Hellweg, Architekt, Berlin

Björn Hinrichs, Ratsfraktion der CDU

Timo Holland, Geschäftsführer der WERTGRUND Asset Management GmbH

Karin Kellner, Architektin & Stadtplanerin, Hannover

Prof. Volker Kleinkort, Architekt & Stadtplaner, Düsseldorf

Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat der Stadt Braunschweig

Dr. Rainer Mühlnickel, Ratsfraktion Bündnis90/Die Grünen

Thorsten Warnecke, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Umweltschutz der Stadt Braunschweig

### Stellvertretende Preisrichter\*innen

Klaus Hornung, Referatsleiter Stadtbild und Denkmalpflege der Stadt Braunschweig

Philipp Luy, DB Station&Service AG

Marco Schlott, DB Station&Service AG

Bernd Schmidbauer, Abteilungsleiter Stadtplanung der Stadt Braunschweig

### Sachverständige

Arne Bennert, project-s

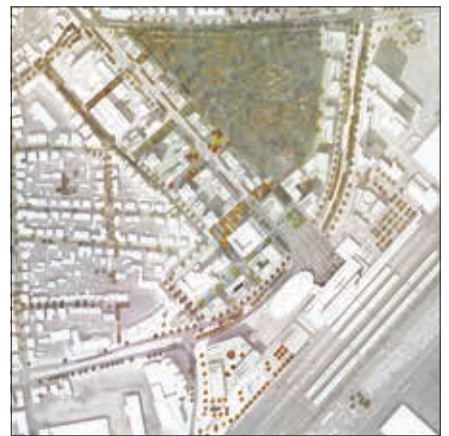
Susanne Grimm, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Stadt Braunschweig

Lars Lau, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Stadt Braunschweig

Dinah Ritter, DB Station&Service AG

Uwe Seel, DB Station&Service AG

Cornelia Steller, FB Stadtplanung und Umweltschutz, Stadt Braunschweig



## PREISTRÄGER

Für Preise und Anerkennungen hatte die Ausloberin des Wettbewerbs und die weiteren Kooperationspartner\*innen entsprechend der Bestimmungen der RPW 2013 einen Gesamtbetrag von 84.000,- Euro brutto zur Verfügung gestellt.

Diese Summe wurde aufgrund der Entscheidung des Preisgerichtes wie folgt verteilt:

**1. Preis** **20.000,- Euro**

WELPvonKLITZING Architekten  
Stadtplaner // BM Consult // GTL  
Landschaftsarchitektur

**2. Preis** **12.000,- Euro**

Thomas Schüler Architekten Stadtplaner // BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung // arbos Freiraumplanung GmbH

**3. Preis** **6.000,- Euro**

Brederlau+Holik // ARGUS Stadt und Verkehr

**Anerkennung** **2.000,- Euro**

Architekten Reichel+Stauth // AckerPartner Städtebau // WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH

Jeder eingereichte Beitrag erhielt zudem eine Aufwandsentschädigung von 7.333,33 Euro.



Schwarzplan o.M.

## WELPvonKLITZING // BM Consult // GTL

Stadtplanung:  
WELPvonKLITZING Architekten Stadtplaner,  
Braunschweig

Verkehrsplanung:  
BM Consult,  
Braunschweig

Landschaftsarchitektur:  
GTL Landschaftsarchitektur,  
Kassel

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

Vira Visualisierungen, Braunschweig



Einflussplan o.M.



Modellfoto o.M.

