



Stadt Braunschweig

Denkmalpflege

Baudenkmal



HAUPTBAHNHOF Braunschweig

Geschichtliche Bedeutung - Bestand - Planung - Bewertung

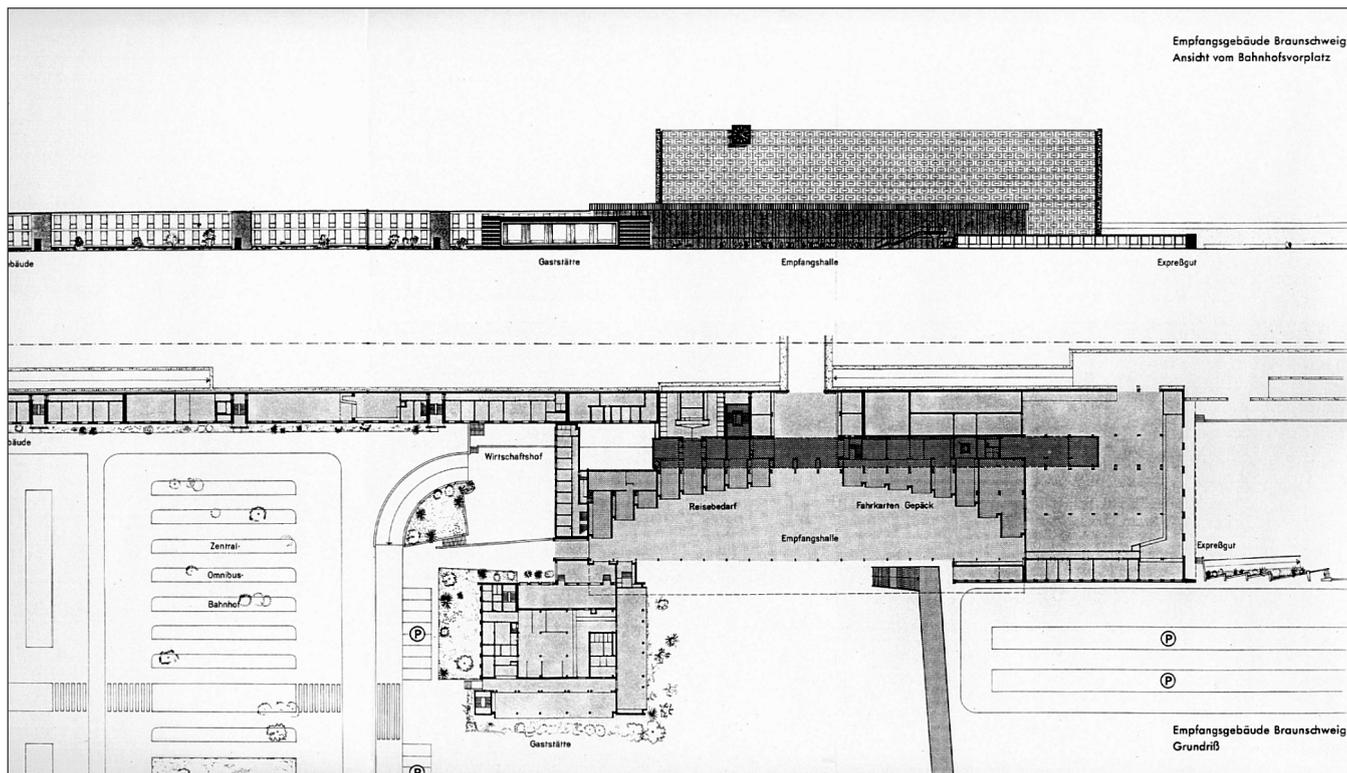
HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG

GESCHICHTLICHE BEDEUTUNG - BESTAND - PLANUNG - BEWERTUNG



HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG

GESCHICHTLICHE BEDEUTUNG - BESTAND - PLANUNG - BEWERTUNG



Braunschweiger Hauptbahnhof: ausgeführter Entwurf, Bundesbahndirektion Hannover, Erwin Dürkopp

