

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Durch die Neustrukturierung des Bahnhofsumfeldes und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll der Bahnhof als Mobilitätszentrum und Kulturort mit der Innenstadt verknüpft und in den Stadtraum integriert werden. Durch die rückseitige Schließung der Baublöcke im Bereich "Am Lindle" und die Aufwertung des Straßenraums wird die Stadtstruktur bis an die Bahnlinie fortgeführt. Die bestehenden unattraktiven und diffusen Resträume durch ein neues Stück Stadt ersetzt.

Die Bebauung entlang der Bahnlinie erhöht die Qualität der Innenhöfe, die als grüne Höfe genutzt werden können, und bietet zusätzlich Schallschutz. Dies schafft Qualitäten, die das innerstädtische Quartier als Wohnstandort auch für z.B. junge Familien attraktivieren. Die Durchwegung der Baublöcke verbessert die fußläufige Verbindung zur Bahnhofstraße.

Der Bahnhofsvorplatz wird vom Verkehr freigeräumt. Großformatige Plattenbänder verweben sich mit dem Gehwegpflaster aus der Bahnhofstraße zu einem eigenständigen Belagsbild, das den neuen Bahnhofsvorplatz ablesbar macht. Ein Fontänenfeld signalisiert den Übergang zur Innenstadt, empfängt die Besucher und dämpft den Verkehrslärm der Umgebung.

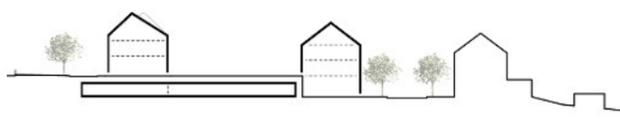
Der südliche Platzbereich, unter dem feistehenden Baum, wird bewusst von fester Möblierung freigehalten, um eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeiten zuzulassen. Es entsteht ein Raum für kulturelle Veranstaltungen, Open-Air-Kino, Urban-Gardening, Ausstellungsbeiträge während der Gartenschau und vieles mehr.

Der denkmalgeschützte Steg wird angehoben, um an das Geländeneiveau auf der Westseite barrierefrei anzuschließen. Die Treppe wird erneuert und führt in Zukunft direkt zum Bahnhof, um den neuen Aufzug sinnvoll zu ergänzen.

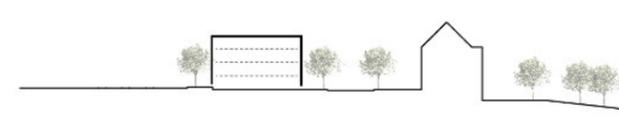
Die Gestaltung der Bahnhofstraße mit zwei Fahrspuren ohne Mittelinsel und breiten Gehwegen mit Längsparkstreifen wird bis zur Karlstraße fortgeführt. Im weiteren Verlauf Richtung Kino und neuem Parkhaus werden die Gehwege mit dem Pflaster aus der Bahnhofstraße gestaltet und die Baumreihen ergänzt, um den Bereich an die Innenstadt anzubinden.

Das Thema Fahrrad bekommt seinen eigenen Bereich zwischen ZOB und Bahnhof. Der Anbau an die Trafostation fügt das Fahrradparkhaus und die öffentliche WC-Anlage zu einem Baukörper zusammen. Unter den Bäumen, im Vorbereich der Fahrradstation, gibt es Raum für bis zu 100 weitere Fahrradstellplätze, die ggf. auch Überdacht werden könnten. Die Anbindung der Radwege aus Norden und Süden und die Nähe zum Fahrradverleih im Bahnhof verbessern die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad deutlich.

Die PKW-Anbindung erfolgt auf der Südseite über den ausgebauten Ringschluss. Die Stellplätze für Kurzzeitparker, Taxis, Car-Sharing und des geplanten Bahnhofshotels werden entlang der Straße angeordnet und fügen sich damit selbstverständlich in das Straßenbild ein. Park & Ride bzw. Langzeitparken findet nördlich des Bahnhofs in einem neuen Parkhaus statt. Südlich gibt es Kurzzeitstellplätze und Anwohnerparken im öffentlichen Raum sowie in einer Tiefgarage, die von der Bahnhofstraße aus erschlossen wird.



