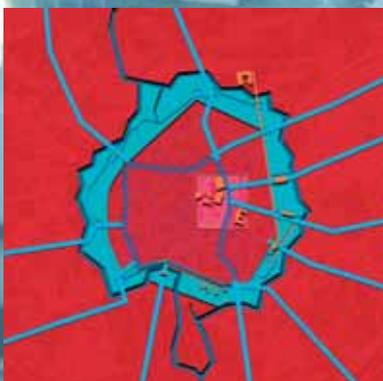
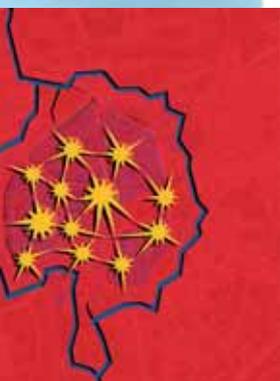


Das gebaute Braunschweig

Fünf Städte – eine Stadt

Städtebauliches Leitbild Innenstadt



Auftraggeber
IHK Braunschweig

Gutachter
Prof. Walter Ackers



In Zusammenarbeit mit der
Stadt Braunschweig

Alle Rechte vorbehalten
© Prof. Walter Ackers, Braunschweig 2004

Projektbearbeitung
Prof. Dipl.-Ing. Walter Ackers, Architekt und Stadtplaner
Dipl.-Ing. arch. Sandra Pechmann
Dipl.-Ing. arch. Tobias Noe
Dipl.-Ing. Hermann Mensink, Stadt- und Regionalplaner

Beratung
Dipl.-Ing. Henning Kahmann, Regierungsbaumeister

Gestalterische Beratung
Dipl.-Des. Claudia Albrecht

Druck
Ruth Printmedien GmbH

Verlag
Appelhans, Braunschweig 2004

ISBN 3-937664-13-0

Das gebaute Braunschweig

Fünf Städte – eine Stadt

Städtebauliches Leitbild Innenstadt
Walter Ackers

Gutachten zur Städtebaulichen
Entwicklung der Braunschweiger
Innenstadt





Inhalt

1 Grundlagen des Gutachtens zur städtebaulichen Entwicklung der Braunschweiger Innenstadt	4	1.1 Einführung 1.2 Das gebaute Braunschweig: fünf Städte – eine Stadt 6 1.3 Die lebendige Stadt 8 1.4 Verkehr: Der Raum als Maß. Die Kommunikation als oberstes Ziel. 9 1.5 Kultur: Vielfalt, Anregung, Erleben 11 1.6 Baukultur: Architektur, Stadtraum, Öffentlichkeit 12 1.7 Aufgabe des Gutachtens 14 1.8 Methode des Gutachtens 15
2 Analyse der städtebaulichen Identitätsschichten: Focus, Netz und Raum	16	2.1 Mittelalterliche Großstadt 2.2 Haupt- und Residenzstadt 24 2.3 Einkaufs- und Handelsstadt 32 2.4 Bürgerstadt 40 2.5 Grüne Stadt 48
3 Modelle der Entwicklung: Potenziale, Leitbild, Ziele	56	3.1 Mittelalterliche Großstadt: Traditionsnetz 3.2 Haupt- und Residenzstadt: Ring und Radiale 64 3.3 Einkaufs- und Handelsstadt: Mosaik, Magnete und Magistralen 72 3.4 Bürgerstadt: Tragendes Gewebe 80 3.5 Grüne Stadt: Grüner Stern 88
4 Aus der Überlagerung der Identitätsschichten zu Projekten: Fünf Beispiele	96	4.1 Galeria Kaufhof 98 4.2 Petritor 100 4.3 Wollmarkt 102 4.4 Kannengießerstraße 104 4.5 Bankplatz 106
5 Einbindung dienender Funktionen	108	5.1 Verkehr 108 5.2 Stadtreinigung und Müllentsorgung 110 5.3 Öffentliches Grün 111 5.4 Ausstattung des öffentlichen Raums, Werbung, Auslagen 113
6 Agenda	114	6.1 Straßenraum / Maßnahmen 115 6.2 Raum / Maßnahmen 116
7 Jeden Tag bauen wir an unserer Stadt. Zusammenfassung des Gutachtens	119	

1 Grundlagen des Gutachtens zur städtebaulichen Entwicklung der Braunschweiger Innenstadt

1.1 Einführung

Der Stadtkern Braunschweigs innerhalb der Wallanlagen mit seinen Straßen, Plätzen und Bauwerken ist das zentrale kulturelle Erbe der Region. Rücksichtsvoller Gebrauch und wohlüberlegtes Bauen liegen in unserer Verantwortung.

In seinem Grundriss ist die Geschichte der Stadt und des Landes verankert. In den öffentlichen Räumen wird diese Erinnerung lebendig und ablesbar. Eine differenzierte und vielschichtige Gesellschaft findet hier Zugang zu ihrem »kollektiven Gedächtnis«. Hierüber wird es uns möglich, in einer globalisierten und beschleunigten Welt ein gemeinsames Selbstverständnis zu erhalten und Selbstbewusstsein zu entwickeln.

Die Innenstadt Braunschweigs – als bedeutsamster Mittelpunkt der Region – verbindet weit über eine Million Menschen untereinander. Ihre Wünsche und Hoffnungen treffen in diesem Zentrum aufeinander. Hier wird gehandelt und gewohnt, hier wird gearbeitet und gefeiert, Neues geschaffen und auch wieder verbraucht.

Die verschiedenen Zeiten haben durch Ergänzungen und Umbau zu einem dichten, komplexen Stadtgefüge beigetragen und der Stadt ihr unverwechselbares Gesicht gegeben. Mit der zerstörerischen Kraft des Krieges jedoch wurde das »Ansehen« der Stadt im Innern getroffen. Im Aufbau der folgenden Jahrzehnte sahen viele deshalb

die Chance, durch neue Strukturen zu neuem Ansehen und Selbstachtung zu finden.

Die technischen Entwicklungen haben die Energien vervielfacht, mit denen wir unsere Stadt überformen konnten. In der Euphorie der neuen Möglichkeiten eines Stadumbaus haben wir Kräfte entfaltet, die wir heute nur noch schwer zügeln können.

Im mutigen Aufbau der 50er Jahre konnte durch tatkräftigen Wohnungsbau die Not buchstäblich gewendet werden. Im massiven Umbau der 60er und 70er haben wir jedoch mehr getan, als notwendig war. Mit den neuen Freiheiten und erstarkten Planungskompetenzen dieser Jahre wuchsen die Dimensionen des Umbaus. Maß und Wesen des alten Braunschweigs wurden abgelöst durch Brüche und neue Gesichtslosigkeit. Wer sich mit den ursprünglichen Strukturen der Stadt befasst oder sich persönlich erinnert, weiß wie sehr im Bereich John-F.-Kennedyplatz oder Radeklint der Stadtkörper aufgebrochen wurde oder wie mit der vollständigen Zerstörung des Ägidienmarkts das Zentrum des Stadtteils Altewiek getroffen und das Magniviertel isoliert wurde. Ob Georg Eckert-Straße oder Kurt-Schumacher-Straße, Meinhardshof oder Wilhelmstraße, Technisches Rathaus oder Kaufhaus Horten: Im Übermut technischer Machbarkeit haben wir hier jede Maßlosigkeit im Umgang mit Raum und Geschichte zugelassen.

In diesen Jahren haben wir gleichzeitig unsere Institutionen ausgebaut und mit Instrumenten und Regelwerken ausgestattet. Die von uns gerufenen Geister treiben diese einäugige Entwicklung vehement weiter und lassen sich scheinbar kaum bändigen. Unter dem Versprechen reibungslosen Funktionierens wird so die Innenstadt weiterhin »optimiert« und wie ein Betriebsablauf organisiert. Die aktuelle Privatisierung öffentlicher Aufgaben wird ohne entsprechende Reform die Autonomie der Systeme eher verfestigen und verstärken.

Mit den räumlichen und gestalterischen Ergebnissen dieser Stadtauffassung wächst





in den letzten Jahren der allgemeine Unmut. Entspricht der Umbau von Friedrich-Wilhelm-Straße und Waisenhausdamm etwa unserer Vorstellung von Stadt?

Das städtische Leben scheint eine flüchtige Substanz zu sein und ist vor allem nicht mehr da zu finden, wo sich einseitige Ansprüche ausbreiten – jeweils angetrieben von einer zugehörigen Interessengruppe.

So legen wir uns in bester Absicht gegenseitig Hindernisse in den Weg, über die wir selbst steigen müssen. Denn wir sind Autofahrer und Fußgänger gleichzeitig, wir benutzen das Fahrrad ebenso wie die öffentlichen Verkehrsmittel.

In dieser Konkurrenz der Ansprüche bleibt vor allem eins auf der Strecke: der innere Zusammenhang der Stadt und ihre verständliche Geschichte und Gestalt. Es sind vor allem technisch-funktionale Standards, die sich mit dem Ausbau der Straßen und Gebäude abbilden. Sie sind weit entfernt von einer urbanen Atmosphäre, welche die Bedeutung Braunschweigs in Geschichte und Gegenwart erlebbar macht. Hier helfen auch kompensatorische Gestaltungsmaßnahmen wie das Rizzi-Haus überhaupt nicht – im Gegenteil, sie verdeutlichen nur unsere hilflose Beliebigkeit im Umgang mit Raum, Zeit und Gestalt.

Auch die Wiederbelebung der Vergangenheit durch Rekonstruktion der Fassaden des 1960 zerstörten Residenzschlosses wirkt wie eine Rückversicherung, um in scheinbar »wertloser« Gegenwart Halt finden zu können. Die Geister, die wir riefen, werden sich dadurch jedoch kaum aufhalten lassen.

Anderes ist zu befürchten:

Die Musealisierung städtischer Geschichte ist eine weitere Gefahr für den Anspruch, die gemeinsame Vergangenheit erlebbar im städtischen Gedächtnis zu bewahren. Denn diese Vorstellung erzwingt neben dem Respekt vor der Geschichte auch den Respekt vor der Gegenwart und deren Abbild in der künftigen Geschichte. Sie erfordert auch die Einbeziehung historischer Substanz in unseren Alltag und eine aktuelle Neuinterpretation dessen, was uns durch den Zufall der Geschichte übergeben ist.

Selbstverleugnung unserer Zeit verleugnet auch den eigentlichen Anspruch gelebter Vergangenheit – nämlich Maßstäbe für das weitere Handeln zu liefern. Wir stehlen uns nicht nur aus der Verantwortung, sondern auch aus der Geschichte. Die Produktion von Bildern reicht nicht. Welche Stadt also bauen wir? Was sind unsere heutigen Werte? Vielleicht haben wir tatsächlich nichts anderes zu bieten als nackte Funktion einerseits und dekorierte Fiktion andererseits.

Doch so leichtfertig sollten wir die Stadt nicht aufgeben. Mit dieser Studie wird der Versuch unternommen, unsere kulturelle Identität aus Geschichte und Gegenwart bewusst zu machen und Leitbilder für die Entwicklung der Innenstadt herauszuarbeiten. Es soll damit ein Instrument geschaffen werden, dass die Stadtentwicklung aus der einseitigen und unseligen Diskussion funktionaler Sachzwänge befreit. Die Leitbilder erzwingen keine Planung oder Gestalt, aber sie geben uns Rahmen und Maßstäbe, um unser Handeln bewusster in den Kontext unserer sich entfaltenden »Geschichte« einzufügen.

1.2 Das gebaute Braunschweig: fünf Städte – eine Stadt

Die unterschiedlichen Stimmungen in Straßen, auf Plätzen, in den Quartieren und in der City sind der Ausgangspunkt der Analyse. Sie beruhen wesentlich auf der Raumgestalt und den physisch-materiellen Gegebenheiten, die dem täglichen Gebrauch standhalten müssen und dem städtischen Leben Raum und Anregung geben. Aus dem Zusammentreffen von städtischem Raum und dem Handeln unterschiedlicher Akteure wird all das spürbar, was wir unter städtischem Leben und urbaner Qualität erwarten.

Im Zusammenhang ergeben sie eine Folge unterschiedlicher Stimmungen. Aus dieser Vielzahl einzelner Situationen, Räumen und Atmosphären setzt sich das Stadtbild Braunschweigs zusammen. Auch wenn jeder Stadtbenutzer sich den Raum auf eigene Weise aneignet und andere Bilder für sich wahrnimmt – in der Überlagerung ergeben sich bestimmte Merkmale und prägen so das Bild der Stadt in der öffentlichen Wahrnehmung.

Diese atmosphärischen Qualitäten und Mängel sollen sichtbar gemacht werden. Ausgangspunkt für ein übergeordnetes Leitbild für die Innenstadt Braunschweigs ist eine allgemeine Verständigung über die unterschiedlichen Aufgaben und Rollen aus Geschichte und Gegenwart, die in der Raumgestalt und im Stadtbild angelegt sind und zum Ausdruck kommen sollen. Das Profil der Stadt mit seinen Stärken muss sich in seinen Räumen und im gesamten Erscheinungsbild wiederfinden. Ziel ist eine möglichst starke Identität von Begriff und entsprechendem Stadtraum. Die Rückführung auf wenige Leitbegriffe soll die Verständigung über Ziele und Gestalt ermöglichen.

Straßen und Plätze als zusammenhängendes Raumgefüge werden als Gefäß gesehen, das eine eigene Gestalt- und Materialqualität besitzt und wesentlich zur stadtkulturellen Erfahrung beiträgt. In der Vielfalt und Individualität der Räume und ihrer Verknüpfung liegt ein wertvoller städtischer Schatz, der die Identität der Stadt für unsere Sinne zugänglich und verständlich macht. In ihm verdichten sich historische und gegenwärtige

Lebensprozesse zu einer baulich-materiellen Umwelt, die wir als Bühne für unser eigenes Handeln und Auftreten im Raum verstehen und nutzen.

Bereits die Gründungsgeschichte Braunschweigs wird durch fünf mittelalterliche Städte – Weichbilde – charakterisiert, die wie eigene Städte nebeneinander existieren. Die Grenzen von Hagen, Neustadt, Altstadt, Altwiek und Sack sind längst aufgegangen in dem gemeinsamen Braunschweig. Ihre Zentren sind jedoch über die herausragenden Türme noch immer weithin sichtbar als »Focusorte« der Geschichte.

Das Mittelalter bildet heute nur noch eine Schicht in einer Stadt, die seitdem viele Brüche und Veränderungen erfahren hat. In der Innenstadt überlagern und durchdringen sich inzwischen mehrere Stadtvorstellungen – aus der wechselvollen Geschichte, aus der Differenzierung der Funktionen und Interessen.

Als Ausgangsthese für diese Arbeit werden fünf Identitätsschichten definiert, die sich in der Innenstadt wiederfinden und die auch mit den wichtigsten Ansprüchen übereinstimmen. Sie können im Sinne eines Stadtmarketings auch als »Rollen« verstanden werden, die Braunschweig zu spielen und abzubilden hat. Aber es ist wichtig zu verstehen, dass es hier nicht um oberflächliche Werbung geht, sondern um städtische Wesensmerkmale und ästhetische Maßstäbe.

Dies sind die fünf Begriffe:

- Mittelalterliche Großstadt
- Haupt- und Residenzstadt
- Einkaufs- und Handelsstadt
- Bürgerstadt
- Grüne Stadt





Diese »fünf Städte« haben ihren eigenen Stadtgrundriss mit typischen Focusorten, Netzen und Räumen – aber sie überlagern und durchdringen sich. Keine Schicht isoliert sich von der anderen. Alle »fünf Städte« sind physisch und greifbar. Sie bilden sich mehr oder weniger erlebbar ab und sind im Sinne der Leitbilder weiterzuentwickeln. Damit werden sie zu wesentlichen Trägern der kulturellen Identität der Stadt.

Die gebaute Stadt, die sich nur durch Zerstörungen in kurzer Zeit verändern lässt, ist dauerhaft und beständig. Dies ist ihre Qualität. Sie bietet Raum für unterschiedlichste Ansprüche, die im Vergleich kurzfristiger Natur sind. Insofern kann man den Stadtkörper im Sinne moderner Informationstechnologien auch als eine Art Hardware verstehen, auf der die unterschiedlichsten Programme laufen können – vom vielseitigen und individuellen Alltagsprogramm bis zum jährlichen Festritual.

Diese Programme benötigen Raum und Atmosphäre, Anregung und geschütztes Umfeld. Hierin enthalten sind die einzelnen Funktionen wie z.B. der Verkehr, die wir in unserem Umgang mit Stadt nicht als selbständigen Zweck verstehen und isolieren dürfen.

1.3 Die lebendige Stadt

Aufgrund eingeschliffener Lebensgewohnheiten ist man geneigt, immer wieder aufs Neue Funktionen einzufordern und von diesem Standpunkt aus planend die Stadt zu erdenken. Doch so sehr Rationalität in der Planung gefordert ist, so müssen wir doch erkennen, dass unsere Körper und Sinne sich mit abstrakter Berechnung nicht zufrieden geben. Unser Intellekt ist von reiner Sachlichkeit selbst irritiert, die nicht durch Sinneswahrnehmungen angereichert, herausgefordert oder überprüfbar ist. Wir wollen unterscheiden, um wählen zu können.

Wir orientieren uns über Gesicht, Gehör, Geschmack und Geruch, Gleichgewicht und Gefühl. Wir besitzen hochentwickelte Instrumente, die sich über Jahrtausende entwickelt haben, um unsere Umwelt differenziert wahrzunehmen. Sie sind Basis unserer kulturellen Entwicklung. Ohne Auswahl aufgrund von Wertschätzung – also ohne »Geschmacksbildung« – entfaltet sich keine Kultur.

Großräumige funktionale Ordnungen oder Systeme bündeln gleiche Lebensvorgänge, beschleunigen Abläufe und entziehen der Wahrnehmung damit Unterscheidungsmerkmale. Die Programmierung des

Alltags und Organisation des Raums nach immer gleichen Vorgängen lässt das wache Interesse erlahmen und die Sinne verkümmern. Die Organisation der Stadt nach Zeitvorteilen führt zu einer Verflüssigung des Raums, in dem das Leben kaum haften bleibt und keine Spuren hinterlassen kann. Geschichten finden keinen Halt.

Es erscheint paradox: Je mehr wir den Raum nach Zeitbegriffen organisieren, umso weniger bleibt die verfllossene Zeit als erlebte Geschichte überhaupt ablesbar.

Deshalb wird in diesem Gutachten umgekehrt der Stadtkörper und materielle Raum thematisiert und die verschiedenen Nutzungsformen in diesen beschriebenen Handlungsrahmen integriert. Ob Verkehr oder Kultur, Ereignis oder Ästhetik, Kommunikation oder Technik – all dies sind Begriffe, die quer zu den benannten raum- und gestaltwirksamen Identitätsschichten verlaufen und auf diese antworten. Ohne derartige ästhetische Herausforderung wäre das städtische Leben auf Technik, Design oder Betriebswirtschaft reduzierbar. Die Lebendigkeit der Stadt ist somit unmittelbar verknüpft mit der räumlichen und funktionalen Vielfalt.



1.4 Verkehr: Der Raum als Maß. Die Kommunikation als oberstes Ziel.

Die vorliegende Arbeit liefert kein neues Verkehrskonzept, keine Vorschläge für neue Verkehrsführungen. Alle Überlegungen stützen sich auf den Bestand.

Die Stadtzufahrten und das Tangentenviereck bilden ein tragendes und nur langfristig zu veränderndes Grundgerüst für die Erschließung der Innenstadt. Die zugrunde liegende Logik des Systems soll nicht außer Kraft gesetzt werden.

Mit den räumlichen Leitbildern werden jedoch Hinweise auf Mängel und ein Zielrahmen für qualitative Verbesserungen gegeben. Diese liegen dezidiert nicht in der Beschleunigung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit in der Längsrichtung. Die erkennbaren Defizite liegen vielmehr in einer mangelnden Integration der Hauptachsen, die so als schwer zu überwindende Zäsuren zur Erosion des Wohnens und der innerstädtischen Zusammenhänge beitragen.

So reiht sich vor allem entlang der Nord-Süd-Verbindung zwischen John-F.-Kennedy-Platz und Wendentor ein Problembereich an den anderen. Hier hat sich durch den dominanten und konkurrierenden Ausbau für Auto und Straßenbahn ein »Graben« aufgetan, der in seiner trennenden Wirkung die Rolle des früheren Okerlaufs übernommen hat.

Die technisch-funktionale Ausrüstung dieses Straßenverlaufs beherrscht die Wahrnehmung und bestätigt das überhöhte Geschwindigkeitsverhalten in Teilabschnitten. Dieses wird durch überdimensionierte Ausbaustandards geradezu herausgefordert. Die begleitende Bebauung lässt räumlich-ästhetische Gestaltungsabsichten nicht erkennen. Wären hier nicht St. Katharinen-Kirche und St. Ägidien-Kirche, so gäbe es keine ortstypischen und erkennbaren Merkmale. Die Räume entfalten keine eigene Charakteristik und Prägnanz, sind vielmehr als unbewältigte Eingriffe erkennbar.

Insofern stellt sich der Stadt Braunschweig die Langzeitaufgabe, hier sukzessive zu einer Integration des Verkehrs zu kommen, um die innerstädtische Kommunikation quer zu den Straßenachsen wieder herzustellen. Die Reduzierung der



Fahrstreifenbreiten auf stadtverträgliche und zumutbare maximale 3 m, die Minimierung der Querschnitte auf zwei Richtungsspuren und die Beschränkung der verkehrsbezogenen Informationen durch Fahrbahnmarkierungen, Ampelanlagen, Hinweisschilder etc. auf ein sicherheitstechnisch bestimmtes unteres Maß, sind Pflicht.

Mit dem Umbau des Bohlwegs wird ein Anfang gemacht. Die hier gemachten Erfahrungen zeigen bereits, wie schwer es ist, aus den Routinen eines weitgehend autonomen Handelns der Fachämter herauszukommen und z.B. die durchaus gut argumentierten Ansprüche einzelner Verkehrsarten in ein umfassenderes Stadtverständnis einzuordnen. Das fachspezifische Regelwerk wird allzu häufig eingesetzt wie ein Bollwerk zur Sicherung der Autonomie – bildhaft der gleiche Effekt, den das Tangentenviereck insgesamt für die Autonomie und Isolierung der City produziert.

Die mit den Richtlinien gegebenen Spielräume werden zu selten ausgelotet und im Sinne einer raum-integrierten Gesamtlösung genutzt. Dies ist jedoch nicht verwunderlich, da es für diese Räume auch keine konsistenten Vorstellungen gibt. Das gestalterische und ästhetische Vakuum wird technisch ausgefüllt und entlastet uns scheinbar von der Mühe weitergehender Wertsetzung. Diese Gleichgültigkeit führt zu den erkennbaren Schwächen und Erosionen.

Eine Integration des Verkehrsgeschehens in Straßenräume mit urbaner Atmosphäre kann auch nicht gelingen, solange der erzielbare Mehrwert einer stadträumlich erlebbaren und auch im Querprofil zusammenhängenden Stadt nicht öffentlich verstanden wird. Bis dahin beherrscht die Angst um das eigene schnelle Fort- und Durchkommen die Diskussion – oder, wie ein früherer Braunschweiger Bürgermeister gesagt haben soll: »Nichts beschränkt das Verständnis von der Welt so sehr wie der Blick durch die Windschutzscheibe des eigenen Wagens.«

Diese Haltung wird z.B. auch sichtbar in den publizierten alternativen Vorschlägen zur Verkehrsführung rund um das ECE-Zentrum, die dezidiert nicht zu einer Integration, sondern zu weiterer Isolierung führen würden.

Ein Umdenken findet jedoch in anderen Ebenen statt. Die heute fast schon lächerlich anmutende Überhöhung der Straßenbahnführung im Abschnitt Auguststraße-Stobenstraße wird hoffentlich bald der Vergangenheit angehören. Mit dem Ausbau der Regio-Stadtbahn ist die Chance zu einer Integration gegeben. Aber hierzu sind für den Bereich Ägidienmarkt umfassendere städtebauliche Vorstellungen zu erarbeiten und die Raumfolge entlang dieser innerstädtischen Magistrale zu konzipieren.

Nur unter dem Anstoß notwendiger Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen lassen sich sukzessive qualitative Entwicklungen begründen.



1.5 Kultur: Vielfalt, Anregung, Erleben

Als historischer Mittelpunkt der Region und heutiges Oberzentrum ist die Innenstadt bedeutsamer Träger der kulturellen Identität. Aus dem Grundverständnis dieser Arbeit sollte bereits nachvollziehbar sein, dass dies nicht durch die Addition städtischer Kultureinrichtungen zu gewährleisten ist. Der Anspruch, europäische Kulturhauptstadt zu werden, verpflichtet darüber hinaus zu kultureller Durchdringung und Einbeziehung aller Lebensbereiche.

Keine der genannten fünf Identitäten beansprucht für sich, unsere kulturellen Ambitionen abzubilden. Vielleicht erwartet mancher die unmittelbare Darstellung einer derartigen Schicht mit struktureller Wirkung auf das Stadtgefüge. Dies trifft am ehesten auf das Leitbild Haupt- und Residenzstadt zu; bilden sich doch am Wallanlagenring mit Museum, Theater und Universität tatsächlich die kulturellen Ansprüche der Aufklärung und der bürgerlichen Welt räumlich ab. Sie prägen nachhaltig den Stadtgrundriss und geben mit ihrer monumentalen Architektur den Achsen bedeutungsvollen Ausdruck.

Doch diese Höhepunkte bildungsbürgerlicher Kultur sind in ein Stadtgefüge eingebettet, das als lesbare und begreifbare Gestalt Zeugnis unserer gesamten Geschichte und unseres heutigen Alltags ist, der selbst kulturell durchdrungen ist – vom Marktgeschehen bis zur Architektur, vom Stadtraum bis zur modernen Technik, von der Mode bis zu den Formen unserer Begegnung und Kommunikation.

Der städtische Raum bildet hierfür einen Rahmen, der durch unser Handeln erfüllt wird. Er gibt diesem erinnerungswerte Form. Aus sinnvoller Übereinstimmung von Raum, Gestalt und Gebrauch entfaltet sich die Erfahrung von Identität: hier, an diesem Ort, zu dieser Zeit. Herausragende Ereignisse fokussieren unsere Aufmerksamkeit noch einmal besonders. Mit ihnen werden Höhepunkte in unserem Zeitgefühl markiert.

Durch Architektur und die Ausgestaltung der Räume werden Feste oder Veranstaltungen wie z.B. die Aufführung von »Carmen« auf dem Burgplatz überhöht und intensiviert. Aus vielleicht

anfangs distanzierter Teilnahme wird durch emotionale Beteiligung das gemeinsame Ereignis erst zum persönlichem Erleben. Erleben fordert eine eigene Leistung in Form persönlicher Anteilnahme. Erst hieraus entwickelt sich die Identifizierung mit Stadt und Raum.

Auf jeweils ihre Weise sind alle fünf genannten Identitätsschichten gestaltwirksame Beiträge zur kulturellen Vielfalt und zu anregendem Erleben.

Die Komplexität von Raum, Architektur und vielseitigen Lebensformen mit gegenseitiger Wahrnehmung und Achtung ist eine verlässliche Grundlage für die Kultivierung unseres Umgangs.

Fast gegenläufig muss der Trend zu immer umgreifenderen Events verstanden werden, die wie eine Flut unsere Wahrnehmung überfordern und konsumhaft die kulturelle Substanz der Stadt in eine Vermarktung einbezieht. Hier sind Konzepte erforderlich, die den inneren Zusammenhang von Festveranstaltungen, Märkten und anderen Ereignissen mit den jeweiligen Stadträumen herausarbeiten, um nicht in der Flut beliebiger Events an beliebigen Orten unterzugehen. Hier wirkt eine wohlüberlegte Übereinstimmung von Raum, Ereignis und Form identitätsstiftend. Positives Beispiel sind die Theaterspiele auf dem Burgplatz, die die räumlichen Qualitäten stimmungsvoll in die Inszenierung einbeziehen.

1.6 Baukultur: Architektur, Stadtraum, Öffentlichkeit

Die Identität unserer Städte wird stark geprägt durch die Sprache der Architektur. Im Zusammenhang mit der Ausformung und Gestaltung der öffentlichen Straßen und Plätze entfaltet die Architektur ihre eigentliche Wirkung. Sie schafft Orte für Öffentlichkeit und städtisches Leben, erzählt unsere Geschichte und gibt gleichzeitig Auskunft über das jeweils zugrunde liegende kulturelle Verständnis.

