

# Kaiserpfalzquartier Goslar

## Städtebauliches Zielkonzept - Fortschreibung 2022 -



**Stadt Goslar**

Fachbereich 3 Bauservice

Stand: 02.03.2022



## 1. Anlass und Grundlagen

Diese Fortschreibung baut auf dem städtebaulichen Gutachten des Büros *Ackers+Partner* mit dem darin enthaltenen Zielkonzept aus dem Jahr 2016 auf. Der Schwerpunkt der Fortschreibung liegt dabei auf Darlegung und Begründung der Veränderungen gegenüber dem Ursprungskonzept. Daher bezieht sich die Gliederung der Fortschreibung im Wesentlichen auf Struktur des Kapitels 4 „Zielkonzept“ des Gutachtens. Einige Fragestellungen können auf dieser konzeptionellen Ebene nicht abschließend im Detail geklärt werden, dies bleibt den weiteren Verfahrensschritten vorbehalten.

### 1.1 Anlass und Sachstand

Seit dem Jahr 2016 sind die Planungen seitens der Stadt zusammen mit den Partnern *TesCom* und der *Hans-Joachim Tessner-Stiftung (HJTS)* deutlich fortgeschritten. Basis dieser Zusammenarbeit sind die gemäß Beschlusslagen des Rates der Stadt abgeschlossenen Entwicklungsvereinbarungen.

Die Erkenntnislage hat sich insbesondere aufgrund der durchgeführten architektonischen Wettbewerbe (Hochbau und Stiftsgarten) sowie einiger Gutachten zu verschiedenen Fachaspekten und Stellungnahmen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erheblich weiterentwickelt. Einige Konzeptbausteine, wie die Ansiedlung eines Museums oder die Errichtung einer Buspalette, haben sich im Zuge der gemeinsamen Arbeit als nicht durchführbar bzw. nicht empfehlenswert herausgestellt.

Es ist nun an der Zeit als Grundlage für die Fortsetzung der gemeinsamen Arbeiten die städtebauliche Konzeption zu aktualisieren. Dies ist angesichts der anstehenden Aufgaben und Investitionen von erheblichem Umfang zur Vermeidung von Reibungsverlusten und zur gegenseitigen Versicherung ratsam. Die nächsten Realisierungsschritte beinhalten nicht unerhebliche Aufwendungen. Hierzu gehören der Abriss der nicht mehr benötigten Gebäude sowie die haushalterische Berücksichtigung der Umsetzung des Stiftsgartens und der Planungen zur passgerechten Umgestaltung der umgebenden Verkehrsanlagen. Gleiches gilt für die Investitionen der Entwicklungs-Partner „*TesCom GmbH & Co. KG*“ und „*Hans-Joachim Tessner-Stiftung*“ bezüglich Hotel und Mehrzweckhalle.



Abb. Modell Kaiserpfalzquartier mit Einsätzen der Wettbewerbs-Sieger

## 1.2 Chronologie seit 2016

Die folgende Tabelle gibt einen kurzen Überblick zu den Entwicklungen und Weichenstellungen seit Beratung und Beschluss des städtebaulichen Zielkonzeptes 2016.

31.08.2016 06.12.2016	Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Weltkulturerbe	Bericht Prof. Ackers zum Prozess und den daraus resultierenden Ergebnissen sowie Vorstellung städtebauliches Zielkonzept.
<b>20.12.2016</b>	<b>Rat der Stadt Goslar</b>	<b>Städtebauliches Zielkonzeptes - Beschluss als Grundlage für weitere Planung und Beauftragung Verwaltung zu Verhandlungen über Umsetzung.</b>
06.12.2017	Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Weltkulturerbe	Beratung d. Verhandlungsergebnisses zur 2. Entwicklungsvereinbarung
<b>19.12.2017</b>	<b>Rat der Stadt Goslar</b>	<b>2. Entwicklungsvereinbarung - Beschluss</b>
<b>19.12.2017</b>	<b>Rat der Stadt Goslar</b>	<b>Beauftragung zur Vorbereitung und Durchführung eines Auswahlverfahrens für einen Landschaftsplaner (Stiftsgarten)</b>
20.12.2017	OB Dr. Junk H.-J. Tessner	Unterzeichnung 2. Entwicklungsvereinbarung
27.09.2018	Ausschuss für Bauen und Umwelt	Vorberatung Aufstellungsbeschluss BPlan Nr. 176 „Kaiserpfalzquartier“
<b>11.09.2018</b>	<b>Rat der Stadt Goslar</b>	<b>Grundsatzentscheidung Multifunktionshalle mit max. 500 Sitzplätzen</b>
<b>16.10.2018</b>	<b>Verwaltungsausschuss</b>	<b>Aufstellungsbeschluss BPlan Nr. 176 „Kaiserpfalzquartier“</b>
15.05.2019	Jury Hochbauwettbewerb	Vorentscheidung, zwei erste Preise
<b>27.08.2019</b>	<b>Jury Hochbauwettbewerb</b>	<b>Entscheidung für Beitrag Sobejano</b>
<b>07.11.2019</b>	<b>Jury Stiftsgarten Landschaftsarchitektonischer Wettbewerb</b>	<b>Entscheidung für Beitrag nsp Schonhoff</b>
25.06.2020	Ausschuss für Bauen und Umwelt + WSLW	Vorberatung Auslegungsbeschluss BPlan Nr. 176 „Kaiserpfalzquartier“
<b>30.06.2020</b>	<b>Verwaltungsausschuss</b>	<b>Auslegungsbeschluss BPlan Nr. 176 „Kaiserpfalzquartier“</b>
13.07.- 13.08.2020		Öffentliche Auslage und 2. TÖB-Beteiligung zum BPlan Nr. 176 „Kaiserpfalzquartier“ und 100. Änd. FNP
25.11.2020	Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Lebensraum im Welterbe (WSLW)	Vorberatung Planungsauftrag an den Sieger des nichtoffenen landschaftsarchitektonischen Wettbewerbes für die Umgestaltung des heutigen Domplatzes
<b>15.12.2020</b>	<b>Rat der Stadt Goslar</b>	<b>Vergabe des Planungsauftrages an den Sieger des nichtoffenen landschaftsarchitektonischen Wettbewerbes für die Umgestaltung des heutigen Domplatzes</b>

---

### 1.3 Aktuelle Grundlagen

---

Grundlage der Fortschreibung sind insbesondere Erkenntnisgewinne ausfolgenden Quellen:

**a) Wettbewerbs-Ergebnis Hochbauwettbewerb**

Die TesCom GmbH & Co KG hat gemäß Entwicklungsvereinbarung mit der Stadt Goslar im Jahr 2019 einen nicht-offenen Architektur-Wettbewerb für eine Veranstaltungshalle, ein Hotel und eine Tiefgarage ausgelobt und finanziert. Im Ergebnis ist das Büro *Nieto Sobejano Architekten* mit seinem Entwurf aus dem Verfahren als Sieger hervorgegangen, zu den inhaltlichen Details s. Kap 4 und 5.

**b) Wettbewerb-Ergebnis Stiftsgarten**

Die Stadt Goslar hat im Anschluss an den Hochbauwettbewerb 2019 einen nicht-offenen Landschaftsarchitektur-Wettbewerb zur Umgestaltung des Domplatzes von einem Parkplatz in eine Grünanlage durchgeführt. Als Sieger aus diesem Wettbewerb ist das Büro *nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner* mit seinem Entwurf hervorgegangen. Zu den Inhalten und weiterem Verfahren s. Kap.3.

**c) Artenschutz**

Entwurf „Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Biotoperfassung“, Planungsgemeinschaft LaReG, Stand 21.08.2019. und Artenschutz *LaReG Braunschweig*. Die Endfassung des Gutachtens wird auf Basis dieses Zielgutachtens und der daraus zu entwickelnden Überarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfes erstellt.

**d) Immissionsschutz**

„Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 176 Kaiserpfalzquartier in Goslar“, *AMT Ingenieurgesellschaft mbH (AMT)*, Stand 21.04.2020. Die Endfassung des Gutachtens wird auf Basis dieses Zielgutachtens und der daraus zu entwickelnden Überarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfes erstellt.

**e) Verkehrsanalyse**

„Verkehrstechnische Untersuchung zur Quartiersentwicklung am Domplatz in der Stadt Goslar - Aktualisierung der Prognosen“, *Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert*, Stand April 2020.

**f) Reisebusparken**

„Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung zum Busparken“, *WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH*, Stand November 2018 (s. Vorlage 2019/056).

**g) Reisebusparken – vertieft**

„Vertiefende Betrachtung Busparken im Rahmen der Umgestaltung des Kaiserpfalzquartiers“, *CIMA Beratung + Management GmbH*, Stand Februar 2022.

**h) Ruhender Pkw-Verkehr**

„Parkraumkonzept für die Stadt Goslar“, *CIMA Beratung + Management GmbH*, Stand September 2019 (s. Vorlage 2018/181 ff) sowie Kontrollerfassungen September 2021.

**i) Stellungnahmen von Behörden und Umweltverbänden sowie aus der Öffentlichkeit im Rahmen der Auslage des Bebauungsplans Nr. 176 „Kaiserpfalzquartier“ und der 100. Änderung des Flächennutzungsplans vom 13.07. – 13.08.2020.**

## 2. System der öffentlichen Räume

Wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Zielkonzeptes ist die Erhaltung und Entwicklung von leistungsfähigen **Grün- und Freiraumstrukturen**. Dies beinhaltet auch alltagsgerechte Wegebeziehungen zur durchgängigen Erlebbarkeit der historischen Befestigungsanlagen, der Beziehung zwischen Rammelsberg/historischer Bergdorfsiedlung sowie zwischen Pfalzquartier und Altstadt.

Innerstädtische Freiräume und besonders Grünanlagen gewinnen zunehmend an Bedeutung beim Umgang mit **Klimawandel-Folgen**. Aufgrund der zu erwartenden Folgen des globalen Klimawandels ist mit einer Verstärkung der Aufheizung im Sommer zu rechnen. Die „Regionale Klimaanalyse für den Großraum Braunschweig (REKLIBS, 2019)“ beinhaltet konkrete Prognosen auch zur regionalen Situation. Demnach sind insbesondere in verdichteten Siedlungsbereichen aufgrund des hohen Aufheizungspotentials der bebauten und versiegelten Grundflächen sowie der relativ geringen Möglichkeiten des Luftaustauschs verstärkt die Bildung und Ausdehnung von Hitzeinseln zu erwarten. Über die Erhöhung der Jahresmitteltemperatur hinaus werden die Häufigkeit von Hitzeperioden sowie Anzahl als besonders belastend geltender Kenntage wie z.B. Heiße Tage (Maximaltemperatur  $\geq 30$  °C) oder Tropennächte (Minimaltemperatur  $\geq 20$  °C) zunehmen. Zum Ende des Jahrhunderts sind 9-24 Heiße Tage (derzeit 6) und 1-12 Tropennächte pro Jahr möglich (derzeit kein jährliches Auftreten).

Anzustreben sind als Gegenmaßnahme die Ertüchtigung und wo möglich Vermehrung von **Grünflächen** sowie eine Verbesserung der **inneren Durchgrünung** von Siedlungsstrukturen. Angesichts bestehender baulicher Dichten könne die Begrünung von Fassaden und (Flach-)dächern wichtige Funktionen übernehmen. Die Zielkonzeption ist im Saldo mit einer erheblichen **Entsiegelung** des Entwicklungsgebietes verbunden. Der Anteil an Grünflächen wird dementsprechend erhöht.

### 2.1 Typologie der Freiräume

Der Begriff **innerstädtische Freiflächen** beinhaltet sowohl Grünflächen als auch andere Freiräume zwischen den Hochbaustrukturen. Je nach Funktion und alltagsgerechter Nutzbarkeit sind diese Flächen mehr oder weniger stark befestigt, wie beispielweise der Marktplatz, das Museumsufer, das geplante Kunstforum oder aber die Kaiserpfalzwiese. Die im Zielkonzept enthaltenen grünordnerischen Maßnahmen führen insgesamt betrachtet zu einer **Qualifizierung und Vernetzung öffentlich zugänglicher Grün- und Freiflächen**. Somit dienen diese Maßnahmen auch dem Ziel der städtebaulichen Erneuerung. Fachliche Hinweise und Beispiele zur „*Qualifizierung und Vernetzung öffentlich zugänglicher Grün- und Freiflächen*“ enthält das „*Weißbuch Stadtgrün*“, auf welches das Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat in dem Internetauftritt „*Zukunft Stadtgrün*“ verweist. Der darin enthaltene integrative Ansatz entspricht modernen Planungsgrundsätzen und bedeutet eine Berücksichtigung von im Grundsatz gleichrangigen Aspekten:

- Ökologische Bedeutung des Stadtgrüns insbesondere für die biologische Vielfalt
- Naturerfahrung, was einen Zugang zu entsprechenden Bereichen voraussetzt.
- Steigerung der Lebens- und Wohnqualität der Menschen. Die Naherholungsfunktion der Wallanlagen für die Bevölkerung der baulich stark verdichteten historischen Altstadt darf dabei nicht unterschätzt werden.
- Umweltgerechtigkeit
- Die Bedeutung für das Stadtklima, was auch die Berücksichtigung der von der freien Landschaft abweichender speziellen Eigenarten städtischer Klimatope beinhaltet.
- Die Förderung der Baukultur nicht nur bei der Gestaltung von Hochbauten, sondern eben bezogen auf die Gesamtheit der baulichen Umwelt und somit auch aller Freiraumtypen.