### Preisgerichtsbeurteilung

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

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

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

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

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

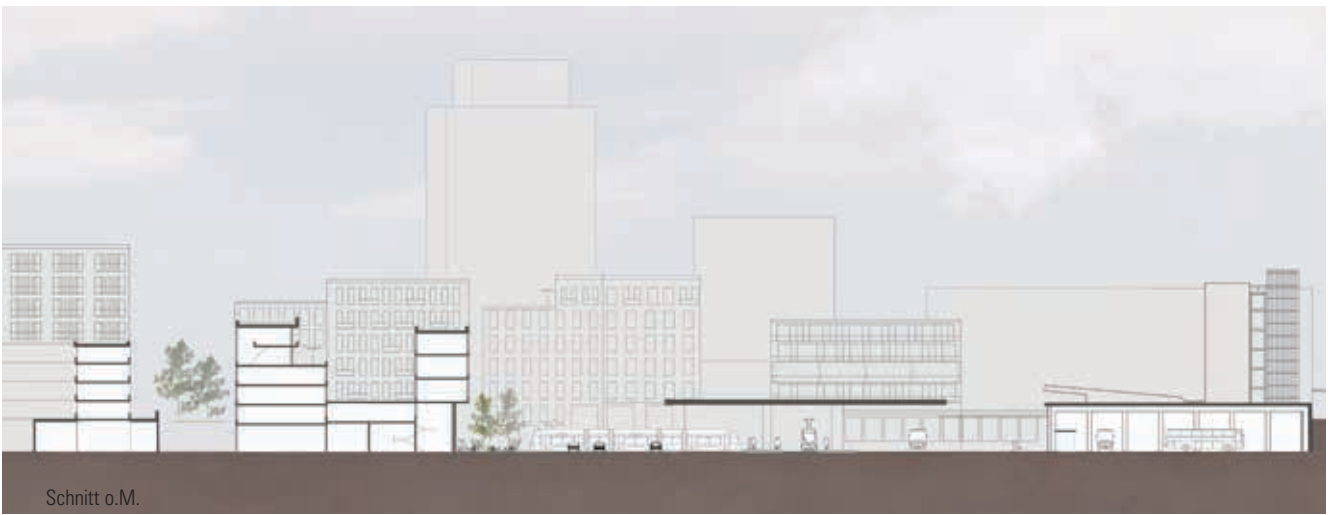
Eine dichte urbane Wohnnutzung wird in Form von Hofstrukturen ergänzt und weitestgehend in Richtung Grün orientiert. Dienstleistung und Gewerbe sind sinnvollerweise zum Ring orientiert. Der Entwurf scheint durch die einzelnen Blockbereiche sehr gut in Abschnitten umsetzbar. Dies ist neben der Beibehaltung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



**1. PREIS**



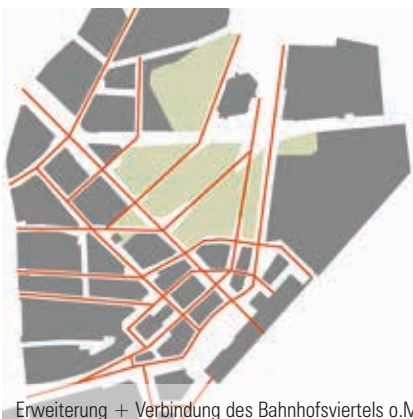
Lageplan o.M.



Schnitt o.M.



Funktionsplan o.M.



Erweiterung + Verbindung des Bahnhofsviertels o.M.



Abwechslungsreicher Weg in die Innenstadt o.M.



Vernetzung des Viewegsgarten als Stadtpark o.M.





Schnitt o.M.

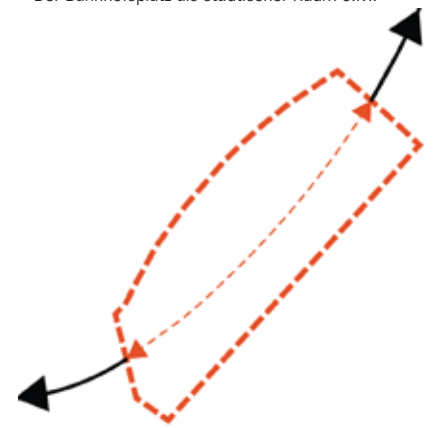
**1. PREIS**



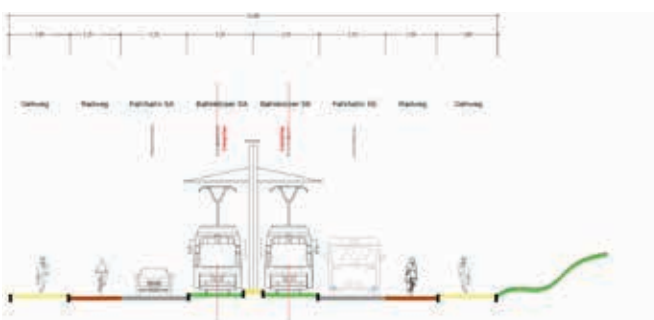
Strukturplan o.M.