Die Stadt ist bis heute wesentlich durch die mittelalterliche Gründung bestimmt. Die Zeit herzoglicher Herrschaft hat sich stadträumlich in Wallanlagen und der Öffnung nach außen und baulich in verschiedenen repräsentativen Bauten in der Stadt niedergeschlagen. Diese beiden Identitätsschichten sind bereits beschrieben und geben über ihre Gestaltmerkmale Anhaltspunkte für unser Bauen in deren Kontext.

Das Bewusstmachen des jeweiligen Umfelds soll jedoch in keinem Fall zu einer falsch angepassten oder gar historisierenden Architektur führen. Dem unbefangenen Besucher dieser Stadt muss auffallen, wie wenig qualitativ volles Bauen in moderner Architektursprache erlebbar wird. Erst mit dem Kleinen Haus des Theaters, Cinemaxx, Buchhandlung Graff oder Sinn und Leffers sind zeitgemäße Architekturen entstanden. Zuletzt gaben beispielhafte Büro- und Geschäftsbauten der 50er Jahre, v.a. die Bauten von Friedrich-Wilhelm Kraemer, Zeugnis von konzentrierter Sachlichkeit und Eleganz.

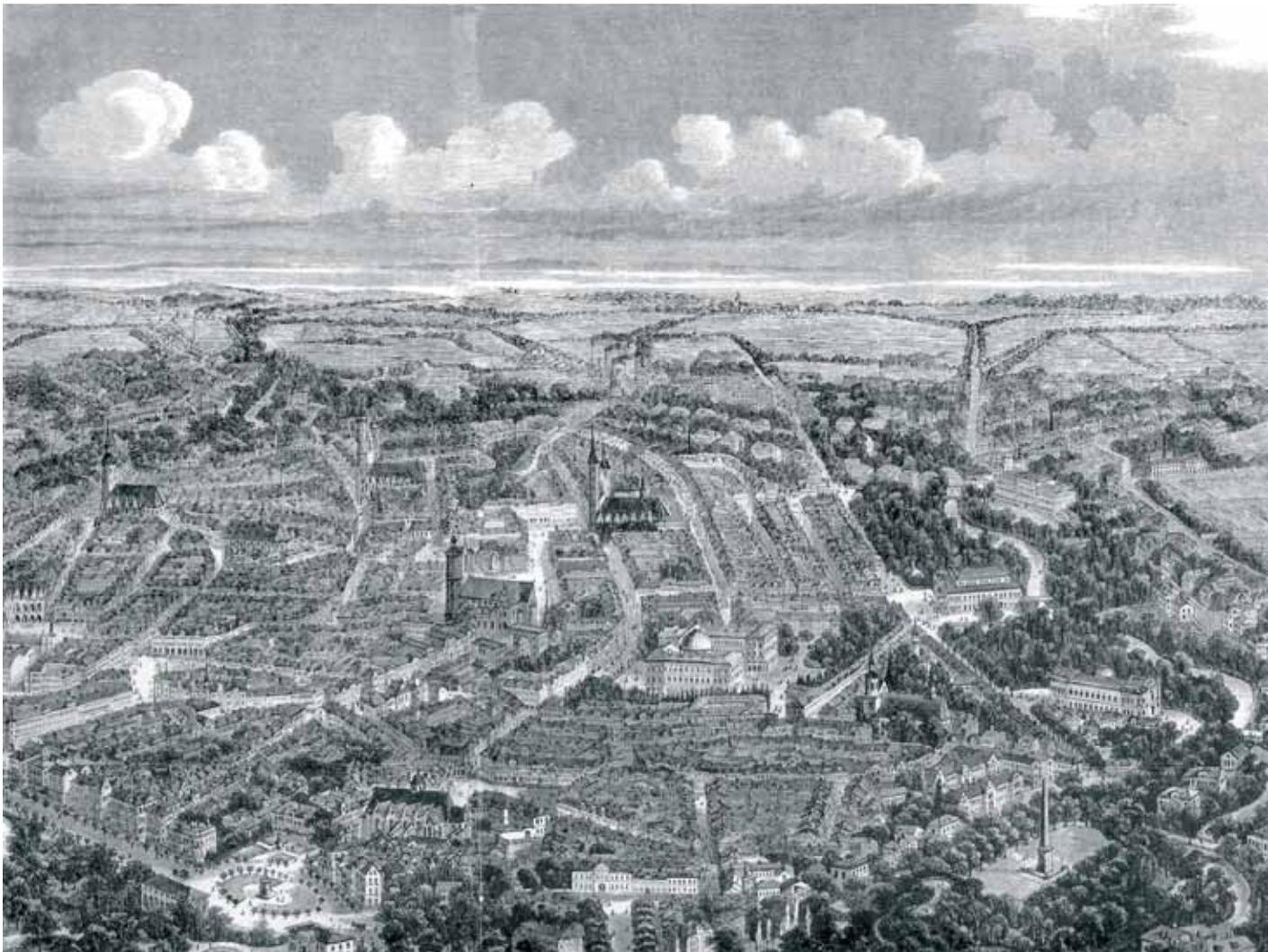
Die Kriegszerstörungen und die Phase des Wiederaufbaus haben das Raumgefüge der Stadt überformt. Auch wenn große Bereiche des Stadtgrundrisses die mittelalterliche Struktur erkennen lassen – im Erscheinungsbild des Raumes drückt sich vorrangig die schlichte Notwendigkeit sozialen Wohnungsbaus aus. Damit sind ganze Straßenzüge zwar räumlich gefasst, aber häufig in zweifacher Hinsicht ohne städtische Eigenschaft.

Die große Wohnungsnot konnte nur durch rationelle Organisation und Bauweise in so kurzer Zeit bewältigt werden, die durch die Wohnungsbaugesellschaften

übernommen wurden. Aus einer ursprünglich kleinteiligen differenzierten Stadt mit vielen Akteuren – den Eigentümern der Grundstücke und Häuser – entwickelten sich ganze Bereiche mit einem einzigen Eigentümer, der sich auch bis heute nur auf Wohnungsbau versteht. Soziale Mischung und städtische Vielfalt bleiben über dieses Wohnungsangebot eingeschränkt.

Gleichzeitig fehlt hier eine sichtbare Erneuerung. Abgesehen von Verputz und Anstrich der Fassaden bleibt das Erscheinungsbild einförmig und nichtssagend. Es fehlt an Architektur, Anregung und Atmosphäre. Hier spielt der öffentliche Raum eine wichtige Rolle, um zur Aufwertung und zur weiteren Erneuerung beizutragen.

Die Stadt hat im Krieg ihr altes Gesicht verloren, manche Wunden nur notdürftig verarztet und in der Außenwahrnehmung für viele bis heute noch kein neues Profil gewonnen. So stützt sich die Selbstwahrnehmung immer noch auf die Verklüftung und die Historie. Die Rekonstruktion des Schlosses kann aus dieser Perspektive als Rückversicherung erklärt werden, aber auch als Unsicherheit und Selbstzweifel. Ohne Mut und Selbstbewusstsein werden wir keinen Ausdruck für unsere eigene Zeit finden – und damit auch keine Architektur, die der Zukunft von unserer Gegenwart berichtet.



1.7 Aufgabe des Gutachtens

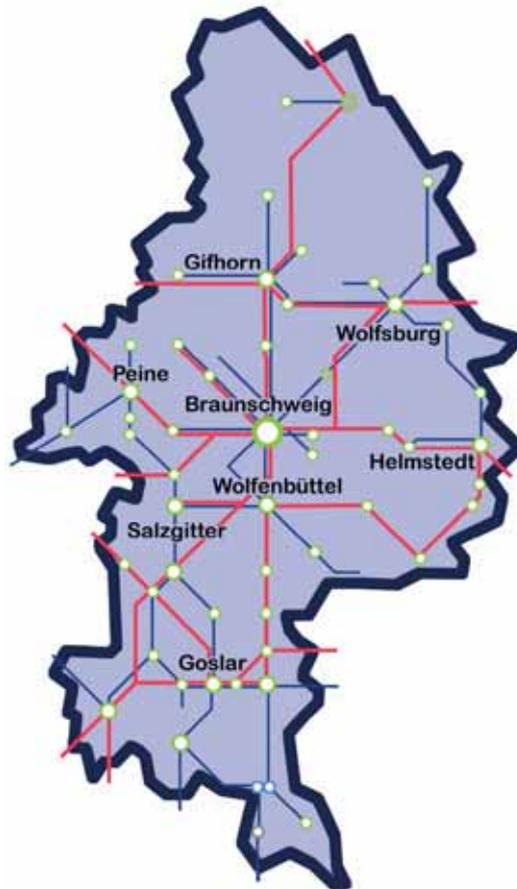
Die Braunschweiger Innenstadt steht vor großen Herausforderungen. Gravierende strukturelle Veränderungen im Einzelhandel und absehbare demographische Entwicklung erfordern kurz- und mittelfristig Planungen und Maßnahmen, die der Einordnung in eine Gesamtvorstellung zur Innenstadt bedürfen. Oberzentrale Funktionen müssen gesichert und die Innenstadt als Erlebnis- und Kommunikationsraum im Wettbewerb mit den umliegenden Zentren weiter entwickelt werden. In dem Gutachten wird der Versuch unternommen, die strukturellen Voraussetzungen durch die Ausarbeitung eines grob gegliederten städtebaulichen Leitbildes für die gesamte Braunschweiger Innenstadt innerhalb der Okerumflut zu zeigen.

Grundlage der Arbeit sind die bereits vorliegenden Planungen, insbesondere das »Innenstadtkonzept« sowie die vorliegenden Gutachten und Planungen zum Schlossparkareal. Die Arbeit besteht aus zwei Teilabschnitten, die inhaltlich miteinander verknüpft sind und aufeinander aufbauen.

In diesem vorliegenden ersten Teil des Gutachtens wird die Entwicklung der Innenstadt unter stadtgestalterischer Sicht dargestellt. Für den gesamten Bereich innerhalb der Wallanlagen werden Leitvorstellungen für die räumliche Gestalt formuliert, sowie Aufgabenschwerpunkte definiert. Dieser erste Teil wird als Rahmen für die weitere Entwicklung gesehen, in den sich jede Art von baulicher Veränderung einfügen lässt, soweit dies gewollt wird.

Mit dem Bau eines neuen Einkaufszentrums bietet sich für die Braunschweiger Innenstadt die besondere Chance einer städtebaulichen Aufwertung. Die zu sichernden innerstädtischen Austauschbeziehungen zu den bisherigen Frequenzschwerpunkten der Innenstadt stellen ebenso eine besondere Aufgabe dar wie die Gestaltung im direkten Umfeld des Projektes.

In einem noch zu bearbeitenden zweiten Teil des Gutachtens sollen die Ergebnisse dieses Leitbild-Entwurfes in die notwendigen Maßnahmen zur Integration der Einzel-



handelsbereiche westlich und östlich des Bohlwegs einfließen. Schwerpunkt ist dabei die Stärkung der tragenden innerstädtischen Ost-West-Verbindungen. Über diese sollen die Einzelhandelsbereiche miteinander verknüpft und insgesamt in die städtischen Lebenszusammenhänge integriert werden. Hier werden sowohl Ziele als auch für ausgewählte Bereiche konkrete baulich-gestalterische Maßnahmen vorgeschlagen. Die städtebaulichen Umgestaltungen umfassen insbesondere:

- Damm mit Bohlwegtunnel und Querung Münzstraße,
- die Straßenzüge Langer Hof – Platz der Deutschen Einheit – Domplatz sowie
- den westlichen Teil des Steinweges – Dankwardstraße – Ruhfäutchenplatz.

1.8 Methode des Gutachtens

Für den Innenstadtbereich werden Leitvorstellungen erarbeitet, in denen sich die typischen Identitätsschichten der Stadtgestalt wiederfinden und zu einem möglichst klaren Profil ausprägen.

Die Rolle Braunschweigs als Oberzentrum und Mittelpunkt der Region muss sich darin ebenso spiegeln wie die kommerzielle Bedeutung als Handels- und Dienstleistungszentrum oder das Bild der mittelalterlichen Großstadt.

Basis dieser Planung ist die Arbeitsmethodik VISA, die vom Verfasser zur Formulierung ästhetischer Ziele der Gestaltung der Innenstadt entwickelt wurde. Dieser ausdrücklich phänomenologische Ansatz orientiert sich an der Raumstruktur und dem Erscheinungsbild der Straßen und Plätze mit ihren Architekturen. Der hier formulierte Rahmen bietet ausreichend Offenheit für weitere Entwicklungen, erlaubt aber andererseits, die verschiedenen Maßnahmen und Eingriffe an diesen Leitvorstellungen zu orientieren. Hierüber soll es gelingen, kulturelle Bestände, wie sie im städtischen Raumgefüge bewahrt sind, für unsere Wahrnehmung zu erschließen und in den lebendigen Kontext der Gegenwart zu stellen.

- Das Gutachten konzentriert sich auf die physische Gestalt der Stadt, die als relativ dauerhafter und dennoch empfindlicher Handlungsrahmen aufgefasst wird.
- Die Arbeit ist nicht nach funktionalen Ansprüchen gegliedert, weil genau dieser Ansatz der letzten 50 Jahre Stadtentwicklung zu unübersehbaren Schwächen geführt hat. Die Isolierung einzelner Systeme soll umgekehrt durch die Betonung der räumlich-baulichen Qualitäten überwunden werden.
- Strukturbildende dominante Ansprüche aus dem Wohnen und Wirtschaften mit dem Schwerpunkt Einkauf, Handel, Dienstleistungen, Unterhaltung führen zu eigenen Leitbildern.

Die Ergebnisse der Analyse und Bewertung münden in Strukturkonzepte zu den einzelnen thematischen Schichten. Es werden Entwicklungsempfehlungen formuliert und eine Agenda als offenes Handlungskonzept mit Aufgabenbereichen und Hinweisen zu Maßnahmen erarbeitet.



2 Analyse der städtebaulichen Identitätsschichten

2.1 »Mittelalterliche Großstadt«

Große Teile der Innenstadt wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört. Die Schadenskarte der Stadt Braunschweig – von Mai 1945 – zeigt deutlich das Ausmaß der Zerstörung.

Die mittelalterlichen Strukturen, unter anderem Straßenverläufe und Plätze, sind im Grundriss der Stadt noch weitgehend vorhanden. Der Stadtgrundriss selbst ist somit neben der in Teilen erhaltenen originalen Bausubstanz aus der Zeit vor 1944 das aussagekräftigste Abbild unserer Stadtgeschichte. Die Strukturen sind zum großen Teil nicht mehr im Raum spürbar.

Nach dem Krieg wurde die Stadt unter zeitbedingt begrenzten Möglichkeiten überwiegend pragmatisch und funktional wieder aufgebaut. Der Wiederaufbau war in vielen Bereichen durch die Umsetzung des Leitbildes »gegliederte und aufgelockerte Stadt« geprägt. Dies geschah unter erheblichen Eingriffen in den Stadtgrundriss und vor allem in das räumliche Erscheinungsbild, um eine angenommene Zunahme des Verkehrs bewältigen zu können.

Die Eingriffe sind besonders dort schmerzlich, wo sie entlang des Tangentenvierecks alte historische Zusammenhänge zerstörten.

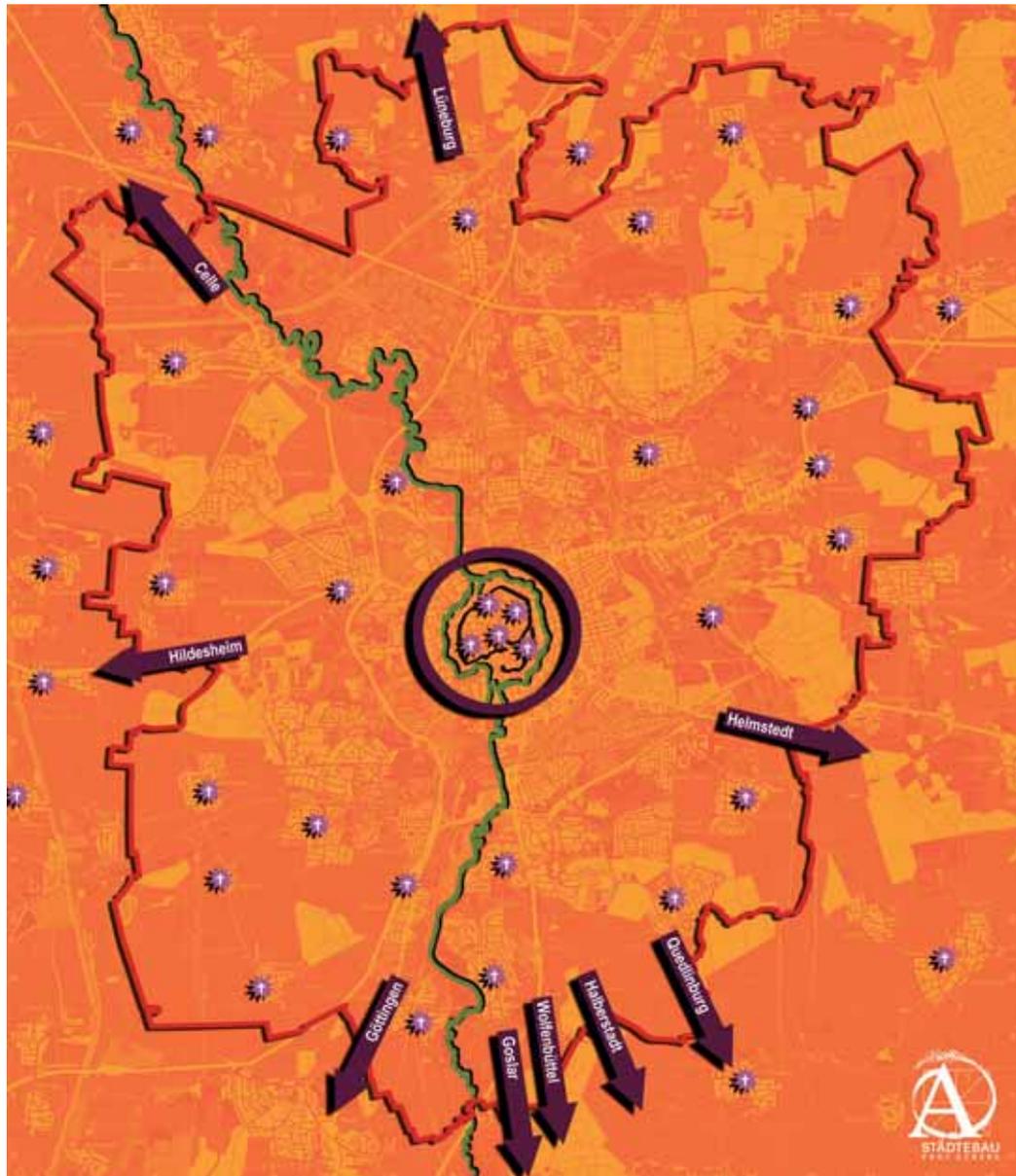
Ein Blick auf die Historisch-Synoptische Karte 1938 / 1993 der Braunschweigischen Innenstadt zeigt deutlich, wo sich die vorhandenen Strukturen mit den mittelalterlichen decken oder starke Umstrukturierungen vorgenommen wurden, wie beispielsweise im Bereich Radekint.

Auch die geschichtlich bedeutsame Ost-West-Verbindung zwischen Altstadt und Altewiek – mittelalterlicher Fernhandelsweg und spätere Bundesstraße B1 – wurde an einer entscheidenden Stelle mit schwerwiegenden städtebaulichen Folgen unterbrochen: Durch den Bau des Kaufhauses Horten, heute Galeria Kaufhof, wurde diese Wegebeziehung abgeriegelt und das Magniviertel isoliert.

Glücklicherweise konnten gegen weitergehende und umfassende Planungsabsichten die historischen Mittelpunkte



Grundriss der Stadt Braunschweig im Jahre 1671, von Johann Jakob Müller, um 1720



Mittelalterliche Focusorte (Gesamtstadt / Region)

der fünf Weichbilde als »Traditionsinseln« erhalten und wieder aufgebaut werden. Die Kirchen als Orientierungspunkte sind uns so erhalten geblieben und prägen auch heute noch die Stadtsilhouette. Dieser für Braunschweig so bedeutsame Teil der Stadtgeschichte ist durch sie noch punktuell ablesbar – mit dem Burgplatz, den weiteren Traditionsinseln Ägidien, Altstadtmarkt, St. Michael und Magnikirchplatz, sowie den Bereichen um Wollmarkt, Hagenmarkt und Hinter Brüdern. Dazwischen fehlen erläuternde, verbindende Raumsysteme, die den Zusammenhang zwischen diesen Punkten noch transportieren könnten und somit die Traditionsinseln in ein übergreifendes »Traditionsnetz« einbetten.

Eine weitere wesentliche Veränderung erfährt seit der Nachkriegszeit die Parzellenstruktur. Die Tendenz zu immer größeren Einheiten, besonders durch große Kaufhäuser in den Innenstadtbereichen führt zu einer Vergrößerung der Parzellenstruktur. Daraus ergeben sich verschiedene stadtgestalterisch negative Konsequenzen, wie die Reduktion der Vielfalt und die Anonymisierung der Baustruktur.

Focusorte der Mittelalterlichen Großstadt

**Die Weichbilde
werden durch Dom und
Stadtkirchen sichtbar –
Focusorte unserer
Wahrnehmung der
mittelalterlichen Stadt.**





St. Katharinen, Hagenmarkt



Burg Dankwarderode, Burgplatz



Alte Waage / St. Andreas, Wollmarkt

Das mittelalterliche Braunschweig entstand aus dem Zusammenschluss der Weichbilde Hagen, Neustadt, Altstadt, Altwiek und dem fünften Bereich Sack mit Burgplatz und Dom, dem historischen Zentrum der Gesamtstadt.

Die Mittelpunkte der eigenständigen Stadtgebiete mit ihren Kirchen – St. Andreas, St. Katharinen, St. Magni, St. Michaelis – und der Burgplatz sind auch heute noch Mittelpunkte und prägen die Stadtsilhouette.

Diese »Focusorte« unterscheiden sich in der Ausbildung ihres Umfeldes. Die sogenannten Traditionsinseln, wie z.B. der Altstadtmarkt, kennzeichnen sich durch die weitgehende historische Rekonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Gegensatz dazu wurde der angrenzende Stadtraum weiterer wichtiger Kirchen, wie bei St. Andreas, mit neuen Elementen gestaltet.

Netz der Mittelalterlichen Großstadt

Die Führung des mittelalterlichen Straßennetzes ist im Stadtgrundriss größtenteils erhalten. Die Grenzen der Weichbilde sind aufgelöst.





Sack

Langedammstraße / Damm



Aufgrund der starken nachhaltigen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg zeigen sich einige Innenstadtbereiche in einem komplett neuen Erscheinungsbild.

In anderen Bereichen ist die mittelalterliche Struktur noch im Grundriss der Stadt vorhanden, ohne dass sie im Raum durch ihre Architektur oder Atmosphäre wahrzunehmen ist.

Der alte Ost-West-Handelsweg durch das mittelalterliche Braunschweig ist ein solches Beispiel. Das Kaufhaus Horten, heute Galeria Kaufhof, besetzt diese wichtige räumliche Verbindung und zerstört den visuellen Bezug. Das Volumen und die baukörperliche Ausprägung definiert kontrastreich eigene Maßstäbe.

Raum der Mittelalterlichen Großstadt

Ablesbar und räumlich wirksam ist die Geschichte der mittelalterlichen Großstadt nur noch an einigen Straßen und Plätzen.





Magnikirchplatz

Das Magniviertel und insbesondere der Magnikirchplatz spiegeln die Mittelalterliche Großstadt mit eigener Atmosphäre und sorgfältiger Gestaltung wider. Die kleinteilige Parzellierung ist noch vorhanden, ohne sich einer Musealisierung zu unterwerfen. Straßenverlauf und Fassade bilden eine Einheit und integrieren zugleich das Wohnen, den Einkauf und den Handel.

Die mittelalterliche Geschichte kann mit modernen Mitteln ohne historische oder historisierende Architektur erlebbar gemacht werden. Bei der Gestaltung ist u.a. die Aufnahme der Straßen und Raumkanten und die Parzellierung wichtig, sowie die Integration der Gebäudehöhen und Fassaden in den Bestand.



Vor der Burg



Ziegenmarkt



Ritterstraße

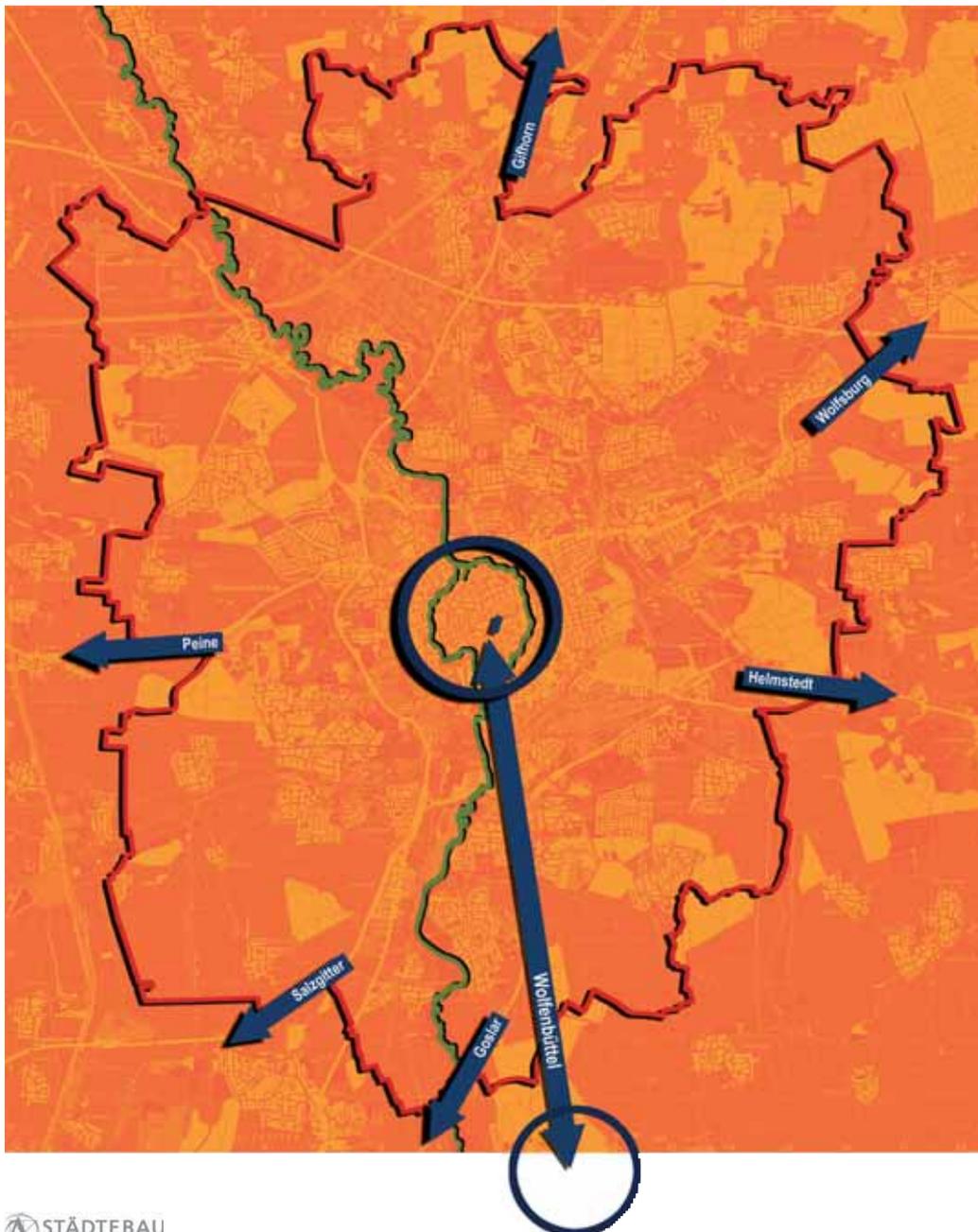
2.2 »Haupt- und Residenzstadt«

Bis weit in das 17. Jahrhundert blieb die Hansestadt Braunschweig in ihren mittelalterlichen Strukturen relativ unverändert. Die Herzöge bauten in dieser Zeit Wolfenbüttel zu ihrer Residenz aus. Die Geschichte des Landes und der Stadt Braunschweig ist nur aus dieser spannungsreichen Dualität verständlich und bindet damit beide Städte auch baugeschichtlich eng aneinander.

