

Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig

*Neue Ideen für Bahnhofsumfelder,
Verknüpfungsanlagen und Empfangsgebäude*

VORWORT



Detlef Tanke
Verbandsvorsitzender



Ralf Sygusch
Verbandsdirektor

Bahnhöfe sind die Visitenkarte einer Stadt. Sie prägen das Bild einer Kommune, sie tragen dazu bei, Reisen mit der Bahn attraktiv zu machen. Sie sind Ankunfts- und Abfahrtsort, sie sind Treffpunkt – und manchmal auch ein Ort für einen längeren Aufenthalt.

Im Verbandsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gibt es 47 Bahnhöfe. Die meisten wurden in den vergangenen Jahren barrierefrei ausgebaut und modernisiert. Einige Kommunen haben begleitend auch das Umfeld attraktiv gestaltet. Es sind Rendezvous-Haltestellen entstanden, so dass Fahrgäste unmittelbar vom Bus in die Bahn umsteigen können und umgekehrt. Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten und moderne Fahrgastanzeiger sind hinzugekommen. Vergleichbare Ansprüche gibt es auch an wichtige Bushaltestellen, die über ihre verkehrliche Funktion hinaus besonders gestaltet und ausgestattet werden können.

Unser Ziel: Alle Bahnhöfe und wichtige RegioBus-Haltestellen in unserem Verbandsgebiet sollen in absehbarer Zeit ansprechend gestaltet sein. Sie sollen funktional aufgewertet werden und die Aufenthaltsqualität deutlich verbessern. Dann laden sie nicht nur zum Verweilen ein, sondern steigern die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Natürlich gehören dazu attraktive Angebote auf Straße und Schiene, abgestimmte Verknüpfungen zwischen allen Verkehrsmitteln, sichere Abstellanlagen für Fahrräder und vieles mehr.

Damit wir unserem Ziel näherkommen, haben wir – gemeinsam mit den Kommunen – elf Bahnhöfe und beispielhaft zwei RegioBus-Haltestellen in das Programm der Stationsrahmenpläne aufgenommen. Zusammen mit der Agentur Bahnstadt aus Berlin haben wir in dieser Broschüre Vorschläge zusammengestellt, was an den einzelnen Standorten gestaltet werden kann. Durch unser Förderprogramm zur Umfeldgestaltung können wir die Kommunen bei den Kosten der Umgestaltung entlasten und übernehmen einen Teil davon.

Mit unserem Förderprogramm setzen wir ein deutliches Signal, uns für diese Region einzusetzen und zu engagieren. Im Dezember 2016 hat die Politik des Regionalverbandes die Vergabe dieser Planungen beschlossen. Wir freuen uns, dass Sie nach einem intensiven Prozess heute das Ergebnis in Händen halten. Wir wünschen uns, dass die beteiligten Kommunen die Pläne umsetzen werden und andere Kommunen Ideen für eigene Vorhaben finden. Dabei wird der Verband sie gerne unterstützen.

Wir bedanken uns bei allen Beteiligten für ihre kreative und konstruktive Mitarbeit.

Detlef Tanke
Verbandsvorsitzender

Ralf Sygusch
Verbandsdirektor

IMPRESSUM

Auftraggeber

Regionalverband Großraum Braunschweig

Frankfurter Str. 2

38122 Braunschweig

Tel: 0531. 24262-0 / Fax: 0531. 24262-42

E-Mail: info@regionalverband-braunschweig.de

www.regionalverband-braunschweig.de



Auftragnehmer

Agentur BahnStadt GbR

Bötzowstr. 38

10407 Berlin

Tel: 030. 4050577-0 / Fax: 030. 4050577-12

E-Mail: mail@bahnstadt.de

www.bahnstadt.de



INHALT

Vorwort - 01

Einleitung - 04

1. Ausgangslage - 05

2. Planungsgrundsätze - 06

2.1 Städtebau und Verkehr: Bahnrahmenplanung als integrative Aufgabe

2.2 Funktion und Gestaltung: Bahnhofsumfelder als Orte der Verknüpfung und des Aufenthalts - 07

2.3 Innovation und Attraktivität: Wichtige Funktionen aus Fahrgast- und Nutzersicht - 08

2.4 Identifikation und Wiederbelebung: Die Reaktivierung von Empfangsgebäuden - 09

3. Allgemeines zum Projekt - 10

3.1 Da ansetzen, wo der Schuh drückt: Betonung der individuellen Problemlage vor Ort

3.2 Von RegioBus-Haltestellen bis zur Gebäudeentwicklung: Die Bandbreite der Themen - 11

3.3 Nord nach Süd: Die Standorte und Aufgabenschwerpunkte

4. Die Stationsrahmenplanungen im Einzelnen - 12

4.1 Der Bahnhofsvorplatz als Ort des Aufenthalts

4.2 Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Verkehrsverknüpfung - 14

4.3 Der Bahnhof als Teil der Stadtentwicklung und des Tourismus - 18

4.4 Das Empfangsgebäude als Zentrum der "Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof" - 21

4.5 Funktion und Gestaltung: Designkonzept für die Produkte „RegioBus-Haltestelle“ und „Mobilitätsstation“ - 27

5. Kosten und Finanzierung - 29

5.1 Eine erste Annäherung an mögliche Kosten

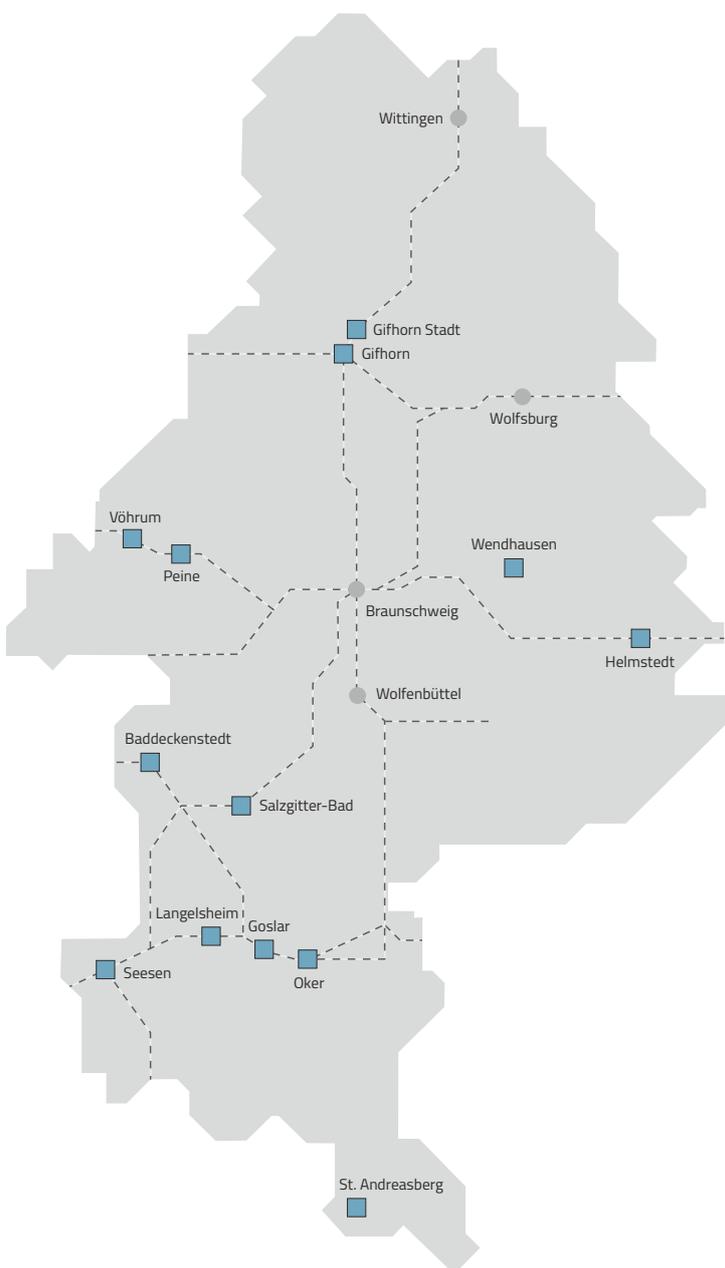
5.2 Fördermöglichkeiten - 30

6. Zusammenfassung und Ausblick - 31

Anmerkungen und allgemeine Hinweise - 32

Einleitung

Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig – hinter diesem Titel verbergen sich insgesamt 13 Bahnhofsumfeldprojekte, die auf den ersten Blick deutliche Unterschiede aufweisen: Geht es im einen Fall um die Reaktivierung eines seiner ursprünglichen Funktion beraubten Empfangsgebäudes, steht im anderen Fall die Verbesserung der Busverknüpfung im Mittelpunkt. Ist es hier vor allem der Vorplatz, der einer dringenden Aufwertung bedarf, soll dort die Bahnhofsrückseite gestaltet werden. Doch bei aller Verschiedenartigkeit verfolgen alle Einzelprojekte ein gemeinsames Ziel: die attraktive, fahrgastfreundliche und zukunftsweisende Gestaltung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern.

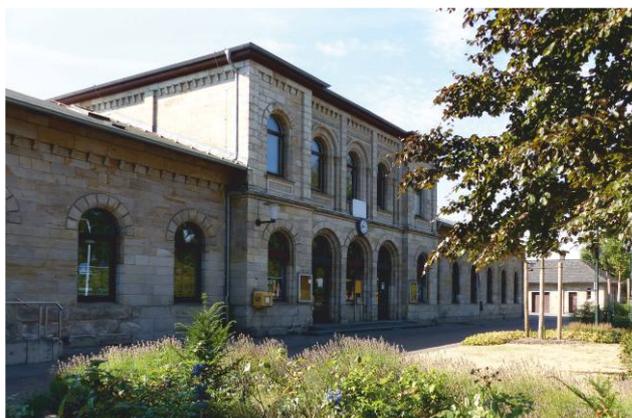


Dass dies eine wichtige Aufgabe ist, wurde schnell deutlich, als der Regionalverband im Sommer 2018 die Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet aufrief, sich an diesem Projekt zu beteiligen. Schnell fanden sich 10 Kommunen von Gifhorn im Norden bis Goslar im Süden, von Seesen bis Helmstedt, die das Angebot dankbar annahmen und sich zusammen mit dem Regionalverband und der Agentur BahnStadt, einem auf Bahnhofs- und Bahnhofsumfeldentwicklung spezialisierten Planungsbüro aus Berlin auf die Reise machten.

In dieser Broschüre finden sich die Ergebnisse des Projektes (Kapitel 4). Aber auch die Hintergründe und grundsätzlichen Ideen, die den Konzepten zugrunde liegen, werden erläutert (Kapitel 2 und 3). Und schließlich muss es, bei allen Visionen und bei aller Kreativität, auch um die Frage gehen, wie die vielen Verbesserungsansätze umsetzbar und finanzierbar sein können (Kapitel 5) und wie es weitergehen könnte auf dem Weg zu innovativeren und fahrgastfreundlicheren Stationen (Kapitel 6).



Der Nordzugang am Bahnhof Salzgitter-Bad ist großzügig gestaltet und nicht Gegenstand der Stationsrahmenplanung



Das stadtbildprägende Empfangsgebäude in Helmstedt befindet sich im Besitz der Stadt und soll revitalisiert werden

1. Ausgangslage

Unabhängig davon, ob es sich um einen Hauptbahnhof einer Großstadt oder einen kleinen Haltepunkt im ländlichen Raum handelt: Bahnstationen sind nicht nur notwendig, um den Zugang zum Zug zu gewährleisten, sondern dienen als „Visitenkarten“ des öffentlichen Verkehrs einerseits und der jeweiligen Kommune andererseits. Ihre attraktive und funktionale Gestaltung ist für die Akzeptanz des „Systems Schiene“ von elementarer Bedeutung, wobei der Begriff der „Funktionalität“ nicht nur technisch verstanden werden darf. So wichtig die Einhaltung der Regelwerke, beispielsweise bei der Frage der Barrierefreiheit, ist, so sehr kommt es darüber hinaus auch darauf an, dass Bahnhöfe als Orte der Begegnung und des Erlebens gesehen und behandelt werden. Und auch wenn Bahnhöfe per Definition dafür gemacht sind, möglichst schnell – meistens mit dem nächsten Zug – verlassen zu werden, müssen sie auch Orte des Aufenthalts und Wohlfühlens sein, wenn sie in ihrer Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entsprechend „funktionieren“ sollen.



Der Bahnhof Börßum mit sanierter Verkehrsstation und einem neu gestalteten Bahnhofsumfeld



Jüngstes Beispiel einer anspruchsvollen Bahnhofsumfeldgestaltung: Der neue Busbahnhof am Bahnhof Gifhorn Stadt



Am Bahnhof Wolfenbüttel wurden das Empfangsgebäude saniert und die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz erhöht

Auf der Grundlage eines solchen Selbstverständnisses ist im Großraum Braunschweig schon einiges umgesetzt worden. Auf Initiative des Regionalverbandes sind in den vergangenen Jahren fast alle Verkehrsstationen im Verbandsgebiet modern, fahrgastfreundlich und barrierefrei umgestaltet worden, und viele Kommunen haben dies zum Anlass genommen, die umliegenden Flächen ebenfalls neu und bedarfsgerecht zu gestalten. Entstanden sind so Verkehrsstationen mit Bahnhofsvorplätzen, die zum Verweilen einladen, und Empfangsgebäude, die den Reisenden Serviceangebote und Wartekomfort bieten. So gesehen ist das Projekt der Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig ein weiterer Schritt in eine Richtung, die der Regionalverband schon seit Längerem verfolgt – und zugleich ist es deutlich mehr: Vor allem durch die Bündelung unterschiedlicher Teilprojekte und Themen „rund um den Bahnhof“ ermöglicht es eine Abkehr von Einzelfallbetrachtungen und die Entwicklung einer regionalen Identität bei der Stationsentwicklung. Und dies geht noch einen Schritt weiter: Durch die Einbeziehung des Produkts RegioBus wird auch der regionale Busverkehr funktionaler und gestalterischer Teil der Aufwertung des ÖPNV im Großraum Braunschweig.