Bei **Planung und Gestaltung von Freiräumen** sind einige elementare Grundsätze zu beachten. Bereits 1963 erkannte Jane Jacobs in ihrem Buch „*Tod und Leben großer amerikanischer Städte*“, dass es sinnlos ist die äußere Erscheinung einer Stadt zu planen, wenn man nicht die Gesetze kennt, nach denen sie von innen her funktioniert. Öffentliche Freiräume sind ein Teil des **gesamtstädtischen Freiraumstruktur**, zu denen auch Räume anderen sozialen Charakters wie private Gärten und halböffentliches Siedlungsgrün im Geschosswohnungsbau gehören. Der öffentliche Raum beginnt an der Gartenpforte und reicht bis zum Stadtpark. Dabei ist nicht nur die Menge an Grünflächen relevant, sondern auch ihre strukturelle Qualität: **„Deshalb ist Grün keine bloße Quantität. Es muss mit den physischen und sozialen Strukturen der gesamten Umwelt eine Bedeutung ergeben“** (Lucius Burckhardt, 1983).

Die **Funktionsfähigkeit** des öffentlichen Freiraums, beispielsweise einer Grünanlage definiert sich aus den verschiedenen Nutzungsansprüchen und darf nicht mit einer Funktionsreduzierung auf einen speziellen Parameter verwechselt werden. Da der öffentliche Raum als verbindendes Element im Netzwerk der Freiraumdifferenzierungen dient, ist seine Nutzbarkeit und sein Funktionieren abhängig davon, inwieweit er den Alltagsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt.

Eine wesentliche Zielgruppe sind dabei **im Quartier tätige Menschen** wie z.B. Hausfrauen/-männer deren „Arbeitsplatz“ zumindest teilweise der öffentliche Raum ist (Wegeverbindung zum Einkaufen, Kindergarten etc.). Gerade diese Menschen machen wesentlich das sogenannte öffentliche Leben im Quartier aus. Erst ihr, durch die Alltagsarbeit sozial legitimierter Aufenthalt auf der Straße und anderswo, bringt „Augen auf die Straße“, schafft eine **soziale Sicherheit**, in deren Rahmen sich auch Freizeitgestaltung Erwerbstätiger abspielen kann. *„Fehlt dem Besuch der bildhafte Sinn, so entsteht das bekannte Phänomen der nicht akzeptierten Grünflächen, der Parks und öffentlichen Anlagen, die von wohlmeinenden Behörden und Bauherren bereitgestellt werden, oft auch sehr aufwendig und hübsch begärtnert sind, aber in die sich nun selten ein Besucher verirrt, der sich dann wie ein Statist zwischen verlassenen Kulissen vorkommt.“* (Lucius Burckhardt, 1983).

Eine weitere wichtige Zielgruppe sind **Kinder**. Kinderspiel als wichtiger Teil des Entwicklungsprozesses (Persönlichkeitsentwicklung, Sozialisierung etc.) ist kein wertloser Zeitvertreib, sondern kann zu Recht als **„die Arbeit erwachsen zu werden“** verstanden werden. Kinder erobern sich ihre Welt in Etappen, in immer größer werdenden Kreisen um ihr zu Hause als erstes Zentrum ihrer Weltsicht. Dadurch entsteht eine Hierarchie der Spielorte. Mit zunehmenden Alter spielt nicht nur der private Bereich (z.B. Hausgarten) und das unmittelbare Wohnumfeld eine Rolle, sondern die Streifzüge werden in immer größere Gebiet ausgedehnt. Der wohnungsnaher Park und der nachmittags geöffnete Schulhof sind dabei erste Stationen. Es ist ein häufiges Missverständnis zu glauben, den dafür notwendigen Flächenbedarf allein mit Spielplätzen erfüllen zu können. Diese sind mit Sicherheit ein wichtiger Baustein kindgerechter Freiraumgestaltung, aber eben nur ein Teil des Ganzen. Der gesamte die Stadt netzartig durchziehende öffentliche Freiraum bildet den „Spielraum“; ausgehend vom häuslichen Umfeld über die Straße, das Quartier und den Stadtteil bis in die „weite Welt“.

---

Welche zu beachtenden **Qualitätsmerkmale** für „gute Freiraumplanung“ resultieren aus diesen Erkenntnissen?

- a) **Differenzierung / Sozial abgesichertes Handeln** - Die schon beschriebene Differenzierung der verschieden stark ausgeprägten Räume muss in der Gestaltung wiedererkennbar berücksichtigt werden. Das sozial abgesicherte Handeln, sowie das Erkennen von eingespielten Konventionen und Verhaltensmustern ist Grundvoraussetzung zum funktionierenden Freiraum. *“Eine Straße ist eben kein Park und ein Park keine Straße; und ein Garten ist nicht mit einem Park zu verwechseln...ohne sich dessen bewusst zu werden, liest jeder von uns Anteile, der zur Orientierung wichtigen Informationen.”* (Helmut Böse, 1981).
- b) **Multifunktional bzw. Funktionsoffen** - Da der öffentliche Raum einer Bandbreite von Ansprüchen und Bedürfnissen gerecht werden muss, sollte er so wenig wie möglich spezialisiert sein. Sogenannte Multifunktionalität bzw. Funktionsoffenheit trägt zur Benutzbarkeit, zur Entfaltung einer lebendigen Quartiersöffentlichkeit und zur dynamischen Weiterentwicklung des Freiraumes bei.
- c) **Berücksichtigung der vorhandener Qualitäten des Bestandes** - Da *“... es keine Flächen gibt, wo nichts ist,...”* (Helmut Böse) sind die bestehenden Strukturen wichtigste Ausgangsbasis für die Planung. Sie zu berücksichtigen und in die Planung einzuarbeiten, vermeidet an der Realität vorbeizuplanen. Das bisher Funktionierende wird erhalten und dort wo notwendig verbessert: *“Vielmehr müssen die Mittel der Ausdrucksschöpfung subtil in den vorhandenen Kontext eingebracht werden. Dass dabei der jeweils kleinste Eingriff gewählt wird, gibt Garantie dafür, dass auch das schon vorhandene in seiner Bedeutung verstanden und aufgenommen wird.”* (Lucius Burckhard). Anders gesagt: So viel Eingriff wie nötig, so wenig wie möglich.
- d) **Alltagsgerechte Wegeverbindungen** - Integration von alltagstauglichen Wegeverbindungen und Einbindung der Grünanlage in das umgebende Wege- und Freiraumnetz.
- e) **„form follows function“** - Die äußere Gestalt wird primär durch den Inhalt, d.h. durch die Nutzbarkeit und Nutzung bestimmt. Andernfalls entstünde durch eine bedeutungslose Verwendung von Bedeutungsträgern eher Kitsch als Gestaltung. Oftmals wird dieser Grundsatz allerdings als Aufruf zum Verzicht auf Schmuck, auf jedes Ornament missverstanden. Die Gestaltungsfrage ist damit aber nicht erledigt. Auch wenn primär die Organisationsprinzipien der Nutzbarkeit zugrunde liegen, bleibt die Frage nach der materiellen Umsetzung: *“Denn es hindert nichts, in diesem grünen Zweckgebäude auch den berechtigten Wunsch der Beschaulicheren nach stillen Promenaden, Ruheplätzen und Blumenschmuck vollauf zu berücksichtigen.”* (Lebrecht Migge).

---

## 2.2 Wegeverbindungen

---

### a) Der Weg zum Rammelsberg

Ist als Wegeverbindung zwischen den südlich gelegenen Wohnquartieren weiterhin Bestandteil des Zielkonzeptes. Allerdings ist hier mit einer geringer als bisher angenommenen Nutzungsintensität zu rechnen. Aufgrund der Verlegung der Reisebus-Stellplätze werden sich die fußläufigen Verkehrsströme der Reisebus-Touristen in andere Bereiche verlagern. Die barrierefreie Bewältigung des Höhenunterschiedes zwischen Werenbergstraße und dem Niveau des Forums (ca. 8m) wäre eine Herausforderung gewesen, die vermutlich ohne Fahrstuhl nicht lösbar gewesen wäre.

### b) Grünverbindung Wallanlagen

Wesentlicher Konzeptbestandteil ist die Neuanlage von öffentlichen Grünflächen mit Wegen in den Bereichen „Domplatz“/Stiftsgarten und dem bisherigen Verwaltungsparkplatz sowie eines Grünzuges zwischen den Sondergebietsflächen und der Feldmauer. Begleitend dazu sind das großflächige Verkehrsgrün an der B 241 sowie die Grünfläche am Jägerdenkmal einzuordnen. Somit entsteht eine Grünstruktur, welcher die Wallanlagen am Kahnteich mit der Pfalzwiese und dem Pfalzgarten verbindet. Desweiteren wird dadurch insbesondere unterhalb der Feldmauer im Abschnitt Werenbergstraße die Wahrnehmbarkeit Erlebbarkeit der historischen Befestigungsanlagen und des daraus seit dem 19. Jahrhundert entstandenen grünen Rings um die Altstadt erheblich verbessert.

Sicher ist der Lückenschluss in der öffentlichen Grünstruktur aufgrund des südlichen Krahmer-Möllenberg-Kaserne (Baujahr 1900) einschließlich Anbau und der westlich benachbarten privaten Kleingärten nicht komplett. Selbst der spätere Anbau (1930) an das preußische Kasernengebäude steht inzwischen unter Denkmalschutz. Ein Abriss ist nicht zuletzt unter Würdigung der aktiven Nutzung und somit Wirtschaftlichkeit der Erhaltung nicht vertretbar. Somit kann die Grünanlage hier nicht direkt fortgesetzt werden. Der Weg verschwenkt daher zwischen den beiden Kasernengebäuden hindurch zu dem bisherigen Verwaltungsparkplatz der entsiegelt und als Grünanlage gestaltet wird. Eine wie auch immer geartete Einbeziehung des Truwerdich-Standortes ist im Grundsatz möglich. Dazu wären allerdings im Zuge der Objektplanung u.a. archäologische und artenschutzrechtliche Fragen zu klären. Durch diese neue Grünanlage hindurch führt der Weg weiter zur Kaiserpfalz, der Pfalzwiese und dem Pfalzgarten. Ein in Relation zur Gesamtlänge des Grünzuges vom Breiten Tor bis zu Kaiserpfalz (rd. 1,6 Km) sehr kurzer Wege-Abschnitt (ca. 80 m) von rund 5% der Gesamtstrecke mit überwiegend eher unbelebten Gestaltungselementen um das Verwaltungsgebäude herum, ist nicht als Argument der Unmöglichkeit oder Unsinnigkeit dieses Grünzuges und der Wegeverbindung geeignet.

### c) Westliche Anbindung Kaiserpfalz und Pfalzgarten

Ausgangspunkt ist der Durchgang zwischen den historischen Kasernengebäuden des heutigen Amtsgerichts und der Stadtverwaltung. Unter Berücksichtigung der aktuellen Planungen und der Höhendifferenzen erscheinen folgende Wegeverbindungen empfehlenswert:

- a) Hauptwegeverbindung zwischen Durchgang hist. Kasernengebäude zur Kaiserpfalz und zum Pfalzgarten. Der Zaun am Nordrand des bestehenden Verwaltungsparkplatzes muss zumindest partiell geöffnet und die Sockelmauer durchbrochen werden. Dieser Durchgang wird vorläufig im Bereich des Zaunknicks, d.h. Übergang vom modernen BGS-Zaun (Ostabschnitt) zum historischem Zaun (Westabschnitt, Erhaltung und Renovierung zu prüfen) verortet. An dieser Stelle ist der Höhenunterschied zur nördlich angrenzenden Grünfläche am geringsten und kann durch Geländemodellierung angepasst werden. Die Führung des westlichen Abschnittes ist außerhalb entlang des historischen Zaun mit Zielpunkt Ulrichkapelle zu empfehlen.