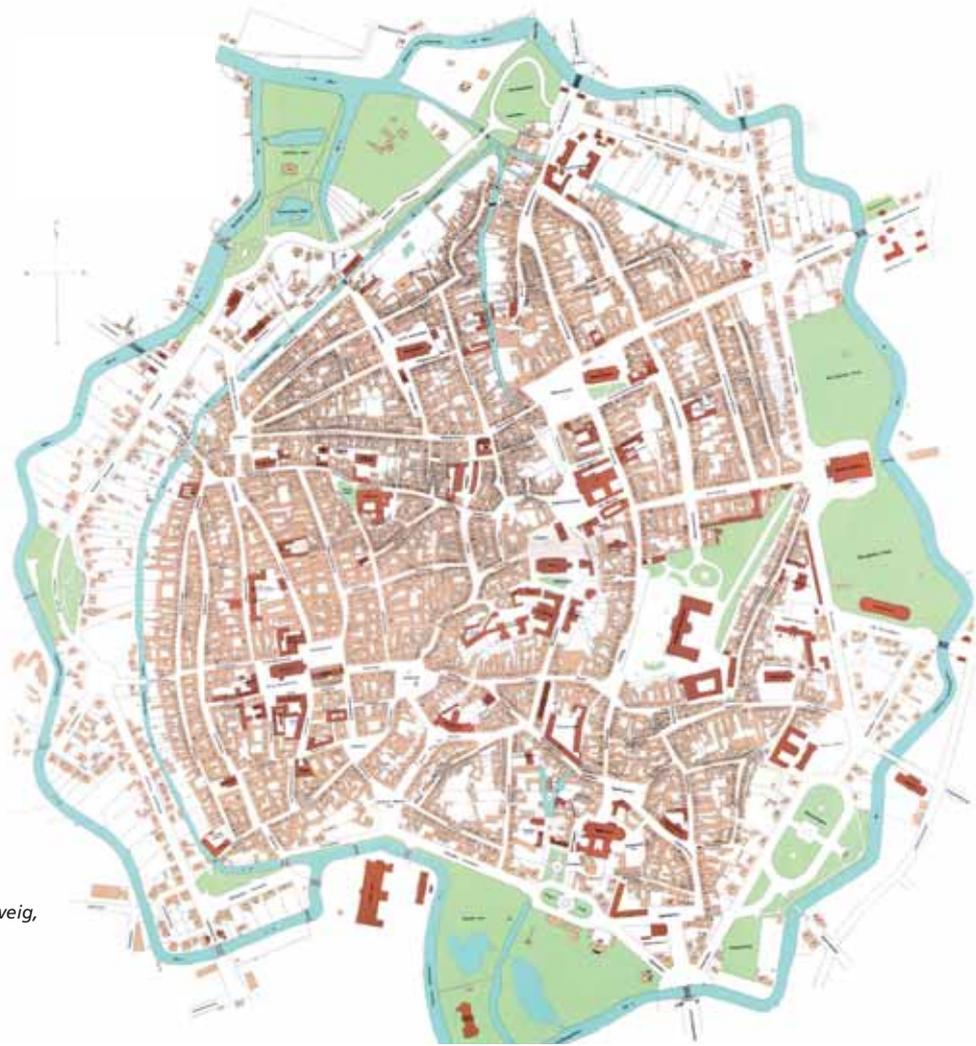
Erst mit der Eroberung der Hansestadt 1671 wurde Braunschweig zur Haupt- und Residenzstadt des Landes umgebaut. Die Stadt erlebte hierdurch in den folgenden 200 Jahren erhebliche Entwicklungsanstöße und tiefgreifende

Modernisierungen. Der Anspruch der Haupt- und Residenzstadt begründet sich historisch durch das Schloss am Bohlweg. Die Nähe zum Burgplatz war bedeutsam, um sichtbar an die Traditionslinie und die Herrschaft Heinrich des Löwen anzuknüpfen.

Mit dem weiteren Ausbau der Stadt und der Schleifung der erst fünfzig Jahre zuvor fertiggestellten barocken Wallanlagen wurde dieser herrschaftliche und kulturelle Anspruch im Stadtgrundriss sehr viel stärker verankert und im Stadtraum sichtbar gemacht. Die Festungsstadt öffnete sich nach außen.



Gesamtstädtische Struktur Braunschweigs als ehemalige Haupt- und Residenzstadt, heutiges Oberzentrum



*Karte der Stadt Braunschweig,
1885, Carl Allers,
kolorierte Lithographie*

Die mittelalterliche Stadt konnte sich ausdehnen. Der nach den klassizistischen Plänen von Peter Joseph Krahe Anfang des 19. Jahrhunderts umgestaltete Wallring mit seinen Promenaden und Parkanlagen manifestiert die Rolle der Haupt- und Residenzstadt im Stadtgrundriss.

Zwei Achsen mit monumentalen öffentlichen Bauten verdeutlichen diesen Anspruch. Die Ost-West-Achse reicht vom Burgplatz über Steinweg und Jasperallee bis zum Stadtpark. Das Theater bildet den Schnittpunkt mit der Nord-Süd-Achse, die Technische Universität, Theater, Herzog-Anton-Ulrich-Museum und Städtisches Museum in einen repräsentativen hauptstädtischen Zusammenhang stellt.

Im Wiederaufbau ist die Achse Steinweg durch aufgelockerte Bebauung, distanzierende Architektur und verkehrsorientierte Gestaltung des Straßenraums in Ausdruck und Bedeutung banalisiert worden. Mit dem Abriss des Schlosses wurde die Zeitgeschichte herzoglicher Herrschaft aus der öffentlichen Wahrnehmung beseitigt. Mit dem aktuellen Wiederaufbau eines Teils des Schlosses soll die Schließung dieser Erinnerungslücke erfolgen. Die heute als stark dominante Verkehrsachse ausgebildete Verbindung John-F.-Kennedy-

Platz, Auguststraße, Ägidienmarkt, Stobenstraße über Bohlweg und Hagenmarkt bis zur Mühlenpfordtstraße bildeten ursprünglich eine wechselnde Raumfolge. Diese sind heute in den Straßennamen noch enthalten und verweisen zum Teil auf die eigentliche mittelalterliche Herkunft. Durch den Verlust der Proportionen, die Durchbrüche und die Überdimensionierung der Räume ist diese städtebauliche Charakteristik vollständig verloren gegangen.

Das gesamte System des neuzeitlichen Tangentenvierecks und besonders die Nord-Süd-Achse mit Bohlweg können in dieser Maßstäblichkeit am ehesten als Teil einer modernen Haupt- und Residenzstadt und Einkaufs- und Handelsstadt interpretiert werden. Die Bedeutung als regionales Oberzentrum muss hier in Raum, Architektur und Nutzung sichtbar werden, da dieses Raumsystem nicht nur den ersten Eindruck der Innenstadt vermittelt, sondern durch die hohe Frequenz täglicher Besucher geradezu eine Schlüsselrolle für die Wahrnehmung der Stadt spielt.

Mit der Übernahme oberzentraler Funktionen durch die Städte Salzgitter und Wolfsburg ist die Stadt Braunschweig herausgefordert, den Führungsanspruch als regionale Mitte sichtbar zu verdeutlichen.

Focusorte der Haupt- und Residenzstadt

**Repräsentative Solitäre
für Kultur und
Verwaltung sind die
prägnanten Focusorte
der Haupt- und
Residenzstadt.**





Herzog Anton Ulrich-Museum

Wichtigster Focusort der Haupt- und Residenzstadt ist der Bereich Burgplatz-Schloss. Desweiteren wird diese Identitätsschicht durch verschiedene Einzelbauten in den Wallanlagen prägnant repräsentiert: Staatstheater, Herzog Anton Ulrich-Museum, aber auch die Technische Universität und ergänzend das Städtische Museum am Magnitorwall. Sie verdeutlichen den kulturellen Anspruch dieser Epoche.



Staatstheater



Norddeutsche Landesbank / Rathaus

Netz der Haupt- und Residenzstadt

Die Wallringpromenade und die Achsen überlagern die vorhandene mittelalterliche Struktur und bilden das Grundgerüst der Haupt- und Residenzstadt.





Steinweg



Fallersleber Straße



Münzstraße

Die radialen Stadtzugänge und ihre innerstädtischen Fortführungen waren durch alles überragende Zeichen betont, die den Wegen durch die weiterhin mittelalterliche Stadt Orientierung gaben. Diese Beziehungen existieren noch heute, die Straßen genügen aber in Querschnitt, Gestaltung und Zustand keineswegs dem Anspruch einer Haupt- und Residenzstadt. Die Gleisanlagen der Straßenbahn wirken durch ihre Gestaltung zusätzlich trennend und dominieren die Stadtzufahrten mit ihrem technischen Ausbau und Erscheinungsbild.



Wendenstraße

Raum der Haupt- und Residenzstadt

**In der Qualität der
Architektur, den Freiräumen
und Raumbeziehungen
wird der Anspruch der
Haupt- und Residenzstadt
sichtbar.**





Herzog Anton Ulrich-Museum

Der Raum der Haupt- und Residenzstadt besitzt eine große Tiefe, eine durchdachte Staffelung und einen ruhigen großzügigen Querschnitt.

Die Museumstraße ist beispielhaft für einen solchen Raum als repräsentativer Stadteingang mit Blickachse Dom und Rathausurm.

Der Raum muss – dem Anspruch der Identitätsschicht entsprechend – einen gepflegten, architektonisch geordneten und kultivierten Zustand verkörpern. Unkoordinierte Beschilderung, Fahrbahnmarkierungen, Standorte für Haltestellen, Müllcontainer und Ähnliches zerstören diese Qualität.

Eine optimale Integration dieser Systeme mit Hilfe von Pflege- und Ordnungsmaßnahmen sowie die Definition von Standards sind dringend zu empfehlen.



Jasperallee, in Richtung Theater

Steintorwall

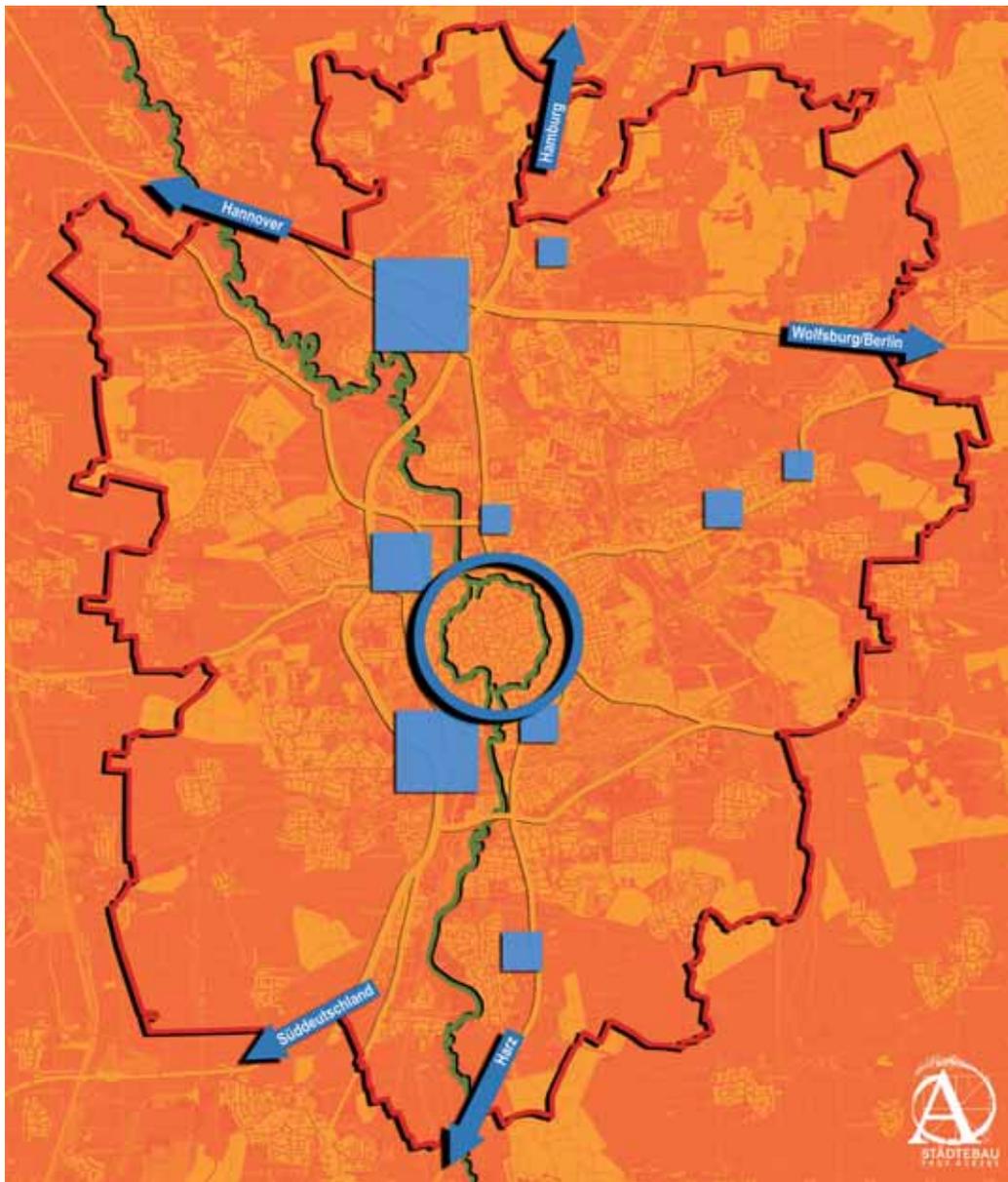


2.3 »Einkaufs- und Handelsstadt«

Die traditionsreiche Rolle Braunschweigs als Stadt des Handels hat sich mit der Zugehörigkeit zur Hanse in der Geschichte verankert. Bis heute bildet der Ost-West-Handelsweg über Altstadtmarkt, Kohlmarkt, Damm, Langedammstraße und Ölschlagern das Rückgrat der Einkaufsstadt. Daneben entstanden neue Einkaufsstraßen, die im Laufe der Jahre Verschiebungen der Schwerpunkte und Adressen mit sich brachten. Der Steinweg wurde aufgrund der erweiterten Netzstruktur der öffentlichen Räume, der neuen Oststadt hinter dem Theater, nach 1900 zur Einkaufsstraße. Mit der Raumfolge zwischen Neuem Rathaus und Altem Bahnhof entwickelte

sich die Friedrich-Wilhelm-Straße zu einer repräsentativen Einkaufsstraße, die jedoch mit der Verlagerung der Bahnhofsfunktion ihren Quell- und Zielpunkt verlor – ein Auslöser für weitere Verlagerungen in der Innenstadt.

Der Bohlweg stellte wohl eher eine Herausforderung für die Herzöge dar und erinnert an die Zeiten der bürgerlichen Aufsässigkeit. Nach dem Zweiten Weltkrieg etablieren sich hier nach der Schlosspassage die ersten Geschäfte.



Übergeordnete Struktur:
großflächiger Einzelhandel – Anziehungspunkte



Wie bereits erwähnt nutzte der Bau des damaligen Kaufhauses Horden die historische und topologische Bedeutung der Ost-West-Verbindung und besetzte diese Straße. Mit der Aufwertung der Bereiche Sack und Schild und aufgrund der stark trennenden Wirkung von Bohlweg und Stobenstraße geriet das Kaufhaus jedoch zunehmend in Randlage.

Handel und Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie und Unterhaltung repräsentieren die klassische Marktfunktion der Stadt. Diese kommerzielle Seite des städtischen Lebens ist immer auch Wirtschaftsmotor und hat eine tragende Funktion für Austausch, Kommunikation und Stadterleben. Heute prägen ihre Funktionen jedoch weniger den Stadtgrundriss – als dass sie das vorgefundene Raumgerüst nutzen und an ihre Bedürfnisse anpassen. Damit reagiert der Markt flexibel auf den Wandel.

Mit der Einrichtung der Fußgängerzone, dem Ausbau des innerstädtischen Verkehrsnetzes wurde der Umbau zu einem Einkaufs- und Dienstleistungszentrum eingeleitet.

Die Fokussierung auf eine damit privilegierte Fußgängerzone verstärkt den Strukturwandel im Einzelhandel, unterstützt durch den Bau von Kaufhäusern. Die festgestellten Entmischungsprozesse mit Standortverschiebungen und Verdrängungen verdeutlichen bestens den Marktmechanismus von Umsatz, Ertrag und Miete. Als problematischste Folge der Mietentwicklung muss die Verdrängung des Wohnens aus der Einkaufszone und der zunehmende Qualitätsverlust des Warenangebots gesehen werden.

Mit dem Bau eines Einkaufszentrums östlich des Bohlwegs wird das Funktionsmodell der 70er Jahre revidiert. Das Monopol eines Teilbereichs der Innenstadt wird teilweise zurückgenommen und die Einkaufs- und Handelsstadt erhält einen weiteren Schwerpunkt. Diese Herausforderung beinhaltet die Chance, den inneren Zusammenhang der Stadt wieder herzustellen. Insgesamt bleibt das Ziel bestehen, die Stärke der Innenstadt als regionales Oberzentrum auch im Bereich Handel und Dienstleistungen zu behaupten und zu stärken.

Focusorte der Einkaufs- und Handelsstadt

**Besondere
Schwerpunkte bilden
Kaufhäuser und
Passagen, ergänzt durch
weiteren Einzelhandel
im Umfeld.**





Karstadt am Gewandhaus



Galeria Kaufhof

Die Bandbreite der Einzelhandelsgeschäfte in der Innenstadt reicht von kleinen Läden bis zu großen Kaufhäusern. In der Mischung mit Gastronomie und Wohnen und im räumlich gebundenen Miteinander von Straßen und Plätzen entfaltet sich eine lebendige städtische Atmosphäre. Die großen Kaufhäuser fokussieren auch aufgrund ihrer umfangreichen Werbung und des Marketings die Aufmerksamkeit und tragen den Anspruch der Einkaufs- und Handelsstadt in die Region.



City Point

»Netz« der Einkaufs- und Handelsstadt

Verbunden wird das System durch ein Netz von Geschäftsstraßen unterschiedlicher Ausprägung und Qualität.





Neben dem Hauptsystem der Einkaufs- und Handelsstadt etablieren sich weitere Untersysteme. Ein starkes Beispiel hierfür ist die Konzentration der Banken im Westen der Braunschweiger Innenstadt. Zwischen Landeszentralbank und Nord LB spannt sich ein hier als »Banken-Achse« benannter Bereich auf.

Das »Netz« der Einkaufs- und Handelsstadt basiert vor allem auf drei Elementen:

- Tangentenviereck als System großstädtischer Raumfolge mit Anbindung des regionalen Einzugsgebiets über die Stadteingänge,
- Einkaufsstrassen der Innenstadt mit den kleinteiligen Einzelhandelsstrukturen,
- Schwerpunkte, die v.a. durch die Konzentrationen von Verkaufsflächen von Kaufhäusern gegeben sind.

Das Netz der Einkaufs- und Handelsstadt entwickelt sich aus dem größeren regionalen bzw. gesamtstädtischen Zusammenhang bis hin zu dem Geflecht der Einkaufsstrassen und Passagen.

Die Baustruktur innerhalb des Tangentenvierecks ist hauptsächlich geprägt durch mittelalterliche Strukturen, durch die Anfänge der Citybildung im 19. Jahrhundert und die Bauten der Nachkriegszeit. Dabei ist eine zunehmende Vergrößerung der Strukturen, Vergrößerung der Parzellen, Zunahme der Gebäudehöhen und Bauvolumen zeittypisch und nicht zuletzt durch die Kriegszerstörungen ausgelöst.



Sack – Fußgängerzone



Burgpassage

Raum der Einkaufs- und Handelsstadt

Räumlich prägend sind die Einkaufsstraßen mit kontinuierlichen Schaufensterfronten und qualitativ hochwertiger Präsentation.





Wäschehaus Langerfeldt, Sack

Ein wichtiges Kriterium zum Thema »Raum« der Einkaufs- und Handelsstadt ist die Außenwirkung der Geschäfte. Deren Qualität ist sehr unterschiedlich und drückt sich über Gestaltung und Material der Schaufenster, der Werbung, der Auslagen und der Außensitze aus.

Hochwertige, regelmäßig wechselnde Schaufenstergestaltungen sind anregend und tragen wesentlich zur Attraktivität als Einkaufsstadt bei. Bundesweit eingesetzte Einheitsplakate, ungeordnete, minderwertige Auslagen und niveaulose Werbung können dagegen keine hochwertige Innenstadt verkörpern.



Neue Straße – Einheitsplakate



Damm – Gestaltung auf unterem Niveau

2.4 »Bürgerstadt«

Wenn unter dem Begriff der »Einkaufs- und Handelsstadt« die wirtschaftliche Bedeutung thematisiert wird, so wird unter der »Bürgerstadt« die soziale Eignung der Innenstadt als Lebensraum ihrer Menschen bedacht. Wenn viele Menschen aus der Innenstadt wegziehen, muss man die gegebenen Lebensbedingungen kritisieren. Wir können nicht zulassen, dass ganze Bereiche unbewohnt sind!

Die wichtigste Grundsubstanz der Stadt bilden ihre Bürger. Ohne die Gegenwart einer stabilen Bevölkerung, die hier vor Ort lebt und sich in Straßen und Häusern erlebbar wiederfindet, reduziert sich städtisches Leben auf einzelne Funktionen. Unbewohnte Straßen sind wenig kontrolliert und wirken vor allem nachts bedrohlich – »unheimlich«. Doch Sicherheit ist für das Wohnen erste Voraussetzung.

Städtische Vielfalt hält sich auf Dauer nur, wenn das »Gewebe der Stadt« stabil bleibt. Das Wohnen ist – wie bei einem gewebten Stoff – der Kettfaden, der dem Gewebe Halt gibt. Die verschiedenen Nutzungen flechten sich hinein und ergeben in der Gesamtheit die unterschiedlichsten Muster.

Hierbei stützt sich das Wohnen auf ein feinteiliges System von öffentlichen und privaten Einrichtungen, v.a. Versorgung für den täglichen Bedarf, Kindergärten und Schulen. Gleichzeitig profitiert innerstädtisches Wohnen von der besonderen Dichte weiterer öffentlicher Angebote wie Theater, Bibliothek, Museen und dem Angebot des Einzelhandels, der Gastronomie und anderer Dienstleistungen. Dies ist der wesentliche Vorteil innerstädtischen Wohnens.

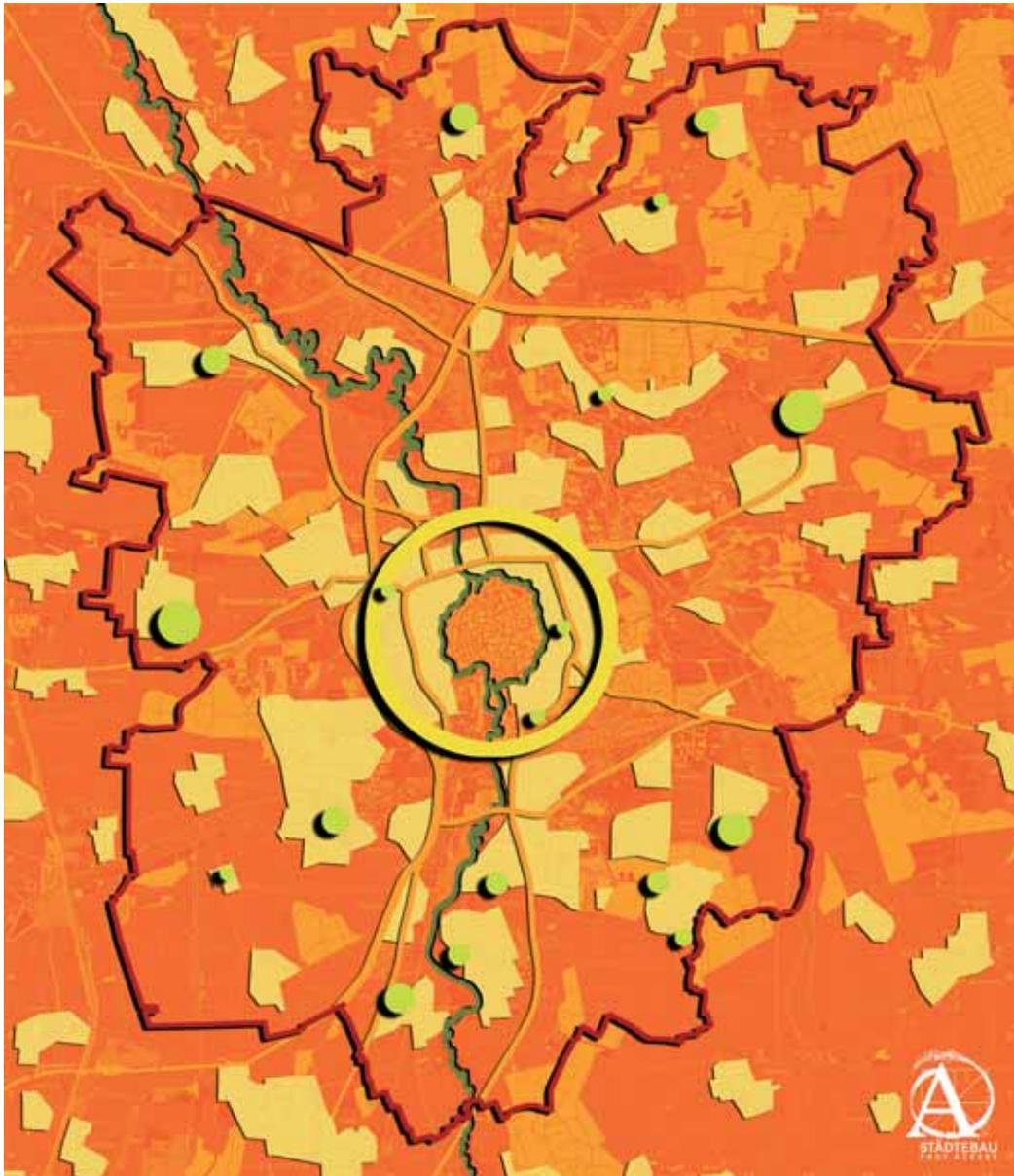
Einseitige funktionale Entwicklungen und die »Zonierung« der Innenstadt strapazieren diesen Zusammenhang aus Wohnen und zugehörigen Nutzungen. Greift diese Entwicklung um sich, so zerreißt – im oben erläuterten Bild gesprochen – der Stoff und das System wird instabil. Reine Einkaufszonen oder größere Verwaltungsbereiche, breite Verkehrsstraßen und selbst größere Grünflächen sind in diesem Zusammenhang

problematisch. Verwahrlosung, Zerstörung und andere Sicherheitsprobleme sind Phänomene solcher Auflösungserscheinungen – häufig in Wechselbeziehung mit Leerstand und unterlassener Instandhaltung. Dies trifft auf mehrere Bereiche in der Innenstadt Braunschweigs zu, die deshalb zunehmend beanstandet werden und Grund für den Wegzug sind. Lediglich durch erhöhte Aufwendungen für Sicherheit und Ordnung kann die allgemeine Attraktivität erhalten werden.

Die Beziehung Wohnen und Cityfunktion ist generell kritisch. Besonders gilt dies, wo der Anspruch nach Privatheit des Wohnens auf die Rückseiten und Folgen unstrukturierter und ungeordneter Funktionen der Citynutzungen stößt.

Während die Bewohner aus den zentralen, mittelalterlich kleinteiligen Strukturen weitgehend verdrängt sind, kann das Wohnen sich unangefochten in dem Wohnungsbau der Nachkriegszeit behaupten. Diese Gebiete bilden sich als Inseln v.a. an den Rändern der Innenstadt ab. Aber auch hier sind kritische Anmerkungen notwendig.





Übergeordnete Struktur: Innenstadt – Wohnstandorte – neue Baugebiete

Mit dem Wiederaufbau sind Wohnungsbaugesellschaften zu flächenhaftem Eigentum gekommen. Durch ihre einseitige Spezialisierung auf reinen Wohnungsbau gibt es in diesem Bestand zwar Instandhaltung und auch Modernisierung, jedoch keine angemessene städtische Entwicklung. Besonders deutlich wird dies im Umfeld des Wollmarkts. Das Potenzial dieses Platzes für öffentlichkeitsbezogene Nutzungen, das durch die Neugestaltung erschlossen wurde, hat noch nicht zu weiterem Umbau der Erdgeschosse und höherwertiger Architektur geführt.

Daher muss es das Ziel sein, den Zusammenhang des Wohnens zu stärken. Dies betrifft auch die Gestaltung und somit die Atmosphäre der Straßen. Die Vorteile des Wohnens in der Innenstadt sind hierbei herauszustellen.

Focusorte der Bürgerstadt

Ein umfangreiches Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs, sozialen und kulturellen Einrichtungen kennzeichnet die Bürgerstadt.