2. Planungsgrundsätze

Einerseits ist die Planung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern eine alltägliche Aufgabe: Es geht um verkehrliche Infrastruktur für Busse, Autos und Fahrräder, um die Nutzung und Gestaltung von Gebäuden, um Funktionen, die für Reisende sowie für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort von Bedeutung sind. All dies klingt weder spektakulär noch kompliziert. Doch andererseits gibt es eine Reihe von Besonderheiten, die zu beachten sind und die darüber entscheiden können, ob ein Projekt gelingt oder nicht.



Der Bahnhof Peine zeigt beispielhaft, dass Bahnhofsumfeldplanung immer eine Reihe verkehrlicher und städtebaulicher Aspekte hat

Von wesentlicher Bedeutung sind dabei die speziellen Anforderungen, die sich aus dem Bahnverkehr ergeben: Aufgrund der hohen Kosten, die mit der Verlegung von Bahntechnik verbunden sind, können ein Kabel, das den Vorplatz quert, ein Oberleitungsmast, der einer Fahrradabstellanlage im Weg ist, oder ein Verteilerschrank, der sich noch im ehemaligen Empfangsgebäude befindet, die beste Idee unmöglich machen. Kurzum: die Beachtung der bahntechnischen Belange und der Flächenverfügbarkeit sind nicht erst relevant, wenn die Planung konkrete Züge annimmt, sondern auch schon bei den ersten konzeptionellen Überlegungen – und wurden daher auch beim Projekt Stationsrahmenpläne für den Großraum Braunschweig frühzeitig thematisiert. Welche Planungsgrundsätze außerdem eine Rolle bei der Entwicklung der Rahmenplanungen und Konzeptspielen, soll im Folgenden erläutert werden.

2.1 Städtebau und Verkehr: Bahnstufenrahmenplanung als integrative Aufgabe

Städtebau und Verkehr – zu oft werden diese Begriffe als Gegensätze verstanden und die Frage „fußgängerfreundliche Platzgestaltung oder ausreichende Anzahl an Stellplätzen?“ ist nur ein Beispiel dafür, wie Verkehr und Städtebau gerade bei der Bahnhofsgestaltung gegeneinander ausgespielt werden können. Dabei geht es doch um ein Miteinander statt um ein Gegeneinander, denn nur wenn verkehrliche Themen wie Erschließung und Verknüpfung in einem städtebaulichen Kontext gesehen und als Teil des Städtebaus verstanden werden, kann der Entwicklung gesichtsloser Orte ohne Atmosphäre und Aufenthaltsqualität, zu der sich Bahnhöfe vielerorts leider entwickelt haben, entgegengewirkt werden.

Eine wichtige Rolle kann im städtebaulichen Kontext auch die Verdichtung bestehender Siedlungsbereiche, die im Gegensatz zum „Bauen auf der grünen Wiese“ steht, spielen: Im Interesse einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung kommt dem Leitsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ große Bedeutung zu. Schließlich ist die „Stadt der kurzen Wege“ im Interesse des Klimaschutzes und der Mobilitätswende, da hierdurch die Angebote des Umweltverbundes, zu denen auch das Zu-Fuß-

Gehen zählt, und die ÖPNV-affinen Mobilitätsformen gestärkt werden. Und natürlich sind es vor allem die sich häufig in Innenstadtnähe befindenden Bahnhofsumfelder, denen aufgrund ihrer verkehrlichen Lagegunst eine besondere Bedeutung in diesem Zusammenhang zukommt.



Busbahnhof, Pkw-Verkehr und Verweilqualität:
Am Bahnhof Baar in der Schweiz passt alles auf einen Platz

2.2 Funktion und Gestaltung: Bahnhofsumfelder als Orte der Verknüpfung und des Aufenthalts

Der Zugang zur Bahn und die Verknüpfung mit den Zubringersystemen gehören zu den Pflichtaufgaben eines Bahnhofsvorplatzes. Konkret bedeutet das unter anderem

- eine angemessene Anzahl an ÖPNV- bzw. Bushaltestellen mit einem betrieblich und verkehrlich sinnvollen und zukunftsfähigen Konzept sowie mit ausreichender, aber nicht überdimensionierter kapazitiver Reserve, guter Orientierbarkeit vor allem für Ortsunkundige, kurzen Wegen und einer fahrgastfreundlichen Gestaltung,
- eine ausreichende Anzahl qualitativ hochwertiger, witterungsgeschützter Bike+Ride-Stellplätze und die Möglichkeit des gesicherten Abstellens, beispielsweise in einer Sammel-schließanlage,
- eine ausreichende Anzahl an Park+Ride-Stellplätzen, um den Ansprüchen der mit dem privaten Pkw ankommenden Pendler gerecht zu werden und
- eine barrierefreie Gestaltung der Anlagen.



Kurzer und direkter Bahn-Bus-Umstieg am Bahnhof Murnau (Oberbayern)

Dabei können nicht immer alle Bedürfnisse gleichzeitig befriedigt werden, zumal durchaus nicht alle Maßnahmen unumstritten und widerspruchsfrei sind: Während eine Verbesserung beim Bus und Fahrradverkehr den Umweltverbund im Sinne einer nachhaltigen Mobilität stärkt, ist die Park+Ride-Funktion etwas kritischer zu sehen. Zweifelsfrei ist es gut, wenn beispielsweise Pendler am Bahnhof von ihrem Pkw in die Bahn umsteigen anstatt mit dem Auto zu ihrem Ziel durchzufahren, zugleich aber entstehen dadurch mit den flächenintensiven Park+Ride-Anlagen vielerorts verödete Areale ohne räumliche und urbane Qualität. Logische Folge ist eine Priorisierung: an erster Stelle steht die Optimierung der zum Umweltverbund gehörenden Zubringersysteme.



Funktion und städtebauliches Zeichen:

Die markante Überdachung des Bahnsteigzugangs in Königs Wusterhausen

Neben der Pflicht – der Rolle des Bahnhofsvorplatzes als Ort der Verkehrsverknüpfung – gibt es aber auch die Kür; gemeint ist seine Doppelfunktion als „Tor zur Bahn“ und „Tor zur Stadt“. Hierzu gehören unter anderem die folgenden Funktionen:

- Treffpunkt und Information
- Abholen und Verabschieden
- Kommunikation und öffentliches Internet
- Aufenthaltsqualität und Entspannung

Im Zusammenhang mit der Aufenthaltsqualität ist auch die fußgängerfreundliche Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu sehen, die nicht im Widerspruch zu seiner Verkehrsfunktion stehen muss. Als ein zielführender Ansatz ist hier das Konzept der Begegnungszonen mit einer weitgehend einheitlichen Oberflächengestaltung und Maßnahmen zur deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung zu nennen, wobei auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und sehbehinderter oder blinder Nutzer zu achten ist.



Das mit viel Grün gestaltete Umfeld am Bahnhof Ludwigsfelde-Struveshof

2.3 Innovation und Attraktivität: Wichtige Funktionen aus Fahrgast- und Nutzersicht

Auch der Begriff „Innovation“ ist in diesem Kontext von unterschiedlichen Seiten zu betrachten. Zum einen gibt es den infrastrukturellen und ökologischen Aspekt; hier geht es beispielsweise um Ladesäulen für E-Bikes und Elektroautos, um Schließfächer für Fahrradfahrer, die gerne Utensilien wie Helm oder Regenjacke am Bahnhof lassen, bevor sie in den Zug steigen, oder um moderne, alternative Mobilitätsangebote wie Car-Sharing oder Leihfahrräder. Und auch bauliche Konzepte wie Gründächer oder Photovoltaik gehören hierzu. Zum anderen gibt es Ansätze, die nicht beim Thema Verkehrsverknüpfung, sondern bei der Aufenthaltsqualität ansetzen. Das mögen – wie beispielsweise ein Trinkbrunnen auf dem Bahnhofsvorplatz, die Reparatursäule für Fahrräder oder der öffentliche Internetzugang – auf den ersten Blick banale oder selbstverständlich klingende Ideen sein; zusammengenommen können sie die räumliche und Nutzungsqualität eines Bahnhofsvorplatzes allerdings massiv aufwerten.



Doppelstockparker am Bahnhof Büchen



In der Fahrradabstellanlage am Bahnhof Lübeck-Travemünde Hafen können die Räder witterungsgeschützt und sicher abgestellt werden



Der Busbahnhof in Pinneberg verbindet Funktion und Wartekomfort



Der Bahnhof Lutherstadt Wittenberg Altstadt ist ein Beispiel dafür, dass es auch an kleinen Stationen Wartekomfort und Service geben kann

Im Zusammenhang mit dem Stichwort Attraktivität soll ein weiterer Aspekt nicht vergessen werden: der Zusammenhang zwischen Gestaltungsqualität und Vandalismusprävention. Es mag sein, dass gute Gestaltung nicht immer zum Nulltarif zu bekommen ist, und häufig wird gerade hier gespart, während die technische Infrastruktur als alternativlos angesehen wird. Aber in vielen Fällen ist der überschaubare Mehraufwand gut investiert, denn viele Beispiele zeigen, dass da, wo kein Gestaltungswille erkennbar ist, mehr zerstört wird als dort, wo die baulichen Anlagen mit einem Gespür für architektonische oder städtebauliche Qualität entworfen wurden. Das bedeutet: gute Gestaltung ist kein „Zusatznutzen“, sondern Voraussetzung für Akzeptanz und positives Image.

2.4 Identifikation und Wiederbelebung: Die Reaktivierung von Empfangsgebäuden

Haben sich die Empfangsgebäude der vergleichsweise wenigen Großstadtbahnhöfe seit der Bahnreform zu „Einkaufstempeln“ und „Erlebnisbahnhöfen“ entwickelt, sieht das Bild an den kleinen und mittelgroßen Stationen aufgrund des Funktionswandels und eines veränderten Selbstverständnisses der Deutschen Bahn AG, die sich zunehmend auf die sogenannte „Verkehrsstation“ zurückgezogen hat, eher traurig aus.



Das historische Empfangsgebäude des Bahnhofs Luckenwalde wurde zur städtischen Bibliothek umgestaltet und durch einen markanten Neubau ergänzt



Die beiden mit tatkräftiger Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt reaktivierten Empfangsgebäude in Sangerhausen und Lutherstadt Eisleben



Vielerorts stehen Empfangsgebäude leer oder sind der öffentlichen Nutzung entzogen. Allerdings gibt es auch Ansätze für eine Wiederbelebung: So ist es häufig die ortsbildprägende und identifikationsstiftende Funktion „ihres“ von der Deutschen Bahn AG als entbehrlich eingestuftes Bahnhofsgebäudes, das eine Kommune bewegt, sich der Entwicklung einer nicht ganz unproblematischen Immobilie anzunehmen. Und es gibt auch Beispiele von privaten Projekten, bei denen sich ein weitgehend funktionsloses Empfangsgebäude zum Schmuckkästchen und Motor der Stadtentwicklung entwickelt hat.

Von zentraler Bedeutung für die Fahrgäste ist bei der Reaktivierung von Empfangsgebäuden der Erhalt der Verkehrs- und Servicefunktion. Dabei geht es vor allem um:

- Mobilitätsservice: Fahrkarten, Information
- witterungsgeschütztes Warten ohne Konsumzwang
- öffentliche Toilette, Dienstleistungen/Konsumangebote, z.B.: Bistro/Bäcker, Zeitschriften
- Vorhandensein von Ansprechpartnern bei Problemen



Wie in Eisleben war auch in Cuxhaven eine Bahnhofsgenossenschaft Initiator und Träger der umfangreichen, den Fahrgastzweck in den Mittelpunkt stellenden Umgestaltungsmaßnahmen

3. Allgemeines zum Projekt

Von den allgemeinen Aussagen und Thesen, die wichtige Grundlagen für die Erarbeitung der Planungen und Konzepte im Rahmen des Projektes Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig darstellten, zum Projekt: Im Folgenden sollen das Herangehen und die Methodik erläutert werden, ehe dann im nachfolgenden Kapitel 4 die Ergebnisse der Planungen für die einzelnen Standorte vorgestellt werden.