Einführung

Innerhalb der deutschen Bahnhofsarchitektur nimmt der im Jahre 1960 fertiggestellte Braunschweiger Hauptbahnhof eine herausragende Stellung ein. Er steht in der Nachfolge des ältesten in Deutschland erhaltenen Großbahnhofs, der nach den Plänen des Braunschweiger Hofbau-rats Carl Theodor Ottmer 1838/48 am Friedrich-Wilhelm-Platz für die erste deutsche Staatsbahn -von Braunschweig nach Wolfenbüttel-errichtet wurde.

Dieses Faltblatt will die besondere Bedeutung des seit 1992 denkmalgeschützten Bahnhofs erläutern und aus Sicht der Denkmalpflege Stellung nehmen zu den aktuell geplanten Maßnahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes im Zuge der Errichtung eines Nahverkehrsbahnhofs.

Denkmalbedeutung

Der Hauptbahnhof Braunschweig - ein politisches Denkmal

Der Hauptbahnhof in Braunschweig ist ein wichtiges Großprojekt der Bundesbahn aus den 50er

Jahren. Die Ziele eines 1938 zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Stadt geschlossenen Vertrages nahmen partnerschaftlich die Deutsche Bundesbahn, die Industrie- und Handelskammer (IHK) und die Stadt unverzüglich nach Ende des Zweiten Weltkrieges wieder auf. Mit der Schaffung eines Durchgangsbahnhofs anstelle des alten Kopfbahnhofs am Friedrich-Wilhelm-Platz und dem Bau zeitgemäßer und leistungsstarker Anlagen eines Rangier- und Güterbahnhofs wollte

man bestehende verkehrliche Mängel beseitigen und den Wirtschaftsraum Braunschweig - Salzgitter - Wolfsburg infrastrukturell zukunftssicher ausrüsten.

In einem planerischen und technischen Kraftakt ohnegleichen wurde das mit Abstand größte Projekt des Wiederaufbaus der stark kriegsbeschädigten Stadt in rund einem Jahrzehnt realisiert. Rangier-, Hauptgüter-, Personen-, Post- und Omnibusbahnhof erforderten Eingriffe in den südwestlichen Stadtkörper auf



Foto: Gisela Rothe

HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG

GESCHICHTLICHE BEDEUTUNG - BESTAND - PLANUNG - BEWERTUNG

einer Fläche, die die der Innenstadt übersteigt und eine Vielzahl weiterer Straßen-, Damm- und Brückenbauten zum kreuzungsfreien Verkehr Straße/Schiene einschlossen.

Braunschweig war nach der Teilung Deutschlands in eine wirtschaftsgeographisch ungünstige Randlage gedrängt worden. Die Anlage des Bahnhofs war nach Größe und Ausrichtung auf die Wiedervereinigung ausgelegt worden. Dieses politische Ziel artikulierte sich vielfältig in Reden, Veröffentlichungen und in dem bundesweiten Interesse an diesem Projekt. Der Bundespräsident Prof. Dr. Theodor Heuss persönlich hatte im Jahr 1955 die Auslobung eines Wettbewerbs für das Empfangsgebäude und den Bahnhofsvorplatz angeregt und Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seebohm, zuvor Präsident der IHK Braunschweig, vollzog 1957 den ersten Spatenstich. Die Braunschweiger Presse „feierte“ den Tag der prominent besetzten Einweihung des Bahnhofs am 1. Oktober 1960 mit einer 56(!)-seitigen Sonderausgabe zum neuen Bahnhof und zum Wiederaufbau der Stadt insgesamt.

Der Bahnhof war das alles überragende Großprojekt des Wiederauf-

baus überhaupt, zugleich eine eindrucksvolle Bekundung zur Wiedervereinigung des geteilten Deutschlands. Damit ist der Hauptbahnhof zunächst ein politisches Denkmal.