Kleines Haus, Magnitorwall



Rathaus, Bohlweg

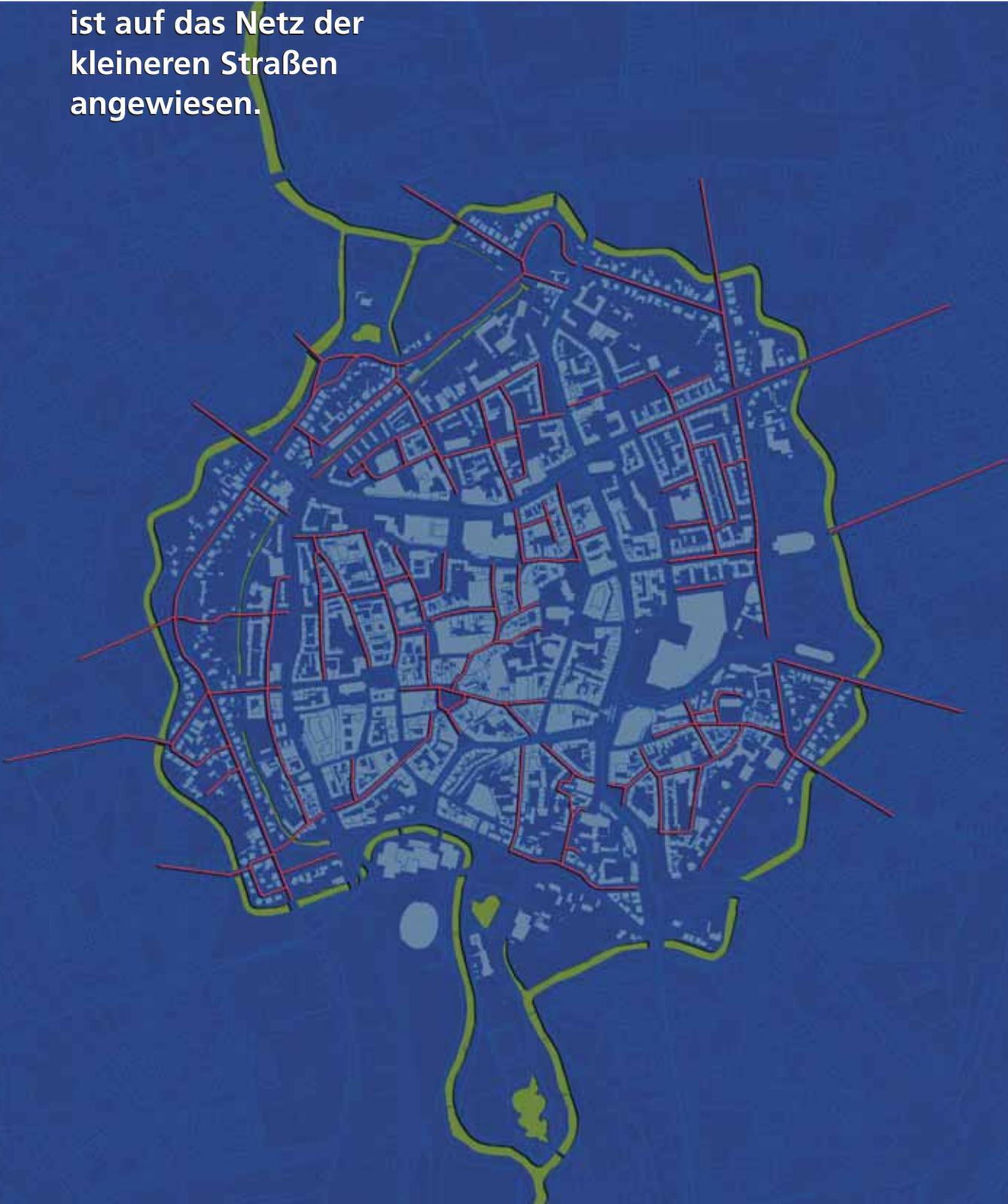
Die Bürgerstadt beschränkt sich nicht auf einige wenig ausgeprägte Focusorte, sondern benötigt ein umfangreiches Angebot aus Nahversorgern, Geschäften des täglichen Bedarfs, Verwaltungseinrichtungen, Schulen, Kindergärten und ergänzenden kulturellen Einrichtungen. Der nebenstehende Plan zeigt, dass die Braunschweiger Innenstadt ein solches breit gefächertes Angebot aufweist.



Realschule, Georg-Eckert-Straße

Netz der Bürgerstadt

**Das Wohnen im
Innenstadtbereich
ist auf das Netz der
kleineren Straßen
angewiesen.**





Mauernstraße

Das Wohnen benötigt Schutz, Raum und Gestaltung für Aufenthalt und Kommunikation. Doch selbst stillere Wohnstraßen schöpfen nicht die Möglichkeiten ruhigerer Atmosphäre und Privatheit, sondern beschränken sich auf spröde Funktionserfüllung.

Der Charakter des Notdürftigen bestimmt diese eigentlich wertvollen innerstädtischen Wohnlagen. Kennzeichnend hierfür ist:

- schlechter, ungepflegter Zustand der Wohnhäuser und Vorzonen
- geringe Qualität der Oberflächenmaterialien und Gestaltung im öffentlichen Raum sowie fehlende Ausstattung mit Bäumen und Grün
- einseitige Orientierung auf das Wohnen – keine Mischung mit anderen Nutzungen in den Sockelzonen
- Autostellplätze dominieren den öffentlichen Raum.



Echernstraße



Kannengießerstraße

Raum der Bürgerstadt

**Das Verhältnis
von Privatheit zur
Öffentlichkeit zeigt
sich in der Gestaltung
der Fassaden – das
Wohnen wird damit
zum erlebbaren
Bestandteil der Straße.**





Beckenwerkerstraße

Das Wohnen muss sich im öffentlichen Raum abbilden. Ein ausgewogenes Verhältnis privater und öffentlicher Ansprüche wird gekennzeichnet durch:

- gute Infrastruktur,
- Zuwendung zum Straßenraum,
- Schaffung von Außenraumqualitäten über Höfe, Terrassen und Balkone,
- Schaffung eines sozialen Wohnklimas,
- Belegung der Blockinnenhöfe als gemeinschaftlich nutzbare Freiräume,
- interne Quartierverbindungen,
- hochwertige Materialien.



Leopoldstraße



Blockinnenhof



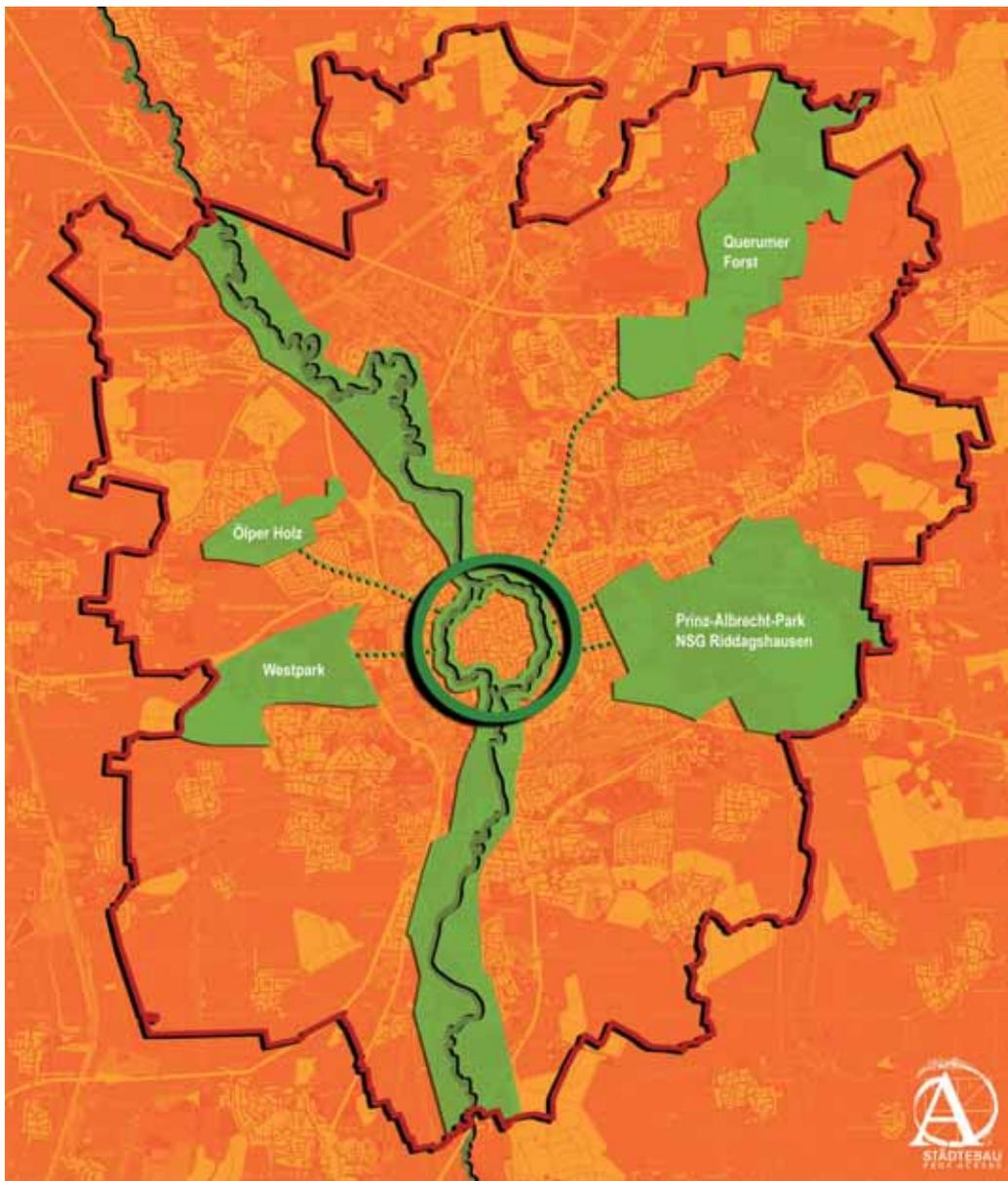
Meinhardshof

2.5 »Grüne Stadt«

Das Grün hat in der modernen Stadtentwicklung einen eigenen Stellenwert gewonnen, den es historisch erst seit ca. 200 Jahren gibt. Mit der Verselbstständigung der Verkehrsstraßen – wie bei der Georg-Eckert-Straße, aber auch dem Ritterbrunnen praktiziert, wurde das Grün vielfach zur einzigen Möglichkeit einer ästhetischen Bindung des Raumes. Grüne »Oasen« wurden zu Refugien für die Fußgänger, denen der schützende Raum und das anregende Angebot der Straßenränder genommen war. Mit der Flut der Autos wuchs der Erholungswert, so dass mittlerweile Grünflächen in jeder Form, ungeachtet einer sozialen Qualität,

zum Schutzgut erklärt werden.

Die grüne Stadt wird prägnant verkörpert durch die Wallanlagen mit ihren verschiedenen Parks, grünen Schmuckplätzen, Gärten und Anlagen entlang der Oker. Mit dem Okerumflutgraben stellen diese eine wichtige städtebauliche Zäsur in hoher gestalterischer Qualität dar. Sie bieten ein differenziertes Angebot kultivierter Freiflächen, aufgeladen durch Geschichte, Architektur und öffentliche Einrichtungen. Dieses aus dem barocken Stern umgewandelte Raumsystem ist konstituierend für den Stadtgrundriss Braunschweigs. Im Osten ist der Wallring geprägt durch das klassizistische



Übergeordnetes Grün:
Parks – Okerauen
– Grünzüge



Kiryat-Tivon-Park

System Peter-Joseph Krahes. Im Westen sind dagegen Gärten nach Art eines Landschaftsparks miteinander verbunden.

Der Wallring begrenzt die Stadtform deutlich. Diese klare Trennung zwischen Grünflächenring und der dichten Bebauung der Innenstadt sollte auch im Zuge weiterer Entwicklungen betont werden. Die Kante des Stadtkörpers verstärkt die Wirkung der Einzelbauten des Wallanlagenrings. In den Bereichen Radeklint, John-F.-Kennedy-Platz und Europaplatz ist dieses System leider durch die starken Verkehrsknoten beeinträchtigt und der Zusammenhang des Grüns nur schwach ausgebildet.

Der Schutz und der Erhalt vorhandener Straßenbäume, besonders im Randbereich der Wallanlagen, steht oftmals im Kontrast zu den funktionalen, aus den Belangen des Verkehrs resultierenden Argumenten. Hier ist eine Abwägung erforderlich, die unter größerer Bedeutung der städtischen Rolle »Grün« zu führen ist.

Focusorte der Grünen Stadt

**Die öffentlichen
Parks sind wichtige
Anziehungspunkte
und ausgleichender
Gegensatz zur
steinernen Stadt.**





Bürgerpark



Museumpark

Die öffentlichen Parkanlagen innerhalb der Wallanlagen dienen als kultivierte Freiflächen für Freizeit und Erholung. Im Gefüge der dichten und lebhaften Stadt bieten sie Rückzugsmöglichkeiten und Ruhe.

Mit dem Wegfall des Schlossparks wächst ihre Bedeutung und auch Beanspruchung. Sie sind somit wichtige Anziehungspunkte und Orte des Ausgleichs in der Innenstadt.



Löwenwall

Netz der Grünen Stadt

**Die öffentlichen
Grünanlagen werden
durch die privaten
Grünflächen zu einem
durchgängigen System
ergänzt.**





Museumstraße – Baumalleen



Löwenwall – Promenaden



Wallanlagen – Wegenetz

Die öffentlichen Parks und privaten Grünflächen sind durch eine Vielzahl von Gestaltlösungen wie z.B. Promenaden und Alleen untereinander verknüpft. Für ihre Gestaltung sind vor allem geometrische Ordnungen und architektonische Prinzipien charakteristisch, wie sie im Sinne des Klassizismus eingesetzt wurden.



Okerumflutgraben, Wallanlagen

Raum der Grünen Stadt

**Starke
Verkehrsschneisen
bilden Zäsuren
und Grenzen
innerhalb
der Wallanlagen.**





Magnikirchplatz

Dieser Platz ist allein durch den Baumbestand ein grüner Platz mitten in der Stadt. Durch seine unpräzise, aber wirkungsvolle Gestaltung bietet er anregenden Raum für Gastronomie, Markt, Spiel, Feste und Erholung.



Lange Straße

Die Straße verdeutlicht beispielhaft die Entwicklung von einer tangentialen Hauptverkehrsstraße als Zäsur im Stadtkörper zu einer großstädtischen, integrierten Magistrale. Der in der Straßenmitte gelegene Grünstreifen mit einer Baumallee und die darin integrierte Straßenbahn gliedert den Raum. Es entsteht ein innerstädtischer und sozial verträglicher Raum, in dem das Grün orientierend und leitend wirkt.



Hohetorwall

Gepflegte Anlagen mit Bänken ermöglichen den Gebrauch der Grünflächen und steigern den Aufenthalts- und Erholungswert. Die Gebrauchsfähigkeit ist kennzeichnend.



Theaterwall

Die Promenaden der Wallanlagen verbinden die öffentlichen Parks untereinander.

3 Modelle der Entwicklung

3.1 Mittelalterliche Großstadt Leitbild Traditionsnetz

Der bisher gebräuchliche Terminus der Traditionsinsel verdeutlicht bildhaft den Konflikt des Wiederaufbaus zwischen Tradition und Moderne.

Die Rettung stadtdenkmalsgeschichtlich bedeutender Orte beschränkte sich letztlich auf wenige Inseln. Gleichzeitig wurde damit der gesamte übrige Stadtbereich für weitergehende Eingriffe und Modernisierung freigegeben. Diese Art der Arbeitsteilung beherrscht über den Begriff der Traditionsinsel bis heute unser Denken und erscheint problematisch.

Das Leitbild des »Traditionsnetzes« soll verdeutlichen, dass die mittelalterlichen Strukturen, die weiterhin im Stadtgrundriss bewahrt wurden, prägnanter sichtbar werden könnten. Aus einzelnen isolierten Orten soll über vorhandene Stadträume ein vernetztes Gefüge betont werden, das mittelalterliche Maßstäbe spürbar werden lässt. Dies heißt keinesfalls museale Rekonstruktion oder oberflächliche, folkloristische Dekoration. Es sind vielmehr die räumlichen und materiellen Qualitäten und Maßstäbe, die hier im Sinne der Moderne spannungsreich interpretiert werden müssen.

Qualität

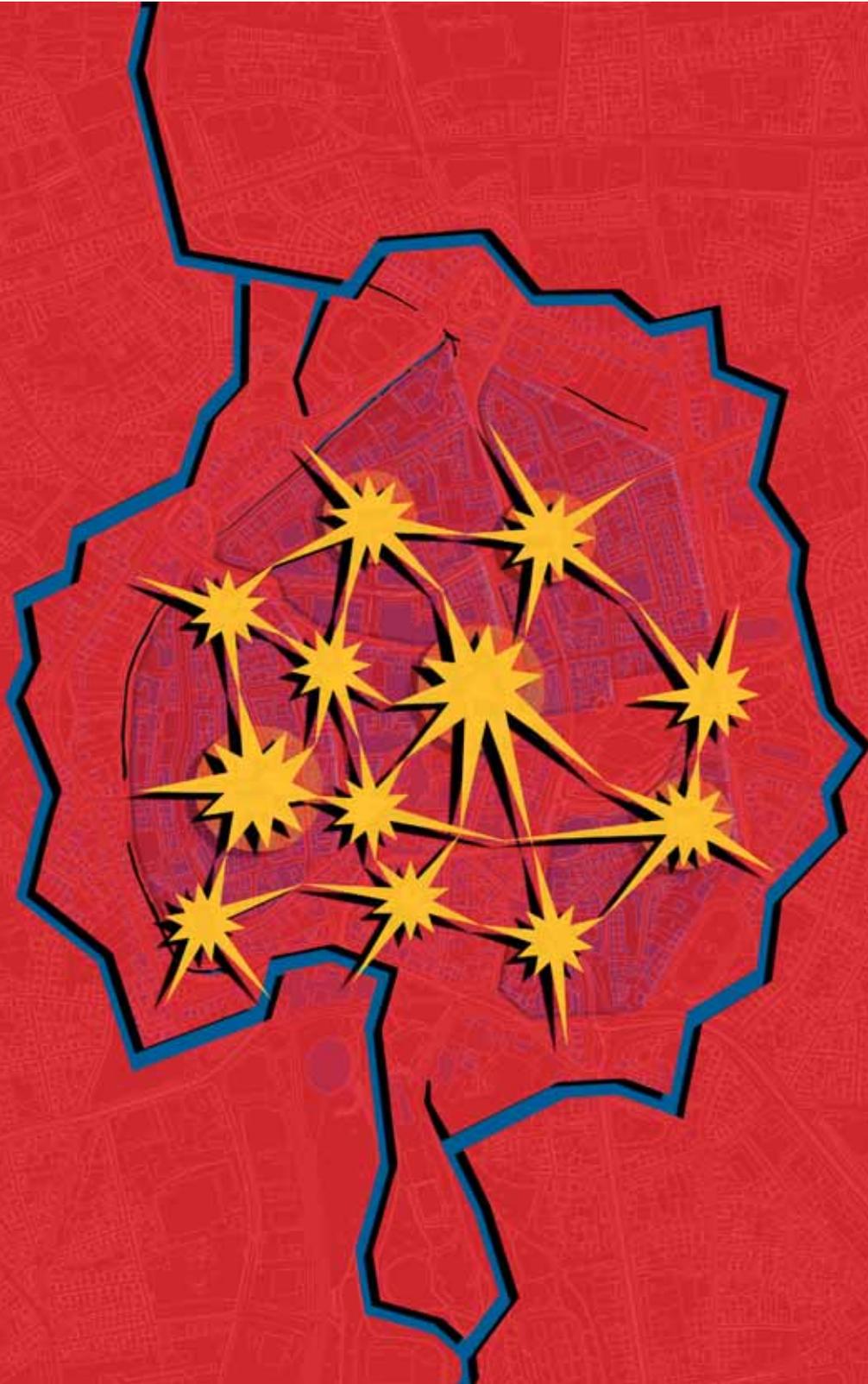
Die mittelalterliche Stadt hat grundlegende Qualitäten und Maßstäbe für unsere Raumwahrnehmung geliefert, vor allem:

- geschlossene Raumbildung,
- differenzierte Ausformung und bauliche Fassung der Straßen und Plätze,
- kleinteilige, differenzierte und dichte Bebauung,
- Mischung der Nutzungen,
- individuelle Vielfalt im Rahmen der räumlichen Einheit.

Leitziel:

**Rückintegration der Traditionsinseln in ein Traditionsnetz
– Einbindung der mittelalterlichen Focusorte in ein
übergreifendes, am alten Stadtgrundriss orientiertes
Raumgefüge.**





Potenzial der Mittelalterlichen Großstadt

Der Plan zeigt, in welchen Räumen Potenzial vorhanden ist, die Identität der Mittelalterlichen Großstadt zu transportieren. Die Gestaltung dieser Räume kann dazu beitragen, die Traditionsinseln zu vernetzen.

Im Bereich von Hagen und Bohlweg sind mangels räumlicher Ausprägung die Vernetzungspotenziale am geringsten. Der Städtebau der Nachkriegszeit negierte die mittelalterlichen Strukturen in vielen Bereichen. Die Verkehrsplanung der 60er und 70er Jahre zerstörte noch vorhandene Strukturen oder engte sie ein.

Ein weiteres Beispiel der Zerschneidung des mittelalterlichen Gefüges ist der Ägidienmarkt. Die Stobenstraße trennt den historischen Marktplatz des Altewiek in zwei Teile. Die Straßenbahn beansprucht ein eigenes, abgesichertes Territorium und verhindert somit die Querbarkeit der Straße für Fußgänger.



St. Katharinen, Hagenmarkt



Stadtmauer, Prinzenweg



Ägidienmarkt

**Die Mittelalterliche
Großstadt, als prägende
Zeitschicht im Plan der
Innenstadt enthalten,
ist im Zusammenhang
des Raumes zu stärken.**



Entwicklungsziele der Mittelalterlichen Großstadt

- Kleinteiligkeit der Parzellierung
 - Sicherung der mittelalterlichen Grundstruktur und respektvolle Gestaltung
 - Klar geordnete Ausrichtung der Gebäude
 - Nutzungsmischung
z.B. publikumsorientierte Erdgeschosse, Wohnen in den Obergeschossen
 - Raumschließung
z.B. Neubau bei Primärbauten, Wintergärten bei Sekundärbauten, Bäume als Sekundärelemente
- A Kirchen, Märkte und Plätze*
- Zusammenhängende Gestaltung der Freiflächen
 - Entwicklung der Plätze zu aktiven Stadtplätzen zur Vermeidung von Musealisierung
z.B. Stärkung der Randnutzung, Nutzung der Platzflächen für den Charakter angemessene Veranstaltungen
Vorbild: Burgplatz als Bühnenraum für Veranstaltungen
 - Licht - Beleuchtungskonzept für die Kirchen als ein Träger der Stadtidentität
z.B. Wahrung des Kontrasts zwischen Dunkelheit und Helligkeit

B Straßen und Tweten

- Straßenraum und Architektur entsprechend der Zielatmosphäre dicht, kompakt und vielfältig gestalten
z.B. Wahrung der Kleinteiligkeit, Beachtung von Parzelle und Gründung, Sicherung des Vorhandenen und Berücksichtigung des ehemaligen mittelalterlichen Maßstabs in Raum und Fassade
- Rückbau bzw. Umgestaltung von Störungen
z.B. Wiedererlebbbarkeit des wichtigsten Handelsweges, der Damm - Langedammstraße, mit Hilfe einer Passage als öffentliche räumliche Verbindung durch das Kaufhaus Galeria Kaufhof

C Gräben

- Entwicklung eines Konzeptes zur
- Erlebbarkeit der mittelalterlichen Gräben





Entwicklungskonzept der Mittelalterlichen Großstadt

Hinweise zur Entwicklung von Standards der Mittelalterlichen Großstadt

- Gestaltung mit modernen Mitteln und Elementen unter zeitgemäßer Interpretation der Qualitäten und Maßstäbe der mittelalterlichen Großstadt
Vorbild: Wollmarkt
- *Raum*
Schaffung von Engstellen, Schließung von Durchbrüchen, Berücksichtigung von Maß und Proportion der Querschnitte
- *Architektur*
Einordnung der Bauten in den Raumzusammenhang
Fassaden: Differenzierung und Individualisierung der Architektur
- *Oberflächen*
Plätze: Natursteinpflaster, kein Beton
Straßen: schmale Granitbordsteine, Natursteinpflaster / Natursteinplatten, kein Beton
Gassen: keine Profilierung, keine Bordsteine, Mittelrinne
- *Beleuchtung*
Straßen, Wege: punktuell, dunkel, geheimnisvoll, Beleuchtung orientiert sich auf den Fußgänger, Beleuchtung der Häuser von innen
Plätze: Kontrast zwischen Dunkelheit und Helligkeit
- *Grün*
untergeordnet: steinerne Wirkung nicht überdecken
punktuell: Solitärbäume zur Markierung prägnanter Situationen
lockere Baumkronen: Architektur nicht verdecken
- *Ausstattung*
punktuell, zurückhaltend



Herrendorftwete



Prinzenweg



Burgplatz



Domplatz



Magnitor



Wollmarkt

3.2 Haupt- und Residenzstadt Leitbild Ring und Radiale

Mit den Begriffen »Ring« und »Radiale« sind die wichtigsten Merkmale betont, mit denen die mittelalterliche Stadt geöffnet wurde. Es sind die neuen Stadttore, die nach Beseitigung der barocken Befestigungsanlage und deren Umwandlung zu einem Promenadenring, Zugänge zur Stadt boten. Im Kontrast zu der mittelalterlichen Geschlossenheit und komplexen Raumbildung stehen hier ausdrücklich einfache geometrische Ordnungen, perspektivische Durchdringung und architektonische Gestaltung der Straßen und Plätze. Im Zusammenhang mit der monumentalen Architektur der Regierungs- und Kulturbauten entlang der Hauptachsen entstand so ein repräsentatives Raumsystem, das sich um die mittelalterliche Stadt legte, diese jedoch nicht durchdringen konnte.

Qualität

Die zugrundeliegenden Entwurfparameter sind weiterhin gültig:

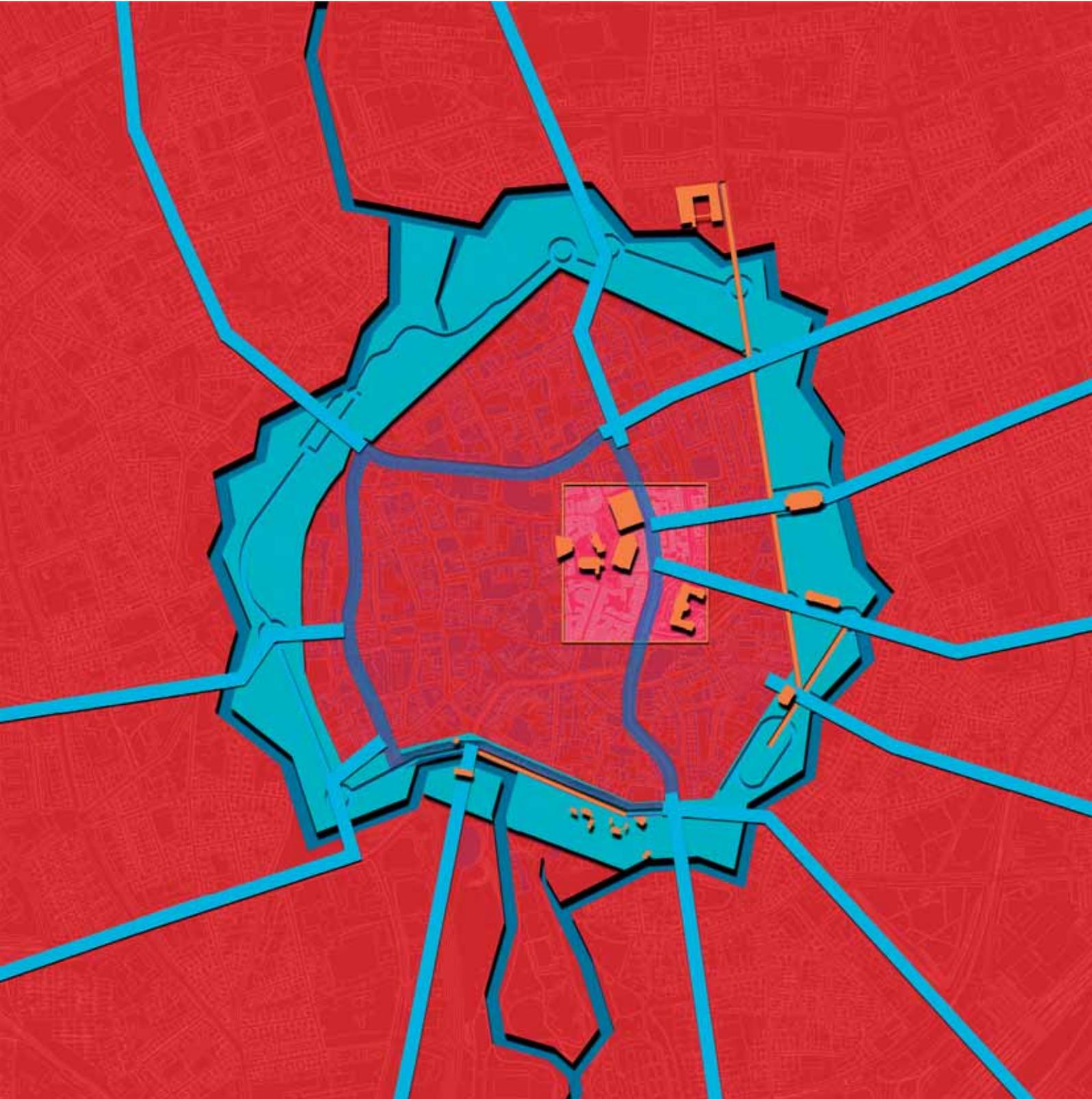
- Achsiale Ordnung
- Kontrollierte Blickbeziehungen
- Repräsentative und vereinheitlichende Gestaltung der Stadträume
- Monumentale Architektur
- Geometrisch-architektonische Gestaltungsprinzipien



Leitziele:

Ring – Stärkung des Promenadensystems

Radiale – Stärkung der architektonischen und ästhetischen Prägnanz sowie Herausarbeitung der Achsen, Stadteingänge und Schnittpunkte



Potenzial der Haupt- und Residenzstadt

Die Wallanlagen setzen sich aus einer Vielzahl miteinander verknüpfter Elemente zusammen. Die Geschlossenheit des Wallringes ist von besonderer Bedeutung.