Der Bahnhofplatz als städtischer Raum o.M.



Der Bahnhofplatz am wilhelminischen Ring o.M.



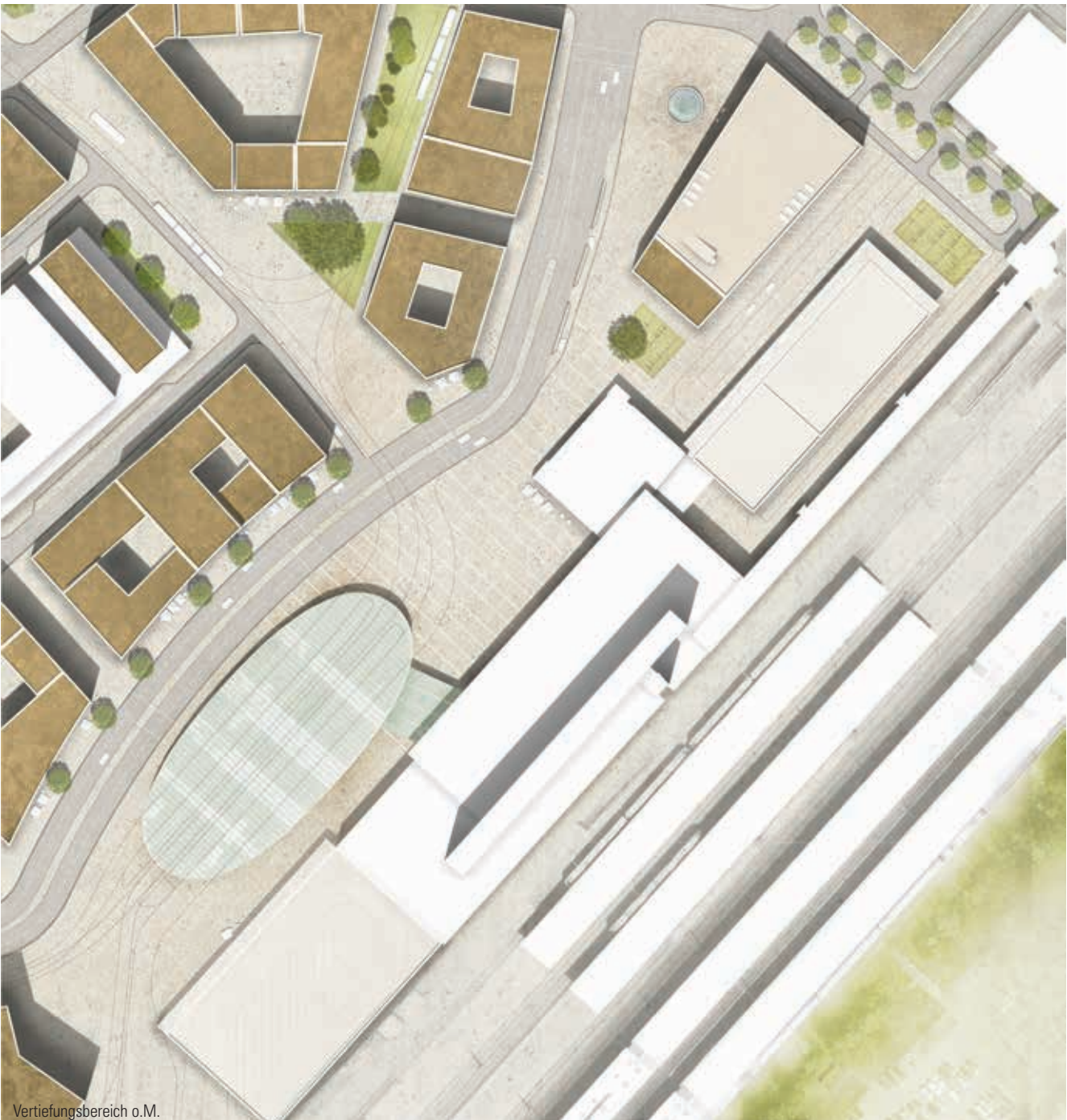
Systemquerschnitt Kurt-Schumacher-Straße o.M.