Der Hauptbahnhof Braunschweig - ein städtebauliches Denkmal

Mit der Verlegung des Hauptbahnhofs „vor die Tore der Stadt“ ergab sich die zwingende Notwendigkeit, eine völlig neue, großzügige und attraktive verkehrliche Verbindung zur Innenstadt zu schaffen.

Dem trägt die zum Bahnhof führende, zugleich mit ihm entstandene Kurt-Schumacher-Straße mit den Verkehrsknoten „Augustplatz“ (heute John-F.-Kennedy-Platz) und Berliner Platz Rechnung. Die mit sechs Fahrspuren, eigenem Gleiskörper für die Stadtbahn und Nebenanlagen großzügig dimensionierte Verkehrsachse wurde mit einer neuen Brücke über den Umflutgraben geführt, dabei der Wall (hier der Windmühlenberg) nahezu völlig abgetragen und das weitläufige Villengrundstück der Familie Vieweg überbaut. Im südwestlichen Bereich erhielt die Kurt-Schumacher-Straße innerhalb von rd. 10 Jahren mit solitär gestell-



Luftbild 1998 -Stadt Braunschweig, Amt für Geoinformation-dargestellt ist der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Stadtmitte

ten, mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern eine „weiche“ räumliche Fassung, verbliebene Freiflächen wurden begrünt.

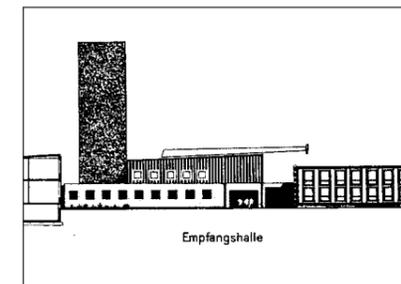
Der Bahnhofsneubau folgt in allen Teilen den seinerzeit gültigen, von Stadtbaurat Prof. Johannes Göderitz maßgeblich mitentwickelten Leitvorstellungen des Wiederaufbaus der Bundesrepublik Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Ziel einer „gegliederten, aufgelockerten, verkehrsgerechten und durchgrünten Stadt“.

Als Beleg des Planens und Bauens der Wiederaufbauzeit ist der Hauptbahnhof weiter ein bedeutendes stadtbaugeschichtliches und städtebauliches Denkmal.

Der Hauptbahnhof Braunschweig - ein baukünstlerisches Denkmal

Das Empfangsgebäude trägt mit seiner mehrteiligen Gestaltung städtebaulichen und funktionalen Anforderungen gleichermaßen Rechnung.

Der rückwärtige, mehrgeschossige Bürobau stellt sich als 29 m hohe und



HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG

GESCHICHTLICHE BEDEUTUNG - BESTAND - PLANUNG - BEWERTUNG

98 m lange, mit einer Kunst- und Natursteinfassade nahezu vollständig geschlossen ausgebildeten Scheibe in die Achse der Kurt-Schumacher-Straße, schließt sie damit räumlich ab. Einziges „Schmuckstück“ dieser Fassade ist der nüchterne Kubus der die Dachlinie übersteigenden Uhr. Der Bürobau stellt weiter die Zäsur dar zwischen Vorplatz und dem Bahnsteigbereich, der rückwärtig anschließt. Vor dem Bürobau, baulich von ihm getrennt, wurde unter schwungvoll gewölbtem Dach die große Empfangshalle positioniert. Sie öffnet sich mit raumhoher Verglasung einladend in der ganzen Breite des Vorplatzes. Gegenüber der markanten Kante der Hallenbedachung -sie trägt in Versalien den Schriftzug „Hauptbahnhof“- springt die Verglasung deutlich zurück, beläßt ein schützendes Vordach. Vorplatz, Vordach, Verglasung, Halle: der Übergang von Außen und Innen wie von Innen und Außen ist fließend. Unterstützung findet diese Gestaltabsicht in der Ausbildung der Fußböden; der Plattenbelag führt aus dem Halleninneren heraus, erstreckt sich in den überdachten Freibereich hinein und verklammert mit dem diagonal geführten Muster der Vorplatzfläche.