Beispielsweise ist im Bereich des Petritors die geschlossene Stadtform durch die starke Verkehrsschneise Celler Straße gestört. Durch die Änderung des Straßenverlaufs infolge der Kriegszerstörungen und die Verkehrsplanung der Nachkriegszeit ist die Torsituation nicht mehr nachvollziehbar. Eine Umgestaltung zugunsten der Geschlossenheit des Wallringes und der Betonung der Torsituation ist erforderlich.



Fallersleber-Tor-Wall / Am Fallersleber Tore

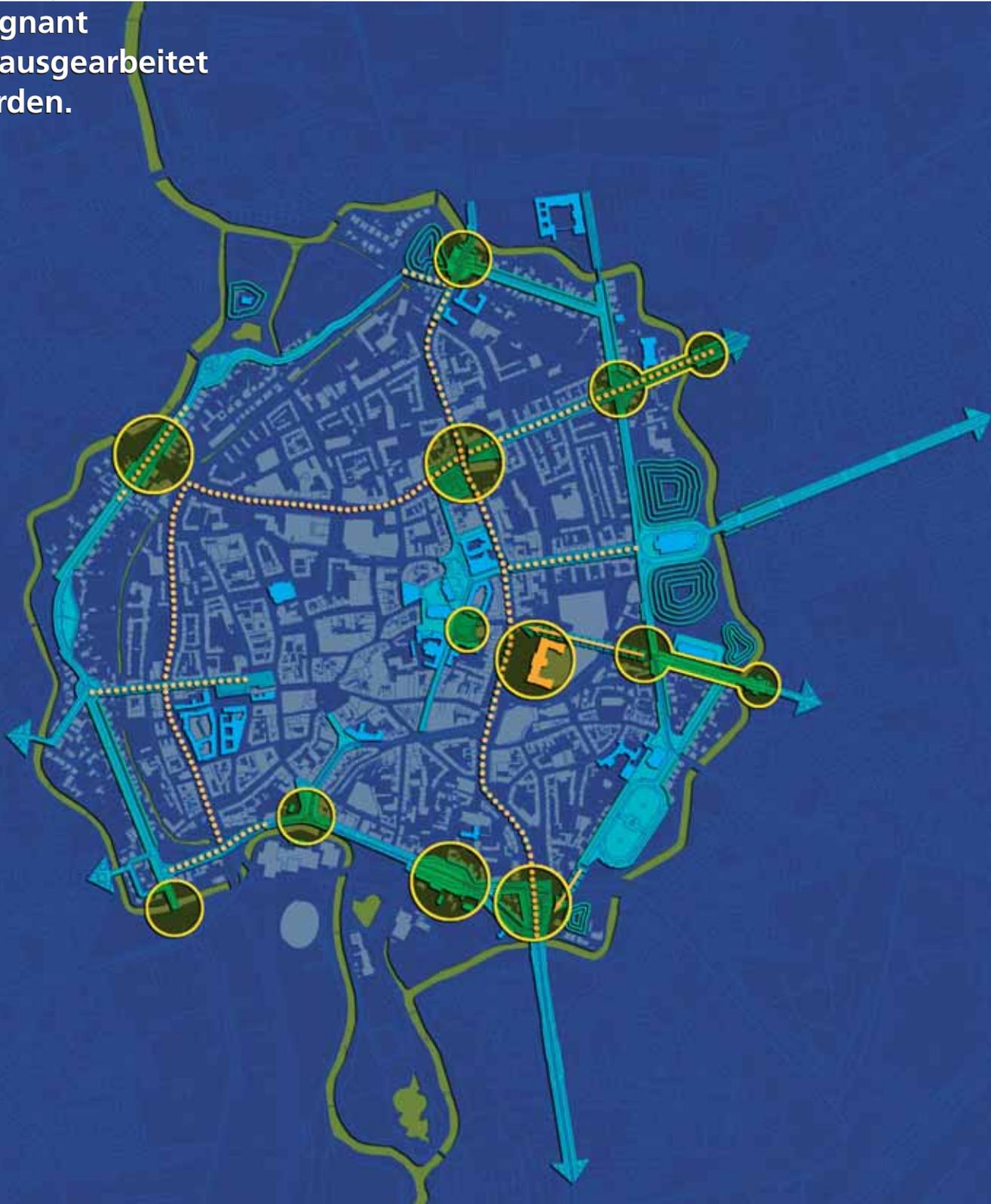


Alter Bahnhof



*Celler Straße,
Ecke Petritorwall*

Die Geometrie des
Raumsystems kann
prägnant
herausgearbeitet
werden.



Entwicklungsziele der Haupt- und Residenzstadt

- Bestandssicherung des Raumsystems
- Ensembleschutz von Architektur und Raum
- Prägnanz der architektonischen und ästhetischen Ordnung

A Wallanlagen - Ring

- Unterordnung des Fahrverkehrs, Durchgrünung
- Stärkung der »Kulturachse« zwischen Zentralbereich der Technischen Universität und Städtischem Museum
- Keine Aufweichung der Sternform des Okerverlaufs durch ein Verschleifen oder Begradigen

B Achsen / Stadteingänge

- Betonung und Reaktivierung vorhandener, kontrollierter Sichtbeziehungen und Achsen
z.B. Sichtbeziehung: Zeichensetzung auf dem Windmühlenberg
z.B. Achsen: klarer Regelquerschnitt, keine Aufweitung für Abbiegespuren
- Wiederherstellen der räumlichen Situation kleiner Plätze in den Schnittpunkten der Wallringpromenade
z.B. Am Fallersleber Tore / Ecke Fallersleber-Tor-Wall: Geometrie herausarbeiten, heutige »Restflächen« gestalten, Einbauten integrieren bzw. minimieren, hochwertige Ausstattung

- Prägnanz der noch vorhandenen klassizistischen Stadteingänge mit ihrer architektonischen und ästhetischen Ordnung sichern und herausarbeiten
z.B. räumliche Inszenierung der Torhäuser und deren Platzsituation als Einengung und Paradigmenwechsel

- Stadträumliche Neudefinition gestörter Bereiche
z.B. John-F.-Kennedyplatz, Europaplatz

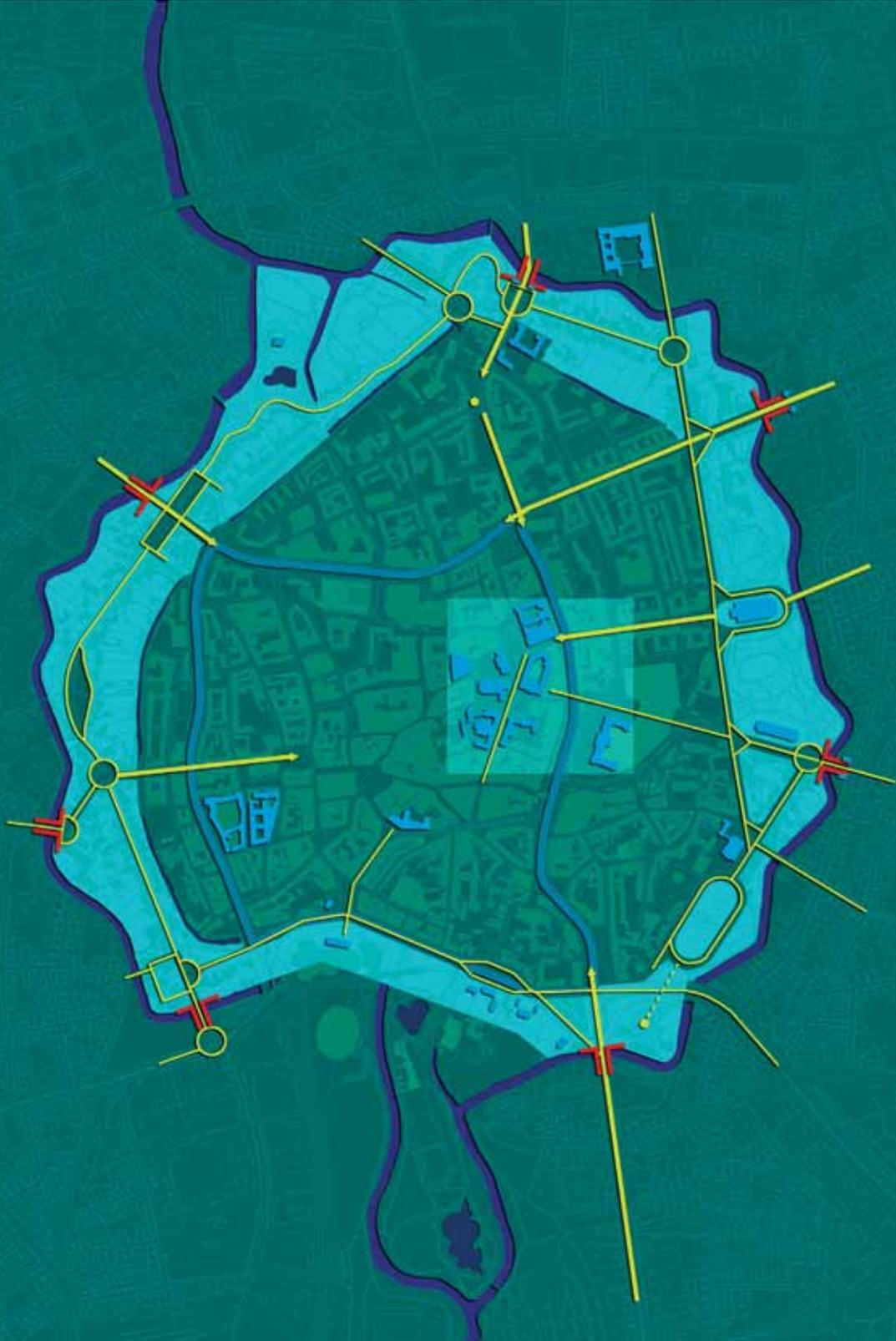
C Architektur und Plätze

- Burgplatz und Schlossbereich als Schwerpunkt der Haupt- und Residenzstadt im Zusammenhang betrachten
- Neue Projekte in hochwertiger Architektursprache

D Magistralen

- Ausbildung des Tangentenvierecks als großstädtische Magistralen, die die moderne Haupt- und Residenzstadt repräsentieren
z.B. Bohlweg, Stobenstraße
- Herstellung eines sinnvollen Zusammenhangs der radialen Stadteingänge über die neuen Magistralen
- Ansiedlung neuer oberzentraler Hauptfunktionen an den Magistralen





Entwicklungskonzept der Haupt- und Residenzstadt

Hinweise zur Entwicklung von Standards der Haupt- und Residenzstadt

■ Oberflächen

Plätze: klar gegliedert, ruhig, großformatige Natursteinplatten, wassergebundene Decke

Straßen: Asphalt, helle Zuschlagstoffe; Fahrbahnabgrenzung durch Entwässerungsrinne mit drei Reihen Naturstein; 42 cm Granitbordstein; absolute Minimierung der Fahrbahnmarkierung; dauerhafte, hochwertige Fahrbahnmarkierung, kein Einsatz von Farbe; Ausbaustandard 40 km/h

Fußwege: Kleinsteinpflaster, teilweise wassergebundene Decke

■ Beleuchtung

Plätze: Präsentationslicht, Inszenierung der Repräsentationsbauten, gestalterisch, akzentuierend, Illumination von Bäumen

■ Grün

Blumenrabatten: Höhere Pflegeintensität verdeutlichen, wechselnde Gestaltung

geschnittene Hecken: Ordnung durch geometrische Gestaltung zum Ausdruck bringen, durchlässig, großräumig

Plätze: raumformend, raumbildend

Straßen: fernwirksam, leitend, orientierend

■ Ausstattung

Teil der Gesamtarchitektur, eingeordnet, linear



Staatstheater



Torhäuser, Helmstedter Straße



Museumstraße



Landschaftliches Haus



Platz der Deutschen Einheit



Helmstedter Straße

3.3 Einkaufs- und Handelsstadt Leitbild Mosaik, Magnete und Magistralen

Die Funktionen von Handel- und Dienstleistungen überlagern flächenhaft die Innenstadt und orientieren sich an der Erreichbarkeit und Zentralität, die durch das räumliche Gefüge, durch Verkehrssysteme und weitere Schwerpunkte gegeben sind. Traditionell ist der lokale Einzelhandel an die Grundstücks- und Baustrukturen vor allem der mittelalterlichen Stadt gebunden. Dieses wird als ein flächiges »Mosaik« verstanden, das über das Tangentenviereck hinausreicht und so auch Fallersleber Straße, Wendenstraße, Magniviertel u.a. umfasst.

Innerhalb dieses Mosaiks mit differenziertem, vielfältigem Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen bilden Kaufhäuser mit großflächigem Warenangebot »Magnete«. Mit dem Bau eines neuen Einkaufszentrums wird der bisherige Magnet Galeria Kaufhof östlich des Bohlwegs gestärkt. Innerhalb des so entstehenden Dreiecks bildet das aus überwiegend Fußgängerstraßen bestehende System eine eigene Zentralität aus, die durch weitere Bau- und Gestaltungsmaßnahmen zu stützen ist.

Die bisher als Tangenten bezeichneten Hauptverkehrsstraßen sollen im Sinne des Leitbilds einen stabilen Rahmen von »Magistralen« und Raumfolgen bieten und den dominanten Charakter verkehrstechnischer Ausrichtung verlieren. Als integrierte Stadtstraßen lagern sich hier besonders großmaßstäbliche Strukturen an – mit einer Mischung von Einkauf, Kultur, Gastronomie, Unterhaltung und sonstigen Dienstleistungen, wie bereits mit dem Cinemaxx-Komplex und auch der Volkswagen Halle sichtbar geworden ist.

Qualität

Aus den Leitbegriffen Mosaik, Magnete und Magistralen resultiert eine dem Standort entsprechende Differenzierung und Profilierung.

- Moderne Architektur
- Differenzierte Vielfalt
- Profilbildung der Standorte
- Hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume
- Attraktives Fußwegenetz

Leitziele:

Mosaik – Stärkung eines kleinteiligen, differenzierten Warenangebotes in der Innenstadt

z.B. von großmaßstäblichen Strukturen und Belastungen freihalten

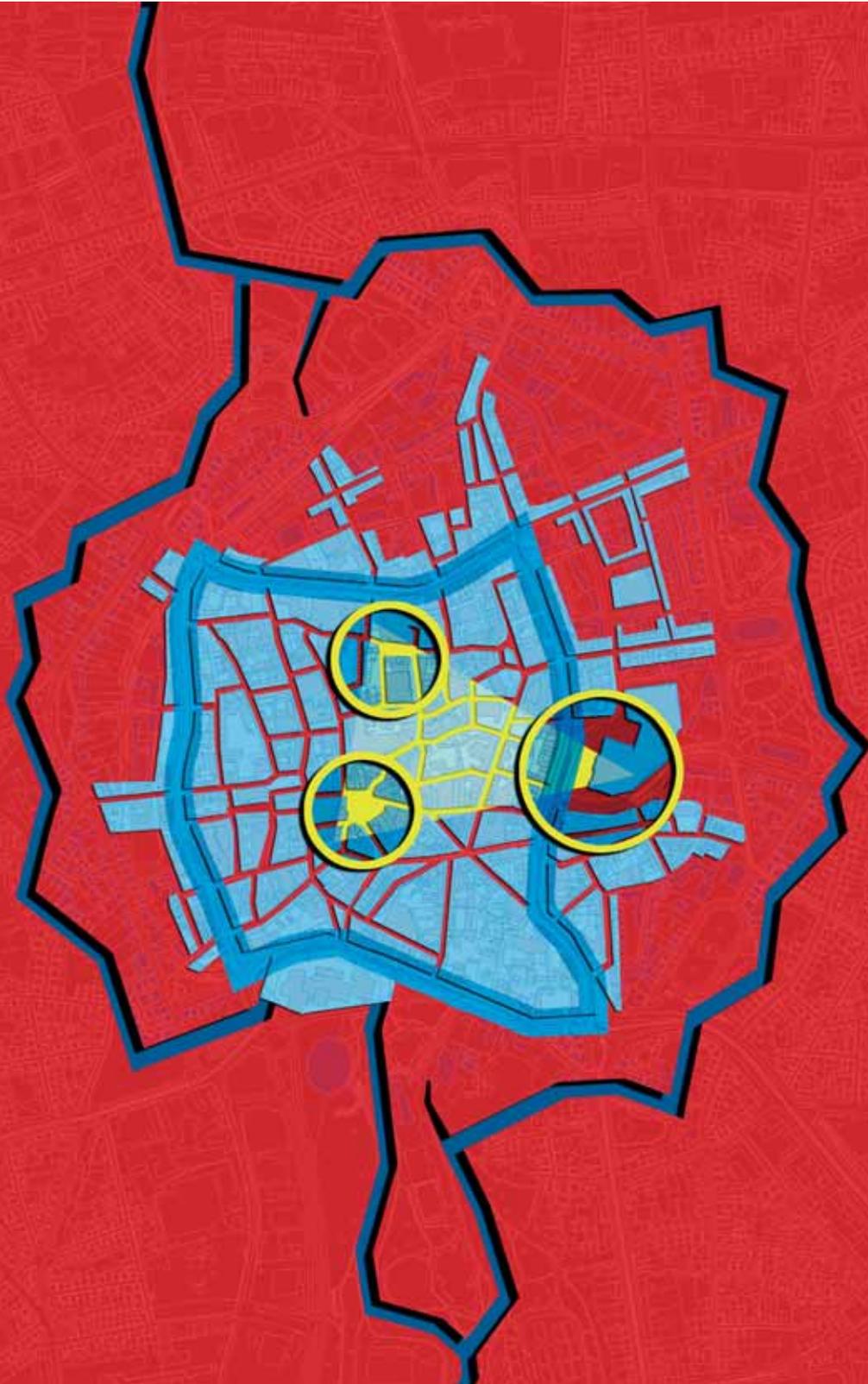
Magnete – Ausbildung eines Spannungsfeldes zwischen drei Schwerpunkten

z.B. Stärkung der Ost-West-Wegebeziehungen

Magistralen – Entwicklung des Tangentenvierecks im Stadtkörper zu integrierten großstädtischen Magistralen

z.B. Prinzip des Boulevards mit atmosphärischer und großmaßstäblicher Gestaltung, Vorbild Lange Straße





Potenzial der Einkaufs- und Handelsstadt



Kohlmarkt – buntes Treiben im öffentlichen Raum

Der Kohlmarkt – mit seinen Cafes und Außensitzmöglichkeiten – hat sich als Anziehungspunkt und vielfältiger Veranstaltungsraum etabliert und soll hierin bestätigt werden.

Der Bereich Waisenhausdamm-Damm-Münzstraße-Langer Hof bietet Entwicklungspotenzial für die Einkaufs- und Handelsstadt Braunschweig. Hier ist ein System von Straßen und Passagen zur Stärkung der Ost-West-Vernetzung möglich und erforderlich.

Die Entwicklung von Damm und Langer Hof ist hierbei als zwingend anzusehen.

Die Schloss- und Gerichtspassage bieten als eine weitere mögliche Ost-West-Verbindung zwischen Bohlweg und Burgpassage Potenzial zur weiteren Vernetzung der Innenstadt. Stadtstrukturell ist diese Verbindung nicht notwendig, sondern stellt ein langfristiges Potenzial für eventuell vielfältige neue Anforderungen der Innenstadt dar.



Damm – Stärkung der Ost-West-Verbindung



Schlosspassage / Gerichtspassage – langfristiges Potenzial

**Chancen zur
Aufwertung bestehen
in der Integration des
Tangentenvierecks und
der Stärkung der Ost-
West-Verbindungen.**



Entwicklungsziele der Einkaufs- und Handelsstadt

A Mosaik

- Einkaufen mit besonderer Identität stärken
z.B. Herausarbeitung des identitätsstiftenden, mittelalterlichen Stadtraums – Raumsystem aus kontrastreichen Platzfolgen und Gassen
- Gestalterische Aufwertung der Fußgängerbereiche
z.B. Standards durch einen Gestaltungskanon festsetzen
- Orientierung zum öffentlichen Raum
z.B. Schaufenster und deren Gestaltung als raumbildendes Element von besonderer Wichtigkeit
- Sicherheit der innerstädtischen Räume bei Nacht gewährleisten
z.B. Soziale Kontrolle durch Stärkung des Wohnens

B Magnete

- Stärkung v.a. der westlichen Magnete als Anziehungspunkte
z.B. Konzept für Oberpostdirektion und ehemaliges Störig-Gebäude
- Stärkung der Ost-West-Wegeverbindungen
z.B. Entwicklung Damm und Langer Hof

C Magistralen

- Anlagerung großvolumiger Nutzungen und publikumsintensiver Unterhaltungsangebote als langfristige Entwicklung
z.B. hochwertige Materialien im öffentlichen Raum, hochwertige Architektur, keine Bildung von Rückseiten – Cinemaxx
- Mischung unterschiedlicher Nutzungen und Verkehrsarten
z.B. Querbarkeit für Fußgänger sichern – Bohlweg
- Integration und gleichrangiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten
Fußgänger, Radfahrer, PKW, LKW und ÖPNV
- Integration der technischen Infrastruktur
z.B. Integration der Straßenbahn, Maximal 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung, Fahrbahnbreiten 3m, Gegliederter Querschnitt, Überquerbarkeit, keine Absperrungen





Entwicklungskonzept der Einkaufs- und Handelsstadt

Hinweise zur Entwicklung von Standards der Einkaufs- und Handelsstadt

- *Raum*
Konzept und Satzung
- *Oberflächen*
Basaltkleinsteinpflaster, eingelegte breite Sandsteinplatten
- *Beleuchtung*
Kommerzielles Licht: Schaufenster – von innen heraus
Festlicht: temporär – Weihnachten
Unterhaltungslicht: Veranstaltungen
Verkehrslicht: Magistralen
- *Grün*
Fußgängerzone: atmosphärischer Einsatz in großen Räumen, untergeordnet, aufgeastet
Magistralen: leitend, gliedernd, orientierend
- *Ausstattung*
Fahrradständer: gruppiert, flächige Anordnung



Neue Straße



Neue Straße



Oelschlägern



Domplatz



Neue Straße

3.4 Bürgerstadt Leitbild Tragendes Gewebe

Das Leitbild geht von der Prämisse aus, dass Wohnen die Grundsubstanz jeder Stadt ist. Die Verdrängung des Wohnens zugunsten einseitiger funktionaler Ausrichtung der Innenstadt und die Isolierung auf einzelne Inseln gefährdet die Stabilität und Attraktivität insgesamt. Die Qualität der Wohnstandorte hängt wesentlich mit der Atmosphäre und Qualität der öffentlichen Räume zusammen. Das Wohnen muss im öffentlichen Raum erlebbar sein und durch die Gestaltung der Straßen und Plätze ausreichend Schutz und Sicherheit v.a. für Kinder und ältere Menschen bieten. Über ein entsprechend ausgebildetes Netz kann das Wohnen ein Tragendes Gewebe in der Stadt bilden.

Die Ansprüche zur Ausbildung hochwertiger Einkaufsbereiche kollidieren mit diesem Ziel. Hier wird sich das Wohnen zum Teil nur noch punktuell und v.a. in den obersten Geschossen ausbilden lassen. In diesen Bereichen sollten durch Ausnahmeregelungen bei Ausbau und Nutzung Privilegien gegeben werden, um das Wohnen um jeden Preis zu stützen.

Qualität

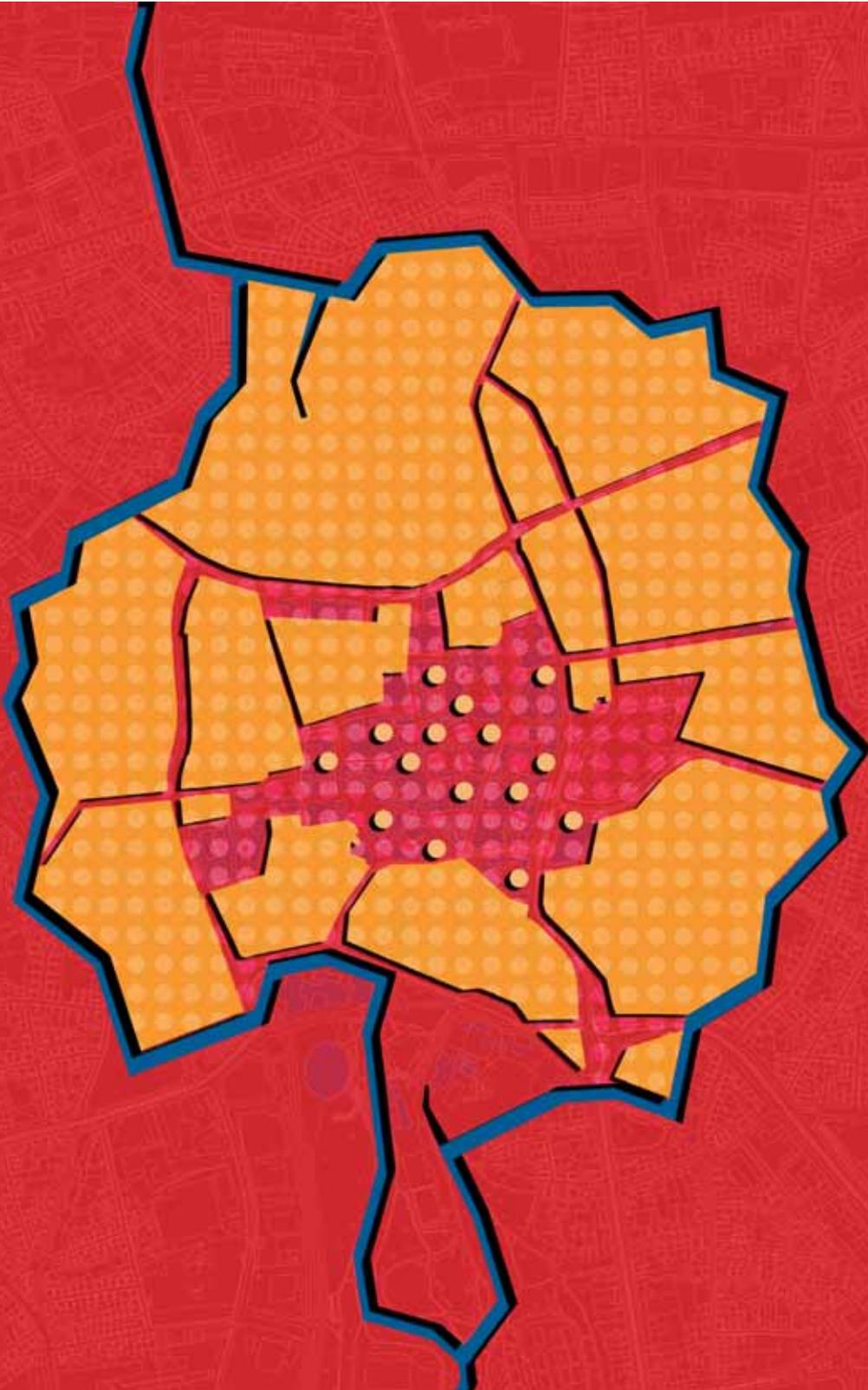
Das Netz der Straßen und Plätze und die durch Wohnen geprägten Quartiere sollten folgende atmosphärische Eigenschaften vermitteln:

- sozial und lebenswert
- sichtbare Privatheit
- eingebundene Öffentlichkeit



Leitziel:

Zusammenhang des Wohnens im Raum



Potenzial der Bürgerstadt

Das Wohnen muss eine Grundstruktur in der Stadt darstellen.