- b) Vom Hauptweg zweigt nach dem Zaundurchgang ein Wegezweig Richtung Kaiserbleek/Stiftsgarten ab. Dieser Wegeabschnitt kann z.B. mittels eines leicht geschwungenen Weges den Höhenunterschied zum bestehenden Weg am Südrand der Kaiserpfalzwiese barrierefrei überwinden. Zudem ist eine barrierefreie Anbindung an den nördlichen Zugang zum Amtsgerichts-Fahrstuhl möglich
- c) Von dem höhergelegenen Ersatzparkplatz im Bereich des ehemaligen BGS-Sportplatzes ist eine Wegeführung mit Rampe diagonal zur neuen Böschung erforderlich, um die Ebene des alten Verwaltungsparkplatzes und den hier vorbeiführenden Hauptweg zu erreichen. Hierüber ist dann die Erreichbarkeit des Forums und der Vordereingänge vom Amtsgericht und Stadtverwaltung sowie nach Norden zum Fahrstuhl des Amtsgerichtes gegeben.
- d) Die Höhenlage des neuen Parkplatzes ermöglicht eine ergänzende Wegeverbindung an der Nordseite des Schneckenbergs / Truverdich-Standortes zur Stadtmauer und Durchgang zum westlichen Pfalzgarten.

Bewusst wurde in das Konzept keine übergeordnete Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung am Schneckenberg/Truverdich aufgenommen. Eine Fußwegeverbindung am Schneckenberg wurde bereits 2002 (Vorlage 1/02 „*Geplanter Verbindungsweg zwischen dem Pfalzgarten und der Clausthaler Straße – Antrag des ehemaligen RH Leder v. 14.05.01 – Nr. 139/01*“) geprüft und aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwandes verworfen. Heutzutage ist zu bedenken, dass zur damaligen Zeit das Kasernengelände noch aktiv vom Bundesgrenzschutz genutzt wurde und daher nicht zugänglich war. Desweiteren ist festzustellen, dass einer derartigen Wegeverbindung Richtung Süden (Bundesstraße, Felsmauer) eine sinnhafte Anbindungsmöglichkeit fehlt. Inzwischen bietet sich mit dem Aufnehmen der historischen Wegebeziehung durch das Erzholtor östlich der Verwaltungsgebäude über die Bundestrasse (mit Überquerungshilfe) sowie Anbindung an die südl. Werenbergstraße und die Kaisertorstraße eine wesentlich bessere Alternative.

Einen denkbaren Aussichtspunkt auf dem Truverdich und die dahinführende Wegeverbindung lässt dieses Konzept bewusst offen, da hierzu ein erhöhter Abstimmungsbedarf (Denkmal-schutz, Natur-/Artenschutz) auf Ebene der Ausführungsplanung besteht.

#### **d) Barrierefreier/-armer Zugang Amtsgericht/Fahrstuhl**

Stellplätze mit barrierefreiem Zugang zum Fahrstuhl befinden sich aktuell an der nördlichen Giebelseite und im Bereich des Sockels östlich des Gebäudes. Bisher besteht keine barrierefreie Verbindung vom westlich gelegenen Verwaltungsparkplatz zum Fahrstuhl am Amtsgericht. Dies ist aufgrund der Einfriedung des Amtsgerichtsgrundstückes und dem erheblichen Höhenunterschied in diesem Bereich nicht möglich. Ein barrierefreier Zugang ist somit nur über die nördlich Zufahrt zur Fahrstuhl erreichbar. Die Stellplätze auf dem ehemaligen Sportplatz sollen zumindest barrierearm an das weitere Wegenetz angebunden und somit auch die Fahrstuhlfahrt aus den neuen Wegenetz erreichbar sein (s. Wegeabschnitte c-a-b).

---

## 2.3 Straßenräume

---

Ebenfalls zu den unbebauten Freiflächen in der Stadt gehören die Straßen- und anderen Verkehrsräume wie Parkplätze. Städtebaulich besonders relevant sind dabei das zugehörige Begleitgrün, dies sind in erster Linie die Straßenbäume aber auch sonstiges Grünflächen.

Im Sommer 2021 startete die Stadt Goslar mit dem „Verkehrspolitischen Workshop“ einen grundsätzlichen Diskurs zur zukünftigen Verkehrsentwicklung in der Stadt. Als Zwischenergebnis ist erkennbar, dass sich ein breiter Konsens zur Abkehr vom Prinzip der autogerechten Stadt um jeden Preis abzeichnet.

### **a) Werenbergstraße & Knoten Wallstr. / Wasserbreeke**

Der Knotenpunkt Werenbergstr./Wallstr./Wasserbreeke soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Hierdurch verringert sich der Umfang von Halte- und Anfahrmissionen gegenüber einer Lichtsignal-Kreuzung erheblich. Zudem entfällt die Notwendigkeit von Abbiegespuren. Die so frei gewordenen Flächen sollen dazu genutzt werden, das Begleitgrün südlich der Fahrbahn zu vergrößern und die an der südlichen Werenbergstraße begonnene Baumreihe fortzusetzen. Zudem sind passend zum Kreisverkehr Überquerungshilfen geplant.

Die Gliederung an der Nordseite der Bundesstraße bleibt im Wesentlichen bestehen: Oberhalb der Feldmauer schließt sich ein Grünstreifen mit Bäumen an, danach der Gehweg und im Bereich der heutigen Bushaltstelle ein Multifunktionsstreifen als Haltemöglichkeit für Linienbusse und Sonderfahrten (z.B. anlassbezogenen Shuttle-Busverkehr).

Im Bereich der Einmündung der südlichen Werenbergstraße in die Bundesstraße ist eine weitere Überquerungshilfe im Zuge der historischen Nord-Süd-Wegeverbindung Altstadt-Rammelsberg vorgesehen. Diese Anlage wird dabei aufgrund der zu berücksichtigenden Abbiegevorgänge im Einmündungsbereich etwas nach Westen versetzt. Die Lage der Überquerungshilfe mittig gegenüber der südlichen Werenbergstr. und der Königsstr. ist nicht von Nachteil, sondern ermöglicht alltagsgerechte Wegenutzungen in beide Richtungen.

### **b) Wallstraße**

Zukünftig ist im nördlichen Teil der Wallstraße aufgrund des Wegfalls (bzw. Verlagerung außerhalb des Entwicklungsbereichs) touristischer Stellplätze mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Zudem entfällt mit dem Kreisverkehr die Linksabbiegespur Richtung Wasserbreeke. Dies ermöglicht es, die Fahrbahn deutlich schmaler als bisher zu gestalten. Desweiteren ist aufgrund der tatsächlichen Wegebeziehungen ein separater Fußweg am Ostrand des neuen Stiftsgartens nicht erforderlich.

Die so im Querschnitt freigewordenen Flächen sollen dem östlichen Gehweg einschließlich Begleitgrün mit Bäumen zugeschlagen werden. Damit bietet sich die Chance, die zu erwartende fußläufige Hauptwegebeziehung vom Osterfeld zur Kaiserpfalz und in die Altstadt in diesem Abschnitt deutlich attraktiver zu gestalten.

---

## 2.4 Grünanlagen

---

### a) Domplatz / Stiftsgarten (s. Kap. 3)

Der Domplatz soll von einem Parkplatz in eine **öffentliche Grünanlage** mit angemessener Einbindung der Domvorhalle umgestaltet werden. Diese städtebauliche Zielsetzung war bereits Gegenstand des ursprünglichen Zielkonzeptes 2016. Die konkrete Gestaltung war Gegenstand des Grundsatzbeschlusses zur Durchführung des **landschaftsarchitektonischen Wettbewerbs** (s. Sitzungsvorlagen Nr. 2017/205, 2020/058). Das Ergebnis des Wettbewerbs mit einstimmiger Juryentscheidung für einen Siegerentwurf liegt zwischenzeitlich vor. Der Wettbewerbsgewinner wurde Ende 2020 mit der Weiterentwicklung des Entwurfs beauftragt. Erst auf Grundlage dieses Planungsstandes können die städtischen Gremien den zur Realisierung notwendigen Projektfeststellungsbeschluss fassen.

### b) Grünzug Feldmauer

Dieser Grünzug war auch schon Bestandteil des ursprünglichen Zielkonzeptes. Seine Neuanlage im früher nicht zugänglichen Kasernenbereich bildet einen wesentlichen Baustein zur Vernetzung der Freiräume und Grünanlagen entlang der historischen Befestigungsanlagen. Bisher ist eine **Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit** der historischen Verteidigungsanlagen in diesem Abschnitt nicht gegeben. Der Verlauf des oberhalb der Feldmauer an der Bundesstraße vorhandenen Gehweges bietet hierzu keinerlei nennenswerte Einsicht und Wahrnehmbarkeiten. Mittels Entsiegelung der Flächen einschließlich Abriss der Kegelbahn und Anpflanzung einer Baumreihe wird eine Situation ähnlich anderer Abschnitte der Wallanlagen wie z.B. am Kahnteich geschaffen. Zusammen mit dem oberhalb der Feldmauer vorhandenen Grünstreifen mit Bäumen entsteht auch im ökologischen Sinn eine sehr wirksame **Vernetzung** von Lebensräumen innerhalb der Siedlungsfläche.

### c) Grünverbindung KPQ – Kaiserpfalz/-wiese/Pfalzgarten

Eine zusätzliche Grünfläche entsteht durch **Entsiegelung des heutigen Verwaltungsparkplatzes**. Diese Grünanlage wird sich in den Gesamtzug der Grünanlagen entlang der Wallanlagen integrieren und ist ein weiterer Baustein zur Vernetzung der Freiräume des Quartiers mit der Kaiserpfalz und dem Pfalzgarten.

---

## 2.5 Begleit- und Gebäudegrün

---

### a) Begleitgrün Verkehrsanlagen

Die Erhaltung und Erweiterung wesentlicher Teile des Verkehrsbegleitgrüns, insbesondere des Straßenbaumbestandes, dient der Verbesserung des **Kleinklimas** sowie der Einbindung der Verkehrsflächen in das **Ortsbild**.

Die Verlegung der Verwaltungsstellplätze auf den Bereich des ehem. BGS-Sportplatzes dient wie vorstehend beschrieben der Anlage einer Grünfläche westlich des Amtsgerichts zur Vernetzung der Grün- und Freiräume. Bei Neuanlage der Stellplätze ist eine angemessene Begrünung vorgesehen. Primäres städtebauliches Ziel hier ist die Stellplatzanlage mit einem **Pergolen-System** (Rankgerüst beispielsweise mit Drahtverspannung) zu umfassen und zumindest teilweise zu überdecken.

Dieser Standort befindet sich in einem Abschnitt der mittelalterlichen Befestigungsanlagen. Konkret verlief hier bis zum Bau der preußischen Kasernen ein Abschnitt des historischen Walls. Die Auffüllung unter dem Sportplatz ist vermutlich ein Rest dieses Walls. Das Gestaltungselement einer Pergolen-Rank-Konstruktion bietet aus städtebaulicher Sicht neben der Begrünung den Vorteil, das frühere Volumen des Walls zumindest ansatzweise anzudeuten.

---

**b) Dachbegrünung Neubauten**

Bestandteil des Siegerentwurfs aus dem Hochbauwettbewerb ist die Begrünung der Dachflächen. Dies ist aus städtebaulicher Sicht positiv als deutliche Verbesserung des **Ortsbildes** und aufgrund der Verdunstungsleistung der Pflanzen auch des **Kleinklimas** in der stark verdichteten Innenstadt zu werten. Desweiteren bieten derartige Flächen einen gewissen zusätzlichen **Lebensraum** für Insektenarten, die wiederum Nahrungsgrundlage der im Quartier lebenden Brutvögel und Fledermausarten sind.

Aufgrund der hohen Anforderungen an **Fassadengestaltungen** aus den Belangen Denkmalschutz und Welterbe sowie der städtebaulich gewollten Wirkungen von Fassaden auf das Ortsbild ist zu empfehlen, bei Neubauten auf verbindliche Regelungen zur Fassadenbegrünungen zu verzichten.