Systemquerschnitt Heinrich-Büssing-Ring West o.M.



**1. PREIS**



Vertiefungsbereich o.M.



# Thomas Schüler Architekten Stadtplaner // BSV // arbos

Stadtplanung:  
Thomas Schüler Architekten Stadtplaner,  
Düsseldorf

Verkehrsplanung:  
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Aachen

Landschaftsarchitektur:  
arbos Freiraumplanung GmbH,  
Hamburg

## Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

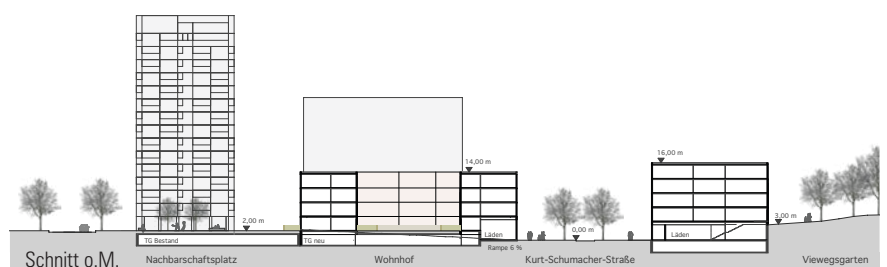
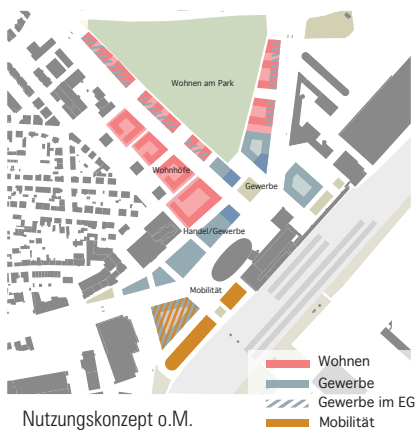
Die Arbeit überzeugt mit einer klaren und logischen Leitidee der räumlichen Anbindung von Stadt und Bahnhof. Durch den gefassten Bahnhofsvorplatz und den kleineren Elmplatz gelingt eine gute Orientierung vom Bahnhof in die Kurt-Schumacher-Allee in Richtung Kernstadt.

Durch eine angemessene Dichte und Kleinteiligkeit in der vorgeschlagenen Bebauung am Viewegs Garten ist die Idee der europäischen Stadt räumlich gut abzulesen. Die Arrondierung der Stadtkörper an der Ringstraße durch vier Baufelder stärkt das Leitbild und fasst den Bahnhofsbereich in guter Proportion. Das städtebauliche Konzept erscheint klar und schafft es, durch gut gesetzte Raumkanten die bestehende Baustruktur zu ergänzen und die Solitäre der Nachkriegsmoderne einzubinden. Dadurch entstehen qualitativ hochwertige Freiräume, besonders durch die Ausdifferenzierung von Stadt (Plätze) und Landschaftsräumen (Garten).