Aufgrund von Kriegsschäden gibt es auch heute noch Lücken in der innerstädtischen Baustruktur. Häufig werden diese Resträume als Parkplätze genutzt. Deren Gestaltung ist oft minderwertig und einseitig. Oft bieten diese Flächen ein hohes Potenzial zur Nachverdichtung durch hochwertiges innerstädtisches Wohnen. Das Sockelgeschoss kann für wohnverträgliche Einrichtungen der Bürgerstadt ausgebildet werden.

Ein weiteres, in der Grundsubstanz bereits vorhandenes Potenzial liegt in den leerstehenden Obergeschossen der Innenstadt. Ziel muss es sein, hier wieder eine Mischung aus Einzelhandel und Wohnen zu erzielen.



Neue Knochenhauerstraße



Alte Markthalle, Großer Hof



Hutfiltern

**Der Zusammenhang
des Wohnens ist durch
Gestaltung des Umfelds,
Nachverdichtung und
individuelle Konzepte
in der Innenstadt weiter
zu stärken.**



Entwicklungsziele der Bürgerstadt

A Innenstadtquartiere

- Flächenhaften Zusammenhang verstärken – besonders im Umfeld gesamtstädtischer Nutzungen
- Wohnungsbaureserven ausschöpfen, Nutzung der Erdgeschosse für andere, wohnverträgliche Nutzungen
z.B. *Echternstraße*
- Schutz und Aufwertung des Wohnumfelds
z.B. *Gördelinger Straße: ausreichend breite, autofreie Fußwege, Gliederung des Querschnitts v.a. bei verkehrsbelasteten Straßen*
- Übergangsräume zwischen öffentlichem und privatem Raum
z.B. *Vorzonen, privates Grün zur persönlichen Identifikation*
- Sicherung und gestalterische Aufwertung des privaten Freiraums
z.B. *grüne Innenhöfe – keine Aufgabe der Kommunen, Initiative der Eigentümer Vorbild: integriertes Wohnen Leopoldstraße*
- Öffentliche Freiraumqualitäten schaffen, auch als Spielraum für Kinder und Jugendliche
z.B. *Quartiersplätze*

B City

- Netz aus punktuellm Wohnen
z.B. *Erhaltung und Unterstützung des bestehenden Wohnens, Ausbau positiver Rahmenbedingungen*

- Wohnen ab dem 2. Obergeschoss etablieren
z.B. *Hutfiltern*
- Individuelle und höchstwertige Wohnmodelle ausarbeiten und fördern
z.B. *Wohnkonzepte für hochwertige Wohnansprüche sowie für junge, mobile Paare und Singles mit hohem Dienstleistungsbedarf, private Freiraumqualitäten (Dachterrassen, Balkone) schaffen*
- Mindestens 4-geschossige Bebauung im Kernbereich
z.B. *1-2 geschossige Provisorien aufstocken oder bei Bedarf ersetzen – Kattreppeln / Ecke Friedrich-Wilhelm-Straße*
- Stellplatzkonzepte entwickeln
z.B. *Parkregale*
- Interessenausgleich zwischen Einkauf / Handel und Wohnen
z.B. *Emissionen auf wohnverträgliches Maß reduzieren*
- »Angsträume« beseitigen
z.B. *Unterführung Bohlweg*

C Wallanlagen

- Hochwertige Einzelstruktur der Bebauung beibehalten
- Anbindung der Wohnschwerpunkte an die Quartiere außerhalb der Okerumflut





Entwicklungskonzept der Bürgerstadt

Hinweise zur Entwicklung von Standards der Bürgerstadt

- *Raum*
Fassung und Schließung der Räume.
Siehe hierzu: Leitbild »Mittelalterliche Großstadt«
Deutliche Orientierung der Wohnungen zur Straße. Bevorzugung von Loggien anstelle von Balkons
- *Beleuchtung*
Wohnlicht, weich, diffus,
Anleuchtung von Fassaden und daraus resultierende Belästigung vermeiden,
Fußgängerbereich mit Laternen beleuchten, keine separate Fahrbahnbeleuchtung in Wohnstraßen
- *Grün*
privates, individuell dekoratives Grün
kleine, dichte Baumreihen zur Gliederung des Raums und zum Schutz vor verkehrsbedingten Schallemissionen
- *Ausstattung*
vielfältig nutzbare Räume,
reduzierte Ausstattung,
temporäre private Möblierung



Fischerstraße, Wolfenbüttel



An der Andreaskirche



Beckenwerkerstraße



Hinter Liebfrauen,
Innenhof



Mauernstraße



Mauernstraße



Steinweg

3.5 Grüne Stadt Leitbild Grüner Stern

Die Innenstadt wird prägnant durch den Ring der Wallanlagen umschlossen; der noch im Okerverlauf die barocke Befestigungsanlage bewahrt hat. Mit dem Leitbild »Grüner Stern« soll auf die geometrische und architektonische Ordnung verwiesen werden, die auch in wesentlichen Teilen der klassizistischen Gestaltung der Wallanlagen zugrunde liegt.

In dieses komplexe System aus öffentlichen Bauten, Alleen, Promenaden, Brücken und privaten Villen und Gärten sind auch die wichtigen Parkanlagen am Inselwall sowie Theater- und Museumpark integriert.

Der Zusammenhang dieses formal strengen Systems muss auch über die Stadtzufahrten hinweg erlebbar bleiben. Hier liegen mit den aufgebrochenen Stadtzufahrten von John-F.-Kennedy-Platz, Radeklint und Europaplatz besonders schwierige Integrationsaufgaben vor.

Innerhalb der Innenstadt sind nach der Bebauung des Schlossparks keine größeren Parkanlagen gegeben. Umso bedeutsamer wird die differenzierte Gestaltung von Ruheinseln und Rückzugsräumen durch Baumgruppen und Solitäräume innerhalb bestehender Plätze und Straßen. Der Ausbau der innerstädtischen Magistralen bietet Gelegenheit, großstädtische Atmosphäre durch Baumzeilen bis hin zu boulevardartigem Charakter auszubilden.

Qualität

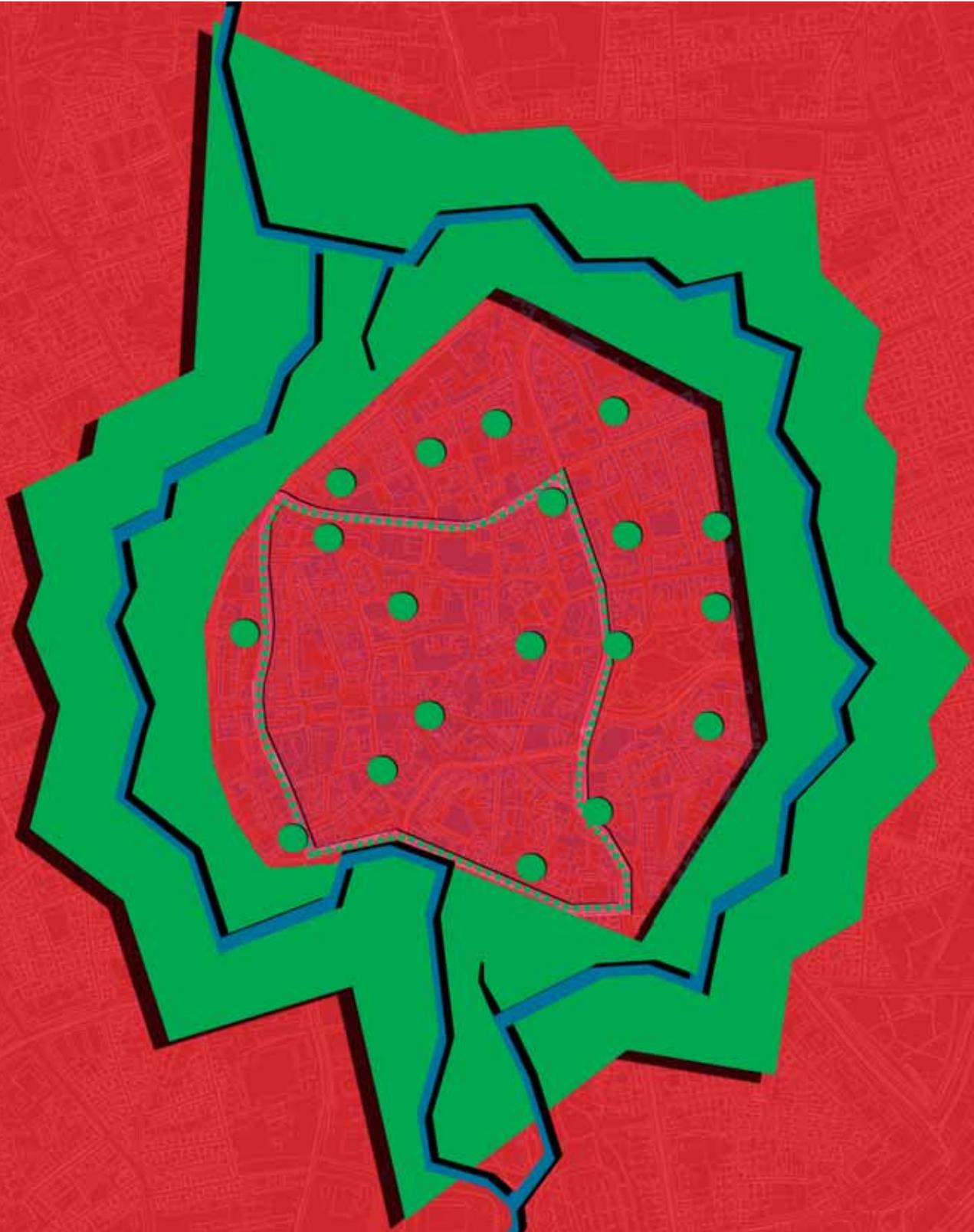
Die wesentliche Qualität des Grüns zeigt sich in dem Kontrast zwischen steinerner und lebhafter Stadt und grünen Orten mit ruhiger Atmosphäre. Dies trifft im kleinen Maßstab auf das Verhältnis von Straße, Platz und einzelnen Baumgruppen ebenso zu wie auf das Verhältnis der gesamten Innenstadt zu den Wallanlagen. Die Wirkung ist vielseitig und aus dem Ort abzuleiten:

- ausgleichend, beruhigend
- ästhetisch, betonend, markierend
- schützend, verhüllend
- verbindend, gliedernd, leitend

Leitziele:

Grüner Stern – Erhalt des Raumsystems der Wallanlagen als prägnante Form des Stadtgrundrisses

Grüne Plätze – Rückzugsräume und Kontrast in der steinernen Stadt



Potenzial der Grünen Stadt



Kannengießerstraße

Die Wallanlagen mit der Oker bilden eine kultivierte Freifläche, deren Bestands-sicherung im Vordergrund steht. Der Grüne Stern um die Innenstadt wird durch bereits vorhandene kleine »Grüne Plätze« in der Innenstadt ergänzt. Dieses Untersystem von Grünen Plätzen ist auszubauen.

Es sollen hochwertige kleine Platzsituationen mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Die Grünen Plätze bilden Rückzugsräume für die Stadtbewohner und bieten Raum für Außensitzplätze der Gastronomie, für Festveranstaltungen, Erholungs- und Freizeitaktivitäten.



Malertwete



Bankplatz

Der Grüne Stern und die kleinen grünen Plätze bilden ein besonderes Potenzial an Rückzugs- und Erholungsräumen für die Stadtbewohner.



Entwicklungsziele der Grünen Stadt

A Grüner Stern

- Wiederherstellung der räumlichen Verbindungen über die Straßenschneisen an den Stadteingängen
z.B. John-F.-Kennedyplatz
- Schärfung und Akzentuierung der Grenzen und Übergänge zwischen Grünem Stern und steinerner Stadt – Abgrenzung der Stadtform
- Freilegen von Sichtbeziehungen zur Oker
z.B. Aufasten bzw. Fällen von Bäumen, Wildwuchs von Sträuchern beseitigen
- Keine Aufweichung der Sternform des Okerverlaufs
z.B. kein Verschleifen oder Begradigen

- Räumliche Verknüpfung der Parkanlagen über ein Wegenetz gewährleisten
z.B. Ausbau des Fuß- und Promenadennetzes des Wallrings

B Grüne Plätze

- Ausbildung von kleinen grünen Quartiersplätzen als Kontrast zur steinernen Stadt
z.B. Bankplatz, Freiraum Brüdernkirche, Ägidienmarkt, Platz der Deutschen Einheit
- Vorhandene grüne Plätze stärken
z.B. südlich der Kirche St. Katharinen
- Ruheinseln auf steinernen Plätzen bilden
z.B. Akzentuierende Solitärbäume oder Baumgruppen, Ausstattung mit Bänken – Vorbild »Heinrichslinde« auf dem Domplatz

C Magistralen

- Tangenten werden zu großstädtischen Magistralen umgestaltet
z.B. Boulevard – linear, leitend, raumgliedernd bzw. orientierend wirkendes Grün, Vorbild Lange Straße





Hinweise zur Entwicklung von Standards der Grünen Stadt

- *Oberflächen*
Promenade: Streifen mit Kleinsteinpflaster in wassergebundener Decke
Wege: wassergebundene Decke
- *Beleuchtung*
untergeordnet, dunkel
- *Grün*
Wallanlagen: Kontrast zur dichten Stadtbebauung, Sichtbezüge müssen erkannt und freigehalten werden, kein Verbuschen und Verwalden;
Plätze: kontrastbildend zur steinernen Stadt;
Wohnstraßen: Förderung der Fassadenbegrünung als Übergang zwischen Straßenraum und Wohnen
- *Ausstattung*
gruppiert entlang der Promenaden und an individuellen Einzelsituationen, reduziert



Krumme Straße, Wolfenbüttel



Beginekenworth,
Prinzenweg



*Ringpromenade,
Theaterwall*



Baumgitter



*Rasenkante,
Theaterpark*



*Pflasterung Ringpromenade,
Magnitor*

4 Aus der Überlagerung der Identitätsschichten zu Projekten – Fünf Beispiele

Die Zusammenschau der einzelnen Identitäten zeigt Räume mit vielfältigen Überlagerungen; Bereiche mit prägnantem, eigenem Profil – aber auch profillosen Ambivalenzen oder diffusen Einseitigkeiten. Die Präsenz mehrerer Rollen und die damit verbundene Mischung ist ebenso entscheidend für die Qualität eines Raumes wie eine prägnante Gestalt.

Entwicklungen sollten gedanklich immer in den Zusammenhang der jeweiligen, in dem Raum vorzufindenden Rollen gestellt werden, um tragfähige Strukturen und lebendige Stadträume herauszuarbeiten, die in ihrem Erscheinungsbild den Gesamtanspruch der Stadt Braunschweig transportieren. Infolge einer Einseitigkeit der Ansprüche kommt es zu Defiziten bzw. Monofunktionalitäten in bestimmten Bereichen.

In der Überlagerung sollen vor allem die Schwachpunkte deutlich werden.

Im alltäglichen Leben zeigt sich die Vielfältigkeit der Stadt. Je differenzierter die Räume nutzbar sind und je intensiver sie in Anspruch genommen werden, um so städtischer und anregender erfahren wir die Stadt. Die Atmosphäre wird nicht zuletzt durch diese Vielfalt geprägt, die in der Stadt herrscht – offen, lebendig, beschaulich, dicht, gedrängt, bewegt.

Es sind aber auch die Menschen, die uns in der Stadt begegnen, die wir beobachten können und die uns wahrnehmen, die letztlich unseren Eindruck von Stadt bestimmen: Fühlen wir uns willkommen und aufgehoben oder stoßen wir auf Misstrauen oder Ablehnung?

Aber: Die Räume, ihre Atmosphäre und die Nutzungen haben Einfluss auf die Menschen – sie geben den Anlass und die Stimmung vor, von der man sich anstecken lassen kann.

Einseitigkeiten bzw. Monofunktionalität müssen daher zuerst definiert werden, um ihnen dann entgegen wirken zu können. Räume müssen so gestaltet werden, dass sie vielfältig brauchbar sind.

Ein solcher Schwachpunkt kann unter anderem im Bereich des Wollmarkts identifiziert werden. Hier spiegelt sich sehr

stark der Anspruch der Mittelalterlichen Großstadt wieder. Das Ensemble aus St. Andreas Kirche, Rekonstruktion der Alten Waage und der Platzgestaltung des Wollmarktes wird dieser Rolle gerecht.

Der Anspruch der Bürgerstadt beschränkt sich dabei nur auf das monofunktionale, hier sogar qualitativ schlechte Wohnen, die Focusorte des täglichen Bedarfs fehlen.

Die Einkaufs- und Handelsstadt muss in diesem Raum ebenfalls erkennbar werden: Das Wohnen muss sich auf die Obergeschosse beschränken, und in den Erdgeschosszonen Raum schaffen für Nutzungen, wie kleine Läden, Dienstleistungen und Gastronomie. Der somit behobene Mangel – die defizitären Einseitigkeit – einer Rolle führt zu einer Belebung des öffentlichen Raums und der Platzsituation.

Oft können unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten für einen bestimmten Bereich in der Stadt aufgezeigt werden. Die Abwägung und damit verbundene Prioritätensetzung kann häufig erst zum Zeitpunkt einer unmittelbar folgenden Umsetzung vorgenommen werden, um neue Entwicklungen und sich ändernde städtische Parameter einfließen zu lassen.



4.1 Galeria Kaufhof

Ziel: Vernetzung der Mittelalterlichen Großstadt und Stärkung der Einkaufs- und Handelsstadt

Das in den 70er Jahren erbaute Kaufhaus Horten, heute Galeria Kaufhof, distanziert sich mit seinem Volumen, seiner Fassade und seiner Unmaßstäblichkeit von den angrenzenden Bebauungen des Magniviertels. Durch die Lage auf der wichtigsten historischen Ost-West-Verbindung der Stadt zerstört das Gebäude das feingliedrige Netz der Mittelalterlichen Großstadt.

Das Magniviertel, als wichtiger östlicher Auftakt der Einkaufs- und Handelsstadt und Bestandteil der Mittelalterlichen Großstadt, ist von der Innenstadt abgekoppelt.

Durch ein Maßnahmenpaket kann das Magniviertel wieder angebunden und das Traditionsnetz der Mittelalterlichen Großstadt erlebbar gemacht werden.



Historisch-Synoptische Karte 1928 / 1993
Verlauf des mittelalterlichen Ost-West-Handelsweg

Synopse der Leitbilder

Überlagerung der Mittelalterlichen Großstadt,
und der Einkaufs- und Handelsstadt, Ansprüche
aus der Haupt- und Residenzstadt

- Vernetzung der Mittelalterlichen Großstadt
- Stärkung der Einkaufs- und Handelsstadt





Galeria Kaufhof, Ecke Bohlweg / Georg-Eckert-Straße



Galeria Kaufhof, Blick aus Richtung Damm

Empfehlungen

- Umgestaltung des Bohlwegs
- Verbesserung der ebenerdigen Überquerbarkeit des Bohlwegs
- Umwandlung des Kaufhauses in einen durch Passagen in die Umgebung integrierten Gebäudekomplex
- Integration des Fußgängertunnels in die Verkaufsflächen von Galeria Kaufhof und Umgestaltung zur Passage mit Öffnung zu den allgemeinen Geschäftszeiten
- baukörperliche Schließung der Ecke Bohlweg / Georg-Eckert-Straße und Schaffung einer weit sichtbaren Entréesituation für das Kaufhaus

4.2 Petritor

Ziel: Stärkung der Haupt- und Residenzstadt

Der Wallring entlang der Okerumflut, zeichnet sich durch den Kontrast regelmäßig angelegter Plätze und Stadttore sowie naturnah gestalteter Parks und Aussichtsberge, verknüpft durch die Promenaden aus. Schon im Grundriss zeigt sich die Vielfalt der Gestaltlösungen für die Stadttore. Sie bilden einerseits repräsentative Eingänge in die Stadt und verknüpfen andererseits die Stadtstraßen mit den querenden Promenaden des Wallrings. Daher waren damals sowie heute sorgfältige Planungen für Wegeführungen, aber auch für Raum- und Platzbildungen, für Bauten, sowie Grünanlagen erforderlich. Eines dieser neuen Stadttore war das Petritor, welches mit dem damaligen Radeklint und Bäckerklint an sehr komplizierter Stelle einen wohl durchdachten Übergang in den noch mittelalterlichen, kompakten Stadtkern initiierte. Nach dem Krieg wurde diese mehrteilige Anlage zugunsten eines ungehinderten



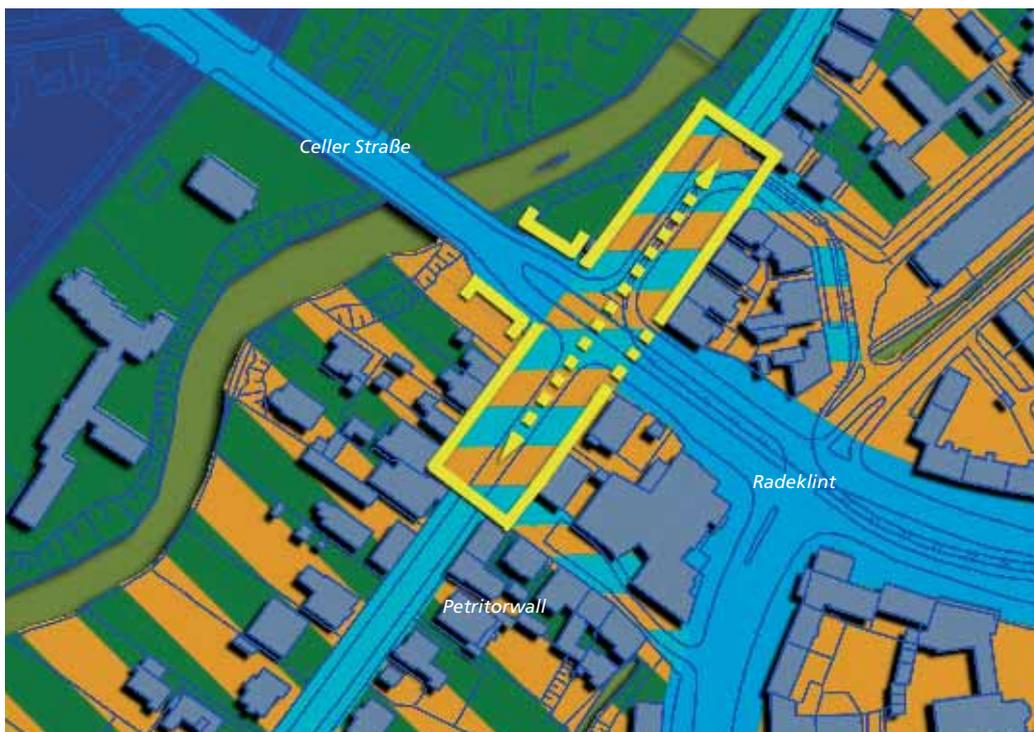
Historisch-Synoptische Karte 1928 / 1993
Historische Aufspaltung der Celler Straße in »Am Alten Petritore« und »Am Neuen Petritore«, Standort der historischen Torhäuser

Verkehrseinfall in die Innenstadt völlig zerschlagen. Die Verkehrsschneise Celler Straße dominiert die Situation. Von einem repräsentativen, auf die anderen Welfenstädte Celle und Hannover ausgerichteten Stadteingang kann nicht mehr die Rede sein. Außerdem bricht an dieser Stelle der ansonsten zusammenhängende Wallring auseinander.

Synopse der Leitbilder

Überlagerung der Haupt- und Residenzstadt, der Bürgerstadt und der Grünen Stadt

- Stärkung des Stadteinganges und des klassizistischen Raumsystems im Sinne der Haupt- und Residenzstadt

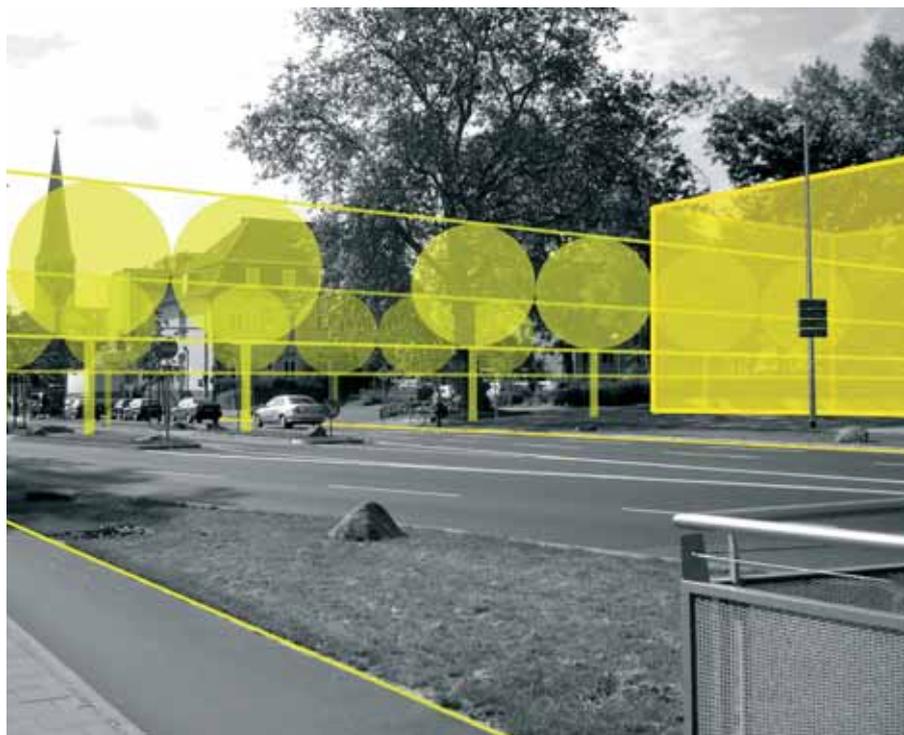




Celler Straße in Richtung Innenstadt / Radekline

Empfehlungen

- räumliche Fassung der Celler Straße und damit Ausbildung einer Torsituation in die Innenstadt – Aufnahme der Baulinien der ehemaligen Torhäuser
- Schließung der Tiefensituation der Celler Straße durch ein raumbildendes Querelement in den Wallanlagen – Baumreihen
- räumlich-gestalterische Gesamtwirkung der Platzaufweitung über die Verkehrsschneise der Celler Straße hinweg – Platzsituation mit vier Baumreihen
- Verbesserung der Querbarkeit für Fußgänger



Celler Straße / Ecke Petritorwall

4.3 Wollmarkt

Ziel: Stärkung der Bürgerstadt

Der Wollmarkt mit St. Andreas bildet den Mittelpunkt des Weichbildes Neustadt. Im Bereich und im Umfeld des Wollmarkts überlagern sich die Rollen der Mittelalterlichen Großstadt und der Bürgerstadt. Der Wollmarkt mit dem platzbestimmenden Focus von St. Andreas / Alte Waage hat seinen mittelalterlichen Grundriss weitgehend beibehalten. Die Einbindung in das Netz der mittelalterlichen Struktur ist durch den Ausbau von Lange Straße und Meinhardshof besonders jedoch des orientierungslosen Wiederaufbaus von Weberstraße und Beckenwerkerstraße völlig verloren gegangen. Die neue Platzgestaltung, die mit der Rekonstruktion der Alten Waage (Fertigstellung der 1994) einherging, versucht mit gewissem Erfolg an die mittelalterliche Situation zu erinnern. Es ist damit von Seiten der Stadt eine Basis zur weiteren Entwicklung dieses Raumes geschaffen worden. Die Rolle der Bürgerstadt zeichnet sich hier ebenfalls stark ab. Die Ränder des Platzes und das Umfeld sind geprägt von Wohnen und öffentlichen Einrichtungen

Synopse der Leitbilder

Überlagerung der Mittelalterlichen Großstadt und der Bürgerstadt

– Stärkung der Bürgerstadt



Historisch-Synoptische Karte 1928 / 1993

wie Volkshochschule und Berufsbildende Schule.