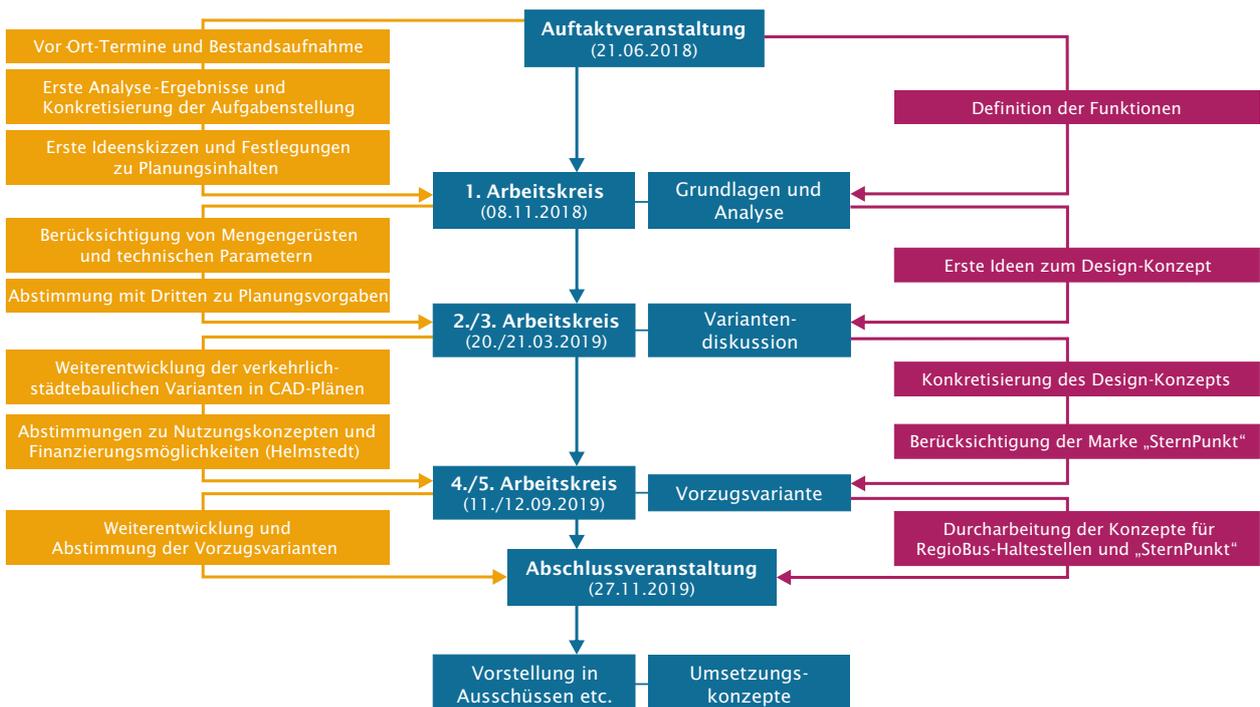


Vorstellung der Vorzugsvarianten der Bahnhofsrahmenplanungen während der Abschlussveranstaltung in Braunschweig

3.1 Da ansetzen, wo der Schuh drückt: Betonung der individuellen Problemlage vor Ort

Zwar wurde das Projekt Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig vom Regionalverband initiiert, aber es war von Anfang an klar, dass es sich nicht um Planungen „von oben“ handeln soll. Zum methodischen Vorgehen gehörten folglich eine kontinuierliche, enge Abstimmung mit den am Projekt beteiligten Kommunen. Sie waren es, die sagten, wo „der Schuh drückt“, und damit die Projekthinhalte – natürlich in Abstimmung mit dem Regionalverband und der Agentur BahnStadt – definierten.

Zur intensiven Abstimmung mit den Projektbeteiligten gehörten auch Vor-Ort-Termine, Arbeitsgespräche und ein projektbegleitender Lenkungskreis, in dem im Abstand weniger Monate über den Projektfortschritt berichtet wurde. Vor allem hier fand ein intensiver fachlicher Austausch zu den einzelnen Planungen statt, wobei es gerade der gemeinsamen Diskussionen aller Teilprojekte und Lösungsvarianten war, der die Entwicklung der Planungen beförderte.



Übersicht der verschiedenen Projekt-Meilensteine

3.2 Von der RegioBus-Haltestelle bis zur Gebäudeentwicklung: Die Bandbreite der Themen



Unterschiedlicher geht es kaum: Der potenzielle Standort für eine RegioBus-Haltestelle in Wendhausen und der belebte Bahnhofsvorplatz Goslar



Allen Teilprojekten gemeinsam ist das Bestreben, den jeweiligen Bahnhof zu einem fahrgastfreundlichen und städtebaulich integrierten Ort mit hoher Nutzungs- und Gestaltungsqualität zu entwickeln. Darüber hinaus ergab sich aus der thematischen Offenheit und Orientierung an den Bedürfnissen vor Ort, dass der Begriff „Stationsrahmenplanung“ sehr weit gefasst wurde und sich unter dieser Überschrift städtebauliche Konzepte für größer gefasste Bahnhofsumfelder ebenso finden lassen wie räumlich begrenzte Vorplatzplanungen oder Nutzungskonzepte für Empfangsgebäude.

Hinzu kam das Thema der RegioBus-Haltestellen, das, neben den Bahnhofsrahmenplanungen, einen zweiten Bearbeitungsschwerpunkt darstellte und eher den Charakter einer Design-Studie als den eines konkreten Planungskonzepts hat. Grundgedanke ist hierbei, dem Produkt RegioBus, das einen wichtigen Baustein des ÖPNV in der Region darstellt, durch ein modernes Design ein innovatives Image zu geben und so dazu beizutragen, die Bekanntheit, Erkennbarkeit und Akzeptanz zu steigern.

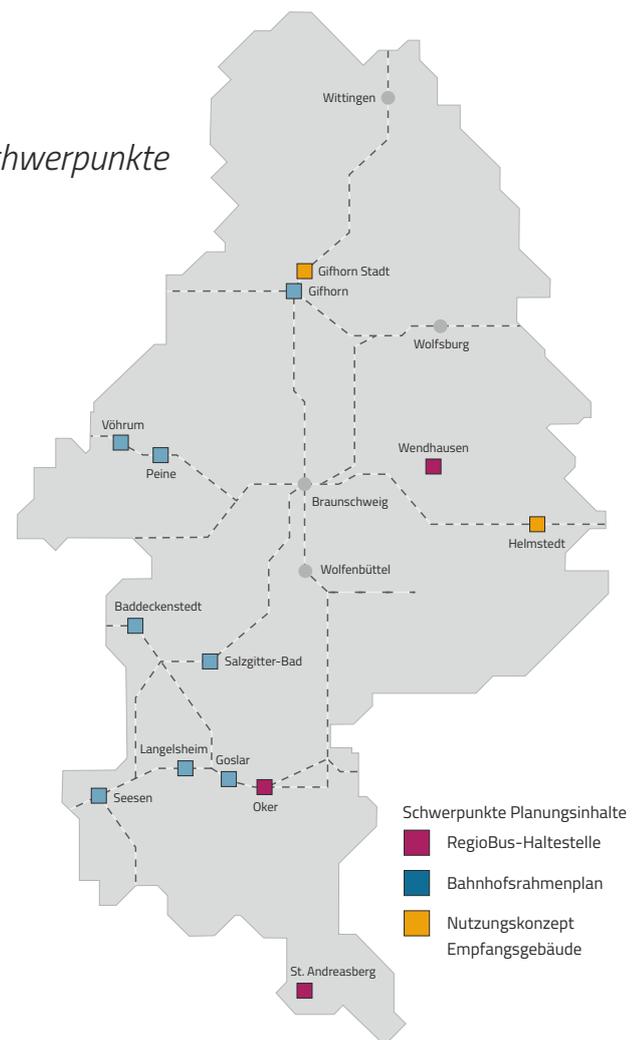
3.3 Von Nord nach Süd: Die Standorte und Aufgabenschwerpunkte

Es wurde schon erwähnt, dass insgesamt zehn Kommunen dem Aufruf des Regionalverbandes folgten und als Standorte für das Projekt Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig ausgewählt wurden. Wichtig war in diesem Zusammenhang das Engagement der Kommunalvertreterinnen und -vertreter und deren erklärter Wille, die Rahmenpläne und Konzepte als Initialzündung für konkretere Planungsschritte, die dann im kommunalen Zuständigkeitsbereich liegen, zu sehen.

Da in drei der zehn Kommunen zwei Projektstandorte ausgewählt wurden, summierte sich die Summe der Teilprojekte auf dreizehn; hiervon lagen die Bearbeitungsschwerpunkte bei

- acht Standorten auf Bahnhofsrahmenplanungen,
- zwei Standorten auf Nutzungskonzepten für Empfangsgebäude und
- drei Standorten auf der Planung und dem Design von RegioBus-Haltestellen.

Einen Sonderfall stellen dabei die Standorte Goslar und Oker dar, bei denen im Projektverlauf mit Blick auf eine zeitnahe Realisierung auf bereits vorliegende Planungen zurückgegriffen wurde. Hier wurde deshalb vereinbart, die Rahmenplanungen auf Gestaltungsideen für den Vorplatz bzw. die RegioBus-Haltestelle zu beschränken.



Übersicht Projektstandorte

Schwerpunkte Planungsinhalte

- RegioBus-Haltestelle
- Bahnhofsrahmenplan
- Nutzungskonzept Empfangsgebäude

4. Die Stationsrahmenpläne im Einzelnen

So unterschiedlich die Aufgaben an den einzelnen Standorten waren, so ähnlich war das Vorgehen: Zu Beginn wurden die Standorte bezüglich ihrer Schwächen und Potenziale analysiert; darauf folgte die Definition der Ziele und Leitlinien. Auf diese bauten schließlich Varianten auf, wobei großer Wert darauf gelegt wurde, die Bandbreite der möglichen verkehrlichen und städtebaulichen Lösungen möglichst umfassend darzustellen und nichts zu übersehen. Und schließlich wurde daraus, in enger Abstimmung zwischen der jeweils betroffenen Kommune, dem Regionalverband und der Agentur BahnStadt, eine Vorzugsvariante entwickelt.

Die große Vielfalt der im Projekt diskutierten Lösungsideen macht es erforderlich, dass im Folgenden vor allem die Vorzugsvarianten der Teilprojekte dargestellt und Analysepläne sowie letztlich verworfene Varianten nur in Ausnahmefällen dokumentiert sind.

Dabei wurden die Projekte den folgenden vier Themenbereichen zugeordnet:

- Der Bahnhofsvorplatz als Ort des Aufenthalts
- Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Verkehrsverknüpfung
- Der Bahnhof als Teil der Stadtentwicklung und des Tourismus
- Das Empfangsgebäude als Zentrum der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“

Natürlich gibt es hierbei Überschneidungen: Auch bei einer Bahnhofsvorplatzplanung, die unter der Überschrift „Ort des Aufenthalts“ steht, gibt es viele verkehrsbezogene Themen, und auch dann, wenn ein Planungskonzept als Teil der Stadtentwicklung gesehen wird, geht es um Aufenthaltsqualität.

Ein fünftes Kapitel stellt schließlich die Beschäftigung mit dem Thema RegioBus-Haltestellen dar, die von Anfang an als eigenständige, von den Bahnhofsvorplatzplänen unabhängige Design-Studie gedacht war.

4.1 Der Bahnhofsvorplatz als Ort des Aufenthalts

Bei aller Bedeutung der Verkehrs- und Verknüpfungsfunktion mit Bus, Fahrrad oder Pkw: Im Mittelpunkt der Bearbeitung steht bei den Rahmenplanungen für Baddeckenstedt, Goslar und Langelsheim die Verbesserung der Nutzungs- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums.

Baddeckenstedt

Im Laufe des Projekts wurden mehrere Varianten für die Rahmenplanung am Standort Baddeckenstedt entwickelt. Die Vorzugsvariante zeigt einen Aufenthaltsplatz, der als Begegnungszone mit zwei barrierefreien Bushaltestellen, ausreichendem Witterungsschutz und einer neuen Park+Ride-Anlage gestaltet ist. Ergänzt wird der Vorplatz durch die qualitative und quantitative Aufwertung der Bike+Ride-Funktion sowie durch Baumpflanzungen, Sitzbänke und eine Bahnsteigschließung als „Landmark“.

Die Vorzugsvariante geht davon aus, dass die Verkehrsstation barrierefrei ausgebaut wird; hierfür ist die Aufgabe des heutigen Zwischenbahnsteigs zugunsten eines Außenbahnsteigs mit einer neuen Bahnsteigerschließung vonnöten. Hieraus ergeben sich neue Perspektiven für die Erreichbarkeit der Station von Süden und die Ergänzung der Verknüpfungsanlagen um eine Park+Ride-Anlage und weitere Fahrradstellplätze.

- Strecke 1773 Hildesheim Hbf - Goslar (KBS 320)
- RE10 → Bad Harzburg / Goslar / Hannover
- 410 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)

*Die hier genannten Reisendenzahlen dienen nur der Abschätzung zu Beginn des Projekts. Dank der Angebotsausweitung im SPNV ist die Nachfrage insgesamt gestiegen.



Die Vorzugsvariante der Rahmenplanung am Bahnhof Baddeckenstedt mit der zusätzlichen Erschließung von Süden

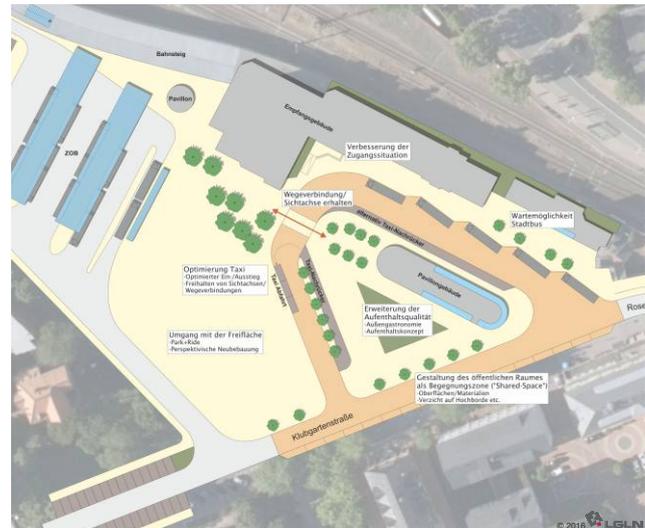
Goslar

Trotz aller funktionaler Defizite weist der Bahnhofsvorplatz – im Zusammenspiel mit dem repräsentativen Empfangsgebäude – große städtebauliche Potenziale auf. Und daher ist es gerade die Betonung und Herausarbeitung dieser Potenziale, die, trotz der verkehrlichen Bedeutung des Vorplatzes mit dem Stadtbusverkehr und der Vorfahrt, im Mittelpunkt der Überlegungen stehen. Wichtige Stichworte sind dabei die Qualität des öffentlichen Raums, der Aufenthaltsfunktion und des Übergangs in die historisch bedeutsame Innenstadt.