**c) Artenschutz bei Neubauten**

Zusätzlich zu den CEF-Maßnahmen sollen zur Verbesserung der stadtoökologischen Situation im Allgemeinen und der **Vernetzungsfunktion** des Standortes im Gesamtzusammenhang mit den Wallanlagen im Besonderen von vornherein bei Neubauten Nist- und Fledermauskästen in die Wände bzw. Fassaden integriert werden. Empfohlen werden dazu im Fachhandel erhältliche vorgefertigte Einbau-Produkte.

Aufgrund des Bestandsschutzes und bautechnischer Besonderheiten der **Altgebäude** sowie der denkmalpflegerischen Bedeutung vorhandener Gebäude / Fassaden ist zu empfehlen, auf verbindliche Vorgabe der Begrünung bestehender Gebäude im Entwicklungsbereich zu verzichten.

### 3. Stiftsgarten

In Umsetzung des Ratsbeschlusses aus dem Jahr 2017 wurde zur Umgestaltung des aktuell als Parkplatz genutzten Bereichs der ehemaligen Stiftskirche im Jahr 2019 ein landschaftsarchitektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Entscheidung des Preisgerichts fiel einstimmig auf den Entwurf des Büros „nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner“, Hannover.

#### Beurteilung durch das Preisgericht (Zitat aus dem Jury-Protokoll)

*„Die Arbeit präsentiert einen großen und großzügigen innerstädtischen Freiraum, im dem die Kaiserpfalz und der Ort des Stiftes in einen starken Dialog gebracht werden. Lapidar ausgedrückt ist das Ergebnis der Arbeit eine Wiese, die jedoch zum einen artifiziell ist und durch gut platzierte Landschaftsstufen zu einer großartigen Sitzarena werden kann. Andererseits entsteht eine bedeutungsvolle Wiese, die neugierig macht und wie mit einer großen Lupe partiellen und fragmentierten Einblick in die Geschichte des Ortes gewährt. Es entsteht kein Abziehbild einer archivarischen Kirchengeschichte, sondern die konkret erfasste archäologische Befundlage wird zur Grundlage der Gestaltung gemacht. Dies stellt einen kunstvollen und zeitgemäßen Umgang mit dem historischen Erbe dar. Die Lupe als Kreis ist ein starkes formales Landschaftselement, das als Großform gewichtig den Ort besetzt und den Rahmen für das Geschichtsfenster gibt. Auf die Vermittlung der Bedeutung der ehemaligen Stiftskirche Heinrich III, mit Westriegel und Chor wäre in einer Überarbeitung noch einzugehen. Die Integration einer maßstabsgebenden Stele, die Auskunft über ehemalige Höhe der Kirchenanlage gibt und auch als Beleuchtungselement fungiert, wird gewürdigt.*

*Die Wegbeziehung zur Stadt über den Hohen Weg wird differenziert vorgetragen, die Beziehung zum Kulturmarktplatz ist nicht berücksichtigt. Die Domvorhalle bedarf einer großzügigeren Freistellung. Die Nachbarschaft zu Forum und Stadthalle wird fein ziseliert entwickelt. Die Nutzung der Anlage im Kirchenbereich ist durch die Niveaugleichheit von Rasen und gegossenem und geschliffenen Beton gegeben. Der Stiftsgarten am östlichen Rand des Gebietes, aufgewertet durch Rosen und Stauden, ist eine gut nutzbare Fassung. Die Ausführung lässt eine wirtschaftliche Unterhaltung erwarten. Insgesamt stellt die Arbeit einen wertvollen Beitrag für die Weiterentwicklung der Kaiserpfalz und des Stiftsgarten dar. Er ist gelassen raumprägend, geistreich und zeugt von einer angemessenen und zeitgemäßen Haltung zur Geschichte des Ortes.“*



Abb.: Visualisierung aus Wettbewerbsbeitrag

Das Preisgericht empfahl zudem insbesondere folgende Punkte weiter zu entwickeln:

1. Stärkere Durchlässigkeit bzw. Öffnung zum Hohen Weg und zum Kulturmarktplatz
2. Durchgang in den neuen Landschaftsraum durch die Domvorhalle

### Öffentliche Diskussion / Kritik

Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde der Öffentlichkeit in einer Informationsveranstaltung und Ausstellung aller Wettbewerbsbeiträge vorgestellt. Die örtliche Presse hat mit Vorstellung aller Wettbewerbsbeiträge, der Juryentscheidung sowie weiteren Berichten das Projekt intensiv begleitet. Besonders den Kritikern wurde von den Medien und mittels Rederecht in Gremiensitzungen umfangreich Raum gegeben, ihre Ansichten in den Entscheidungsfindungsprozess des Rates einzubringen.

### Beauftragung Entwurfsplanung

Der Rat der Stadt Goslar entschied Ende 2020 den Preisträger mit der Entwurfsplanung zum Umbau des Domplatzes auf Basis seines Wettbewerbsbeitrages zu beauftragen. Diese Entscheidung wurde mit großer Mehrheit getroffen (Ja: 17; Nein: 4; Enthaltung: 1). Gleiches gilt für die Ablehnung eines Änderungsantrages zur wesentlichen Veränderung der Gestaltung im Sinne der Kritiker (Ja: 3; Nein: 18; Enthaltung: 1). Neben den vorgenannten Anforderungen wird der Entwurf auch die veränderten Fußwegebeziehungen insbesondere der Reisebus-Touristen zu berücksichtigen haben.

Der nächste Meilenstein für dies Projekt, wird die Behandlung in den städtischen Gremien im Rahmen eines **Projektfeststellungsbeschlusses** sein.



Abb.: Ausschnitt Entwurf Wettbewerbsbeitrag

## 4. Kunstforum

Wie im Ursprungskonzept vorgesehen, ist das Forum weiterhin ein dreiseitig gefasster Platz (Amtsgericht, Multifunktionshalle, Hotel) der sich an seiner vierten Seite zum Stiftsgarten und der Altstadt öffnet. Die Gestaltung des Forums war Bestandteil des architektonischen Wettbewerbes (s. Kap. 5). Basierend auf dem Siegerentwurf sowie Aspekten aus dem Bauleitplanverfahren können die bisherigen städtebaulichen Vorstellungen wie folgt konkretisiert werden:

- **Kein Funktionsgebäude**

Der im Ursprungskonzept an der Nordwestseite des Forums vorgesehene Baukörper mit Toiletten, Kiosk u.ä. ist entfallen. Die damit verbundenen Funktionen gewährleistet der Siegerentwurf integriert in den Hauptgebäuden.

- **Erschließungsfunktion**

Besonders die Nord- und die Westseite des Platzes müssen Erschließungsfunktionen für Kfz- und Lkw-Zufahrten sowohl für das Amtsgericht (Behindertenstellplatz nördl. Giebelseite und Zufahrt zum Fahrstuhl) als auch für Multifunktionshalle (Veranstaltungen z.B. Theater in Niedersachsen, Catering) aufnehmen. Eine Zufahrt von der Wallstraße ist bereits Bestandteil des Siegerentwurfs.

- **Einbindung Wegenetz**

Das Forum liegt weiterhin im Schnittpunkt bzw. Nahbereich der wesentlichen Wegeverbindungen des Quartiers. Die Hauptroute der Reisebus-Touristen wird nun voraussichtlich aus Richtung Kahnteich/Thomasstraße nördlich von der Plaza im Übergangsbereich zum Stiftsgarten zur Kaiserpfalz führen. Der historische Nord-Süd Weg über das Erzholntor bleibt Konzeptbestandteil. Gleiches gilt für die Wegeverbindung zwischen den Verwaltungsgebäuden hindurch zur Kaiserpfalz sowie dem neuen Verwaltungsparkplatz und zur Stadtmauer/oberen Pfalzgarten.

Ein Konkretisierungsbedarf besteht insbesondere bezüglich des gestalterischer Übergangs zum Stiftsgarten einschließlich des Umgangs mit den Höhenunterschieden. Gleiches gilt für die konkrete Ausgestaltung der Zufahrt von der Wallstraße auf das Forum.



## 5. Hotel / Multifunktionshalle

Das im Ursprungskonzept vorgesehene **Museum** wurde im Zuge der seit 2016 fortgesetzten Entwicklungsplanungen **nicht weiterverfolgt**. Der Rat hatte im Frühjahr 2017 die Verwaltung beauftragt, mit den Entwicklungspartnern und dem Theater für Niedersachsen zu prüfen, inwieweit sich nach dem Ende des Odeons als Theater, eine Spielstätte in das Kaiserpfalzquartier integrieren ließe. In den sich anschließenden Gesprächen mit dem Investor, dem Büro Ackers Partner Städtebau und weiteren fachlich Beteiligten kristallisierte sich im Ergebnis heraus, dass sich diese optionalen Nutzungselemente weder sinnvoll noch wirtschaftlich in einer gemeinsamen Gebäudestruktur auf der vorhandenen Fläche realisieren lassen. Nach einem intensiven Abwägungsprozess zwischen dem Investor und der Stadt verständigte man sich darauf, dass Vorhaben der Installierung einer rein musealen zugunsten einer multifunktionalen Einrichtung (Angebot einer Spielstätte, von Veranstaltungsflächen und Tagungsräumen) aufzugeben. Mit Beschluss der zweiten Entwicklungsvereinbarung hat der Rat der Stadt dieses Ergebnis aufgegriffen. Mit Vorgabe einer Größenordnung von 500 Plätzen durch den Rat im Herbst 2018 wurde dieser Baustein verbindlicher Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

Der Hochbauwettbewerb wurde 2019 durchgeführt. Nach einer ersten Juryentscheidung über zwei erste Plätze erfolgte eine Nachbearbeitungsphase für diese beiden Teilnehmer. In einer zweiten Sitzung auf dieser Grundlage hat die Jury das Büro **Nieto Sobejano Arquitectos GmbH, Berlin** zum Wettbewerbssieger erklärt.

### Beurteilung durch das Preisgericht (Zitat aus dem Jury-Protokoll)

*Das gewählte Motiv der Arbeit, der Kreuzgang, wird kreativ neu interpretiert, drei Baukörper und drei Höfe werden als baulich-räumliche Einheit mit einem Sockel verbunden. Durch diese Setzung entsteht eine überzeugende Klärung der drei großen Stadträume - nämlich der große offene Freiraum vor der Kaiserpfalz, der potentiell kleinteilige Freiraum im Bereich des ehemaligen Stiftsgartens (Kreuzgang) und einer bewussten Quartiersentwicklung durch solitäre Bebauung des ehemaligen Kasernenareals.*

*Die Gesamtintervention korrespondiert aus denkmalpflegerischer Sicht gut mit dem großen Maßstab der Kaiserpfalz und den vorgenannten großformatigen Stadträumen. Das Ergebnis ist ein Ensemble, das den großen Höhenunterschied der Topographie gut löst und den höher gelegenen Teil sinnvoll mit den angrenzenden Stadtteilen verbindet. Die Nord-Süd-Durchwegung ist entlang der denkmalgeschützten Kasernenbauten gewährleistet und leitet gut die Besucherströme. Die gewünschte Ost-West- Durchquerung im Zuge der Wallanlagen wird gänzlich ignoriert. Dabei wird hinterfragt ob die entstehenden Stadträume zwischen Großprojekt und angrenzender Bebauung qualitativ entwickelt werden können. Die Gesamtanlage bildet mit dem Amtsgericht an seiner Nordseite eine stimmige Baukomposition und eine einladende Adresse zur Stadt.*

*Aus dem Sockelgeschoß, in dem die drei Höfe, das Forum, der Tagungshof und der Veranstaltungshof richtig organisiert sind, erwachsen drei Gebäudekörper mit abgestuften Gebäudehöhen mit drei bzw. vier Geschossen die den Blick auf die historische Bausubstanz des Areals freihalten. Die direkte Nachbarschaft zum Hubertushof wird trotz des Versuchs der Höhenstaffelung kritisiert, insbesondere durch die entstehende lange Fassadenflucht zum bestehenden Hotel. Das Dach des Sockels bildet einen öffentlich begehbaren Garten im Sinne einer Stadtlandschaft, mit interessanten erhöhten Betrachterstandorten zur Stadt und Kaiserpfalz.*