Bereits aus der Geschichte – hier existierten eine Vielzahl von Handwerksbetrieben – erklärt sich ein weiterer Anspruch: die Rolle der Einkaufs- und Handelsstadt. Diese ist momentan nur sehr schwach vertreten.

Die vorhandenen Defizite werden durch die mangelnde Ausbildung und Öffnung der Erdgeschosszonen rund um den Platz hervorgerufen. In den unteren Geschossen ist vorrangig Wohnen angesiedelt. Dies führt zu einem wechselseitigen Konflikt – mangelnde Öffentlichkeit am Platz und fehlende Privatsphäre für die Erdgeschosswohnungen.





Alte Waage / Ecke Lange Straße, Blick aus Meinhardshof



Wollmarkt

Empfehlungen

- Einengung der städtebaulichen Situation Lange Straße / Ecke Alte Waage
- Externe Beratung der ansässigen Wohnungsbaugesellschaften bezüglich wohnungsverträglicher Nutzung im Erdgeschoss
- Durchmischung der Erdgeschosszonen mit öffentlichen Nutzungen oder Einzelhandel und somit Öffnung der Erdgeschosszonen zum Fußweg und zum Platz
- Aufwertungen des Wohnens

4.4 Kannengießerstraße

Ziel: Stärkung der Bürgerstadt

Der Bereich um die Brüdernkirche zeigt in der Überlagerung der Identitätsschichten eine Vielzahl von vorhandenen städtischen Rollen und Potenzialen.

So bietet die zentrale innerstädtische Lage in Verbindung mit dem alten Baumbestand ein Potenzial für die Bürgerstadt und die Grüne Stadt.

Desweiteren hat dieser Ort eine große Bedeutung innerhalb des Netzes der Mittelalterlichen Großstadt. Die Brüdernkirche wirkt heute jedoch isoliert und ist nicht mehr spürbar in das mittelalterliche Netz eingebettet.

Die Wiederaufbaumaßnahmen nach dem Zweiten Weltkrieg haben den historischen Stadtgrundriss weitgehend ignoriert. Heute stellt sich dieser Bereich einseitig besetzt als Parkplatz der Einkaufs- und Handelsstadt dar. Der vorhandenen Bebauung, die einer grundlegenden baulichen Aufwertung bedarf, fehlt ein starkes Gegenüber.

Synopse der Leitbilder

Überlagerung der Mittelalterlichen Großstadt, der Grünen Stadt und der Bürgerstadt

- Stärkung der Bürgerstadt durch Aufwertung der vorhandenen Wohnbebauung und Neubau
- Stärkung der Grünen Stadt durch Integration des Baumbestandes in einen Quartiersplatz



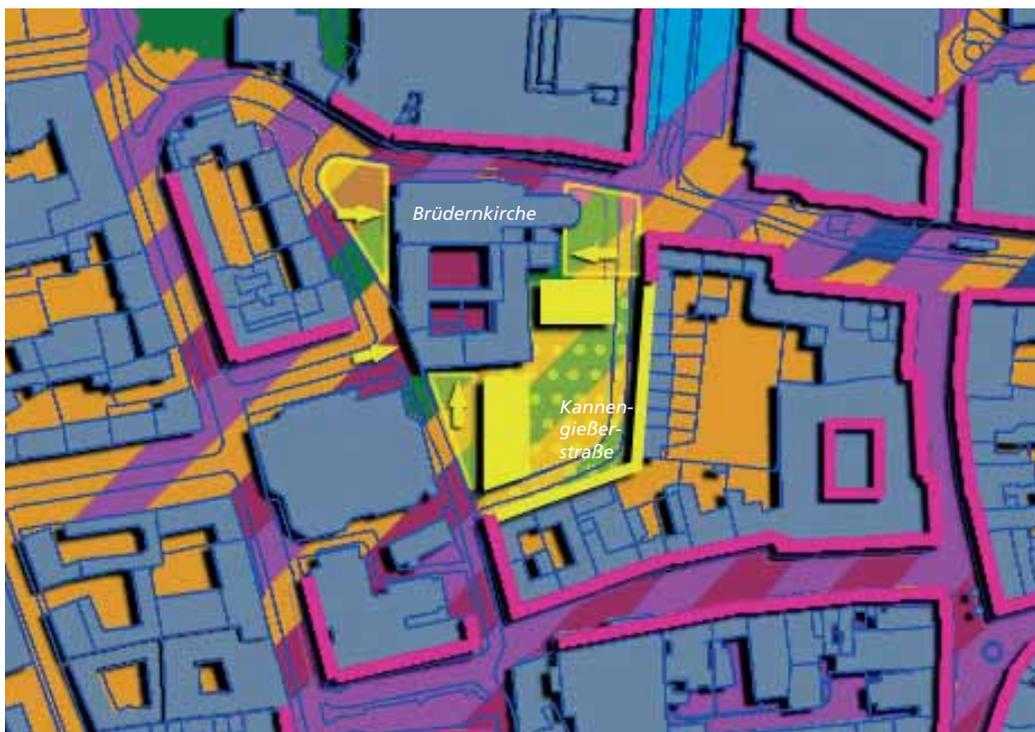
Historisch-Synoptische Karte 1928 / 1993

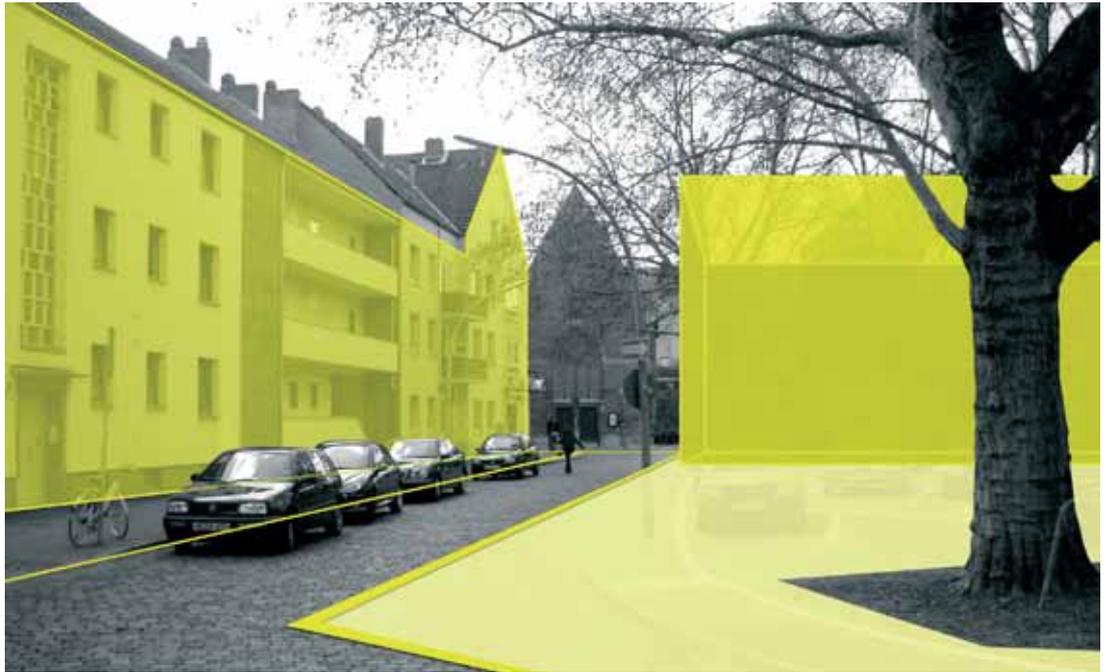
Es zeigen sich unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten für diesen Bereich auf:

Zum Einen die Stärkung der Einkaufs- und Handelsstadt – es hat sich schon heute in der unmittelbaren Nähe ein hochwertiges Angebot des Einzelhandels etabliert. Dies könnte in diesem Zusammenhang gesichert und in den Erdgeschossen ausgebaut werden.

Eine weitere Entwicklungsvariante dieses Ortes ist die Stärkung der Bürgerstadt – Aufwertung des vorhandenen Wohnens und Ergänzung durch Neubauten unter Einbeziehung und Verbesserung des vorhandenen Grüns.

Die alternativen Entwicklungsmöglichkeiten sind abzuwägen, weiterzuentwickeln und auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen.

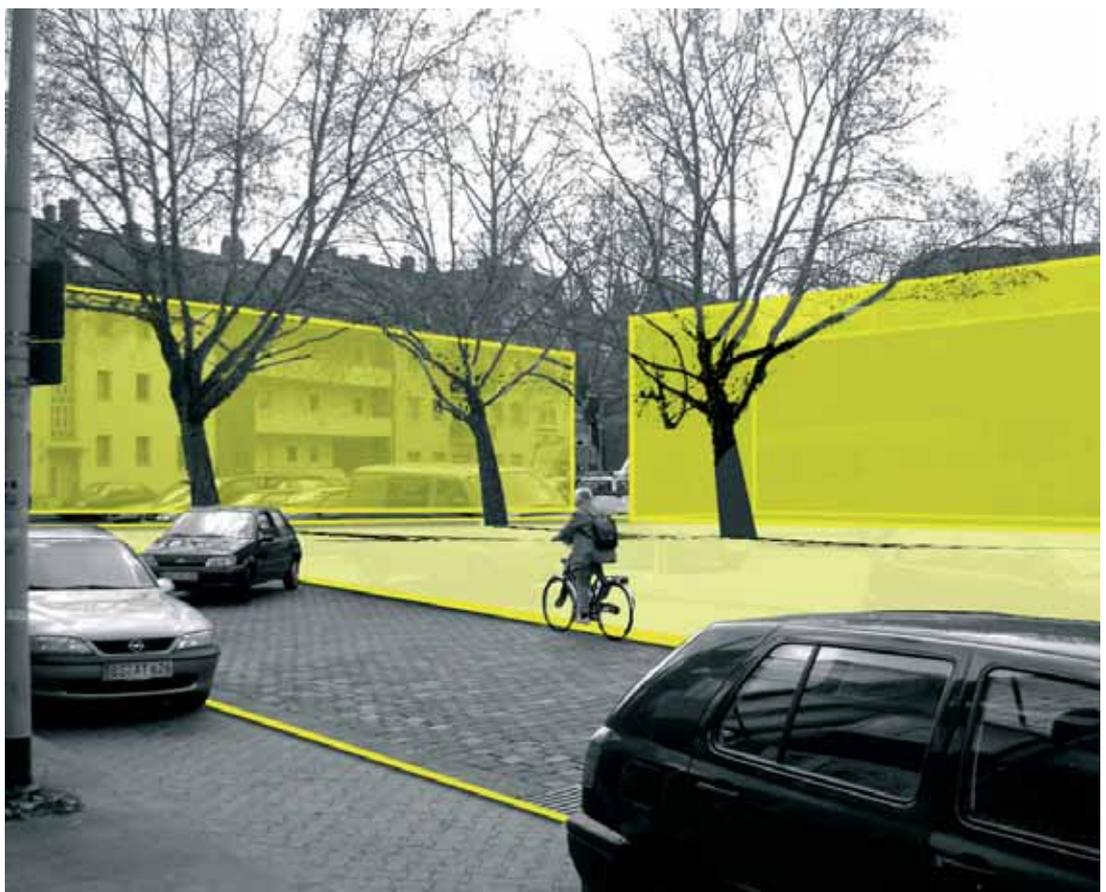




*Kannengießerstraße,
Blick in Richtung
Bartholomäuskirche*

**Empfehlungen zur Variante
»Stärkung der Bürgerstadt«**

- Aufwertung der vorhandenen Wohnbebauung – Sanierung und Umgestaltung der Fassaden
- neue hofbildende Bebauung im Bereich Schützenstraße und Alter Zeughof
Erdgeschoss: wohnverträgliche Nutzungen
Obergeschoss: Wohnen
- Gestaltung eines inneren grünen Platzes für die Anwohner
- Umgestaltung des Straßenraums
 - Fußgängerbereiche aufwerten
 - Gliederung und Reduzierung des Parkens
- Erarbeitung eines flexiblen Parkplatzkonzeptes für die Anwohner, z.B. Parkregale
- Parkplätze für die Einkaufs- und Handelsstadt in andere Bereiche verlagern
- kleine öffentliche Platzsituationen im Bereich der Brüdernkirche (Hinter Brüdern, am Mediamarkt, Schützenstraße)



*Kannengießerstraße,
Blick aus Richtung
Alter Zeughof*

4.5 Bankplatz

Stärkung der Grünen Stadt und der Mittelalterlichen Großstadt

Nach dem Abriss einiger Häuser am Südennde des Ziegenmarktes entstand um 1850 der Bankplatz. Seine Namensgebung schließt auf die an seiner Westseite gelegene »Braunschweigische Bank« – heute Oberlandesgericht.

An diesem Ort überlagern sich eine Vielzahl von Identitätsschichten.

Der Bankplatz bildet ein zentrales Element der »Banken-Achse« – Konzentration der Banken im Westen der Braunschweiger Innenstadt zwischen Landeszentralbank und Nord/LB. Diese Platzsituation ist hervorragend geeignet, um weiteren Banken z.B. der VW Bank, Raum zu bieten.

Weiterhin ist der Bankplatz ein wichtiges Element in der mittelalterlichen Raumfolge Kohlmarkt – St. Michaelis. Um im Sinne des Leitziels der Mittelalterlichen Großstadt St. Michaelis anzubinden und zu vernetzen, ist es notwendig, der trennenden Wirkung und einseitigen Funktionalisierung des Platzes entgegen zu wirken.

Synopse der Leitbilder

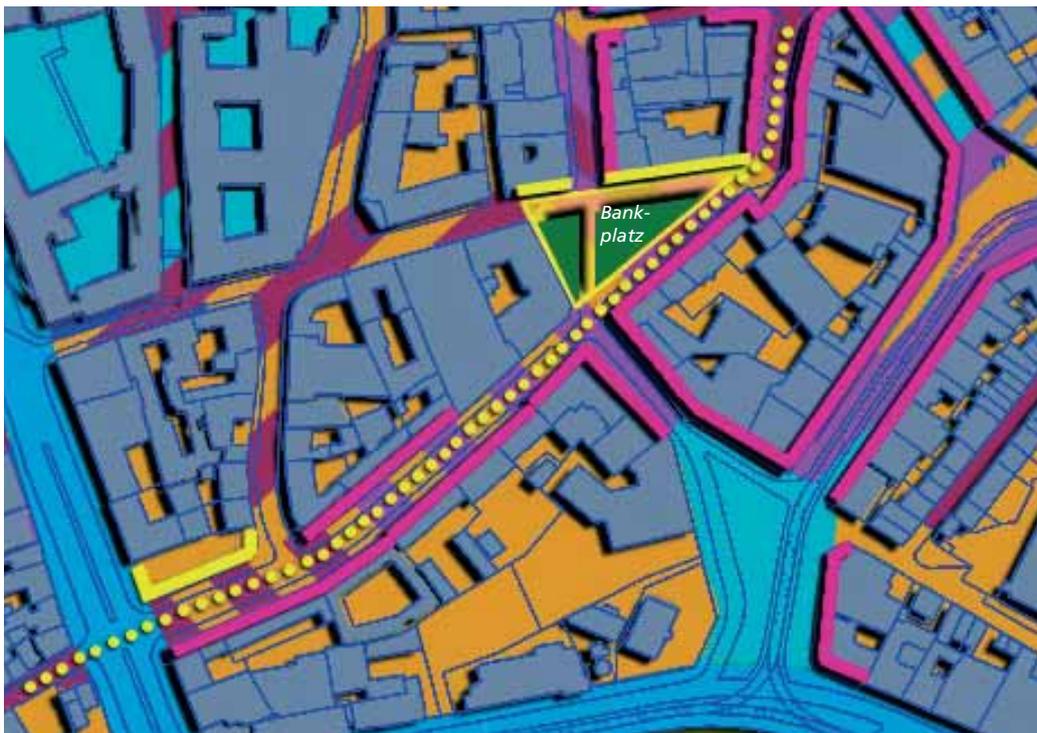
Überlagerung der Mittelalterlichen Großstadt, der Einkaufs- und Handelsstadt und der Bürgerstadt

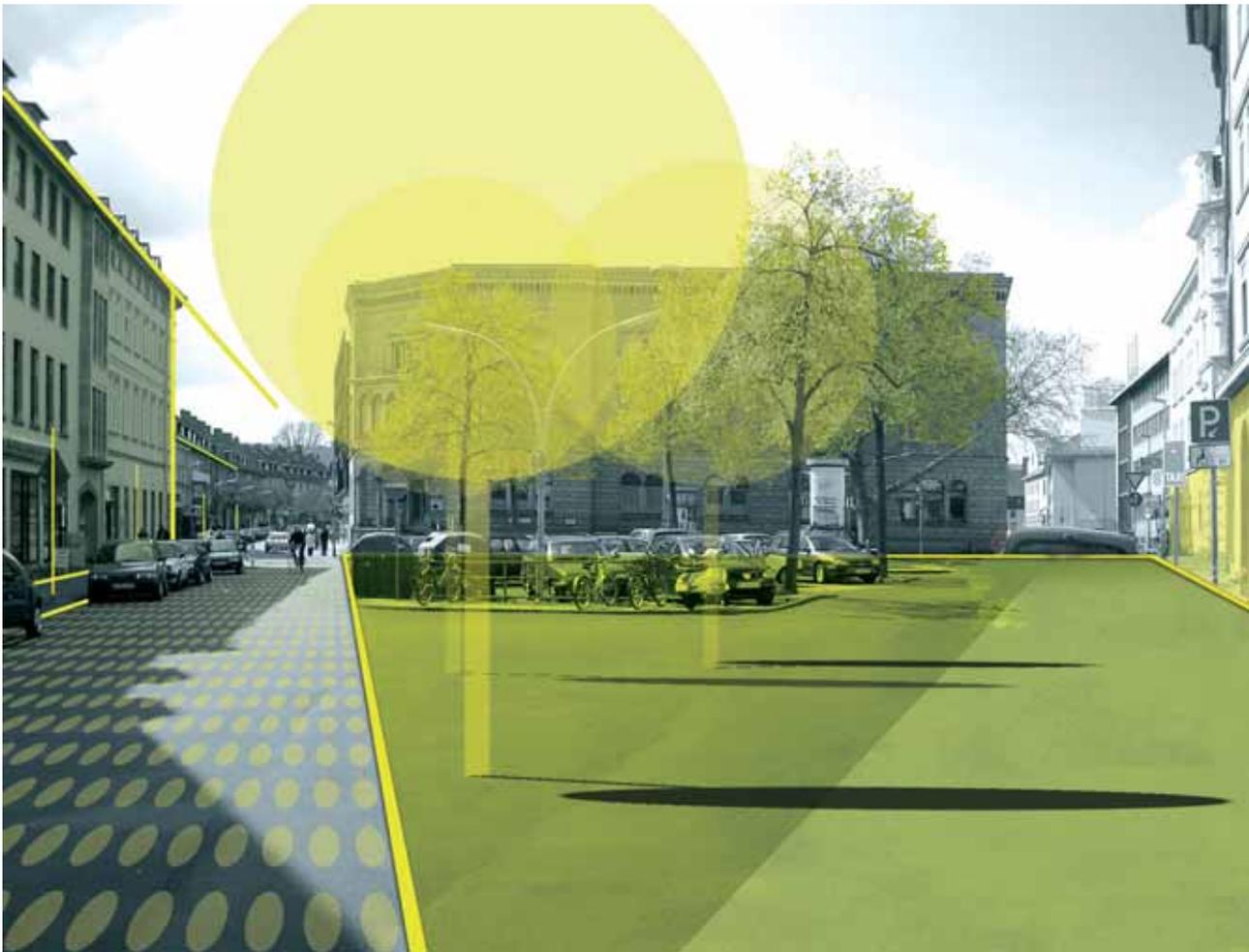
- Ausbildung eines Grünen Platzes als Quartiersplatz im Sinne der Grünen Stadt

- Vernetzung der Mittelalterlichen Großstadt



Historisch-Synoptische Karte 1928 / 1993





Bankplatz – Blick vom Ziegenmarkt in Richtung
Südstraße / Steinstraße

Empfehlungen

- Herausarbeitung und Stärkung des Systems der Banken-Achse
- Aufwertung des Bankplatzes als Knotenpunkt innerhalb der Banken-Achse
- Gestaltung einer vielfältig nutzbaren Platzsituation – Neuordnung bzw. Reduzierung der Parkplätze, Verlagerung und Umgestaltung der Wertstoffcontainer
- Ausbildung einer nördlichen Platzhälfte mit Außenbereichen unter Ausnutzung der Sonnensituation
- Stärkung der mittelalterlichen Wegeverbindung zu St. Michaelis – Oberflächen, Beleuchtung
- Stärkung des vorhandenen Baumbestands

5 Einbindung dienender Funktionen

5.1 Verkehr

Sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Austausch und umfassende Kommunikation sind Kernaufgaben der Innenstadt. Die Einbindung der Stadt in leistungsfähige Straßen- und Schienennetze ist hierfür notwendig und Voraussetzung für Braunschweigs Aufgaben als regionales Oberzentrum.

Diese können jedoch nur erfüllt werden, wenn die Verkehrssysteme aufgrund ihres Ausbaus in Dimension und Erscheinung die Innenstadt als eigentlichen Ort der Kommunikation nicht zerstören. Tendenziell ist dies jedoch sowohl im Ausbau der Straßen als auch der Straßenbahnnetze gegeben: Ein umfangreiches Rechts- und Förderungsinstrumentarium hat zu einem hohen Grad an Autonomie dieser Systeme geführt.

Die Integration des Verkehrs hat deshalb höchste Priorität. Die folgenden Grundsätze stellen verinnerlichte Verhaltensweisen infrage, die von dem Vorrang des »fließenden« Verkehrs ausgehen. Der notwendige differenzierte und feinteilige Austausch entspricht eher einem durchlässigen »Filtern« der unterschiedlichen Verkehrsarten bei niedrigem Geschwindigkeits- und hohem Aufmerksamkeitsniveau. Der Fußgänger muss die gesamte Innenstadt als Kommunikations- und Erlebnisraum »zugänglich« finden. Unter dieser Zielsetzung sollten die hier dargestellten, Grundsätze für den Bereich innerhalb der Wallanlagen bedacht werden:

- **Grundsatz 1** – Auslegung der Straßen auf ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau
positive Auswirkungen
 - bessere Durchlässigkeit
 - Sicherheit und Konfliktreduzierung
 - Verstetigung des Verkehrsablaufes
- **Grundsatz 2** – Keine Kanalisierung und Beschleunigung des Verkehrs durch Einbahnstraßen und Fahrbahnmarkierungen
positive Auswirkungen
 - Verkehrsreduzierung
 - bessere Orientierung
 - Reduzierung des Konflikts mit Fahrradfahrern
- **Grundsatz 3** – Breite Bürgersteige: Fußgängern sollte ebenso viel Fläche zur Verfügung stehen wie dem Fahrverkehr
Die Breite der beiden straßenbegleitender Bürgersteige sollte etwa 1:1 der Breite der Fahrbahn entsprechen:
 - Stärkung der urbanen Atmosphäre
 - Lebens- und Spielraum für Bewohner
 - Sicherheit, besonders für Kinder und Senioren
 - Stärkung aller Austauschfunktionen
 - Entfaltung des Geschäftslebens
 - Reduzierung des Konflikts mit Fahrradfahrern
- Notwendige Fahrbahnmarkierungen sind im Bereich repräsentativer Räume hochwertig auszuführen
z.B. Einsatz von Straßennägeln oder anderen dauerhaften Markierungen
 - Museumstraße / Kreuzung Ecke Steintorwall
- keine einseitige Gestaltung des öffentlichen Raums als Parkierungsfläche
z.B. vielfältige Platzflächen gestalten
 - Kannengießerstraße
- Straßenbahntrassen prinzipiell überquerbar ausbilden
z.B. Rückbau der Absperrgitter – Stobenstraße



Negativ-Beispiele: Bohlweg



Kurt-Schumacher-Straße



Museumstraße

Vorbild für die
Gestaltung
einer Magistrale:
Lange Straße



- Reduzierung des technischen Erscheinungsbildes
Einsatz der Straßenbahnen in mittelalterlich geprägten Räumen vermeiden, Integration von Bushaltestellen – Vorbild Altstadtmarkt
- Fahrradverkehr auf der Fahrbahn integrieren
- Freihalten der Fußgängerbereiche von parkenden Autos
z.B. Konsequentes Kontroll – Kohlmarkt
- Keine Bevorzugung des Fahrradverkehrs zu Lasten der Fußgänger
Zur Sicherung der Fußgänger ist auch für Radfahrer das Geschwindigkeitsniveau durch gestaltenden Ausbau niedrig zu halten
- Öffnung der Fußgängerzone für Fahrradverkehr nach Ladenschluss
- Einführung des Zwei-Richtungs-Verkehrs für Radfahrer bei bestimmten Einbahnstraßen
z.B. Schöppenstedter Straße
- beidseitiger Zwei-Richtungs-Verkehr für Radfahrer auf den Magistralen
- Einbindung des westlichen Tangentenvierecks in das Straßenbahnsystem
z.B. Straßenbahn in der Güldenstraße
- Kurze Erschließungsschleifen für den MIV
z.B. Waisenhausdamm / Bohlweg
- Fahrstreifen in der Innenstadt nicht breiter als 3m
- Ausbildung der Trassenbereiche in hochwertigen Materialien
z.B. Granit, Kalksandstein, Rasen – Stobenstraße
- Verträglichkeit von motorisiertem Verkehr und Fußgängerverkehr
z.B. breite, großzügige Fußwege – Fallersleber Straße
- Entsiegelung von bestimmten Verkehrsflächen
z.B. Parkplatz Kannengießerstraße
- Verbesserung der optischen Wirkung des ÖPNV
z.B. Entwicklung eines Braunschweig typischen Corporate Design
- Ausbau der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger



Sack



Schild

5.2 Stadtreinigung, Müllentsorgung



Negativ-Beispiele: Museumstraße



Löwenwall



Museumstraße

Die Sammlung und Verwertung von Materialien sind wichtiger Teil unseres ökologischen Verständnisses. Angesichts des Umfeldes und Erscheinungsbildes der Wertstoffsammelstellen fragt man sich, welche Umwelt geschützt wird. Auch diese Systeme müssen besser integriert werden. Standorte, Brandsicherheit, Gestaltung und Pflegezustand der Container stehen häufig in Kontrast zu einer stadtverträglichen Einbindung.

- Müllcontainer und Recyclingsammelstellen sind räumlich zu integrieren
z.B. keine Einengung von Fußwegen und Lauflinien durch die Positionierung
- Sammelstellen sind im Bereich der Haupt- und Residenzstadt, der Einkaufs- und Handelsstadt und der Mittelalterlichen Großstadt nicht sichtbar aufzustellen
z.B. Integration in öffentliche Gebäude, Unterflursysteme
- regelmäßige Stadtreinigung
z.B. besondere Aufmerksamkeit an stark frequentierten Orten – Fußgängerzone
- Einsatz zusätzlicher mobiler Container bei besonderen Anlässen
z.B. Stadtfest
- Beeinträchtigung des Wohnens reduzieren
z.B. schalldämpfende Systeme in Wohnbereichen und an anderen lärmsensiblen Punkten
- ausreichende Anzahl von Mülleimern und Sammelstellen, gleichzeitig keine Überfrachtung des Raums durch zu viele Objekte
z.B. Beachtung der Maßstäblichkeit von Größe und Einheitlichkeit der Objekte

- neue Ausstattungen müssen einem Gestaltungskonzept unterliegen
z.B. Gestaltungskanon – schlichte Form- und Farbgebung, hochwertige Ausführung, Materialwahl unter Berücksichtigung des Pflegeaufwands
- Schnellimbisse und Fastfood-Ketten bezüglich der Verschmutzung und Müllentsorgung in die Verantwortung nehmen
z.B. regelmäßige Reinigung des unmittelbar angrenzenden öffentlichen Raums, keine überfüllten Mülleimer, allgemeine Beteiligung an der Reinigung und Müllentsorgung des öffentlichen Raums
- Anpassung vorhandener Müllcontainer in ein Gestaltungskonzept



Vorbild:
temporäre mobile
Sammelcontainer
(Wilmotte, Jean-
Michel: architecture
intérieure des villes.
Paris, 1999)

5.3 Grün

Die Grüne Stadt ist als tragendes Stadtmodell bereits beschrieben. Hier werden zusätzliche Aspekte der Pflege und Unterhaltung angesprochen. Der Hauptaspekt ist die Sicherung der Park- und Stadtraumgestaltung als tragendes Prinzip der Wallanlagen. Die ökologische Funktion des Grüns ist der Geometrie und Architektur des Promenadenrings unterzuordnen. Dabei ist es erforderlich, Sichtachsen und Blickbeziehungen wieder freizulegen und den sternförmigen Okerverlauf zu sichern.