Die seitlichen Bauten für das Restaurant und den Verkehrsverein bzw. die Expreßgutabfertigung fassen den Bahnhofsvorplatz räumlich, geben dem Betrachter einen leicht faßbaren Maßstab vor und steigern so die Wirkung von Halle und Büroscheibe.

Gestalterisches Vorbild für die Anlage des Braunschweiger Hauptbahnhofs war der Hauptbahnhof „Stazione Termini“ in Rom, der in den frühen 50er Jahren nach einem Entwurf des Architekten Pier Luigi Nervi errichtet wurde.

Im Inneren besitzt die Bahnhofshalle eine „...neuartige, erstmals ausgeführte Grundrißform. Der Reisende, der die Halle in ihrer Mittelachse betritt, sieht die Schalter und die Läden (...) gleich wie in einem Kreisbogen (...) vor sich liegen. Sich trichterförmig zu den Bahnsteigsperrern verengend, zieht die Halle förmlich zu den Bahnsteigen hin.



Rom, Stazione Termini, Außen- /Innenansicht aus Baumgart, Stilgeschichte der Architektur

Umgekehrt öffnet sie sich für den ankommenden Reisenden in Richtung auf die Stadt, gleichsam als Bindeglied zu ihr.“ (zeitgenössisches Zitat).

Der Geschlossenheit der Büroscheibe stellt sich die Transparenz der Halle wirksam kontrastierend gegenüber. Die lichte Halle ist gebautes Programm: Offenheit und Übersichtlichkeit werben für das Angebot und



Köln, Eingangshalle 1957, aus Landeskonservator Rheinland, H. 22: Ulrich Krings, Der Kölner Hauptbahnhof

erleichtern die Orientierung. Im Vergleich dazu der Kölner Hauptbahnhof: auch hier öffnet sich die Eingangshalle vollverglast großzügig zum Außenraum; die Halle ist aber lediglich ein Anbau an einen gründerzeitlichen Bahnhof.

Der Braunschweiger Bahnhof hingegen beeindruckt aufgrund



Das Areal der Bahnanlagen: Hauptbahnhof, Rangierbahnhof, Hauptgüterbahnhof bis hin zum ehemaligen Ausbesserungswerk in der Borsigstraße.

Foto: Dieter Heitefuß

seiner Gesamtkonzeption, deren gestalterische Ausformung bis ins Detail einheitlich an den Bahnneubauten umgesetzt worden ist.

Der Hauptbahnhof war in jeder Beziehung auf der Höhe der Zeit; er steht für die „neue, moderne Bahn“: funktional und wirtschaftlich einerseits, repräsentativ andererseits.

Damit ist der Hauptbahnhof weiter ein bedeutendes baukünstlerisches Denkmal.

Der Hauptbahnhof Braunschweig - ein Baudenkmal mit Seltenheitswert

Im Nachkriegsdeutschland waren zahlreiche Bahnhöfe wiederaufzubauen. Nur sehr wenige Großstadtbahnhöfe wurden hierbei auch aus dem Zentrum heraus an die Peripherie



Heidelberg, Hauptbahnhof 1954/55, aus Durth/Gutschow, *Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre*

rie der Städte versetzt; allein der Heidelberger Bahnhof -zwischenzeitlich denkmalgeschützt- kann hier noch benannt werden.

Der Braunschweiger Hauptbahnhof kann weiter für sich in Anspruch nehmen, zu den frühesten Beispielen eines Großbahnhofs der noch jungen Bundesrepublik Deutschland zu zählen, der auf einzigartige Weise nahezu unverändert erhalten geblieben ist.

Damit ist der Hauptbahnhof ein Baudenkmal wegen seines Seltenheitswertes.