Durch die Verdichtung der Stadträume wird ein hoher Eingriff in die bestehende Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Im Sinne einer Entwicklung in Phasen wird dies als Hindernis gesehen. Der Mobilitätshub im Süd-Westen wird besonders aufgrund der kompakten Organisation sehr begrüßt. Als Nachteil hingegen erscheint hier die nicht realisierbare Regio-Stadtbahnanbindung. Die Baumassen gliedern sich sehr stimmig in Dichte und Höhe und formulieren, insbesondere durch die drei Hochpunkte, einen adäquaten Auftakt zur Stadt. Insgesamt erscheint die vorgeschlagene Bebauung dicht - besonders angrenzend an den östlichen Bereich des Viewegs Garten wird das kritisch gesehen.

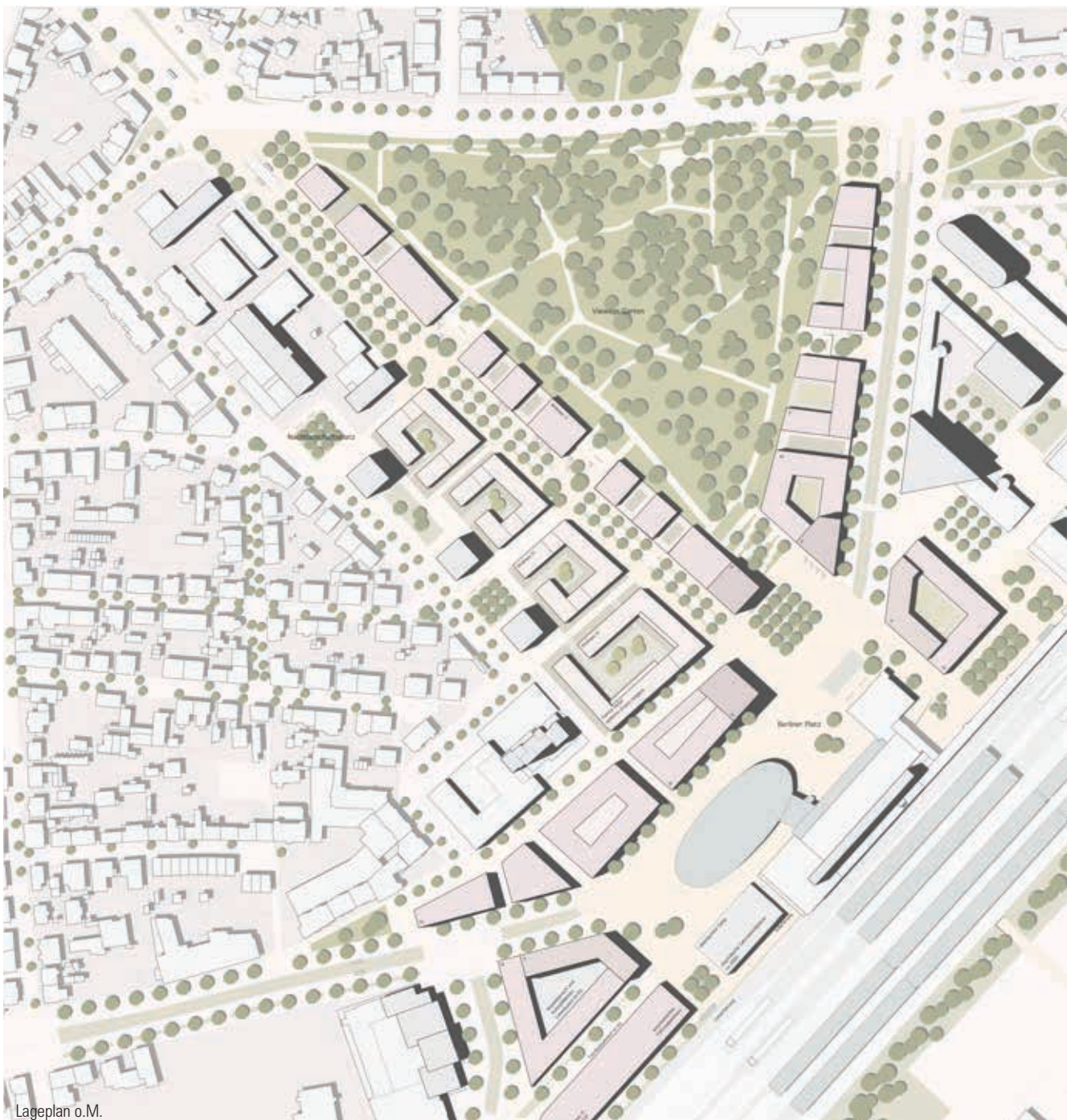
Der Bahnhofsvorplatz bekommt durch die klare Fassung eine angemessene Dimension. Dadurch wird der denkmalgeschützte Bahnhofsbau zwar teilweise in der Sichtachse verdeckt, aber als Solitär deutlich herausgestellt.