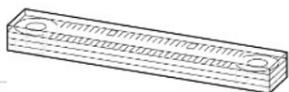
Schnitt A-A | M 1:500



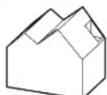
Schnitt B-B | M 1:500



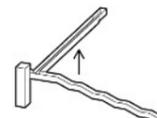
Gestaltungsplan | M 1:500



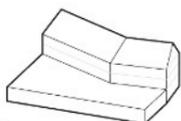
Nördlich des ZOBs wird ein Park & Ride-Parkhaus vorgeschlagen. Städtebaulich entsteht auf diese Weise eine abschließende Raumkante für den ZOB und ein Gegenüber für die Villen entlang der Bahnhofstraße. In dem Parkhaus gibt es auf vier Ebenen Platz für max. 228 Stellplätze. Im Erdgeschoss könnte auch eine gewerbliche Nutzung sein.



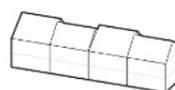
Der Bahnhofsvorplatz erhält durch einen Neubau an der Bahnhofstraße eine neue Raumkante, die den Platz besser fasst. Die Gastronomie im Erdgeschoss öffnet sich zu Platz und belebt diesen. Im 1. Obergeschoss gibt es zwei Büroeinheiten. In den Obergeschossen befinden sich sechs Wohneinheiten.



Auf Höhe der Bahnhofstr. 18 befindet sich die Zufahrt zu einer neuen Tiefgarage, die sich bis zum ehemaligen Holzverladeplatz durchschiebt. Sie bietet 92 Stellplätze für Anwohner und Kurzzeitparker.



Auf dem Grundstück des Klöckner-Areals wird eine neue Wohnbebauung vorgeschlagen. Um im Erdgeschoss eine größere zusammenhängende Einzelhandelsfläche anbieten zu können, schiebt sich das Erdgeschoss bis in den Innenhof.



Strukturkonzept | M 1:2000

Das Fahrradparkhaus dockt an die bestehende Trafostation an. Eine neue Fassade fügt die beiden Gebäudeteile zu einem Baukörper zusammen. Die Fahrräder werden in einem Doppelparker-System geparkt. Außerdem werden Fahrrad-Einzelgaragen, Schließflächen für Helme und Lademöglichkeiten für Pedelecs angeboten.

Die Attraktivität und Auffindbarkeit des Stegs soll verbessert werden. Daher wird dem neuen Auf- bzw. Abgang am Bahnhof mehr Raum gegeben. Der Steg wird um ca. 1,50m angehoben, sodass der Übergang zur Albrechtstraße barrierefrei wird und kein zweiter Aufzug eingebaut werden muss.

Im Bereich der Bahnhofstraße 14-18 werden die, sich in einem schlechten baulichen Zustand befindlichen Gebäude, durch zwei neue Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt. An dieser Stelle befindet sich außerdem die Zufahrt zur Tiefgarage.

Der ehemalige Holzverladeplatz wird neu geordnet, so dass die vorhandenen Baublöcke durch eine rückseitige Bebauung städtebaulich geschlossen werden. Dies erhöht die Qualität der Innenhöfe und erschließt einen neuen Standort für kostengünstiges Wohnen oder Konzepte wie „Wohnen und Arbeiten“. Im Erdgeschoss ist Einzelhandel denkbar.





Realisierungsteil EG | M 1:200



1.OG



2.OG



3.OG



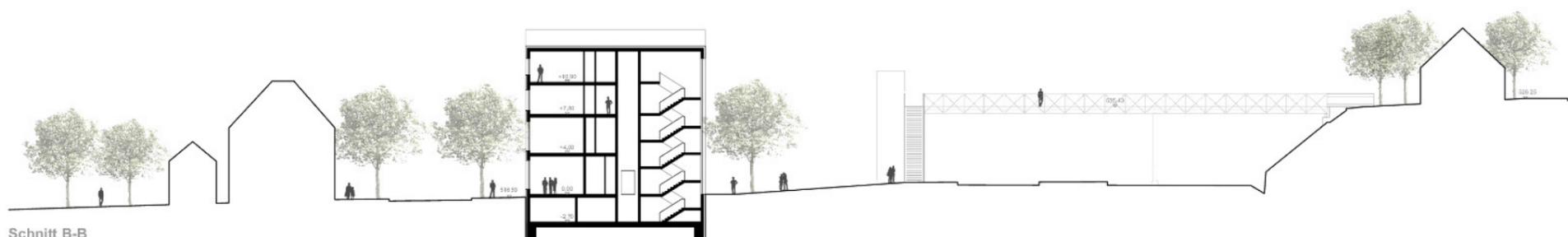
4.OG



Schnitt A-A



UG



Schnitt B-B



Ansicht Bahnhofstraße