Zusammenfassung

Der Braunschweiger Hauptbahnhof ist ein Baudenkmal, weil an seiner Erhaltung wegen seiner geschichtlichen, städtebaulichen und baukünstlerischen Bedeutung ein

öffentliches Interesse besteht (§ 3 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz). Denkmalbestimmende Teile sind:

- die Gebäudegruppe des Personenbahnhofs bestehend aus Bürohaus, Empfangsgebäude, Restaurant, ehem. Expresgutabfertigung/Verkehrsverein und dem zweigeschossigen Dienstgebäude zwischen Bahnhof und Post.
- die Empfangshalle, auch im Inneren, sowie
- der Bahnhofsvorplatz im Karree von Empfangshalle, Parkplätzen, Berliner Platz und Restaurant.

Ziele der Denkmalpflege

Ziel der Denkmalpflege ist einerseits die Pflege und Erhaltung dieser geschützten Bauten und Anlagen, andererseits die Freihaltung der Blickachse Kurt-Schumacher-Straße über den Berliner Platz hinweg zum Bahnhof zur Erhaltung der besonderen städtebaulichen Bedeutung.

Planung 1998/1999

Eingriffe und deren Bewertung aus Sicht der Denkmalpflege

- Neuordnung der Verkehre

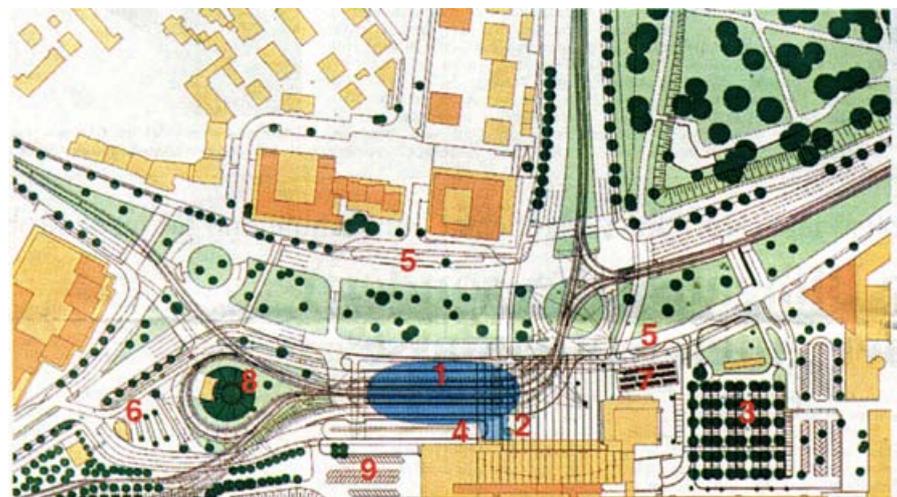
Die Planungen im Bereich des Hauptbahnhofs ordnen die verschiedenen Verkehre neu. Hierbei wird es im wesentlichen zu einer Umgestal-

tung der ebenerdigen Verkehrsanlagen, Platzflächen und Grünanlagen kommen. Im Bereich des heutigen Bahnhofsvorplatzes wird auch die denkmalgeschützte Platzfläche berührt. Gleisanlagen und Busspuren belegen Teile des Bahnhofsvorplatzes. Bereits heute tangieren Gleise den Platz; zukünftig werden aber größere Flächen vom Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) benutzt.

Aus Sicht der Denkmalpflege wird der Denkmalwert des Bahnhofsvorplatzes durch den Einbau von Gleisen und Einrichten von Busspuren zwar nachteilig verändert, aber nicht unzulässig beeinträchtigt. Dieser Einschätzung liegt die Zielvorstellung zugrunde, daß die Platzfläche nicht entsprechend der Funktionsflächen zergliedert wird, sondern der Vorplatz als einheitlich gestaltete Fläche erlebbar bleibt. Eventuell notwendige Bereichsunterscheidungen sind denkmalpflegerisch nicht ausgeschlossen.