Aus diesem Grund wird in der Vorzugsvariante ein einheitlicher Platz unter Einbeziehung der Verkehrsflächen und der Klubgartenstraße vorgeschlagen. Von zentraler Bedeutung sind die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger und die räumliche Verbindung der durch die Busumfahrung funktional voneinander getrennten Platzbereiche. Dies gilt insbesondere für die Wegeverbindung vom Pavillon in der Platzmitte in Richtung Empfangsgebäude und Bahnsteige.

Aufgrund der für diesen Standort bereits vorliegenden Planung der Stadt Goslar beschränkt sich die Bahnhofsrahmenplanung auf funktionale Vorschläge ohne eine Detaillierung, die den übrigen Rahmenplänen entspricht.

- Strecke 1932 Vienenburg - Goslar (KBS 330, 353)
- 1732 Hildesheim Hbf - Goslar (KBS 320)
- 1930 Neuekrug - Hahausen - Goslar (KBS 354)
- RB43 → Wolfenbüttel
- RB82 → Bad Harzburg / Göttingen / Kreiensen
- RE4 → Halle (Saale) Hbf
- RE10 → Bad Harzburg / Hannover Hbf
- 4.380 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Gestaltungsideen für den Vorplatz am Bahnhof Goslar; wichtig sind die Aufenthaltsqualität sowie die Wegebeziehungen und Sichtachsen

- Strecke 1930 Neuekrug - Hahausen - Goslar (KBS 354)
- RB82 → Bad Harzburg / Goslar / Göttingen / Kreiensen
- 150 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)

Langelsheim

Das auffälligste Defizit am Standort Langelsheim ist die mangelnde Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes. Aus diesem Grund wird der Fokus auf eine attraktive, nutzerfreundlichen Gestaltung des Platzes und des angrenzenden Straßenraums gelegt. So entsteht eine Begegnungszone nach einem einheitlichen Gestaltungsgrundsatz, dem sich auch die verkehrlichen Funktionen – hier sind die barrierefreie Gestaltung der Busverknüpfung mit zwei Haltestellen am Straßenrand, die Park+Ride-Anlage und die neue, in quantitativer und qualitativer Hinsicht aufgewertete Bike+Ride-Anlage zu nennen – anpassen.

Wichtig sind in diesem Kontext die aktuellen Umgestaltungspläne der Deutschen Bahn AG für die Verkehrsstation. Diese sind in der Bahnhofsrahmenplanung berücksichtigt und beinhalten unter anderem den Neubau und die barrierefreie Erschließung der Außenbahnsteige durch Aufzüge. Eine Besonderheit stellt in diesem Zusammenhang die Verlagerung der historischen, denkmalgeschützten Treppeneinhausung am Vorplatz dar.



Die vorgeschlagene Vorzugsvariante der Rahmenplanung am Bahnhof Langelsheim und dabei berücksichtigt, der geplante Umbau der Verkehrsstation auf Seiten der Deutschen Bahn AG

4.2 Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Verkehrsverknüpfung

Unter dieser Überschrift finden sich diejenigen Bahnhofsrahmenplan-Projekte wieder, bei denen deutliche Eingriffe in die bestehende Verkehrsverknüpfung notwendig sind; dazu kann, wie in Gifhorn, Salzgitter-Bad und Seesen, die Neuordnung des Busverkehrs mit einem neuen Busbahnhof gehören. Und auch die Rahmenplanung für Vöhrum findet sich hier aufgrund der Bedeutung dieser Station als Pendlerbahnhof wieder.

Gifhorn

Der Bahnhof Gifhorn liegt außerhalb der Kernstadt an der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Hannover und weist zwei sich deutlich voneinander unterscheidende Bahnhofsseiten auf: Während die Südseite heute von ungeordneten Verkehrsflächen und einer kulturellen, nicht unmittelbar mit der Bahnhofsfunktion zusammenhängenden Nutzung im ehemaligen Empfangsgebäude geprägt ist, hat sich die Nordseite zur eigentlichen Bahnhofsvorplatzseite entwickelt. Hier befinden sich ein Servicegebäude, die Bushaltestellen sowie der Schwerpunkt der Verknüpfung mit dem Fahrrad und dem Pkw.



Die Themen auf der Nord- und Südseite unterscheiden sich deutlich voneinander



- Strecke 6107 Berlin Hbf - Lehrte (KBS 300)
- RE30 → Hannover Hbf / Wolfsburg Hbf
- RB47 → Braunschweig Hbf / Uelzen
- 2.990 Reisende (durschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Die Vorzugsvariante für den Bahnhof Gifhorn verfolgt unterschiedliche Ansätze für die Nord- und Südseite

Demzufolge unterscheiden sich auch die planerischen Ansätze: Auf der Südseite geht es vor allem um die Ordnung und Befestigung Park+Ride-Anlage als Teil eines attraktiv gestalteten Umfeldes mit einem dem „KultBahnhof“ zugeordneten Außenbereich. Die Ansätze auf der Nordseite sind vielfältiger: Neben der attraktiven Gestaltung des Vorplatzes und Bahnhofszugangs, zu der eine neue Überdachung, eine öffentliche Toilette und eine moderne Fahrradabstellanlage gehören, liegt der Schwerpunkt auf der Neuordnung des Busverkehrs; an einer Bus-Insel befinden sich vier Haltestellen, die von separat erschlossenen Park+Ride-Anlagen flankiert werden. Abgerundet werden die Maßnahmen durch den Ersatz der heutigen, die Personenunterführung erschließenden Rampenanlage durch einen barrierefreien Neubau.

Salzgitter-Bad

Von zentraler Bedeutung bei der Bahnhofsrahmenplanung in Salzgitter-Bad ist die Frage, wie der bestehende ZOB und damit die Umsteigebeziehung zwischen Bahn und Bus optimiert werden kann. Aktuell ist die beengte räumliche Situation des Busbahnhofs mit betrieblichen Problemen verbunden; darüber hinaus führt seine vom Bahnhofsvorplatz abgewandte Lage zu Orientierungsproblemen vor allem bei ortsunkundigen Umsteigern. Einen zweiten Aufgabenschwerpunkt stellt die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes dar: Zwar weist dieser durchaus Qualitäten auf – hierzu zählen unter anderem der großzügige Zugang zum erhöht liegenden Empfangsgebäude und zum Hausbahnsteig sowie die Grüngestaltung –, aber insgesamt macht der Vorplatz doch einen etwas „in die Jahre gekommenen“ Eindruck.

Ein wichtiger planerischer Ansatz ist demzufolge die Neuordnung des Vorplatzes, wobei die großzügige und fußgängerfreundliche Gestaltung als städtischer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt steht.

- Strecke 1920 Braunschweig Hbf - Salzgitter-Bad (KBS 352)
1940 Börßum - Kreiensen (KBS 358)
- RB46 → Braunschweig Hbf / Herzberg (Harz) / Kreiensen
- 1.470 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)

Zu den vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zählen unter anderem

- eine breite Zugangstreppe zum in Privatbesitz befindlichen, aber noch für Fahrgastzwecke genutzten Empfangsgebäude,
- moderne Fahrradabstellanlagen, die eine deutliche Aufwertung in quantitativer und qualitativer Hinsicht darstellen,
- die Integration der Petershagener Straße im Sinne einer fußgänger- und fahrradfahrerfreundlichen „Begegnungszone“ sowie
- städtebauliche Maßnahmen, zu denen die Schließung von Baulücken und eine Passage als attraktive Wegeverbindung ins Stadtteilzentrum gehören.

Die umfangreichste Einzelmaßnahme stellte der „Flächentausch“ der Funktionen Busbahnhof und Park+Ride dar: Der neue, westlich an den Bahnhofsvorplatz anschließende ZOB erhält eine durchgehende, vom Bahnhofsvorplatz aus gut sichtbar und erreichbare Bus-Insel mit acht barrierefrei gestalteten Haltestellen. Hinzu kommen drei seitlich angeordnete Abstellplätze. Im Umkehrschluss wird die P+R-Funktion – aufgrund der vorhandenen Flächenkapazität mit einem reduzierten Stellplatzangebot – in den Bereich des heutigen ZOB verlegt.

Abgerundet wird das Konzept durch eine optionale Brückenverbindung, die vor allem die Anbindung des ZOB an die Bahnhofsnordseite (mit dem dortigen Außenbahnsteig Gleis 2) verbessern würde, aber sicherlich unter dem Vorbehalt einer möglichen Finanzierbarkeit zu sehen ist.



Zentrale Maßnahmen am Bahnhof Salzgitter-Bad sind die Verlagerung der Busbahnhofs auf die heutige Park+Ride-Fläche, die Aufwertung der Bike+Ride-Funktion und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz

Seesen

Der Bahnhof Seesen weist mit seiner Innenstadtlage mit kurzen Wegen ins Stadtzentrum eine Reihe von Stärken und Potenzialen auf, und das in Privatbesitz befindliche Empfangsgebäude liegt idealtypisch und ortsbildprägend am Bahnhofsvorplatz. Der Vorplatz allerdings zeigt auch Schwächen auf: Die Busverknüpfung ist weder funktional noch gestalterisch zufriedenstellend und die Aufenthaltsqualität des massiv vom Verkehr dominierten Platzes ist stark eingeschränkt.

Aus diesem Grund konzentriert sich die Bahnhofsumfeldplanung auf die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes: Neben der Neuordnung des ZOB, für den eine Bus-Insel mit vier für Gelenkbusse dimensionierte, barrierefreie Haltestellen und

zwei Pausenplätze vorgeschlagen werden, steht die fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung im Mittelpunkt. Zur Neugestaltung als Begegnungszone gehören auch die Einbeziehung des angrenzenden Bereichs der Gartenstraße und des Kreuzungsbereichs der Bahnhof- und Poststraße sowie die Neufassung des dem Empfangsgebäude zugeordneten Freiraums, die im weiteren Planungsverlauf mit den Interessen und Planungsabsichten des Eigentümers abzustimmen sein wird.

Weitere Maßnahmen betreffen die Neuordnung der Park+Ride-Funktion am Vorplatz, die Umnutzung des Güterschuppens und der öffentlichen WC-Anlage sowie die Aufwertung und Erweiterung der Bike+Ride-Funktion durch zwei neue, qualitativ hochwertige Fahrradabstell- und Sammelschließanlagen.

- Strecke 1912 Herzberg - Seesen (KBS 358)
1940 Börßum - Kreiensen (KBS 358)
- RB46 → Braunschweig Hbf / Herzberg (Harz)
- RB82 → Bad Harzburg / Göttingen / Kreiensen
- 1.120 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Die Vorzugsvariante für das Bahnhofsumfeld in Seesen zeigt den Bahnhofsvorplatz mit dem neuen Busbahnhof und einer einheitlichen Gestaltung als Begegnungszone



Zwei der Varianten mit völlig unterschiedlichen Ansätzen für die Vorplatzgestaltung

Vöhrum

Der nachträglich ins Projekt gekommene, zur Stadt Peine gehörende Bahnhof Vöhrum ist aufgrund seiner Lage im Netz vor allem für Pendler interessant, und folglich liegt einer der Schwerpunkte auf dem Ausbau der Park+Ride-Funktion. Allerdings sind die Defizite an dieser Station vielfältig: Neben der fahrgastunfreundlichen, nicht barrierefrei gestalteten Busverknüpfung – der Bus hält zum Ein- und Ausstieg der Fahrgäste mit deutlichem Abstand zum Bordstein in der Wendeschleife – sind es Mängel bei den Fahrradabstellanlagen und die geringe Aufenthaltsqualität, die das Erscheinungsbild der Station negativ prägen.

Die Vorzugsvariante beinhaltet demzufolge die Verlagerung der Bushaltestelle an den neu zu schaffenden, attraktiven Bahnhofsvorplatz und den barrierefreien Ausbau. Hinzu kommen die quantitative und qualitative Aufwertung der Bike+Ride-Funktion und die Erhöhung der Warte- und Aufenthaltsqualität.

Diese Maßnahmen führen zu einer Verringerung der P+R-Stellplatzkapazität auf der Bahnhofsnordseite. Aus diesem Grund wird in der Rahmenplanung die Einbeziehung des südlichen Bahnhofsumfeldes vorgeschlagen: Mit einer zusätzlichen, kleineren Fahrradabstellanlage wird das Bike+Ride-Angebot ergänzt; bedeutsamer sind die deutliche Ausweitung der Park+Ride-Funktion und einer dafür optionalen Erweiterungsmöglichkeit.