- Freilegen der Wasserläufe – Aufastung und Rückschneiden im Bereich der Oker und Gräben
z.B. Neustadtmühlengraben
- Bestandssicherung und Pflege der Promenaden und Alleen
- Grün als unterstützende Betonung der Straßenflucht



Negativ-Beispiel: Am Fallersleber Tore



Negativ-Beispiel: Neustadtmühlengraben



*Vorbild für
gepflegte,
repräsentative
Grünflächen –
Helmstedter Straße,
Torhäuser*

5.4 Ausstattung des öffentlichen Raums, Werbung, Auslagen



Negativ-Beispiele: Ägidienmarkt



Damm



Schild

Um einen möglichst vielfältigen Gebrauch der Straßen und Plätze zu ermöglichen, sind bestimmte Ausstattungen unverzichtbar. Mit zunehmender Ausstattung wird jedoch das Gegenteil erreicht. Mit dem Begriff der »Möblierung« wird aber auch ein Zustand treffend charakterisiert, bei dem der offene und vielfältig nutzbare Raum auf einseitige Funktionen hin ausgerichtet wird. Dies ist manchmal notwendig, im Allgemeinen aber zu vermeiden.

- **Grundsatz 1** – Ausstattung im öffentlichen Raum minimieren und auf flächenhafte Nutzungsfestlegung verzichten
- **Grundsatz 2** – »Mehrfach-Codierung« von Elementen
z.B. Mauer als trennendes Objekt und gleichzeitig als Sitzmöglichkeit
z.B. keine funktional einseitige Nutzung, Nutzungsmöglichkeiten kombinieren – Fahrradständer zum Sitzen, Spielen und Schützen
- Erstellung eines verbindlichen Gestaltungskanon für Ausstattungselemente wie Möblierung, Beleuchtung und Müll
- Rahmenbedingungen für Art und Positionierung von Werbung im Stadtraum, sowie Auslagen festlegen
z.B. Beschließung eines Regelwerks – Deckung von Angebot und Niveau der Auslagen
z.B. Einbindung der Akteure in eine Gestaltungsdiskussion
– Chancengleichheit
– Niveaus anstreben
– Vielfalt
– Originalität
– Werbung soll den speziellen Charakter des Raumes und somit den Anspruch der städtischen Identität unterstützen

- Anordnung von Fahrradstellplätze entsprechend der vorherrschenden städtischen Identität
z.B. Mittelalterliche Großstadt in punktuellen kleinen Gruppen oder in der Einkaufs- und Handelsstadt als großflächige Abstellanlagen
- Integration von Haltestellen in den Stadtraum
Positives Beispiel Altstadtmarkt – das Anfahren für die Busse an eine schlichte Bordsteinkante erfolgt ohne künstlichen technischen Aufwand, die Haltestelle hat keine eigene gestalterische Ausbildung und integriert sich damit sehr gut in die Gestaltung des Platzes – Konflikt: behindertengerechte Gestaltung
- Einsatz mobiler, von den Geschäftsinhabern tagsüber aufgestellte Fahrradständer in den Nebenbereichen der Einkaufs- und Handelsstadt
Positionierung ist in Bezug auf Lauflinien, Rettungswege und Zonierungen zu überprüfen
z.B. Einsatz von Fahrradständern aus verzinktem oder dunkelgrau gestrichenem Stahl; leuchtend weiße oder farbige Lackierungen sollten vermieden werden, integrierte, zurückhaltende Werbung ist möglich
- Beleuchtungskonzept für die Innenstadt erarbeiten
- Bewertung neuer Projekte im Sinne der übergeordneten Konzepte
- qualitativ hochwertige Gestaltung gastronomischer Möblierung
z.B. Hochwertige Materialien, abgestimmte Farbgebung – Gastronomie am Ritterbrunnen
- Beschallung des öffentlichen Raumes durch Musik oder Promotion der Geschäfte minimieren



Vor der Burg / Ringerbrunnen

Burgpassage

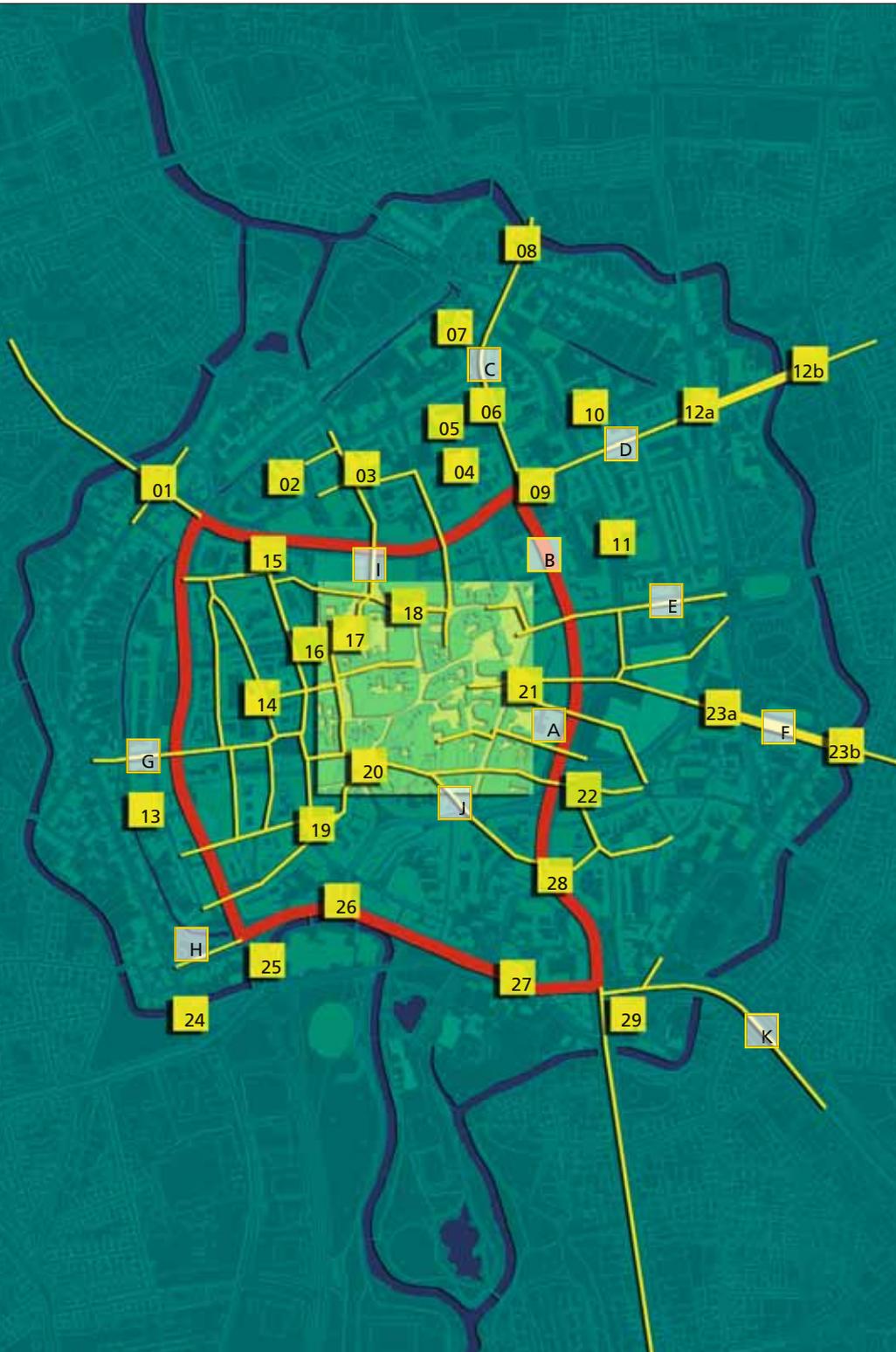
Vorbild für hochwertiges, geordnetes Mobiliar – Bohlweg / Ritterbrunnen



6 Agenda

Unter den Zielsetzungen der beschriebenen Leitbilder sind Maßstäbe zur städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung der Stadträume gegeben. Bei Ausschöpfung der Potenziale kann aus der Überlagerung aller Schichten ein großes Spektrum von

Aufgaben und Maßnahmen definiert werden, das hier als Agenda nur knapp angerissen werden kann. Diese bietet einen Rahmen für eine an den Notwendigkeiten und Möglichkeiten ausgerichtete Stadtentwicklungspolitik.



6.1 Straßenraum / Maßnahmen

A	Ost-West-Verbindungen im Bereich Bohlweg (Teil B des Gutachtens)	
■	Einkaufs- und Handelsstadt	Umstrukturierung, Umgestaltung
B	Tangentenviereck	
■ ■	Mittelalterliche, Haupt- und Residenzstadt,	Umstrukturierung und Umgestaltung zu innerstädtischen, integrierten »Magistralen«
■ ■	Einkaufs- und Handelsstadt, Grüne Stadt	
C	Am Wendentor / Wendenstraße	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Umstrukturierung (Neuordnung des Querschnitts / Integration der Straßenbahn), Umgestaltung
■ ■	Einkaufs- und Handelsstadt, Bürgerstadt	
D	Am Fallersleber Tore / Fallersleber Straße	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Umstrukturierung (Neuordnung des Querschnitts: Fußwegbreiten / Integration der Straßenbahn), Umgestaltung, Sanierung der angrenzenden Bebauung
■	Einkaufs- und Handelsstadt	
E	Steinweg / Ritterbrunnen	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Ausbildung eines repräsentativen, einheitlichen Straßenquerschnitts
■	Einkaufs- und Handelsstadt	
F	Museumstraße	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Herausarbeitung und Stärkung der vorhandenen Qualitäten
■	Grüne Stadt	
G	Sonnenstraße	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Umgestaltung, Kontinuität des Straßenraums
■	Einkaufs- und Handelsstadt	
H	Gieselerwall	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Prägnanz des klassizistischen Raumsystems herausarbeiten
■	Grüne Stadt	
I	Meinhardshof	
■	Mittelalterliche Großstadt,	Umgestaltung, Verringerung des Querschnitts oder Gestaltung als Platz
■	Einkaufs- und Handelsstadt	
J	Kattreppeln	
■	Mittelalterliche Großstadt,	Umgestaltung, Baulückenschließung, Bildung einer Platzsituation
■	Einkaufs- und Handelsstadt	
K	Kurt-Schumacher-Straße	
■	Haupt- und Residenzstadt,	Umstrukturierung (Verringerung des Querschnitts), Ergänzungsbauten – Bildung geschlossener Straßenfronten, Abbau der Barrierewirkung
■	Einkaufs- und Handelsstadt	

6.2 Raum / Maßnahmen

01 Petritor	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt, ■ Grüne Stadt 	Neubau (Torsituation), Prägnanz des klassizistischen Raumsystems im Wallring herausarbeiten
02 Beckenwerkerstraße / Weberstraße (Sporthalle)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt 	Neubau bzw. Ergänzungsbauten – Ausbildung von Straßenräumen mit Häuserfronten, Gestaltung als Quartiersmitte
03 Wollmarkt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt 	Umstrukturierung der Erdgeschosse zur Etablierung von Einzelhandel und Dienstleistungen, Aufwertung angrenzender Wohnbebauung, Klärung der Raumbeziehung zur Lange Straße
04 Alte Markthalle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt 	Bebauung (Wohnen und Arbeiten), Wiederherstellung einer Verbindung zum Hagenmarkt
05 Großer Hof	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt, ■ Grüne Stadt 	Umgestaltung und Aufwertung zu einem Grünen Quartiersplatz mit integriertem Stellplatzkonzept für die benachbarten Schulen
06 Werder	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt, ■ Bürgerstadt 	Bebauung (Wohn- und Geschäftshäuser)
07 Geiershagen (ehemals)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt 	Neues städtebauliches Konzept nach Aufgabe des Gaußberg-Durchbruchs: Umstrukturierung und Bebauung (Wohnen und Arbeiten)
08 Am Wendentor (Torhäuser)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt 	Querbarkeit für Fußgänger erleichtern
09 St. Katharinen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grüne Stadt 	Aufwertung des Freiraums
10 Neue Knochenhauerstraße	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt 	Bebauung (Wohnen und Arbeiten)
11 Wilhelmstraße (Finanzamt / Parkhaus)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt, ■ Bürgerstadt 	Umbau bzw. Ergänzungsbauten – Bildung geschlossener Straßenfronten
12a Am Fallersleber Tore / Fallersleber-Tor-Wall	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt 	Pflege- und Ordnungsmaßnahmen, Prägnanz des klassizistischen Raumsystems herausarbeiten
12b Humboldtstraße (Torhäuser)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt 	Integration oder Verlegung der Haltestellen – Erleichterung der Querbarkeit der Straße
13 Echernstraße	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt 	Bebauung (Wohnen und Arbeiten) – Stadthäuser als Alternative zur »Grünen Wiese«
14 Breite Straße	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt 	Neubau (Wohn- und Geschäftshäuser) – Bildung geschlossener Straßenfronten Herstellung eines baulichen Abschlusses Martino-Katharineum / Altstadttrathaus

15 Gördelingerstraße / An der Petrikirche

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt, ■ Bürgerstadt | Neubau bzw. Ergänzungsbauten (Wohn- und Geschäftshäuser) – Ausbildung der Ecksituation an der Einmündung Lange Straße, bauliche Integration der St.Petri-Kirche |
|--|---|

16 Gördelingerstraße (Landeszentralbank)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt | Umnutzung bzw. Ergänzungsbauten – Bildung geschlossener Straßenfronten |
|---|--|

17 Kannengießersstraße / Alter Zeughof

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerstadt, ■ Grüne Stadt | Gestaltung eines vielfältig nutzbaren Quartiersplatzes, Variante: Bebauung mit Ausbildung eines Wohnhofes (Wohn- und Geschäftshäuser), Sanierung vorhandener Wohnbebauung |
|---|---|

18 Schild

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt | Ausbildung klar gegliederter Raumfolge Marstall / Hinter Brüdern – Umgestaltung und Aufwertung der Platzsituation und Einbindung MediaMarkt |
|---|---|

19 Bankplatz

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Mittelalterliche Großstadt, ■ ■ Einkaufs- und Handelsstadt, Grüne Stadt | Umgestaltung und Aufwertung zu einem Grünen »Bank«-Platz |
|---|--|

20 Kohlmarkt

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Einkaufs- und Handelsstadt | Umgestaltung zur Stärkung als Magnet und Verteiler der Fußgängerströme |
|---|--|

21 Platz der Deutschen Einheit

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt, ■ ■ Einkaufs- und Handelsstadt, Grüne Stadt | Umgestaltung zu einem aktiven, städtischen Platz im Zusammenhang mit einer Umnutzung des Polizeigebäudes |
|---|--|

22 Langedammstraße (Galeria Kaufhof)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Mittelalterliche Großstadt, ■ Einkaufs- und Handelsstadt | Herstellung öffentlicher Passagen durch das Kaufhaus, städtebauliche Klärung der Ecksituation an der Georg-Eckert-Straße / Bohlweg |
|---|--|

23a »Nicolaiplatz«

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt | Neubau – Bildung geschlossener Straßenfronten |
|---|---|

23b Museumstraße / Steintorwall

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt | Pflege- und Ordnungsmaßnahmen, Prägnanz des klassizistischen Raumsystems im Wallring herausarbeiten |
|---|---|

24 Wilhelmitorwall / Luisenstraße

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt | Ausbildung Stadteingang, Prägnanz des klassizistischen Raumsystems herausarbeiten |
|---|---|

25 Europaplatz

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt, ■ ■ Einkaufs- und Handelsstadt, Grüne Stadt | Umstrukturierung und Ausbildung einer Stadteingangssituation, Stärkung des »Grünen Sterns« |
|---|--|

26 Alter Bahnhof

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt | Querbarkeit verbessern – Abbau der Sperrwirkung der Straßenbahn, Vernetzung – Integration in öffentliches Wegenetz und städtisches Leben |
|---|--|

27 Lessingplatz

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt | Pflege- und Ordnungsmaßnahmen, Prägnanz des klassizistischen Raumsystems herausarbeiten, Wiederherstellung des geometrisch-präzisen Ovals |
|---|---|

28 Aegidienmarkt

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Mittelalterliche Großstadt | Sichtbarmachen der Platzsituation, Vernetzung – Abbau der Sperrwirkung der Straßenbahn |
|---|--|

29 John-F.-Kennedy-Platz

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Haupt- und Residenzstadt, ■ Grüne Stadt | Räumliche Klärung des früher anspruchsvollsten Stadteingangs, Stärkung des »Grünen Sterns« |
|--|--|

7 Jeden Tag bauen wir an unserer Stadt. Zusammenfassung des Gutachtens

Die Stadt ist ein einzigartiger offener Roman. Wir alle schreiben mit. Wer lesen will, ist fasziniert und kann die eigene Geschichte in Straßen, Plätzen und Häusern entdecken. Zur Zeit wird um das nächste Kapitel gestritten. Ob Einkaufszone oder Shopping-Mall, Schlosspark oder Schloss: Unsere Lebensvorstellungen werden sich hier abbilden. Die jeweiligen Ideale haben immer ihren baulichen Ausdruck gefunden, wie der gemeinsame Glauben in den mittelalterlichen Kirchen, die herrschaftliche Machtfülle in den barocken Schlössern, die Bedeutung des Geldes in den Hochhäusern der Banken. Wir als Verbraucher errichten und gestalten mit unseren heutigen Wünschen die offensichtlich geliebten Einkaufszentren. Wenn wir anderes wollen, müssen wir selbst einfach anders handeln. Die Stadt bietet uns jede Möglichkeit. Das jetzt vorgelegte Gutachten zum städtebaulichen »Leitbild Innenstadt« ist kein Plan, sondern eine Anschauungshilfe – eine Art Inhaltsübersicht über unsere Geschichte und Gegenwart. Mit ihr können wir leichter die Stadt verstehen.

Während über Jahrhunderte fünf Städte nebeneinander innerhalb der Stadtmauern existierten, so überlagern sich hier heute fünf Städte. Jede dieser fünf Stadtschichten hat ihre eigene Sprache und Anforderung. Unser Selbstverständnis und die Aufgaben unserer Stadtmitteln bilden sich hierin ab.

Aber wozu die ganze Geschichte?
Steht St. Katharinen nicht doch nur dem Verkehr im Wege?

Die »**Mittelalterliche Großstadt**« hat nicht nur den Grundriss der Stadt geprägt, sondern ganz tief auch unsere inneres Bild von Stadt. Trotz aller Zerstörungen: Viele Straßen, Plätze und Einzelbauten haben den Krieg überlebt. Hätten wir Architekten der Moderne unsere Raumauffassung damals vollständig umsetzen können, wären nicht einmal die Traditionsinseln übrig geblieben.

Das Problem dieses Begriffs: Er wirkt wie ein Leitbild und erlaubt außerhalb dieser Inseln ungehinderten Zugriff für alle möglichen Interessen und Absichten: hier museale Geschichte, dort nackte Funktion. Dieser Prozess setzt sich fort, solange wir



nicht umdenken. Deshalb spreche ich gezielt vom **»Traditionsnetz«**, weil das Gefüge der mittelalterlichen Räume in den Grundzügen weiter besteht. Es liefert uns eine reiche Geschichte mit Maßstab und Proportion für eine kommunikative und räumliche Stadt, die entdeckt werden will!

Kommen wir mit einem Schloss vorwärts in die Vergangenheit oder zurück in die Zukunft?
Einzuordnen ist es jedenfalls in die Zeit der **»Haupt- und Residenzstadt«**, als die enge mittelalterliche Stadt erobert, geöffnet und modernisiert wurde. Herzog Anton Ulrich-Museum, Technische Hochschule, Theater und viele andere Kulturinstitutionen einer bürgerlichen Gesellschaft zeigen sich in baulichen Monumenten. Geometrie, axiale Ordnung und Architektur kennzeichnen auch die Wallanlagen und radialen Stadtzugänge. Dieses System von **»Ring und Radialen«** ist ein zweites Leitbild, das der Stadt hauptstädtischen Charakter und repräsentativen Ausdruck verleiht. Es liefert uns Maßstäbe für Öffentlichkeit, Orientierung und Ordnung: für eine Stadt, die nach außen ausstrahlt!

Ratsabstimmung oder Volksentscheid? Basisdemokratie haben wir doch längst: Wir stimmen täglich mit unseren Füßen ab. Fazit: Die beschworenen Fachgeschäfte sind seit den 70er Jahren auf dem Rückzug. Die »Vereinigte Kraft aller Geldbörsen« ist offensichtlich nicht aufzuhalten. Die **»Einkaufs- und Handelsstadt«** soll deshalb die große wirtschaftliche Bedeutung und kommerzielle Ausrichtung bewusst machen. Gastronomie, Unterhaltung und Dienstleistungen sind Teil dieser Stadt. Seit dem Krieg haben sich die Schwerpunkte des Einkaufs immer wieder verlagert. Mit der Einrichtung der Fußgängerzone haben wir jedoch das Bild des Einkaufsparadieses festgeschrieben und damit fast monopolartige Privilegien für Eigentum und Spekulation geschaffen, denen der lokale Fachhandel in kleinen Altbauten nicht standhalten konnte. Dieser findet sich deshalb heute eher am Rande und auch außerhalb des Tangentenvierecks. Dieses kleinteilige Gefüge des Einzelhandels



mit vielfältigem Angebot wird gesehen als ein buntes Mosaik, das Farbe und Anregung bringt. Mehrere Magnete bilden hierin ein Spannungsdreieck mit höherer Kundenfrequenz.

Das heute fast als Stadtmauer wirkende Tangentenviereck hingegen muss sich weiter als städtische Magistrale in das Stadtgefüge integrieren. Die drei Elemente des Leitbilds **»Mosaik, Magnete und Magistralen«** zielen konsequent auf ein neues innerstädtisches Gleichgewicht. Sie fordern uns heraus zu einem bewussten Handel und Wandel mit allen Kräften: für eine sich erneuernde Stadtmitte, die eine ganze Region anzieht.

Aber was passiert mit unserem schönen Paradies? Bekanntlich werden Paradiese seit Adam und Eva nicht mehr bewohnt. Dies bewahrheitet sich leider zunehmend auch in unserem Fußgängerparadies. Mit der **»Bürgerstadt«** wird die Innenstadt als unser Wohn- und Lebensraum bedeutsam herausgestellt. Das Wohnen ist zu verstehen wie der Kettfaden eines Gewebes, das dem vielfältigen städtischen Leben Halt gibt.

Wenn sich das Wohnen auf wenige Inseln zurückzieht, verliert die Stadt ihre Stabilität, Sicherheit und Lebendigkeit. Deshalb wird mit dem Leitbild **»Tragendes Gewebe«**

das Wohnen mit den zugehörigen Einrichtungen zur unverzichtbaren Grundsubstanz der Innenstadt gemacht. Aus diesem Leitbild folgt die Aufgabe, dem Wohnen in Straßen und Plätzen Schutz, Raum und Gestalt zu geben: für eine wohnliche Stadt, in der sich die Menschen sicher und wohlfühlen!

Und der Schlosspark?

Wenn wir schon zwangsläufig eine grüne Oase verlieren, dann bitte unbedingt auch die umgebende Wüste!

Die »Grüne Stadt« verkörpert unseren Anspruch nach Nähe der Natur, Ausgleich und Ästhetik. Innerhalb der Innenstadt sind nach der Bebauung des Schlossparks keine größeren Parkanlagen gegeben. Umso bedeutsamer wird nicht nur hier die sorgfältige Ausbildung kultivierter Plätze und Straßen. Einzelbäume oder kleinere Baumgruppen mit Bänken müssen in der gesamten Innenstadt Ruheinseln und Rückzugsräume bieten. Sie vermitteln allen Besuchern den Anspruch der Gastlichkeit und Offenheit. Die Wallanlagen bleiben jedoch das tragende System, das der Stadt prägnante Form und eigene Atmosphäre verleiht. Die größeren und kleineren Parks, Alleen und privaten Gärten bieten eine besondere Qualität, die zu schützen und auszubauen ist. Mit dem Leitbild »Grüner Stern« wird der barocke sternförmige Okerumlauf und die geometrische Ordnung der Wallanlagen bewusst gehalten: für eine ästhetische und sinnliche Stadt, voller anregender Gegensätze und Eigenheiten!

Fünf Städte, aus denen wir eine Stadt machen müssen. Jedes mal, wenn ein Bauvorhaben ansteht, wenn die Kanalisation oder Straßendecke erneuert wird, haben wir die Chance zur Gestaltung. Wir müssen nur entscheiden, welche Rollen sich jeweils im Raume abbilden sollen. Wir können natürlich alles beim Alten lassen und weiterhin darauf vertrauen, dass die fünfte Planungsrichtlinie in Verbindung mit der Durchführungsverordnung von 1953 und den jüngsten Förderungsbestimmungen eine ordentliche Stadt ergeben. Aber die sieht dann vielleicht so aus wie die Georg-Eckert-Straße heute. Damit sagen wir aber auch, dass uns einzelne Interessen und isolierte Funktionen wichtiger sind als ein lebendige Stadt, die ihre Rolle im Lande selbstbewusst übernimmt und auch darstellt. Wenn wir dies nicht tun, werden wir eben auch nichts darstellen!



W. Ackers

Prof. Dipl.-Ing. Walter Ackers
Architekt und Stadtplaner

		Mittelalterliche Großstadt	Haupt- und Residenzstadt	Einkaufs- und Handelsstadt	Bürgerstadt	Grüne Stadt
Focus	Kirchen, Klöster, Märkte, Rathäuser, Stadttore	Kultureinrichtungen, Staatsbauten (Theater, Universität...)	Kaufhäuser, Passagen	Soziale Infrastruktur (Schulen, Märkte...), Nahversorgung	Parks	
Netz	Straßen, Gassen, Plätze	Überlagerungen, Durchbrüche, Sichtachsen	Fußgängerzone, Tangentenviereck, Zubringerstraßen	Zusammenhang sozial tragfähiger Räumen	Oker, öffentl. Grün, private Gärten, = Grün um die Stadt	
Raum	Gründung, Parzellen, Kleinteiligkeit	Architektur, Achsen, Schmuckplätze, Wallanlagen, Stadteingänge	Vergrößerung der Struktur, Schaufenster	Wohnstätten (Stadt villen, Mehrfamilienhäuser, Appartements...)	Park, Alleen, Hügel, Promenaden, Sichtbeziehungen	
aktueller Sprachbegriff	Traditionsinsel	Achsen	Zone	Inseln	Grüne Lunge / Oase	
	▼	▼	▼	▼	▼	
Qualität	räumlich, geschlossen, kleinteilig, dicht, parzelliert, komplex, maßstäblich, gemischt, individuell	repräsentativ, monumental, geordnet, geometrisch, architektonisch	offen, hochwertig, vernetzt	sozial, lebenswert, gemischt, privat, geschützt	Kontrast zwischen steinerner Stadt und Grün Übergang zwischen Stadt und Ringgebiete ergänzend, leitend verbindend, gliedernd	
Potenzial	historische Grundrissvernetzung	Öffentlichkeit, Architektur, Kultur	Vernetzung, Anlagerung, Symbiose	Privatheit, Integration, zentrale Lage	Kontrast, Erholung, Repräsentation der Geschichte	
						
Leitbild	Traditionsnetz	Ring und Radiale	Mosaik, Magnete und Magistralen	Tragendes Gewebe	Grüner Stern	
Leitziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückintegration der Traditionsinseln in ein Traditionsnetz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ring – Stärkung des Promenadensystems ▪ Radiale – Stärkung der architektonischen und ästhetischen Ordnung sowie Herausarbeitung der Achsen, Stadteingänge, Schnittpunkte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mosaik – Stärkung eines kleinteiligen Warenangebot ▪ Magnete – Ausbildung eines Spannungsfeldes zwischen drei Schwerpunkten ▪ Magistralen – Entwicklung des Tangentenvierecks zu integrierten großstädtischen Magistralen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusammenhang des Wohnens ▪ Nutzung des Lagevorteils innerhalb der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grüner Stern – Erhalt des Raumsystems der Wallanlagen als prägnante Form des Stadtgrundrisses ▪ Grüne Plätze – als Rückzugsräume und Kontrast in der steinernen Stadt 	
		