- Überdachung des Nahverkehrsbahnhofs

Die Überdachung des Nahverkehrsbahnhofs wird allein aufgrund ihrer Größe den Bahnhofsvorplatz zukünftig beherrschen. Sie liegt in unmittelbarer Nähe zum Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs und



So wird der Bahnhofsvorplatz nach der Umgestaltung aussehen: (1) das beinahe fußballfeldgroße Glasdach des Nahverkehrsterminals, (2) Infopavillon der Verkehrs-AG, (3) Parkplatz, (4) Taxenvorfahrt, (5) Kiss+Ride-Spuren, (6) Fernlinien- und Touristikbus-Terminal, (7) Fahrradabstellanlage, (8) Umspannwerk unter einem Hügel, (9) Standort eines geplanten Hotelneubaus, der ebenfalls zur Expo fertiggestellt sein soll. Plan: SWW-Architekten Braunschweig/Berlin

Quelle: Braunschweiger Zeitung, Ausgabe 30.01.1999

HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG

GESCHICHTLICHE BEDEUTUNG - BESTAND - PLANUNG - BEWERTUNG

wird in Teilbereichen den Blick auf den Bahnhof einschränken und beeinträchtigen.

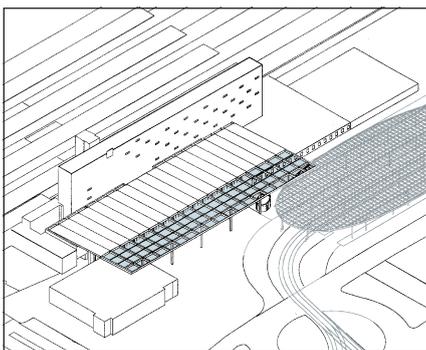
Unter Berücksichtigung des öffentlichen Anliegens, die Situation des ÖPNV am Bahnhof zu verbessern, akzeptiert die Denkmalpflege dennoch diese Überdachung, da:

- ihre gewählte Großform (elliptischer Grundriß) in Kombination mit der hohen Transparenz der Dachkonstruktion erkennen läßt, daß die Eingriffe in das Denkmalensemble Hauptbahnhof minimiert werden;
- die für die Erlebbarkeit des Bahnhofs wichtige freie Sichtachse in die Kurt-Schumacher-Straße ungestört erhalten bleibt und
- in die Bahnhofshalle substantiell nicht eingegriffen wird.

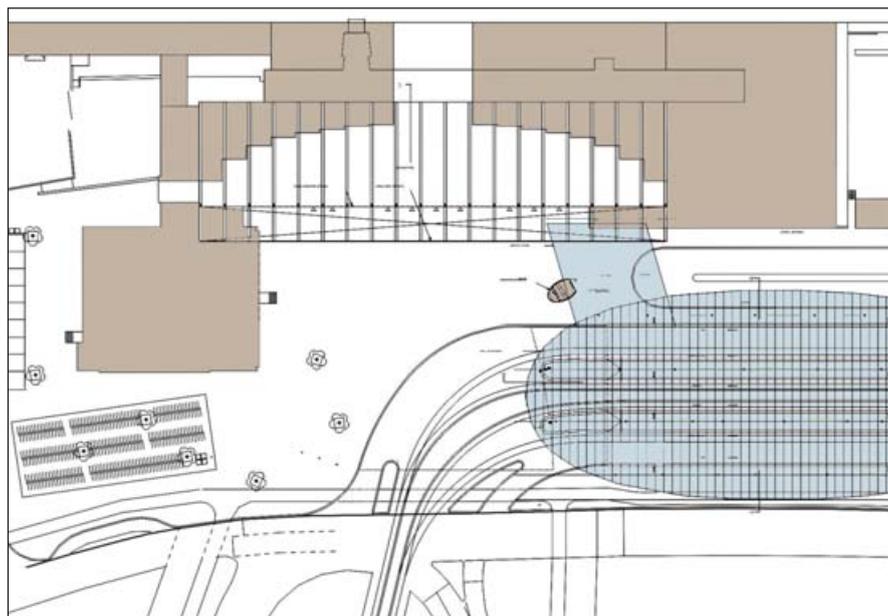
- Erweiterung des Vordachs der Empfangshalle