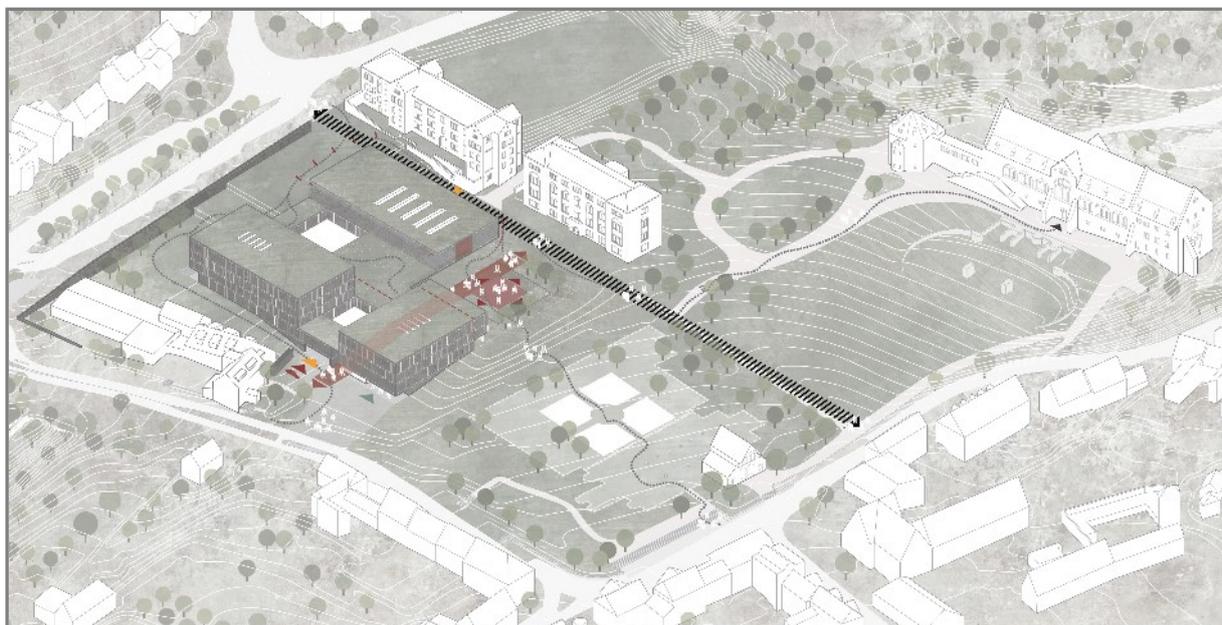
*Das Hotel ist in zwei Baukörper eingeteilt, wobei die Erschließung des rückwärtigen Hotelteils nur unbefriedigend gelöst ist. Das Hotel besitzt zwei Zugänge, einen an der Wallstraße und einen vom Forum her, die innenräumlich nicht ansprechend verbunden sind. Die notwendige getrennte Nutzbarkeit bzw. Bewirtschaftung von Hotel und Veranstaltungsbereich ist nachgewiesen.*

*Die Stadthalle ist innerhalb des Ensembles gut platziert. Die stadträumliche Präsenz wird kritisch diskutiert. Kritisch betrachtet wird das Maß der Öffentlichkeit der angebotenen Hofräume in Hinblick auf Schwellenwirkung und Trennwirkung durch Teilüberdachung, innerer Lage und gemeinsamer Nutzung durch Hotel und Veranstaltungshalle. Zu klären bleibt, inwiefern hierdurch das Selbstverständnis der Stadt ausreichend berücksichtigt wird. Kontrovers diskutiert wird der Umstand, dass der vorgeschlagene Entwurf eher ein architektonisches Großprojekt mit den damit einhergehenden Einschränkungen in unabhängiger, phasenweiser Entwicklung, als ein städtisch entwickeltes Quartier mit Straße, Platz, Objekt darstellt. Hieraus ergibt sich eine zu beachtende Abhängigkeit der Betreiberkonzepte.*

*Insgesamt stellt die Arbeit einen mutigen und eigenständigen Ansatz dar, dessen Vorzüge in der stadträumlichen Strukturierung und Wirkung liegt, die Frage der gemeinsamen Adressbildung mit Hilfe eines großen Objektes jedoch aufwirft.*

Die Ergänzung einer klaren Ost-West-Durchquerung, sowie die Potenzierung des öffentlichen Charakters des Forums und der Veranstaltungshalle und die **Überarbeitung** des Eingangsbereiches, standen im Mittelpunkt der Überarbeitung des Beitrags für die **zweite Wettbewerbsphase**.

Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde der **Öffentlichkeit** in einer Informationsveranstaltung und Ausstellung aller Wettbewerbsbeiträge vorgestellt. Die **örtliche Presse** hat mit Vorstellung aller Wettbewerbsbeiträge, der Juryentscheidung sowie weiteren Berichten das Projekt intensiv begleitet.



**Abb.: Isometrie aus Wettbewerbsbeitrag**

## 6. Verkehr

Die verkehrsrelevanten Bestandteile der Zielkonzeption sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

- Umwandlung des **Domplatzes** in eine **Grünanlage** und damit verbunden Aufhebung der Stellplätze für Pkw und Reisebusse an dieser Stelle.
- Bau einer **Tiefgarage** unter dem neuen Hotel und der Mehrzweckhalle.
- Der **Lieferverkehr** für das Hotel und die Multifunktionshalle erfolgt ebenfalls über die Wallstraße.
- Umbau des **Verkehrsknotens** Werenbergstr./Wallstr./Wasserbreeke zu einem **Kreisverkehr** einschließlich Überquerungshilfen.
- Neugestaltung **Werenbergstraße** mit Reduzierung auf zwei Fahrspuren und Ausdehnung des Begleitgrüns auf der Südseite.
- Neuanlage einer weiteren **Überquerungshilfe** zwischen den Einmündungen Kaisertorstr. und Werenbergstraße in die Bundesstraße gegenüber den Verwaltungsgebäuden.
- Neugestaltung **Wallstraße** mit Verschmälerung der Fahrbahn und Vergrößerung des östlichen Fußweges einschl. Begleitgrün.
- Verlagerung der **Verwaltungs-Stellplätze** auf den früheren BGS-Sportplatz mit Zufahrt von der Clausthaler Straße.

Die Aspekte einzelnen Bausteine der Verkehrsführung, Pkw-Stellplätze für verschiedene Nutzergruppen sowie Stellplätze für Reisebusse werden im Folgenden näher betrachtet.

### 6.1 Verkehrsführung

Der Verkehrsknoten **Werenbergstr./Wallstr./Wasserbreeke** wird zu einem **Kreisverkehr** umgebaut. Die Errichtung eines Kreisverkehrs an diesem Knoten ist bereits Gegenstand des **Grundsatzbeschlusses** des Rates über den „*Umbau von innerörtlichen signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen*“ vom 07.03.2017 (Vorlage 2017/015). Diese Art der Gestaltung eines Verkehrsknotens ist i. d. Regel aufgrund verringerter Brems- und Anfahrgeräusche mit geringeren Beeinträchtigungen für die Anlieger verbunden als eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage.

**Überquerungshilfen** sind zum einen Bestandteil des Knotenumbaus. Desweiteren ist eine zusätzliche Überquerungshilfe zwischen den Einmündungen Kaisertorstr. und Werenbergstraße in die Bundesstraße auf Höhe des Verwaltungsgebäudes geplant.

In Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege und dem Deutsches Nationalkomitee von ICOMOS ist es anzustreben, **Stellplätze** welche vor Ort baurechtlich nicht notwendig sind, aus dem direkten **Welterbegut heraus zu verlagern**. Dies betrifft sowohl **Parkangebote für Pendler** als auch **des touristischen Kfz-Verkehr** (Pkw und Reisebusse). Aufgrund der Verlagerung der touristischen Stellplätze ist eine Neuorganisation der entsprechenden **Lenkungseinrichtungen** wie Parkleitsystem erforderlich

## 6.2 Ruhender Verkehr - Pkw

**Bestandssituation / Untersuchungsergebnisse**

Die **bestehenden öffentlichen Stellplätze** im Plangebiet verteilen sich auf: Kaiserpfalz-Nord/Domplatz (133 Stellplätze) und Kaiserpfalz-Süd/ehem. BGS auf zwei Ebenen (193 Stellplätze); insgesamt 326 Pkw-Stellplätze. **Öffentliche Stellplätze** sind **planungsrechtlich verbindlich** lediglich auf dem Domplatz (Kaiserpfalz-Nord) festgesetzt. Vor Aufgabe des Kasernenstandortes standen die heute in der ehem. BGS-Kaserne genutzten Stellflächen der allgemeinen Öffentlichkeit nicht zur Verfügung. Die rechtsverbindliche Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 36 einer Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „BGS-Kaserne“ gilt bisher immer noch. Somit besteht bei anderweitiger Nutzung des ehemaligen BGS-Geländes keine rechtliche Verpflichtung, diese Stellplatzanzahl für die Öffentlichkeit zu ersetzen.

Es muss jedoch grundsätzlich differenziert werden zwischen der Öffentlichkeit allgemein zur Verfügung stehenden Stellplätzen und den für eine **Hauptnutzung baurechtlich notwendigen Stellplätzen**. Die einer Hauptnutzung dienenden Stellplätze sind im planungsrechtlichen Sinne nicht „öffentlich“, sondern den Hauptnutzungen zugeordnete Nebenanlagen. Im Entwicklungsgebiet bestehen solche Stellplätze, die nicht allgemein der Öffentlichkeit (z.B. Pendler und Touristen), sondern nur **zweckgebunden Besuchern der jeweiligen Institutionen** zur Verfügung stehen. An der Nord- und Ostseite des Amtsgerichts befinden sich ca. 25 Stellplätze. Desweiteren besteht westlich der Verwaltungsgebäude ein Parkplatz mit 85 Stellplätzen für Mitarbeiter und Besucher der Stadtverwaltung und des Amtsgerichts. Die für den Betrieb notwendigen Stellplätze des Hotels/Gaststätte Hubertushof befinden sich auf dem Betriebsgrundstück.

In der Praxis sind die öffentlichen Stellplätze wochentags nur unterdurchschnittlich gering ausgelastet sind. Selbst in Spitzenzeiten liegt die max. **Auslastung** für Kaiserpfalz-Nord bei 71% und bei Kaiserpfalz-Süd sogar nur bei 36%. Lediglich an Wochenenden in der in der Vorweihnachtszeit (Weihnachtsmarkt) ist Kaiserpfalz-Nord zu 120% und Kaiserpfalz-Süd zu 107% ausgelastet.

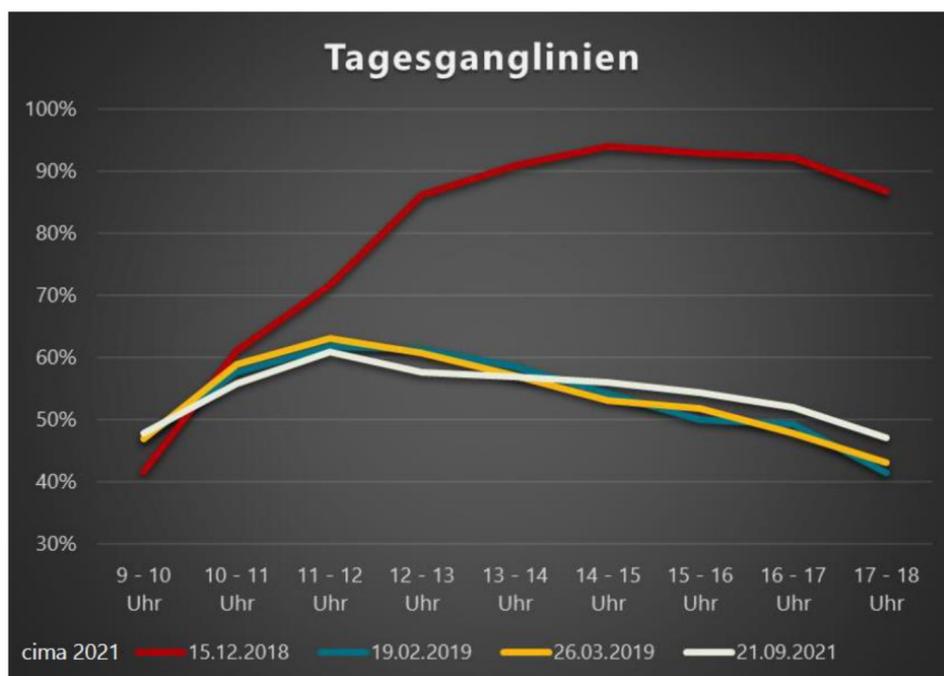
**Stellplatzbelegung 2018 / 2019 / 2021**

Abb.: Auszug cima-Untersuchung Stand September 2021

## Parkraumerhebung

Auslastungserhebungen

CIMA.