- Strecke 1730 Hannover Hbf - Braunschweig Hbf (KBS 310)
- RE60 → Braunschweig Hbf / Rheine
- RE70 → Bielefeld Hbf / Braunschweig Hbf / Hannover Hbf
- 1.060 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Die heutige Situation am Bahnhof Vöhrum ist vom ruhenden Pkw-Verkehr dominiert und ohne Aufenthaltsqualität



Trotz der Bedeutung der Pkw-Verknüpfung: Aufenthaltsqualität und die Optimierung des Bus- und Fahrradverkehrs sind wichtige Maßnahmen bei der Rahmenplanung für die Station Vöhrum

4.3 Der Bahnhof als Teil der Stadtentwicklung und des Tourismus

Hier finden sich diejenigen Rahmenplanungen wieder, bei denen der Schwerpunkt auf der städtebaulichen Entwicklung oder der touristischen Bedeutung des Ortes liegt. Darunter fallen die Bahnhofsumfelder in Helmstedt, wo sich aus einer verbesserten städtebaulichen Verknüpfung neue Impulse ergeben können, und Peine mit einem großen, südlich an den Bahnhof angrenzenden Stadtentwicklungsgebiet. Bei dem dritten, in diesem Kapitel

erwähnten Teilprojekt handelt es sich um einen Sonderfall, denn St. Andreasberg wurde ursprünglich im Zusammenhang mit der Designstudie für die RegioBus-Haltestellen gesehen. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass die Aufgabe hier auch eine das Umfeld einbeziehende Planung für den potenziellen neuen zentralen Bus-Verknüpfungspunkt erfordert.

Helmstedt

Da der Fokus beim Standort Helmstedt auf die Entwicklung des Empfangsgebäudes gelegt wurde – aus diesem Grund kommt Helmstedt ausführlich im folgenden Kapitel vor –, ist die Bahnhofsumfeldplanung als eine Planungsergänzung zu verstehen.

- Strecke 1900 Braunschweig Hbf - Magdeburg (KBS 310)
6400 Helmstedt - Eisleben (KBS 310)
- RB40 → Braunschweig Hbf / Burg (Magdeburg) / Genthin
- IC → Emden Hbf / Leipzig Hbf / Norddeich
- 1.510 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Das heutige Bahnhofsumfeld hat Qualitäten, wirkt jedoch etwas ungeordnet



Die skizzenhafte Darstellung der Rahmenplanung zeigt neben dem aufgewerteten Bahnhofsvorplatz und dem ZOB auch die Brückenverbindung und Entwicklung der Bahnhofsrückseite

Die Planungsskizze soll Anregungen für mögliche städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen geben. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt dabei zum einen auf einer Aufwertung des Vorplatzes mit einer betrieblich und verkehrlich optimierten Lösung für den Busverkehr, zum anderen auf einer Nutzung der Bahnhofsrückseite; tragfähig erscheinen hier vor allem kulturelle und freizeitorientierte Nutzungen, wobei sich aus der Nähe des sich allmählich zum touristischen Schwerpunkt entwickelnden Lappwaldsees weitreichende Möglichkeiten bis hin zu einer Teststrecke für innovative Mobilitätsangebote anbieten.

Gestützt wird die Entwicklung der Rückseite durch eine neue Fußgängerbrücke, die neben ihrer stadtteilverbindenden Funktion auch als zusätzliche Bahnsteigerschließung fungiert.

Peine

Zwar beinhalteten einzelne Varianten der Bahnhofsrahmenplanung für den Standort Peine deutliche städtebauliche Eingriffe, die Vorzugsvariante spiegelt jedoch aus Gründen der Eigentumsverhältnisse und der Realisierungschancen für weitreichendere Maßnahmen einen eindeutig bestandsorientierten Planungsansatz wider. So ist auf der heutigen Fläche der Stellplätze hinter dem Stellwerk eine hochwertige Fahrradabstellanlage vorgesehen. Die bereits vorhandene Bike+Ride-Anlage an der Luisenstraße sowie die Fahrradbügel in direkter Bahnsteiglage bleiben bestehen.

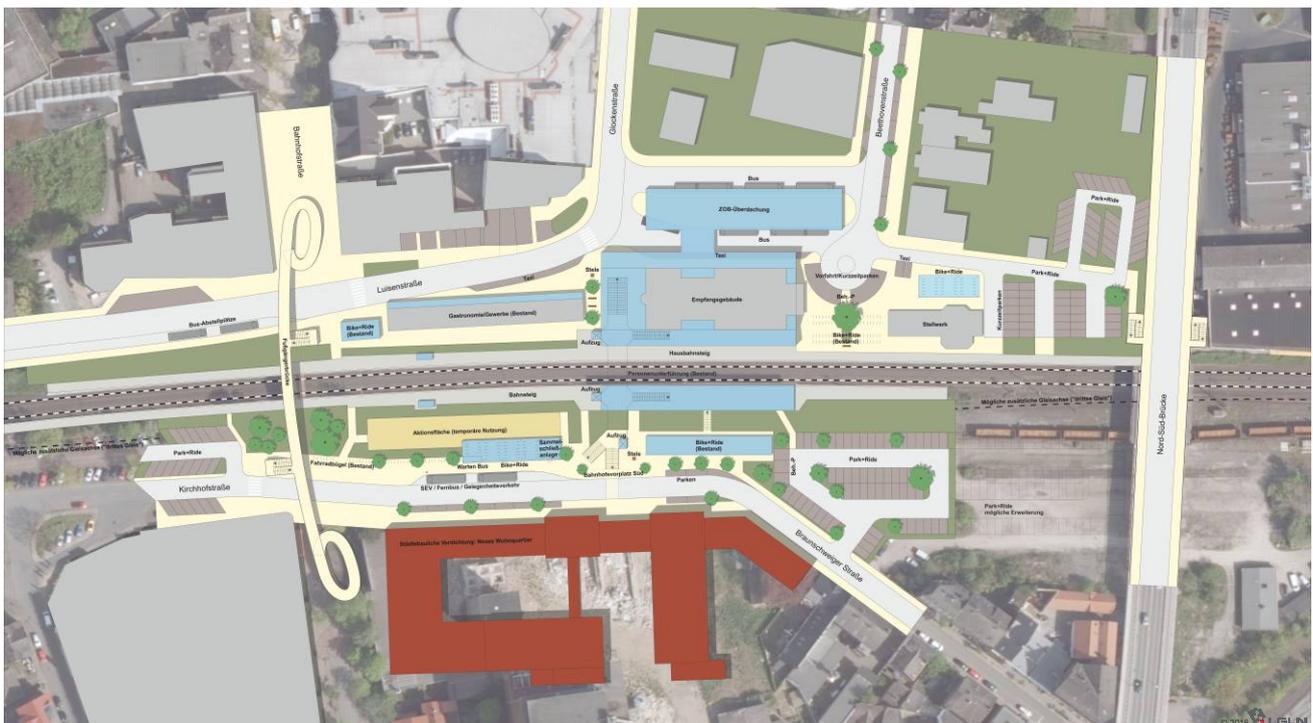
Die Vorhaltefläche für das "dritte Gleis" auf der Südseite kann als Aktionsfläche für Freizeitnutzung „bespielt“ werden. Daran angrenzend ist eine neue Fahrradabstellanlage vorgesehen. Die vorhandene Park+Ride-Anlage wird neu gestaltet und in ihrer Kapazität ausgebaut. Des weiteren besteht die Möglichkeit einer Erweiterung der Park+Ride-Anlage Richtung Osten.

Für die städtebauliche Entwicklung des unmittelbar südlich an das Bahnhofsareal angrenzende Gelände der ehemaligen Mälzerei besteht ein konkretes Planungskonzept, das in der Vorzugsvariante übernommen wurde und aufzeigt, dass die Bahnhofsrückseite, die derzeit deutliche gestalterische und nutzungstypologische Defizite aufweist, zu einem attraktiven bahnhofsnahen Stadtquartier entwickelt werden kann.

- Strecke 1730 Hannover Hbf - Braunschweig Hbf (KBS 310)
- RE60 → Braunschweig Hbf / Rheine
- RE70 → Bielefeld Hbf / Braunschweig Hbf / Hannover Hbf
- 3.360 Reisende (durschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Der Zugang zur Personenunterführung am Bahnhofsvorplatz und die Südseite mit der möglichen Aktionsfläche als Freizeitnutzung



Gut zu erkennen sind bei der Vorzugsvariante der Bahnhofsrahmenplanung für Peine die Gestaltung der Freihaltefläche für das „dritte Gleis“, die Flächen für Bike+Ride und Park+Ride sowie die städtebauliche Neuordnung im südlichen Umfeld

St. Andreasberg

Die zentrale Idee für den Standort St. Andreasberg besteht darin, die heutige Bus-Verknüpfungsstelle vom Glockenberg an den Fuß des Matthias-Schmidt-Berges zu verlegen – zum einen, um am bestehenden Standort die Chancen für eine städtebauliche Entwicklung zu erhöhen, zum anderen, um die Verknüpfungsqualität zu erhöhen und den zentralen Umsteigepunkt mit dem vielfältigen Freizeit- und Tourismusangebot am Martin-Schmidt-Berg mit Mountain-Bike-Park, Sommerrodelbahn und der in den Wintermonaten genutzten Ski-Abfahrt zu koppeln.



Die Vorzugsvariante am Matthias-Schmidt-Berg in St. Andreasberg



Die exemplarisch dargestellte Anordnung der RegioBus-Haltestelle am Standort St. Andreasberg

Die Planung für den neuen Standort beinhaltet eine modern gestaltete RegioBus-Haltestelle mit Wartebereich, Fahrradabstellmöglichkeit, öffentlicher Toilette und innovativen Serviceangeboten (Ski- und Snowboard-Aufbewahrungsmöglichkeit) sowie zwei barrierefrei gestaltete Haltestellen für Gelenkbusse und einen Bus-Pausenplatz. Auf der übrigen, bislang unbefestigten Parkplatzfläche sieht das Konzept die Neuordnung und den Ausbau der Pkw-Stellplätze vor. Hierbei wäre auch das Parken auf mehreren Ebenen in Form einer Parkpalette denkbar.



Ein weiteres Merkmal der RegioBus-Haltestelle: Die Stele als „Landmark“ mit integrierter Fahrrad-Service-Funktion, Info-Monitor und Trinkbrunnen



RegioBus-Haltestelle mit integriertem Beleuchtungskonzept, Fahrradbügeln und der Aufbewahrungsmöglichkeit für Wintersportgeräte

4.4 Das Empfangsgebäude als Zentrum der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“

Durch die Konzentration der Deutschen Bahn auf die so genannte Verkehrsstation und den damit verbundenen Rückzug aus dem Betrieb und der Vermarktung von Empfangsgebäuden kleiner und mittelgroßer Bahnhöfe wurde deren Entwicklung zunehmend zu einer kommunalen und privaten Aufgabe. Dabei spielt der klassische Bahnservice, also der Fahrkartenverkauf und die Information, bezogen auf den Raumbedarf bzw. die Flächennutzung nur eine kleine Rolle. Wichtig ist es vielmehr, den richtigen Nutzungsmix zu finden, wobei die theoretischen Möglichkeiten unendlich erscheinen. Fast kein Anwendungsfall, der nicht auch in einem Bahnhofsgebäude vorkommen könnte, und so gibt es auch Beispiele für fast jede Nutzung. Die Bandbreite reicht von Gastronomie, Cafés und Buchläden - das sind klassische Bahnhofsnutzungen - über mobilitätsaffine Dienstleistungen (Reisebüro, Fahrradservice, Taxizentrale, Autovermietung), Pensionen, kommunale Institutionen (Verwaltung, Bibliotheken und Museen) bis zu gewerblicher Nutzung (Ärzte und Therapeuten, Apotheken, Büros) und sogar Wohnen.



Das Empfangsgebäude in Cuxhaven: Hier am Tag der Inbetriebnahme mit neu gestalteter Empfangshalle und den klassischen Bahnhofsnutzungen



Die Eingangshalle des Bahnhofs Ilsenburg (Harz) mit angrenzendem Bistro



Die Servicestation von abellio im Bahnhof Lutherstadt Eisleben

Aus Fahrgastsicht ist in der Regel der Erhalt der Verkehrs- und Servicefunktion von Bedeutung. Dabei geht es vor allem um

- Mobilitätsservice: Fahrkarten, Information
- witterungsgeschütztes Warten ohne Konsumzwang
- öffentliche Toilette
- Dienstleistungen/Konsumangebote, z.B. Bistro/Bäcker, Zeitschriften, WLAN

Allerdings funktioniert nicht jede Nutzung an jedem Standort. Es kommt maßgeblich auf die Lage des Bahnhofs in der Stadt, die vorhandenen Dienstleistungsangebote und gewerblichen Strukturen und die Bedürfnisse vor Ort an. Darüber hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, ob interessierte und engagierte Betreiber vorhanden sind. Und auch das ist zwingend Voraussetzung für das Gelingen solcher Projekte: Engagement bei den Verwaltungen vor Ort sowie eine öffentliche Förderung und Unterstützung.

Innerhalb des Projektes für den Großraum Braunschweig waren es die Empfangsgebäude in Gifhorn-Stadt und Helmstedt, für die es galt, tragfähige Nutzungskonzepte zu erstellen und so eine Basis für eine Wiederbelebung zu schaffen.