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





**2. PREIS**



Lageplan o.M.



## Brederlau\*Holik // ARGUS Stadt und Verkehr

Stadtplanung:  
Brederlau\*Holik,  
Braunschweig

Verkehrsplanung:  
Argus Stadt und Verkehr,  
Hamburg

### Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

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

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

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

Die verkehrlichen Funktionalitäten sind im Wesentlichen dargestellt. Die Kurt-Schumacher-Straße erfüllt die Funktionalitäten für einen leistungsfähigen ÖPNV nicht. Auch für den Bahnhofsvorplatz und Stadtfoyer wird der vorgeschlagene shared space kritisch gesehen. Die grundsätzliche Konzentration der Mobilitätsfunktionen südlich des Eingangsgebäudes wird begrüßt. Deren Organisation ist im Hinblick auf mögliche Konflikte zwischen Verkehrsträgern noch zu überprüfen. [...]

Der Entwurf zeigt mehrere Platz- und Freiräume. Es handelt sich überwiegend um befestigte Plätze mit Bäumen zur Strukturgebung. Grünbestimmte Freiräume sind nur in geringem Umfang geplant worden. [...] Der Zugang vom Stadtfoyer zu Viewegs Garten liegt versteckt und ist daher kaum wahrnehmbar.

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



Bildung Stadtfoyer o.M.



Modellfoto o.M.



Schnitt o.M.



**3. PREIS**



Lageplan o.M.



## Architekten Reichel+Stauth // AckersPartner // WVI

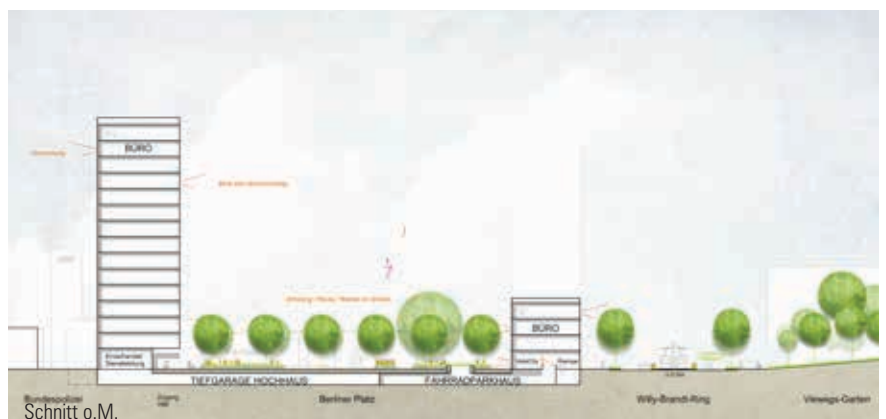
Architektur:  
Architekten Reichel+Stauth,  
Braunschweig