Name	Auslastung im Zeitfenster								
	9-10 Uhr	10-11 Uhr	11-12 Uhr	12-13 Uhr	13-14 Uhr	14-15 Uhr	15-16 Uhr	16-17 Uhr	17-18 Uhr
Kornstraße	96%	100%	100%	98%	100%	93%	100%	100%	100%
Kaiserpfalz Nord	60%	81%	100%	100%	95%	92%	77%	69%	71%
Kaiserpfalz Süd	34%	35%	31%	33%	26%	23%	18%	13%	11%
Bäringstraße	74%	80%	83%	79%	75%	70%	73%	74%	73%
Marktstraße	92%	115%	123%	115%	100%	113%	107%	110%	112%
Füllekuhle	64%	86%	89%	84%	68%	75%	75%	65%	49%
C.v.D.	87%	100%	100%	95%	100%	92%	97%	100%	97%
Stadtverwaltung	-	-	-	-	-	-	60%	45%	40%
Hildesheimer Straße	59%	64%	62%	59%	58%	58%	58%	46%	28%
Klubgartenstraße (ZOB)	89%	93%	96%	63%	90%	83%	84%	71%	58%
Glockengießerstraße	61%	73%	95%	85%	71%	73%	68%	100%	100%
Kötherstraße	29%	34%	34%	46%	46%	41%	37%	49%	46%
Klubgartenstraße (Post)	42%	54%	83%	50%	46%	50%	88%	75%	71%
Parkhaus Am Zentrum	34%	41%	43%	44%	46%	48%	43%	44%	42%
Parkhaus Karstadt	13%	21%	32%	27%	36%	26%	28%	27%	24%
Parkhaus C&A	33%	36%	44%	47%	41%	41%	44%	44%	38%
bewirtschaftete straßenbegleitende Stp.	62%	74%	71%	72%	69%	70%	70%	73%	78%

Parkplatz Stadtverwaltung erst ab 15 Uhr für die Öffentlichkeit nutzbar  
Quelle: cima 2021

## Tabelle zum Erhebungstag

21. September 2021

- Parkdruck konzentriert sich nach wie vor auf einzelne Stellplatzanlagen
- Innenstadtnah sind dies vorrangig Marktstraße, C.v.D. und Kornstraße sowie Glockengießerstraße
- Parkhäuser insgesamt ohne ersichtlichen Parkdruck
- Insgesamt weniger Wildparkende im Vergleich zu den ersten Erhebungstagen
- Größte Verschiebungen:
  - Marktstraße auch abends mit sehr hohem Parkdruck und Wildparkenden (vorher: kein Parkdruck)
  - Hildesheimer Straße überwiegend ohne Parkdruck (vorher: tlw. > 100 %)
  - Bäringstraße „nur noch“ hoher Parkdruck (vorher: tlw. > 100 %)

Im Parkraumkonzept der CIMA wurde ermittelt, dass bei vollständigem **ersatzlosen Wegfall der Parkplätze Kaiserpfalz-Nord und –Süd** im weitaus überwiegenden Teil des Jahres aufgrund der noch freien Kapazitäten anderer Parkplätze in der Altstadt **kein strukturelles Defizit** entstünde. Lediglich zu Spitzenzeiten bei besonderen Veranstaltungen wie Weihnachtsmarkt oder Kaisermarkt wäre mit einem strukturellen Defizit von 196 Stellplätzen zu rechnen. Diese Einschätzung wird auch von der Nachuntersuchung dieses Bereichs im Jahr 2021 bestätigt. Die Hauptnutzer der Parkplätze Kaiserpfalz Nord und Süd sind Gäste, Touristen. Deutliche geringere Anteile nehmen Anlieger (mit Ausweis) oder Pendler ein. Desweiteren zeigte sich, dass die im Innenstadtbereich vorhandenen Parkhäuser (Am Zentrum, Karstadt, C&A) selbst in Phasen höheren Parkdrucks in der Innenstadt unterschiedlich deutlich kaum ausgelastet sind.

## Schlussfolgerungen

Bei Umgestaltung des Quartiers, insbesondere Wegfall der öffentlichen Parkplätze Kaiserpfalz Nord und Süd ist folgendes zu berücksichtigen:

- Die baurechtlich **notwendigen Stellplätze für Einrichtungen** im Quartier sind auf den jeweiligen Grundstücken bzw. im Nahbereich innerhalb des Quartiers zu gewährleisten.
- Der Wegfall von Stellplätzen in dem bisher von den **Anliegern** genutzten Umfang sollte innerhalb des Anwohnerparkbereichs kompensiert werden.
- Der Wegfall von Stellplätzen in dem bisher von **Pendlern** genutzten Umfang muss nicht zwangsläufig innerhalb des Quartiers oder der Altstadt kompensiert werden. Auch mit Blick auf die im Bereich Hildesheimer Str. verringerte Anzahl derartiger Stellplatzangebote ist die Ertüchtigung, Kapazitätserweiterung anderer innenstadtnaher Standorte zu prüfen.
- Angesichts der bisherigen eher schwachen Auslastung der Parkplätze Kaiserpfalz Nord und Süd sowie mit Blick auf die freien Kapazitäten der innerstädtischen Parkhäuser besteht **keine Notwendigkeit** für **Gäste und Touristen innerhalb des Kaiserpfalzquartiers** als sensiblen Teil des Welterbeguts Ersatz-Stellplatzanlagen (Tiefgarage, Parkdeck o.ä.) zu schaffen. Aufgrund der topographischen Verhältnisse sowie den erhöhten Anforderungen von Archäologie und Denkmalschutz wäre hier mit weit überdurchschnittlichen

---

Kosten im Verhältnis zur Stellplatzzahl zu rechnen. Anders als bei den baurechtlich notwendigen bzw. für Anlieger erforderlichen Stellplätzen, welche relativ ortsgebunden sind, sollten daher Stellplätze für diese Zielgruppe außerhalb des Welterbe mit guter fußläufiger Erreichbarkeit angeboten werden. Dies erfordert eine stärkere Steuerung des Parksuchverkehrs auf die bisher nicht ausgelasteten Angebote wie die innerstädtischen Parkhäuser. Zusätzlich ist die Kapazitätserweiterung von geeigneten Parkplätzen (z.B. Füllekuhle) denkbar.

### Zu a) Baurechtlich notwendige Stellplätze

#### **Amtsgericht, Stadtverwaltung - Ersatzparkplatz**

Eine noch zu verifizierende Bedarfsabschätzung anhand Geschossfläche und der für öffentliche Verwaltungen anzusetzende Richtwerte beläuft sich auf max. 125 Stellplätze (Stadtverwaltung 61, Amtsgericht 64).

**Zum Amtsgericht:** Stellplätze mit barrierefreiem Zugang zum Fahrstuhl befinden sich aktuell an der nördlichen Giebelseite und im Bereich des Sockels östlich des Gebäudes. Ein barrierefreier Zugang vom jetzigen Verwaltungsparkplatz zum Amtsgerichts-Fahrstuhl ist nicht vorhanden. Das Konzept sieht einen Erhalt der Stellplätze an der Giebelseite vor (3; 4 möglich), allerdings mit geänderter Zufahrt nicht mehr von der Kaiserbleek sondern von der Wallstraße über den nördlichen Rand des Forums. Diese Zufahrt ist für den Lieferverkehr zur Multifunktionshalle sowieso erforderlich. Eine Erhaltung der Stellplätze die bisher auf der Ostseite des Gebäudes zum zukünftigen Forum hin liegen, ist aus städtebaulich-gestalterischen Gründen einschließlich Repräsentationsanspruch des Amtsgerichtes in Frage zu stellen. Mindestens diese wegfallenden Parkplätze sind im Bereich des Ersatzparkplatzes nachzuweisen.

**Zur Stadtverwaltung:** Bisher nutzen Besucher neben dem Verwaltungsparkplatz bevorzugt die auf dem Parkplatz Kaiserpfalz-Süd freien Kapazitäten. Einen barrierefreien Zugang zu allen Etagen gibt es nicht. Denkbar wäre analog zum Amtsgericht der Anbau eines Fahrstuhles an der Westseite im Bereich des Treppenhauses.

Der bisherige **Verwaltungsparkplatz** soll aufgrund seiner Lage zwischen dem Entwicklungsbereich einerseits und der Kaiserpfalz mit Pfalzgarten andererseits **entsiegelt** und als **attraktive Grünverbindung gestaltet** werden. Eine Beibehaltung mit schlichter Wegeführung über den Parkplatz ist mit einer der Bedeutung dieses Bereich angemessenen qualitativen Freiraumplanung definitiv nicht vereinbar (Hinterhof-/Gewerbegebietssituation).

Als Standort für einen **Ersatzparkplatz** bietet sich der ehemalige Sportplatz westlich des Verwaltungsgebäudes an. Die Zufahrt soll mittels einer Rampe von der Clausthaler Straße aus erfolgen. Bisher verläuft die **Zufahrt** zum Verwaltungsparkplatz über die untere Ebene des ehemaligen Kasernen-Areals und zwischen den Verwaltungsgebäuden hindurch. Dies kann aufgrund der angestrebten baulichen Entwicklung und einer anzustrebenden Qualität der fußläufigen Wegeverbindung abseits des Autoverkehrs nicht beibehalten werden. Eine Erschließung über den Hohen Weg und die Kaiserbleek ist mit Rücksicht auf damit verbundenen Beeinträchtigungen der denkmalgeschützten Kaiserpfalz einschließlich der Kaiserbleek-Wiese und des Stiftsgartens sowie die angestrebte Vernetzung der Grünanlagen nicht möglich.

Für eine zumindest barrierearme Wegeverbindung zu den Verwaltungsgebäuden muss von diesem höhergelegenen Standort eine Wegerampe auf das Niveau des bisherigen Verwaltungsparkplatzes eingeplant werden.

**Mehrzweckhalle / Hotel und Gastronomie - Tiefgarage**

Die Tiefgarage dient hauptsächlich dem Nachweis der für die neuen Nutzungen notwendigen Stellplätze:

<b>Nutzung</b>	<b>Kapazität</b>	<b>notwendig. NBauO</b>	<b>notwendige Estpl.</b>
Hotel 120 Zi.	120 Doppel-Zi.DZ = 240 Betten	1 Estpl. je 2-6 Betten = Ø 4	60
Gastronomie	Innensitzplätze 84 <u>Außensitzplätze 60</u> Summe 144	1 Estpl. je 4-8 Sitzpl. = Ø 6 bei überörtlich. Bedeutung	24
Mehrzweckhalle	Sitzplätze 500	1 Estpl. / 5 Sitzplätze bei überörtl. Bedeutung	100
		<b>Summe</b>	<b>184</b>

Dabei ist in der Tiefgarage keine strikte Abtrennung von Bereichen für die verschiedenen Nutzungen, so dass eine Minderauslastung für einen Zweck der Abdeckung eines anderweitigen Mehrbedarfs dienen kann.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt von der Wallstraße in Verbindung mit Hotelvorfahrt und nimmt damit die Lage der derzeitigen Kasernenzufahrt auf. Die Ein- und Ausfahrt von der Wallstraße ist deutlich zurückversetzt, um den Einblick vom öffentlichen Raum zu reduzieren.

**Zu b) Anlieger**

Die bisher allgemein nutzbaren Stellplätze entlang der Clausthaler Straße werden mittels entsprechender Regelung und Beschilderung allein dem Anwohnerparken (Parkbereich B) vorbehalten. Eine Ausdehnung des Angebotes von Anliegerstellplätzen an der Wallstraße wird nicht angestrebt, da die nicht mehr für die Fahrbahn benötigten Flächen vorrangig für die Qualitätsverbesserung der Gehwegsituation genutzt werden sollen.

**Zu c) Pendler**

Ersatzstellplätze für Pendler können in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt angeboten werden, wenn ein oder mehrere bestehende Parkplätze mit baulichen Maßnahmen ertüchtigt, in ihrer Kapazität erweitert werden. Für den Standort Füllekuhle ist bereits eine Machbarkeitsstudie in Arbeit.

**Zu d) Gäste und Touristen**

Einerseits bestehen Ersatz-Stellplatzangebote für Gäste und Touristen bereits in Form der geringer ausgelasteten Parkhäuser der Innenstadt (Am Zentrum, Karstadt, C&A). Darüber hinaus besteht keine Verpflichtung bzw. Unabdingbarkeit, Stellplätze für diese Zielgruppe innerhalb der Altstadt und damit des Welterbes anzubieten. Unter Würdigung aller betroffenen Belange ist es kein städtebauliches Ziel, in der Altstadt Stellplatzkapazitäten für den Maximalbedarf spezieller Ereignisse (Weihnachtsmarkt) vorzuhalten. Im Rahmen der Organisation derartiger Veranstaltungen sind individuelle Verkehrskonzepte beispielsweise mit Pendelbusverkehr aufzustellen.