Gifhorn Stadt

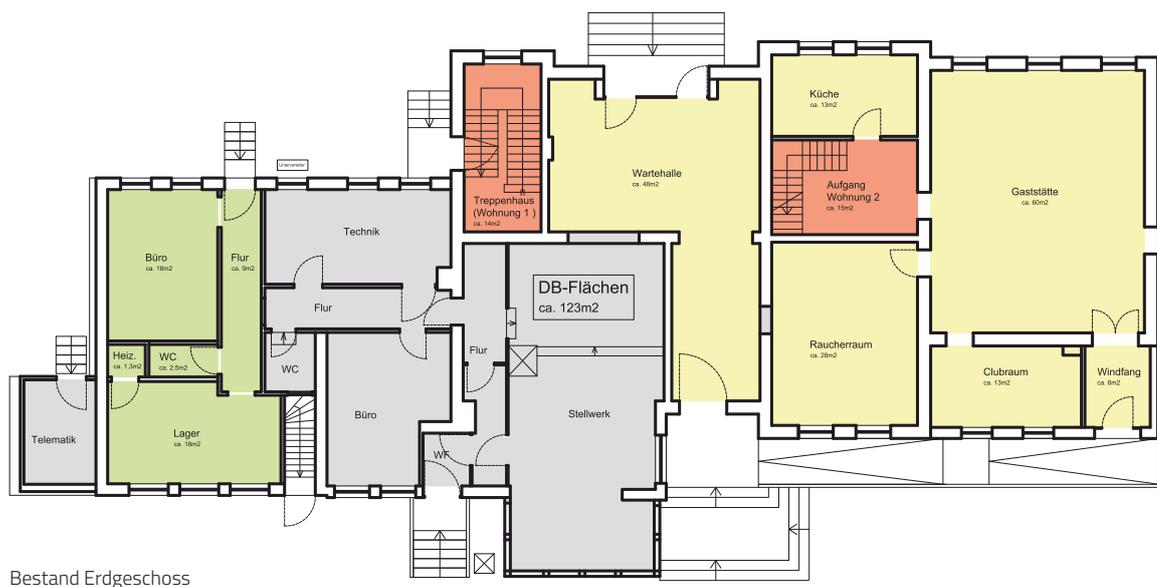
Das Empfangsgebäude selbst steht nicht unter Denkmalschutz und ist im Besitz der Stadt Gifhorn. Bis auf die Nutzungen durch die Deutsche Bahn AG (Stellwerk) und einer Einrichtung für betreutes Wohnen, steht das Gebäude weitgehend leer. Die Aufwertung des Umfelds rund um den Bahnhof sowie der neue zentrale Busbahnhof sind Ende 2019 fertiggestellt worden.

Das Ziel innerhalb des Projekts war es, ein tragfähiges Nutzungskonzept für zukünftige Nutzungen innerhalb des Empfangsgebäudes zu entwickeln. Neben der Begehung des Gebäudes und der Erstellung einer Bauzustandsbeschreibung durch die Agentur BahnStadt GbR, wurde ein Exposé für ein mögliches Interessenbekundungsverfahren angefertigt und der Stadt Gifhorn zur Verfügung gestellt.



Das Empfangsgebäude am Bahnhof Gifhorn-Stadt während der Umbaumaßnahmen des Busbahnhofs und des Bahnhofsumfeldes

- Strecke 1962 Gifhorn - Wieren (KBS 115)
- RB47 → Braunschweig Hbf / Uelzen / Wittingen
- 720 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Bestand Erdgeschoss



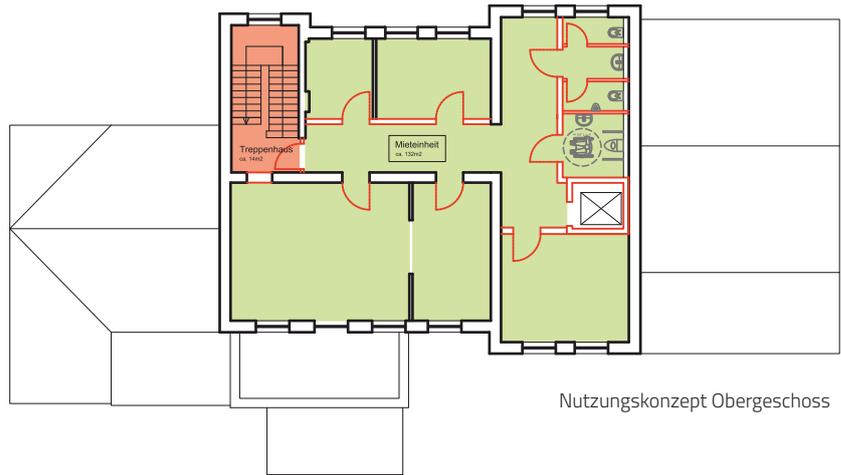
Der neue Busbahnhof am Bahnhof Gifhorn Stadt mit dem Empfangsgebäude im Hintergrund



Am Gleis 1: Das Empfangsgebäude mit dem noch bestehenden Stellwerk

Nutzungskonzept Obergeschoss

- eine Mieteinheit
- Flächengröße ca. 132 m²
- barrierefreie Erschließung über Aufzug
- mögliche Nutzung für Praxis/Büroräume



Nutzungskonzept Obergeschoss

Nutzungskonzept Erdgeschoss

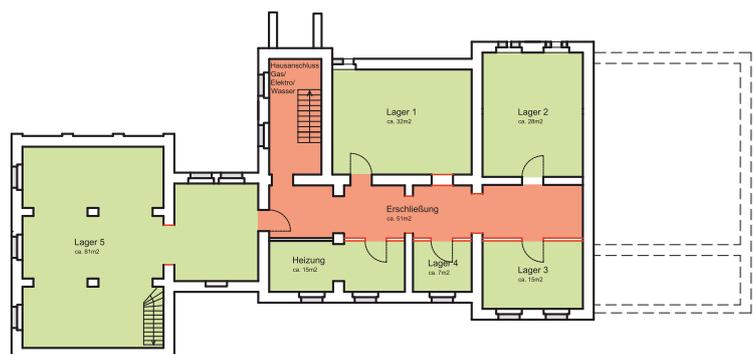
- Nutzungsmix für ein vielfältiges Angebot
- 4 Nutzeinheiten (ohne DB-Flächen)
- Flächengrößen zwischen ca. 40 m² bis ca. 97 m²
- öffentliche WC-Anlage im Bereich des Backshops
- Erschließung in das Obergeschoss mit Treppenhaus und Aufzug



Nutzungskonzept Erdgeschoss

Nutzungskonzept Kellergeschoss

- Grundfläche 229 m²
- 6 Räume
- Flächengrößen zwischen ca. 7 m² bis ca. 81 m²
- Erschließung durch Korridor und Treppenaufgänge
- mögliche Nutzung als Lagerräume



Nutzungskonzept Kellergeschoss

Helmstedt

Der Bahnhof Helmstedt liegt am Rand der Innenstadt in fußläufiger Entfernung zum Stadtzentrum und der historischen Altstadt.

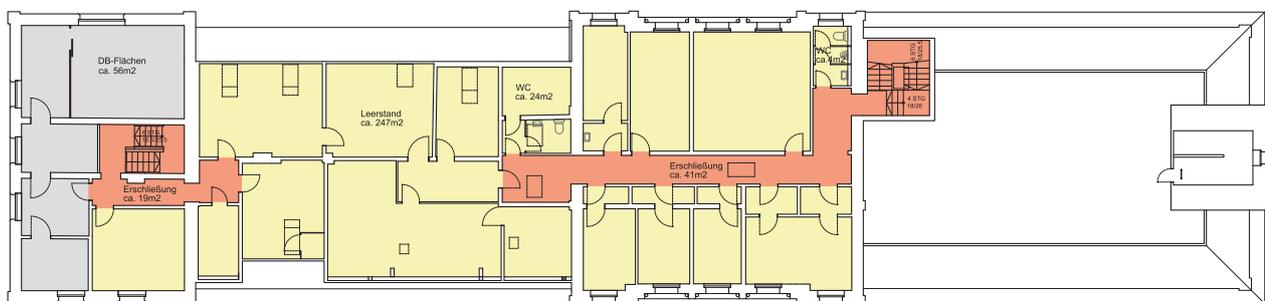
Der Empfangsgebäude befindet sich im Eigentum der Stadt und steht unter Denkmalschutz. Zur Zeit befindet sich neben bahnrelevanter Technik und einem DB Reisezentrum noch ein temporär betriebenes Bistro im Gebäude. Die übrigen Flächen stehen leer und werden nicht genutzt.

Im Zuge des Projekts der Stationsrahmenpläne für den Großraum Braunschweig wurden insgesamt sieben Varianten für verschiedene Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des Gebäudes entwickelt. Neben diversen Abstimmungen zum Nutzungskonzept wurde zudem ein vorläufiges Exposé für ein mögliches Interessenbekundungsverfahren und eine Bauzustandsbeschreibung durch die Agentur BahnStadt GbR erstellt. Im Nachgang des Projekts stellte sich in Abstimmung mit der Stadt Helmstedt die Variante 2 als Favorit für eine mögliche Realisierung der vorgeschlagenen Nutzungsmöglichkeiten heraus.

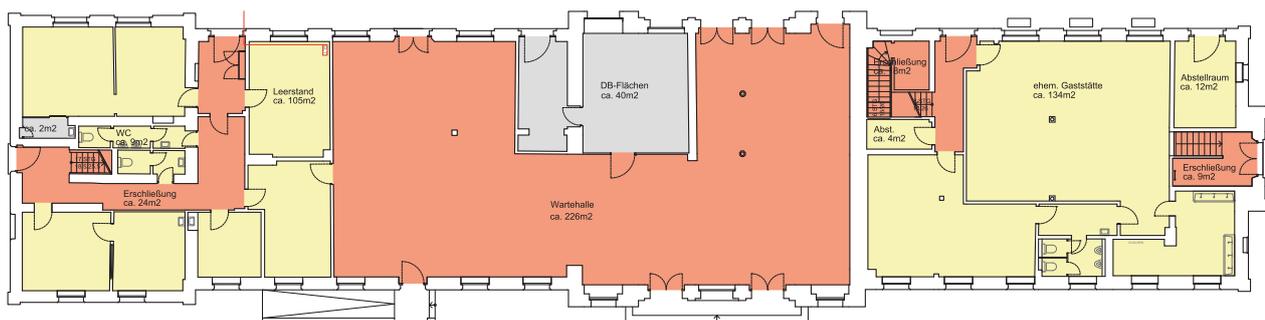


Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Helmstedt

- Strecke 1900 Braunschweig Hbf - Magdeburg (KBS 310)
6400 Helmstedt - Eisleben (KBS 310)
- RB40 → Braunschweig Hbf / Burg (Magdeburg) / Genthin
- IC → Emden Hbf / Leipzig Hbf / Norddeich
- 1.510 Reisende (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)



Bestand Obergeschoss



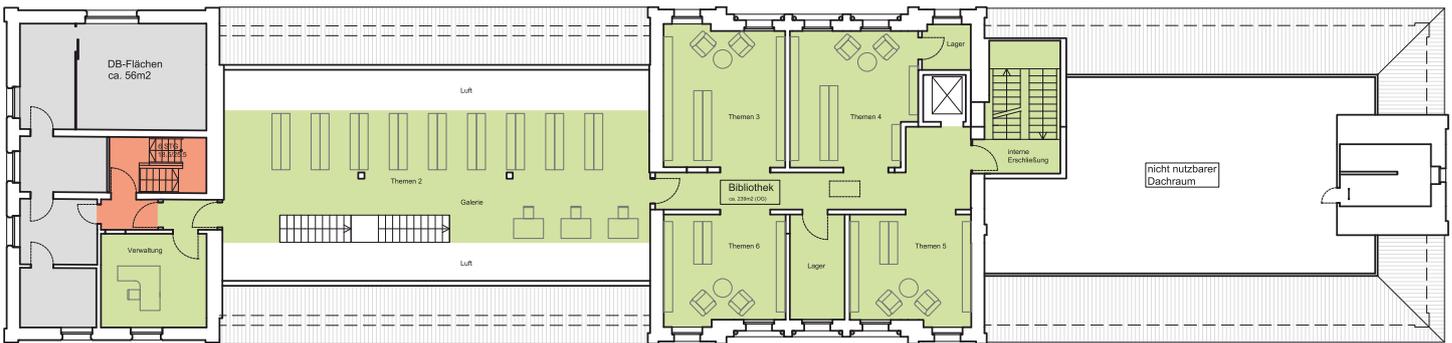
Bestand Erdgeschoss

Nutzungskonzept Erdgeschoss

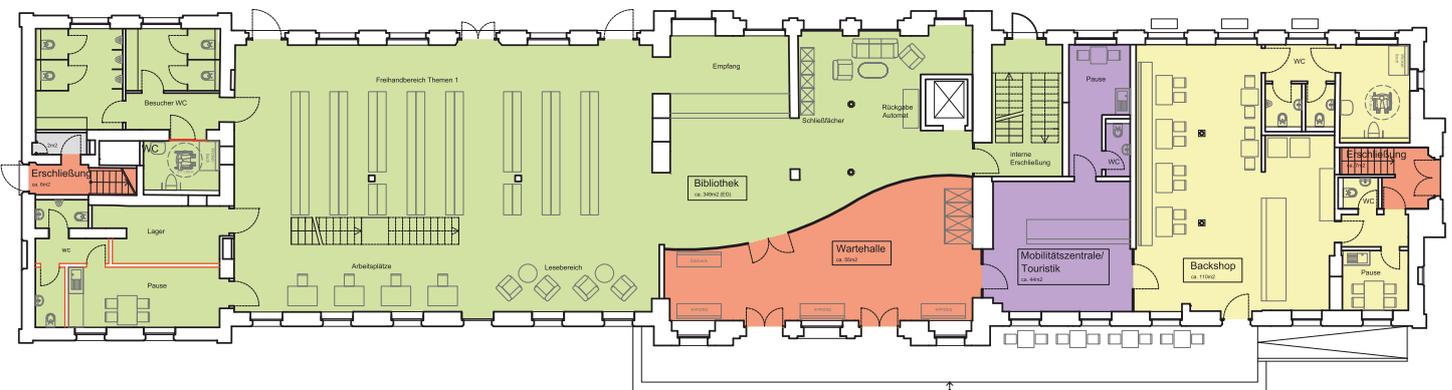
- Nutzungsmix mit Schwerpunkt Bibliothek
- 4 Nutzeinheiten
- Flächengrößen von 44 m² bis 349 m²
- öffentliche WC-Anlage in Backshop integriert
- interne Erschließungen von Bibliothek ins Obergeschoss