Stadtplanung:  
AckersPartner Städtebau,  
Braunschweig

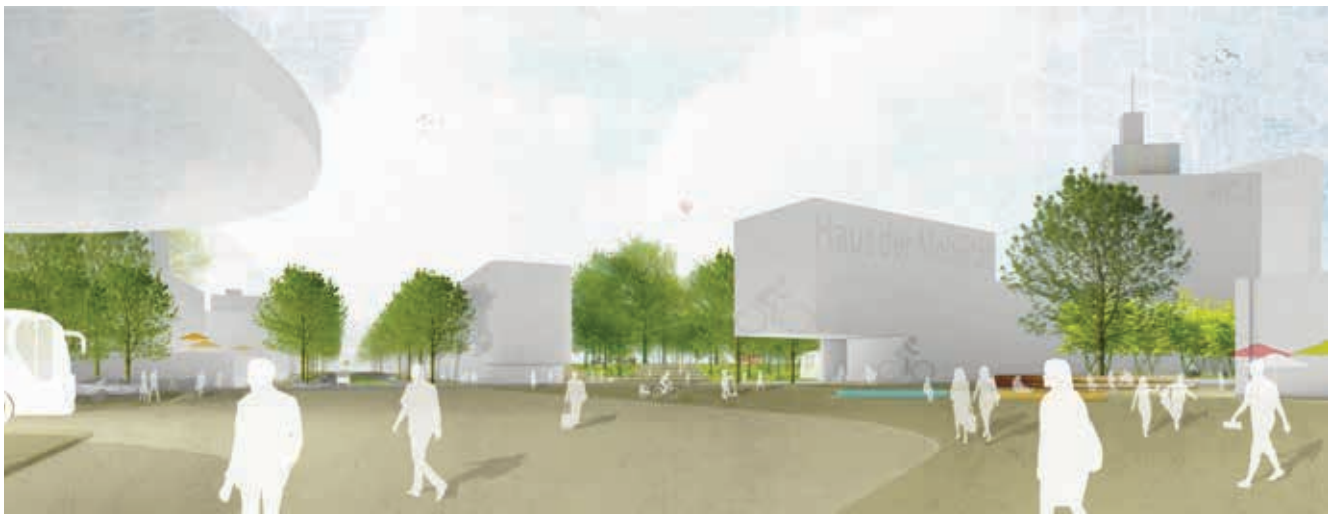
Verkehrsplanung:  
WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung  
GmbH, Braunschweig

### Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

Der Entwurfsverfasser formuliert als Leitidee drei neue Orte, Kurt-Schumacher-Straße, Willy-Brandt-Ring und Berliner Platz. Er folgt damit dem Leitbild der Nachkriegsmoderne. Dies erfolgt durch Fortschreibung der funktionalen Ausrichtung des Bahnhofsumfeldes in Nordost- und Südwestrichtung. Wesentlicher Unterschied zu den anderen Arbeiten ist die Anordnung von Baukörpern zwischen Bahnhofplatz und Ringstraße, die genau in den Sichtachsen vom Ring auf das Bahnhofsgebäude platziert sind und diesen damit versperren. Diese Anordnung wird kontrovers diskutiert. Während der östliche Riegel als Haus der Mobilität 4-6-geschossig ausgebildet wurde, entstehen in der westlichen Verlängerung sowie in der Verlängerung des Bahnhofsgebäudes in beide Richtungen insgesamt drei Hochhäuser mit 15 Geschossen. Damit werden weitere Solitäre ohne räumlichen Bezug zum bestehenden Stadtgefüge angeordnet. Das wesentliche Wettbewerbskriterium der räumlichen Fassung des Bahnhofsvorplatzes wird damit nicht erfüllt.







## ANERKENNUNG

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

Die verkehrlichen Anforderungen an eine moderne Intermodalschnittstelle sind gut erfüllt. Die Verkehrsräume für die verschiedenen Verkehrsarten sind funktionsgerecht organisiert und nehmen entsprechenden Raum ein.

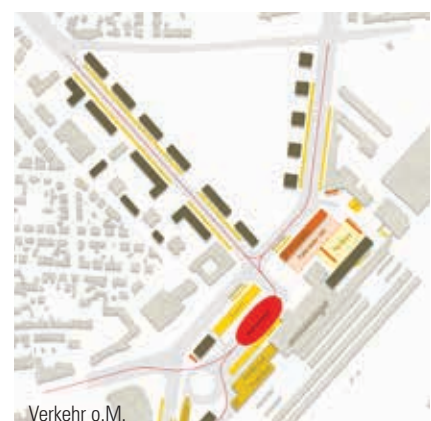
Die Einbeziehung von Viewegs Garten ist gelungen, insbesondere die Verbindung über den Kurt-Schumacher-Platz ins westliche Bahnhofsviertel unter Freistellung eines der Hochhäuser des ABC. Leider fehlt die zweite Verbindung. Die Fassung der Kurt-Schumacher-Straße zeigt eine klare Haltung und integriert die Bestandsbauten.