Bestehende öffentliche Parkplätze außerhalb der Innenstadt können mit geringerem Aufwand als im Kaiserpfalzquartier mit baulichen Maßnahmen ertüchtigt und die Kapazitäten damit erweitert werden. Relevant ist dabei die gute fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt. Derzeit ist eine Machbarkeits-Studie zur Errichtung eines Parkdecks im Bereich der Füllekuhle in Arbeit.

---

### 6.3 Ruhender Verkehr - Reisebusse

---

Seit den ersten Entwicklungsideen zur Folgenutzung des Kasernengeländes und Grün-Gestaltung des Domplatzes wurden Überlegungen zum Umgang mit dem Reisebusverkehr angestellt. Bei einer Vielzahl von Lösungsideen ist ein bewährtes Mittel das stufenweise Ausschneiden der Varianten, welche sich nach Prüfung als nicht geeignet oder realisierbar herausstellen. Dabei nimmt der Prüfungsaufwand mit jeder Stufe zu, da zunächst die relativ offensichtlich unrealistischen Ideen ausgeschieden werden:

1. Bereits im Rahmen des ehemaligen ECE-Vorhaben im Kaiserpfalzquartier wurden verschiedene Standorte in der näheren Umgebung betrachtet (Verkehrstechnische Untersuchung zur Quartiersentwicklung am Domplatz in der Stadt Goslar - Aktualisierung 2016, Ingenieurgemeinschaft Schubert, Hannover).
2. Im Folgenden wurden in die Betrachtung weitere Varianten einbezogen, insgesamt 16 Standorte in und um die gesamte Altstadt. Dabei wurde zunächst die grundsätzliche Machbarkeit sowie die jeweiligen Vor- und Nachteile überprüft.
3. Als Ergebnis dieser Vorbewertung wurden 10 Standorte als nicht geeignet ausgeschieden.
4. Die verbleibenden 6 Standorte einschließlich des bisherigen Bestandes am Domplatz wurden als sog. Vorzugsvarianten vertiefend untersucht (s. Machbarkeitsstudie WVI). Diese vertiefende Untersuchung hatte die Aufgabe, die Varianten aus Sicht des Belangs „Fremdenverkehr, speziell Bustourismus“ zu untersuchen und entsprechendes Abwägungsmaterial zur Berücksichtigung dieses Belangs zu liefern. Die Konzentration allein auf die Bewertung des Aspekts Reisebustourismus anhand objektiver und bundesweit anerkannter Fachkriterien (Hinweise zum Reisebusparken in Städten (HRS, FGSV 2018) dient der Ermittlung unverfälschten Abwägungsmaterials.
5. Im Ergebnis der Bewertung stellten sich die Variante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“ als Beste und die Variante 2: „Bushalten an der Werenbergstraße“ als Zweitbeste Variante aus Sicht des Bustourismus heraus. Die Variante: „Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus“ wurde als drittsinnvollste Variante eingestuft.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird diese Beurteilung aus Sicht eines Belangs in **Abwägung** mit anderen zu berücksichtigenden Belange bewertet. Diese Belange sind insbesondere:

- **Denkmalschutz/Welterbe**

Aufgrund der Rückkopplung mit dem NLD und ICOMOS Deutschland ist festzustellen, dass eine **Busparkpalette** an dem angedachten Standort nicht mit dem Welterbe und denkmalpflegerischen Belangen vereinbar ist.

Demgegenüber bestehen gegen die Variante mit einer auf sechs begrenzten Anzahl von **Busbuchten an der Werenbergstraße** keine grundlegenden Bedenken seitens Welterbe und Denkmalpflege. Diese Busbuchten befänden sich deutlich außerhalb des Bereich der historischen Befestigungsanlagen. Von der Feldmauer wäre ein ausreichender Abstand (Bodendruck, Statik) gewährleistet. Dennoch wäre der Verlust der Grünstruktur oberhalb der Feldmauer ein negativer Eingriff in das Weichbild des grünen Rings der ehemaligen Befestigungsanlagen um die Altstadt.

Anders als die Buspalette und die Busbuchten befindet sich das **Osterfeld** außerhalb des Welterbegebietes. Im Bereich des westlichen/unteren Osterfeldes befinden sich auch keinen Bau- oder Baudenkmale welche dieser Nutzung entgegenstehen würden. Ebenso sind keine nach derzeitigem Kenntnisstand besonderen archäologischen Funde zu erwarten.

---

- **Wirtschaftlichkeit von Bau und Betrieb**

Bau und Betriebs einer **Buspalette** westlich des Verwaltungsgebäudes wäre aufgrund der technischen, insbesondere statischen sowie der gestalterischen überdurchschnittlich aufwendig.

Die **Busbuchten an der Werenbergstraße** wären deutlich wirtschaftlicher zu realisieren. Allerdings wäre ein erhöhter Aufwand bei der Verkehrsüberwachung zur Verhinderung einer an diesem Standort nicht gewünschter dauerhaften Abstellung von Reisebussen zu erwarten.

Der Realisierungsaufwand beim des **westliche/untere Osterfeld** ist ähnlich durchschnittlich wie bei den Busbuchten einzuschätzen. Die Verkehrsüberwachung und –steuerung wäre jedoch aufgrund der örtlichen Verhältnisse mit einem etwas geringeren Aufwand verbunden.

- **Immissionsschutz**

Die möglichen Auswirkungen der variante „**Busbuchten**“ **an der Werenbergstraße** auf die südlich der Bundesstraße gelegene Wohnbebauung Anlieger wurden in einem Schallschutzgutachten geprüft. Ergebnis war, dass eine relevante Veränderung der Immissions-situation nicht zu erwarten wäre.

Ein ähnliches Ergebnis wäre bei der Variante **Buspalette** zu erwarten.

Der **westliche/untere Teils des Osterfelds** wird von der angrenzenden Bundesstraße sowie der Gaststätte Lindenhof und der Schießsportanlage geprägt. Bereits bisher wird dieser Bereich bei Spitzenzeiten wie beispielweise Weihnachtsmarkt dementsprechend genutzt. Schutzwürdige Nutzungen liegen in Luftlinie relativ weit entfernt: Wohngebiet „Schützenallee“ mind. 80 m - Wohngebiet „Am Klusteich“ mind. 100 m – Seniorenresidenz „Haus Abendfrieden“ mind. 70 m. Diese Abstände erscheinen auf der konzeptionellen Ebene ausreichend. Der Mindestabstand von den Busbuchten an der Werenbergstraße zur südlichen Wohnbebauung hätte lediglich ca. 20 m betragen.

- **Freiraumstrukturen, Natur-/Artenschutz, Klima**

Der Standort der **Buspalette** im Bereich des ehemaligen Sportplatzes wäre mit begrenzten Eingriffen in Biotopstrukturen einschließlich Artenschutz verbunden. Allerdings wäre eine erhebliche Beeinträchtigung des Ortsbildes sowohl von Süden als auch aus Blickrichtung Pfalzwiese zu erwarten gewesen

Die **Busbuchten an der Werenbergstraße** wären aufgrund der hohen Wertigkeit der baumbestandenen Fläche oberhalb der Feldmauer mit erheblichen Eingriffen in Biotopstrukturen und den Artenschutz verbunden. Beispielweise wären zwingend umfangreiche vorgezogene CEF-Maßnahmen für baumhöhlenbewohnende Tierarten erforderlich. Die ökologische Vernetzungsfunktion dieses Abschnittes ginge verloren oder wäre aber mit Blick auf den geplanten neuen Grünzug unterhalb der Feldmauer zumindest mittelfristig deutlich geschwächt. Die vorhandene Grünstruktur hat für den Aspekt alltagsgerechter Wegeverbindungen sowie die Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit des Welterbes mit den Befestigungsanlagen keine besondere Funktion. Der Lückenschluss des Grünzuges nördlich und somit topographisch unterhalb der Feldmauer ist hierfür wesentlich besser geeignet.

Der **Standort westlicher/unterer Teil des Osterfeldes** wäre mit keinen erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft einschließlich Artenschutz verbunden. Naherholungsrelevante Freiraumstrukturen und Wegeverbindung wären ebensowenig betroffen. Dagegen bietet dieser Standort eine gute Einstiegsmöglichkeit in das Erleben der Wallanlagen Richtung Westen sowie nach Norden in die untere Altstadt.

## • Tourismus / Fremdenverkehr

Das **WVI-Gutachten** hat die **Prioritäten aus Sicht des Reisebus-Tourismus** deutlich herausgearbeitet. Allerdings ist für eine **Abwägung** das Gewicht des Reisebus-Tourismus **in Relation zu den anderen gewichtigen Belangen** (s.o.) zu konkretisieren. Bereits vor der Pandemie galt, dass die volkswirtschaftliche Wertschöpfung bei Übernachtungsgästen deutlich höher ist als bei Tagesgästen. Dennoch sind auch Tagestouristen Frequenz- und Umsatzbringer für einige Angebote (Museen, Andenken, Gaststättengewerbe). Für die Beurteilung der zukünftigen Bedeutung gibt es zumindest Hinweise dafür, dass der Reisebus-tourismus auch nach der Pandemie sowie demographischer Veränderungen nie mehr die wirtschaftliche Bedeutung der Vor-Pandemie-Zeit erreichen wird.

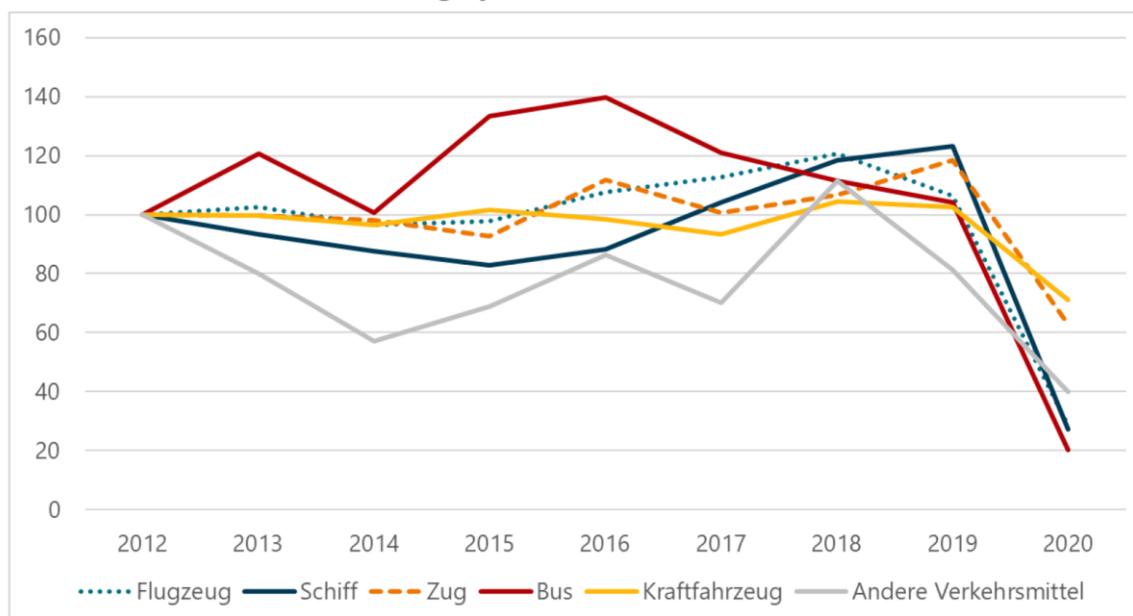
Dem „**Sparkassen-Tourismusbarometer Niedersachsen – Jahresbericht 2020**“ des Sparkassenverbandes Niedersachsen Tourismusbarometer Niedersachsen des Sparkassenverbandes sind dazu folgende Indizien zu entnehmen:

- Die Pandemie und die mit ihrer Bekämpfung verbundenen Maßnahmen haben zu erheblichen Umsatzeinbrüchen im Übernachtungs- und Tagestourismus geführt.
- Die Corona-Krise wird Nachfrage und Angebot im Niedersachsen-Tourismus strukturell verändern.
- Mit den ersten Lockerungen hat die Nachfrage bezüglich Ferienhäuser und –wohnungen gegenüber anderen Angeboten eine überdurchschnittliche Dynamik entwickelt.
- Eine Regeneration der Tagesreisen auf Normalniveau ist auch nach Ende der Pandemie nicht zu erwarten.