Nutzungskonzept Obergeschoss

- verschiedene Themenbereiche
- Flächengröße ca. 239 m²
- Galerie im Verbindungsbau mit Erschließung ins Erdgeschoss
- weitere interne Erschließungen ins Erdgeschoss über Treppenhaus und Aufzug
- DB-Flächen verbleiben im Querbau



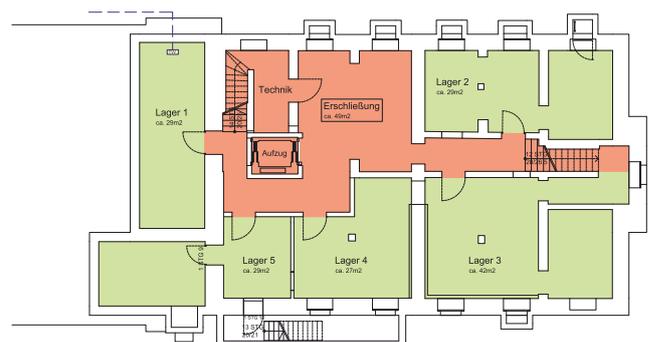
Variante 2: Nutzungskonzept Obergeschoss



Variante 2: Nutzungskonzept Erdgeschoss

Nutzungskonzept Kellergeschoss

- Grundfläche von ca. 188 m²
- 5 Räume
- Flächengrößen von 15 m² bis 42 m²
- Erschließungen durch Treppenaufgänge nach innen und außen sowie über Aufzug
- mögliche Nutzung als Lagerräume



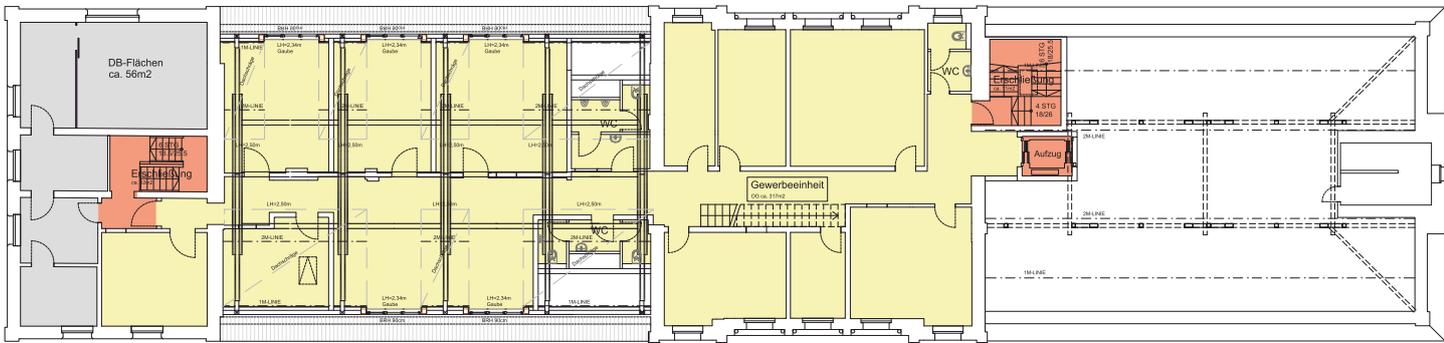
Variante 2: Nutzungskonzept Kellergeschoss



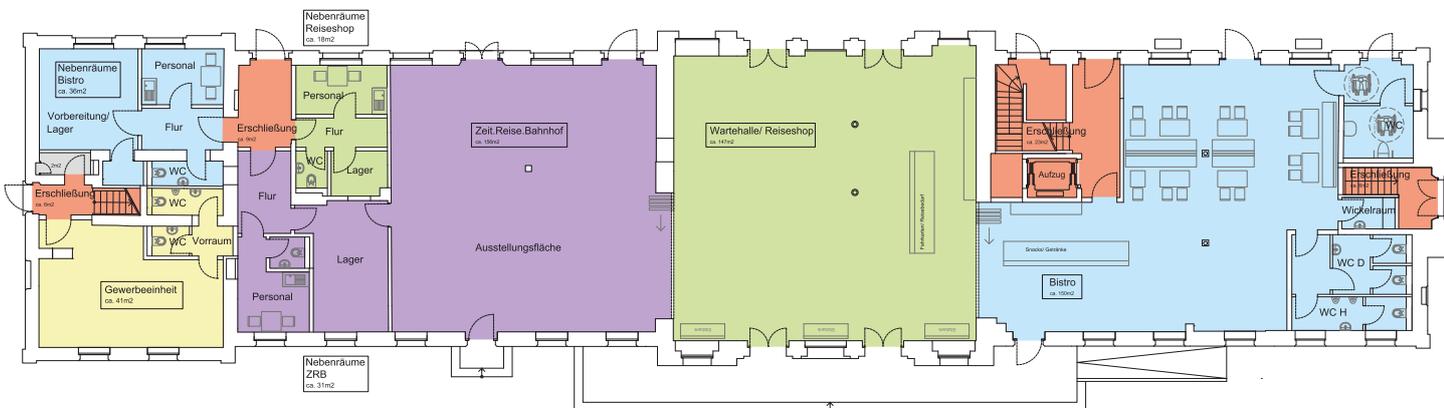
Blick in die Empfangshalle mit DB Reisezentrum und den historischen Stützen



In Helmstedt ist schon viel passiert: Innerhalb des Projekts StartBahn wurden bereits im Jahr 2018 neue Ideen für verschiedene Nutzungen erarbeitet



Variante 7: Nutzungskonzept Obergeschoss



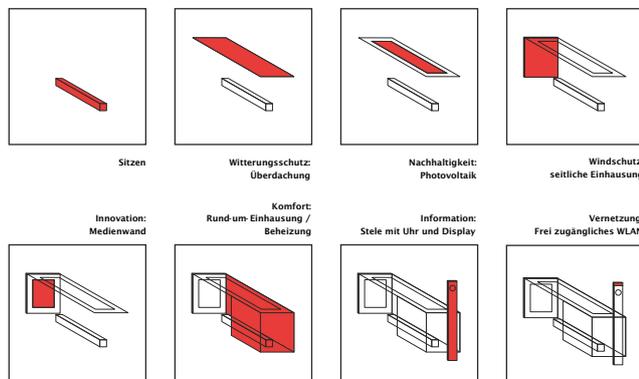
Variante 7: Nutzungskonzept Erdgeschoss

4.5 Funktion und Gestaltung: Designkonzept für die Produkte „RegioBus-Haltestelle“ und „Mobilitätsstation“

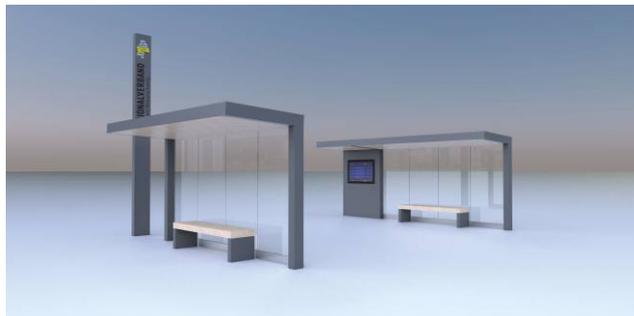
Stellen Bahnhöfe die Zugangsstellen zum Schienenverkehr dar, so handelt es sich bei Bushaltestellen um den Zugangspunkt zum straßengebundenen ÖPNV. Beide, der Bahnhof und die Bushaltestelle, sind folglich trotz nicht zu übersehender Unterschiede von Bedeutung, wenn es um die Akzeptanz und das Image des öffentlichen Nahverkehrs geht. Es ist also nur logisch, dass sich der Regionalverband im Zuge des Projektes Stationsrahmenpläne auch des Busverkehrs angenommen und die Entwicklung eines Konzepts für eine neue, standardisierte RegioBus-Haltestelle zum Gegenstand der Projektbearbeitung gemacht hat.



Sammlung verschiedener Ausstattungstypen einer RegioBus-Haltestelle



Erste Ansätze: Aufbau und Ausstattung einer RegioBus-Haltestelle

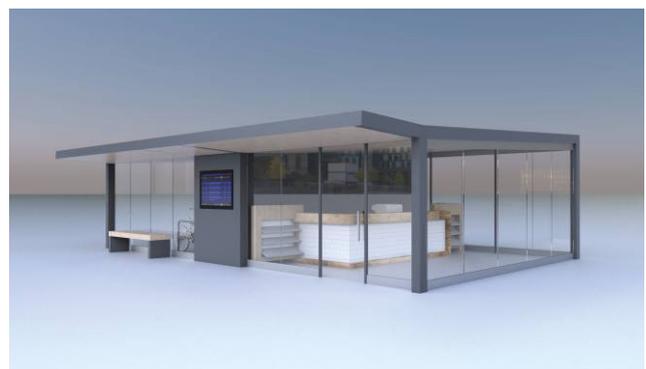


1. Phase der Design-Studie für die RegioBus-Haltestelle:
Funktionen für Warten und Information

Ziel dieser Design-Studie ist, das Produkt RegioBus mit einem modernen, innovativen Image zu verbinden. Dabei sollten nicht nur neue Wege beim Erscheinungsbild gegangen werden; ebenso wichtig ist die funktionale Seite: Die RegioBus-Haltestellen sollen mehr sein als Witterungsschutz und Sitzgelegenheit für auf den Bus wartende Fahrgäste. Denkbar sind, je nach Größe, Frequentierung und Lage, zusätzliche Funktionen, die von einer modernen technischen Ausstattung mit WLAN bis zu Fahrradständern oder – wie im Fall St. Andreasberg – Aufbewahrungsmöglichkeiten für Wintersportgeräte reichen können.

Dabei wurde ein Erscheinungsbild gewählt, das modern und möglichst zeitlos zugleich sein soll; wichtig sind unter anderem Transparenz, Helligkeit und Modularität, um Lösungen für unterschiedliche Anwendungsfälle bereitzustellen und noch einen Schritt weiter gehen zu können: Kehrt man wieder zum Thema Bahnhof zurück, ist durchaus denkbar, dass das funktionale und gestalterische Konzept der RegioBus-Haltestellen in ein Produkt mündet, das als „Mobilitätsstation“ vielerorts fehlende Angebote zusammenfasst und zu einer deutlichen funktionalen Aufwertung gerade kleinerer und mittelgroßer Stationen beiträgt. Aufbauend auf das oben genannte Profil der RegioBus-Haltestellen sind beispielsweise die folgenden, sich in Bezug auf Größe und Aufwand deutlich unterscheidenden und den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen anzupassenden Funktionen vorstellbar:

- Fahrradservice mit Reparatursäule
- Infrastruktur für alternative Mobilitätsangebote und Elektromobilität
- Touristische Informationen
- Beheizter Aufenthaltsraum
- Kiosk
- Öffentliche Toilette
- Trinkbrunnen



RegioBus-Haltestelle mit einer Kombination aus Fahrradabstellanlage und integriertem Kiosk



Innerhalb der 1. Phase der Studie-Studie entwickelt:
RegioBus-Haltestelle in Kombination mit einer Fahrradabstellanlage



Die Funktionen der RegioBus-Haltestelle für Wendhausen beinhalten witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten, überdachte Fahrradabstellplätze, einen Info-Monitor mit dynamischer Abfahrtsanzeige, eine Paketstation sowie eine Stele als „Landmark“ mit integrierter Fahrrad-Service-Funktion



Die Planung für die RegioBus-Haltestelle in Wendhausen zeigt zwei Haltestellen mit Busbuchten jeweils hinter dem Kreuzungsbereich



Aufbauend auf dem Designkonzept für die RegioBus-Haltestelle:
Die Mobilitätsstation kann hinsichtlich ihres Angebots und der verschiedenen Funktionen auf den jeweiligen Standort angepasst werden



Die Musterplanung sieht Funktionen in Form von witterungsgeschützten Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie einer Stele als „Landmark“ mit dynamischer Abfahrtsanzeige und einem Trinkbrunnen vor.



Farbkonzept der Mobilitätsstation: Jeder Funktion ist eine Farbe zugeordnet



Die RegioBus-Haltestelle für den Standort Oker im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Oker



Mobilitätsstation mit integriertem Beleuchtungskonzept

5. Kosten und Finanzierung

Zum aktuellen Zeitpunkt ist es sicher noch zu früh, um belastbare Kostenangaben für die vorgeschlagenen Maßnahmen machen zu können. Dennoch wurden grobe Kosten ermittelt, um ein Gefühl dafür zu bekommen, mit welchen Kosten die jeweiligen Vorzugsvarianten ungefähr verbunden sein könnten.