Völlig anders bewertet die Denkmalpflege dagegen die Zulässigkeit der Erweiterung des Vordachs der Empfangshalle, da diese negative Folgen für das Erscheinungsbild und damit für den Denkmalwert des Braunschweiger Hauptbahnhofs hätte:

- die klaren und eindeutigen Proportionen der Empfangshalle gingen verloren;



Erweiterung der Empfangshalle durch ein Vordach. Planung Büro SWW



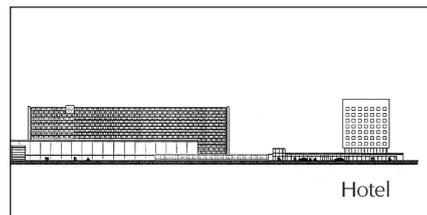
Nahverkehrsbahnhof: Planung Büro Sawadda, Welp und Welp (SWW), Überdachung der Umsteigeanlage und Anbindung an den Hauptbahnhof

- unter der geplanten Verlängerung des Vordachs würde ein der historischen Halle vorgelagerter, durch die notwendigen Dachstützen definierter, neuer Raum entstehen, der die vorhandene Hallenarchitektur entwertet und verunklart;
- der dem Bahnhof vorgelagerte Platzraum würde optisch um nahezu die Hälfte verkleinert und damit würde dem Bahnhof mit der sich in den Platz-/Straßenraum öffnenden Empfangshalle seine städtebauliche Dominanz und „Aura“ genommen;
- das in einzigartiger Originalität erhaltene Erscheinungsbild des Braunschweiger Hauptbahnhofs mit seiner Komposition aufeinander bezogen gestalteter, auf Kontrast und Raumbildung angelegter Gebäudeteile würde in massiver Weise gestalterisch und physisch beeinträchtigt und
- es wäre die Möglichkeit genommen, vom Bahnhofsvorplatz aus das ebenfalls prägende architektonische Grundmotiv der Gesamtarchitektur der Addition scheibenartig zueinander gestellter Wandscheiben, bzw. Baukörperscheiben unbeeinträchtigt zu erleben.

- Hotelneubau am Bahnhof

Südlich des Hauptbahnhofs wird derzeit der Neubau eines Business-hotels geplant. Hierfür soll der eingeschossige Flachbau (ehemalige Expresgutabfertigung) in ähnlicher Kubatur verlängert werden; er wird den Servicebereich sowie ein Restaurant enthalten. Der Bettentrakt ist als mehrgeschossiger Baukörper konzipiert; in der Höhenentwicklung etwa vergleichbar mit der Büroscheibe des Bahnhofs. Im Untergeschoß befinden sich die Tiefgarage und die Erschließung der Fahrradstation. Zur Empfangshalle des Bahnhofs soll es eine interne direkte Verbindung geben.

Aus Sicht der Denkmalpflege wird es platzräumlich zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Bahnhofs kommen. Die städtebauliche Ausrichtung zur Kurt-Schumacher-Straße bleibt gewahrt. Städtebaulich wird der Bereich südlich des Bahnhofs eher vervollständigt.



Hotel am Bahnhof: Stand März 1999
Planung: ARGE PCG/S&P/Strauß

Impressum:

Hrsg, Text und Layout: Stadt Braunschweig, Bauordnungsamt -Abteilung Denkmalpflege-, Langer Hof 8, 38100 Braunschweig
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Udo Gebauhr (Tel.: 470-2660), Dipl.-Ing. Heinz Kudalla (Tel.: 470-2606) März 1999