Lageplan o.M.



Freiraum o.M.



Verkehr o.M.



## KPN Architekten BDA // Meißner Architekten BDA // BPR

### Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

Der Charakter des Bahnhofplatzes wird im Hinblick auf den weitestmöglichen Erhalt der Nachkriegsmoderne baulich-räumlich verdichtet. Mit der analog zum Bahnhofsgebäude geplanten, scheibenartigen Bebauung an den Stirnseiten wird der Bahnhofplatz in der Dimensionierung der Nachkriegsmoderne weiter entwickelt und zweiseitig neu gefasst. Der Entwurf setzt dabei auf kontrastierende und nicht auf vermittelnde Baustrukturen und verschärft damit

die Maßstabsbrünge, die es zum Erreichen einer spürbar besseren Anbindung an die Innenstadt und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz zu überwinden gilt. [...] Die Hochhaustürme im Atrium-Bummel-Center werden als Solitäre akzeptiert und dennoch in eine offene Blockstruktur eingebunden. Über klar formulierte, öffentliche Räume kann hier die Anbindung des Bahnhofsviertels an die Kurt-Schumacher-Straße erfolgen. Der Zugang in den Viewegs Garten wird trotz der gläsern gehaltenen, unteren Ebenen und der

zahlreichen Durchwegungen kritisch beurteilt. Die massiven Eingriffe in die bestehende Topografie entsprechen nicht den Vorstellungen eines wertschätzenden Umgangs mit dem vorhandenen Park und tragen aufgrund der vorgetragenen Linearität der Baukörper nicht adäquat zu einer Verbesserung der Querungssituation bei. [...] Die Chance, den BraWoPark an den Viewegs Garten anzubinden, wurde nicht genutzt. Die kostenträchtige Verlegung der Stadtbahntrasse lässt sich mit dem vorgeschlagenen Konzept nicht rechtfertigen. [...]

Architektur+Freiraumplanung:  
KPN Architekten BDA Architektur+Freiraum,  
Braunschweig

Stadtplanung:  
Meißner Architekten BDA,  
Braunschweig

Verkehrsplanung:  
BPR Bernd Künne,  
Hannover





## nsp christoph schonhoff // SHP

### 2. RUNDGANG

#### Auszug aus der Preisgerichtsbeurteilung

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

Die angestrebte Urbanität wird durch die Kleinteiligkeit der Baukörper nicht erreicht. Eine signifikante eindeutige

Raubildung des Bahnhofsvorplatzes sowie der Kurt-Schumacher-Straße oder des Willy-Brandt-Platzes ist nicht überzeugend.

Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist nicht nachvollziehbar und deren Lage teilweise unvorteilhaft. Das Bemühen, die Grünflächenbilanz einzuhalten, wird positiv anerkannt, jedoch bestehen Zweifel an der Qualität der geplanten Freiräume.

Die Gebäudetiefe des Parkhauses erscheint nicht wirtschaftlich. Die Ablesbarkeit von öffentlichen und privaten Bereichen ist nicht gegeben.

Die Baumassen werden dem Anspruch an Urbanität nicht gerecht. Die Höhenentwicklung der Gebäude überzeugt nicht. Die verkehrlichen Funktionen am Bahnhofsvorplatz werden größtenteils nicht ausreichend differenziert abgebildet. Die Anordnung der Baukörper beim Übergang zum BraWoPark erscheint eher willkürlich.



Stadt- und Landschaftsplanung:  
nsp christoph schonhoff  
landschaftsarchitekten stadtplaner,  
Hannover

Verkehrsplanung:  
SHP Ingenieure,  
Hannover