Allerdings ist die Frage, was die Umsetzung der Stationsrahmenplanungen kostet, nur die eine Seite der Medaille. Von ebenso großer Bedeutung ist die Finanzierung der Maßnahmen. Aus diesem Grund werden auch die Fördermöglichkeiten dargestellt.

5.1 Eine erste Annäherung an mögliche Kosten

Die folgende Tabelle zeigt die grob geschätzten Gesamtkosten für die Vorzugsvarianten der einzelnen Standorte. Berücksichtigt wurden dabei die Rück- und Ausbaukosten für die verkehrlichen Maßnahmen (Standorte mit Bahnhofsumfeldgestaltungen) sowie der Bau der RegioBus-Haltestellen (Standorte Oker und Wendhausen).

Für die Bahnhofsumfeldplanungen in Goslar und Helmstedt sowie für die Empfangsgebäudeentwicklung am Bahnhof Gifhorn-Stadt und Helmstedt wurden in Absprache mit dem Regionalverband und den betroffenen Kommunen keine Kostenschätzungen erstellt.

Standort	Maßnahmenschwerpunkt	Baukosten netto	Planungskosten netto (pauschal 20% der Baukosten)	Gesamtkosten netto	Gesamtkosten brutto
Baddeckenstedt	Bahnhofsumfeldplanung	1.527.240 €	305.448 €	1.832.688 €	2.180.898 €
Gifhorn	Bahnhofsumfeldplanung	2.742.320 €	454.768 €	3.197.088 €	3.804.534 €
Langelsheim	Bahnhofsvorplatzgestaltung	940.620 €	188.124 €	1.128.744 €	1.343.205 €
Oker	RegioBus-Haltestelle	206.805 €	41.361 €	248.166 €	295.317 €
Peine	Bahnhofsumfeldplanung	1.552.424 €	310.484 €	1.862.909 €	2.216.862 €
Salzgitter-Bad	Bahnhofsumfeldplanung	3.318.300 €	663.660 €	3.981.960 €	4.738.532 €
Seesen	Bahnhofsvorplatzgestaltung	2.244.492 €	448.898 €	2.693.390 €	3.205.134 €
St. Andreasberg	RegioBus-Haltestelle	1.548.970 €	309.794 €	1.858.764 €	2.211.929 €
Vöhrum	Bahnhofsumfeldplanung	1.295.916 €	259.183 €	1.555.099 €	1.850.568 €
Wendhausen	RegioBus-Haltestelle	510.150 €	102.030 €	612.180 €	728.494 €
Gesamtsumme aller Standorte		15.887.237 €	3.083.750 €	18.970.988 €	22.575.473 €

5.2 Fördermöglichkeiten

Grundsätzlich gilt, dass Maßnahmen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen und angemessen sind, durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH mit bis zu 75% der als zuwendungsfähig anerkannten Kosten gefördert werden können. Hinzu kommt eine mögliche Kofinanzierung durch den Regionalverband und unter Umständen auch durch weitere öffentliche Förderprogramme. Allerdings ist im Einzelnen zu prüfen, welche Maßnahmen der Qualitäts- und Serviceverbesserung dienen. Sinnvoll sind daher die Berücksichtigung der Förderrichtlinien und -kriterien der potenziellen Fördergeber bereits im Planungsprozess. Außerdem muss auf die Wirtschaftlichkeit geachtet werden; hier ist auf den Unterschied zwischen den anrechenbaren Kosten und den tatsächlichen Kosten zu achten.

Unter den im Rahmen der Stationsrahmenplanungen erarbeiteten Vorzugsvarianten findet sich dennoch vieles, was gute Aussichten auf eine öffentliche Förderung hätte. Hierzu zählen unter anderem die folgenden Maßnahmen:

- Verbesserung des Busverkehrs
- Verbesserung der Verknüpfung mit dem Fahrrad (Bike+Ride)
- Verbesserung der Park+Ride-Situation
- Barrierefreiheit
- Innovation und neue Verkehrsangebote
- Verbesserung der Erschließung
- Fahrgastbezogene Serviceangebote

Dem Regionalverband sind darüber hinaus weitere Aspekte wichtig und förderwürdig; hierzu zählen vor allem über die reine Verkehrsverknüpfung hinausgehende Ideen, die der Erhöhung der Aufenthalts- und Servicequalität – und damit letzten Endes der Attraktivität sowie Akzeptanz des ÖPNV – dienen. So werden den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen Zuschüsse für Bauvorhaben in deren Zuständigkeit angeboten, insofern diese einer Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und im Besonderen einer gestalterischen sowie funktionalen

Aufwertung der Umfelder von Zugangsstellen dienen. Zuschüsse werden auch für solche Mehraufwendungen bewilligt, die sich auf qualitativ höherwertige Ausstattungselemente beziehen. Diese Form der Zuwendung hebt sich dadurch von anderen Förderprogrammen ab, bei denen die zuwendungsfähigen Ausgaben zumeist nur auf einen gewissen Standard bei Ausstattungselementen begrenzt sind.

Die Förderquote des Regionalverbands beträgt bis zu 75% der hierfür anzurechnenden Ausgaben. Die Zuwendungssumme soll je Antrag mindestens 5.000 € (netto) betragen.

Folgende Maßnahmen können speziell im Rahmen des Förderprogramms Anwendung finden:

- Neu- oder Ausbau von Bahnhofsvorplätzen und zentralen Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Verkehrsarten gebündelt werden und ein intermodaler Umstieg erfolgen kann; hierzu gehören auch (personalfreie) Informations- und Serviceeinrichtungen
- Herrichten von Empfangsgebäuden für Kundenzwecke
- Gestalterische und funktionale Aufwertung von Warte- bzw. Aufenthaltsflächen, z.B. durch schattenspendende Bepflanzung
- Nachträgliche Einrichtung von Sitzgelegenheiten und/oder Wetterschutzeinrichtungen an Bushaltestellen
- Einsatz von gestalterisch ansprechenden Pflastersorten oder Beleuchtungskörpern

Abschließend sei noch erwähnt, dass auch Kleinmaßnahmen an mehreren Standorten miteinander kombinierbar sind. So könnten beispielsweise Warteflächen, die über keinen direkten Stromanschluss verfügen, durch moderne und solarbetriebene Lampen ausgestattet werden.

Es empfiehlt sich also, frühzeitig das Gespräch mit dem Regionalverband zu suchen, um dadurch zu fahrgastfreundlichen, innovativen und finanzierbaren Konzepten zu kommen.

6. Zusammenfassung und Ausblick

Der Anfang ist gemacht: Mit den vom Regionalverband initiierten Stationsrahmenplänen liegen Planungskonzepte für insgesamt dreizehn Teilprojekte mit unterschiedlichen Schwerpunkten vor. Neben Bahnhofsrahmenplänen sind Nutzungskonzepte für die Revitalisierung von Empfangsgebäuden sowie Vorschläge für die attraktive Gestaltung von RegioBus-Haltestellen entwickelt worden. Das Projekt verfolgte auch das Ziel, die Fachplanerinnen und Fachplaner aus den Verwaltungen in Workshops zusammenzubringen, um sich auszutauschen, miteinander zu diskutieren sowie Ideen zu erarbeiten und sich gemeinsam einer Vorzugsvariante zu nähern. Im Rückblick hat sich dieser Prozess als lohnenswert und zielorientiert erwiesen.

Die bisher mögliche Vorstellung der jeweiligen Ergebnisse in den Selbstverwaltungsgremien der beteiligten Städte und Gemeinden ist auf eine breite Zustimmung getroffen. Dies sowie das anschließende Feedback in der Presse gibt Anlass zur Hoffnung, dass die in dieser Broschüre dargestellten Varianten nicht bloße Theorie bleiben, sondern ganz oder in Teilen umgesetzt werden

können. Was nun folgen muss, ist die Weiterentwicklung dieser Ideen als konkrete Objektplanungen. Diese liegt in der Zuständigkeit der Kommunen, der Regionalverband wird Sie hierbei gerne begleiten und unterstützen.

Die Ergebnisse der Stationsrahmenpläne sollen nicht auf die in diesem Projekt beteiligten Standorte beschränkt bleiben. Die in dieser Broschüre vorgestellten Planungen sollen vielmehr allen Gebietskörperschaften als Anregung dienen, ihre Flächen und Zugangsstellen immer wieder neu zu betrachten, sie vielleicht zu hinterfragen und zu prüfen, ob und wie Verbesserungen erreicht werden können. Denn schließlich können alle von modernen, attraktiv gestalteten Anlagen profitieren. Der Regionalverband steht Ihnen bei diesem Prozess gerne weiterhin mit Rat und Tat – und mit Förderprogrammen, die ausdrücklich die nutzer- und fahrgastfreundliche Gestaltung der Bahnhöfe und ÖPNV-Zugangsstellen im Blick haben – zur Seite. Nutzen Sie die angebotenen Möglichkeiten, gemeinsam finden wir gute Lösungen für Sie und Ihre Kommune.

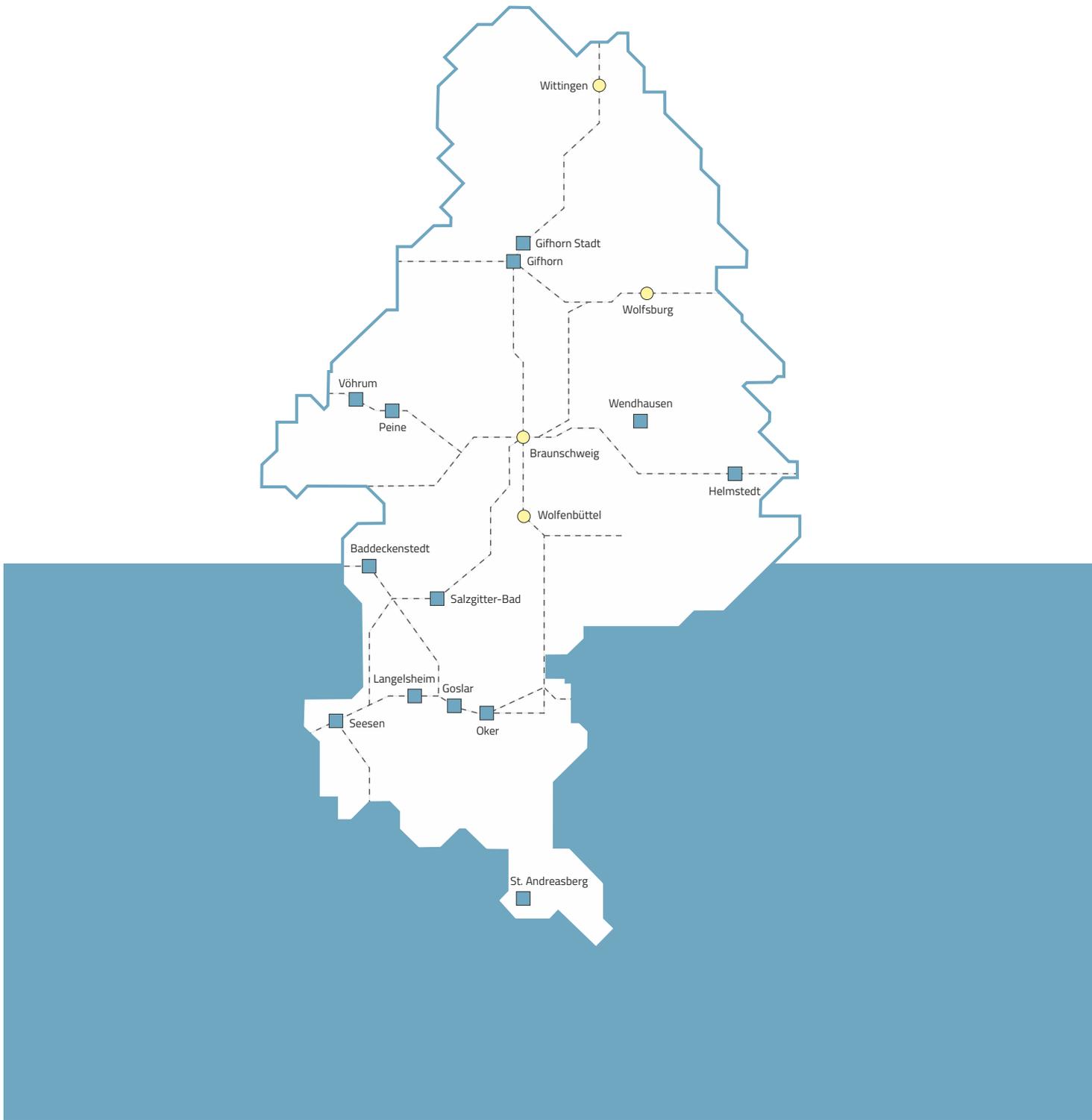
ANMERKUNGEN UND ALLGEMEINE HINWEISE

Fotos und Grafiken

- Agentur BahnStadt GbR (abweichende Quellen im folgenden genannt)
 - Regionalverband Großraum Braunschweig
Seite 5: Empfangsgebäude Wolfenbüttel (2020); Verkehrsstation Börßum (2020)
 - Hinterlegte Luftbilder: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (2016)
 - Stadt Gifhorn / Andreas Bormann Fotografie
Seite 5 und Seite 22: Busbahnhof Gifhorn Stadt (2020)
-

Texte und Layout

- Agentur BahnStadt GbR
- Regionalverband Großraum Braunschweig



REGIONALVERBAND
Großraum Braunschweig

www.regionalverband-braunschweig.de