Zur vertiefenden Betrachtung des Aspekts Reisebustourismus und -parken hat die Stadtverwaltung eine **gutachterliche Stellungnahme** der **cima** (Stand Feb. 2022) eingeholt:

*„Somit sind relativ gesehen, große Schwankungen im Bustourismus in den letzten Jahren auch ohne Pandemie die Regel gewesen.“*

**Abb. 1: Touristische Nachfrage je Verkehrsmittel (in Reisen; indexiert)**



Quelle: Statistisches Bundesamt  
Darstellung: cima 2022

Desweiteren stellt die cima zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Reisebustourismus fest:  
 „Insgesamt macht der Anteil an Busreisen an allen Reisen jedoch nur einen vergleichsweise geringen Anteil aus.“

Abb. 2: Prozentuale Anteile des Verkehrsmittels Bus an allen Reisen

Jahr	Anteil Busreisen an allen Reisen
2012	4,8 %
2013	5,8 %
2014	5,0 %
2015	6,4 %
2016	6,5 %
2017	5,9 %
2018	4,9 %
2019	4,7 %
2020	1,6 %

Quelle: Statistisches Bundesamt  
 Darstellung: cima 2022

## Ergebnis

Letztendlich ist aus städtebaulicher Sicht festzustellen, dass das begrenzte Gewicht des Reisebustourismus und die allein aus dieser Perspektive zu bevorzugenden Standorte für Busstellplätze schwächer einzuschätzen sind, als das hohe Gewicht der anderen betroffenen Belange. **Somit können Reisebusparkplätze im Kaiserpfalzquartier nicht Teil einer städtebaulichen Lösung sein.**

Eine Übersicht dieser Einschätzung bietet folgende einfache Bewertungsmatrix im Dreipunkt-System. Sicherlich sind auch komplexere Bewertungssysteme vorstellbar, ein signifikant anderes Ergebnis wäre jedoch nicht zu erwarten.

	Buspalette	Busbuchten	Osterfeld
Welterbe/Denkmal	0	1	2
Wirtschaftlichkeit	0	2	2
Immissionsschutz	1	1	1-2
Freiraum / Naturschutz	1	0	2
Tourismus	2	2	1
<b>Summen</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>8-9</b>

Punktwertung: Erhebliche Beeinträchtigung = 0; vertretbare Auswirkungen = 1; keine Beeinträchtigungen = 2 Pkt. // Ausschluss-Kriterium **rot hinterlegt**

Im Ergebnis ist die **Buspalette nicht realisierbar**, weil nicht genehmigungsfähig. Die **Busbuchten an der Werenbergstraße** wären **formal-technisch realisierbar**, sind aber mit **starken Beeinträchtigungen** anderer Belange verbunden. Der Standort westlicher/unterer Teil des Osterfeldes ist nicht nur **formal realisierbar**, sondern zudem mit **keinen oder geringeren Beeinträchtigungen** anderer Belange verbunden. Die aus Sicht des Reisebustourismus nicht optimale Lösung ist als realistischer Kompromiss in Abwägung mit den anderen Belangen hinzunehmen.

### Standort westlicher/unterer Teil Osterfeld - Projektskizze

Der angestrebte Standort für das Parken von Reisebussen von Tagestouristen ist der von der Bundesstraße mitgeprägte nordwestliche, untere Teil des Osterfelds auf Höhe des Lindenhofs. Die Flächen werden temporär bereits als Busparkplatz genutzt.



Allerdings ist eine **Ertüchtigung** insbesondere zur Gliederung der Stellfläche und Steuerung des Parkverkehrs sinnvoll. Besonders ist mittels **geeigneter Steuerung** sicherzustellen, dass die Parkplatznutzung und Suchverkehr sich nicht in südöstlicher Richtung auf die anderen Teilflächen des Osterfeldes ausdehnt. Dauerhafte Einbauten welche in Konflikt mit der Schützenplatznutzung stünden sich nicht erforderlich. Ein angedachtes **Funktionsgebäude** (z.B. mit Toiletten) ließe sich am nördlichen Rand des Platzes ohne Relevanz für das Schützenfest verorten. Gegebenenfalls ist im Zuge der Ausführungsplanung zur Ertüchtigung dieses Standortes ein Schallschutzgutachten zu erstellen. Während des **Schützenfestes** ist ein Shuttlebusverkehr zu Park&Ride-Parkplätzen in der Peripherie, z.B. Gewerbegebiete geübte Praxis. Im Zuge der Ertüchtigung des unteren Osterfelds für das Reisebusparken sollten auch Möglichkeiten von Ausweichplätze mit Park&Ride Anbindung im Falle von Veranstaltungen auf dem Osterfeld vertiefend untersucht werden. Der Standort Füllekuhle ist dafür nicht geeignet.

Die cima (2022) beurteilt den Standort Osterfeld wie folgt:

*„Die Betrachtung des Osterfeldes kommt zu dem Schluss, dass mit unterstützenden Maßnahmen, der Standort durchaus eine sinnvolle Alternative ist. Zum einen lassen sich mit ausgedehnten Abkürzungen entlang der Tour „Historische Stadtbefestigung Goslar“ die Fußwege verkürzen. Eine Aufwertung des Weges ist in Teilabschnitten bereits erfolgt und soll weiter forciert werden. Als Abkürzungen könnten sich bspw. die St. Annenhöhe sowie die Kötherstraße eignen. Eine Beschilderung wäre einzurichten sowie die Wegeverbindung zu attraktiveren (ggf. durch neue Stationen der Tour „Historische Stadtbefestigung Goslar“). Weiterhin sollten die Wege und Sehenswürdigkeiten der Umgebung direkt am Osterfeld für ankommende Reisebusgäste ersichtlich sein (Hinweisschilder oder Wegweiser). Als dauerhafte Lösung sind auch zeitgemäße öffentliche Toiletten für die Busreisenden am Standort Osterfeld mitzudenken und in die Gesamtmaßnahme einzuplanen.“*

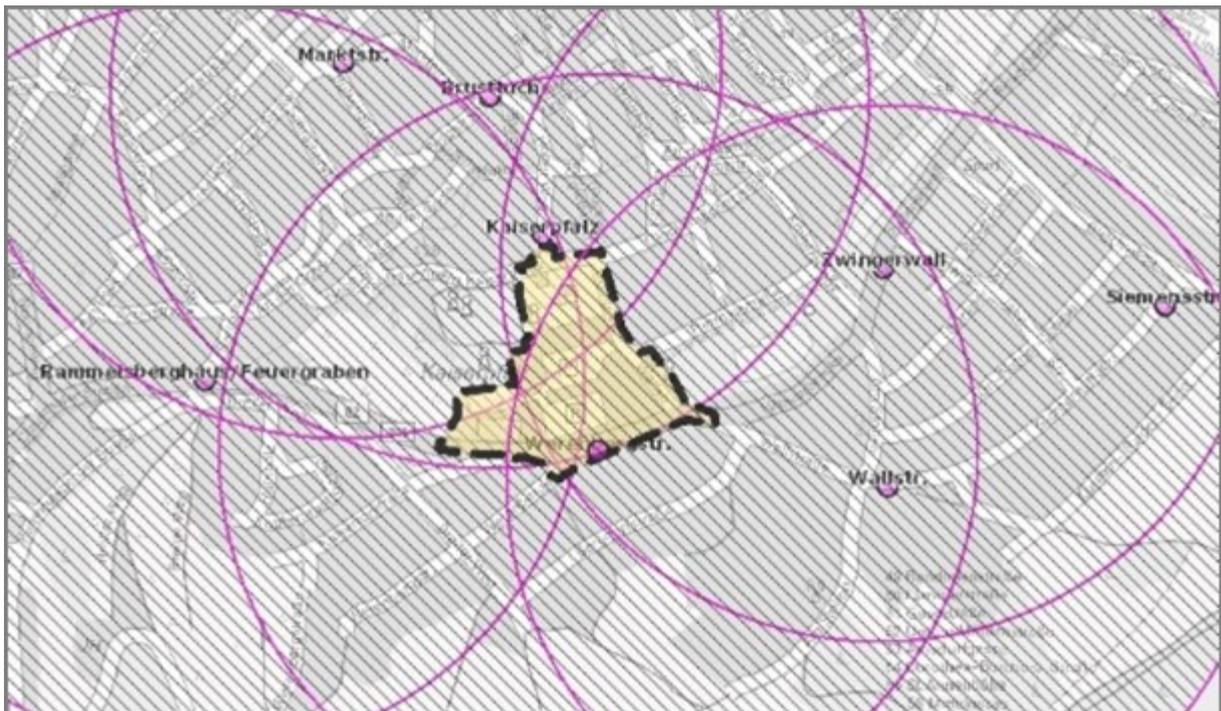
Desweiteren stellt die cima (2022) hinsichtlich der Auswirkungen auf touristisch ausgerichtete Wirtschaftsstrukturen fest:

*„Eine große Belegung der Breiten Straße sowie der Unterstadt ist jedoch durch die Bustouristen nicht zu erwarten. Mit bis zu 20 ankommenden Bussen am nachfragestärksten Tag, wird mit einer Frequenz von rd. 600 Personen pro Tag keine ausreichende Laufkundschaft generiert, die zur Erhöhung der Vermietbarkeit von gewerblichen Einheiten in der Breiten Straße beiträgt.“*

Dies ist auch als Hinweis darauf zu werten, dass erhebliche negative Auswirkungen auf Geschäfte und Restaurants im Umfeld des Domplatzes aufgrund dieser Verlagerung nicht zu erwarten sind.

#### 6.4 Linienverkehr / Sonderfahrten

Die Planung berücksichtigt die Vorgaben des **Nahverkehrs**-Plans 2016 für den Großraum Braunschweig (NVP2 016) wie folgt. Bei dem Plangebiet handelt es sich nicht um ein Neubaugebiet „auf der grünen Wiese“ sondern um die Konversion eines ehemaligen Kasernengeländes in integrierter innerstädtischer Lage. Das Plangebiet wird durch die fußläufigen Einzugsbereiche (500m) von **7 Bushaltestellen** (Rammelsberghaus/Feuergraben, Werenbergstr. Kaiserpfalz, Brusttuch, Marktstr., Wallstr. und Zwingerwall) erschlossen. Die hier verkehrenden Linien sind die RBB-Linien 810, 822, 830 sowie die Stadtbuslinien 802 und 803..



**Abb.: Lage des Plangebietes im fußläufigen Einzugsbereich vorhandener Bushaltestellen**

Aufgrund des eingeplanten Multifunktionsstreifens an der Nordseite der Werenbergstraße ist neben der Haltemöglichkeit für den Linienverkehr auch eine Bedienung durch Sonderfahrten wie Shuttlebusse o.ä. möglich.

## 7. Weiteres Vorgehen

Im Folgenden stichwortartig die im weiteren Entwicklungsprozess zu bearbeitenden Aufgaben und Verfahrensschritten:

### 7.1 Nächste konkrete Umsetzungsschritte

---

- a) **Gebäudeabbruch** – Vorbereitung und Durchführung einschl. archäologischer und artenschutzrechtlicher Begleitung.
- b) **Beauftragung Sobejano** durch TesCom / Tessner-Stiftung.
- c) **Aktualisierung Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag** und *Schalltechnisches Gutachten* gemäß aktuellem Planungsstand.
- d) Überarbeitung Entwurfsunterlagen **Bauleitplanung** zur Vorbereitung einer erneuten öffentlichen Auslage.
- e) Ausführungsplanung **Stiftsgarten**, Ziel: Projektfeststellung.
- f) Objektplanung **Ersatzparkplatz** Verwaltungsgebäude.
- g) Vorentwurf **Ertüchtigung Osterfeld**.
- h) Vorentwurf **Ertüchtigung Parkplatz Füllekuhle** für Pendler und Touristen.

### 7.2 Weitergehende Prüfungen

---

- a) Zuordnung **Grundstücke** im Entwicklungsbereich einschl. weiteres Vorgehen gGmbH und damit zusammenhängende Fragestellungen.
- b) **Anbindung (Wege, Grüngestaltung) Entwicklungsbereich KPQ mit Kaiserpfalzbleek und Pfalzgarten** im Zuge Planungen innerer Pfalzgarten im Rahmen Bundesdenkmalförderung und westlicher Pfalzgarten im Rahmen städtebauliche Sanierungsmaßnahme.
- c) **Einbindung Truverdich-Standort** z.B. Aussichtspunkt und Zuwegung – auf Basis Festsetzung im BPlan als öffentliche Grünfläche grundsätzlich möglich - auf Ebene Objektplanung insbesondere zu klären Denkmalschutz/Archäologie und Artenschutz.