



BLICK AUF STADTBALKON

A.) Städtebauliche Idee

Grundidee des Entwurfes ist es, eine klare, eindeutig zur Stadt hin orientierte Erschließungsachse für alle Verkehrsteilnehmer vom Bahnhofsbauwerk her aufzubauen. Der geschützte Landschaftsbestandteil wird deshalb weitgehend geschont, die unübersichtliche Wegeführung dort aufgelöst; das Wäldchen soll stattdessen als städtebauliche Zäsur herausgearbeitet sowie in seiner Funktion als geschützter Landschaftsbestandteil gestärkt werden. Der Bahnhofsbauwerk selbst wird als einheitlicher, der Bedeutung entsprechend repräsentativer Raum ausgebildet, in welchen die verschiedenen Funktionen zurückhaltend eingegliedert sind. Das Planungsgebiet ist geprägt durch den Höhenprung zwischen Stadtebene und Bahnhofsebene - Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es deshalb, diese schwierige topographische Ausgangssituation als Chance zu sehen, um den unmittelbaren Bahnhofsvorbereich als Aussichtsbalkon über der Stadt zu etablieren.

B.) Gehölzbestand

Der Gehölzbestand des geschützten Landschaftsbestandteiles wird von den Verfassern als stadtbildprägende Grünstruktur eingeschätzt. Er soll deshalb von Nutzungen frei bleiben und durch behutsames Pflegemanagement in seinen ökologischen Qualitäten gestärkt werden. Bestehende Nutzungen wie Wege und Spielanlagen werden rückgebaut. Seine Bedeutung als geschützter Landschaftsbestandteil soll wieder in den Vordergrund treten.

C.) Bahnhofsbauwerk - der Stadtbalkon

Der Bahnhofsbauwerk wird als einheitlicher Raum gestaltet mit dem Bahnhofsbauwerk als Schwerpunkt - er bildet zukünftig wieder das zentrale Gelenk dieses Raumes. Das Gebäude bekommt ein angemessen großzügiges Vorfeld zurück - die Vergrößerung der Fläche wird erreicht durch eine leicht über die Rampe überkragende Plattform, welche den Gedanken des Stadtbalkons baulich umsetzt. Hier entsteht ein spannungsreicher Platz mit urbanem Flair als Transit-, Begegnungs- und Aufenthaltsraum, in dem sich Ankommen und Abreisen in passender Atmosphäre abspielen können. Das Wasserbecken ist das 'Logo' dieses Transitraumes, ein Element, das Frische und Leichtigkeit ausstrahlt und zum prägenden Wasserthema der Gartenschau hin vermittelt. Der Freizeitsbereich des Bahnhofs-Cafés belebt den Bereich. Auf einer geschwungenen, künstlerisch bearbeiteten Langbank entlang des Stadtbalkons (Antoni Gaudi - Park Güll) kann man sitzen, warten und schauen, der Balkon selbst bietet einen weiten Blick über die Stadt.

Der gesamte Raum incl. der Bereiche für den ruhenden Verkehr soll mit einem hochwertigen und möglichst einheitlichen Belag (bearbeiteter Beton oder Granit) ausgeführt werden. Hauptgliederungselement im Straßen- und Platzraum ist dabei eine Granitgroßstein-Zweizeilerrinne mit Homburger Kante (3cm), welcher den Fußgängerbereich vom Fahrbereich trennt. Ansonsten sollen Funktionstrennungen nur indirekt im Belag - z.B. als Einzeiler (Fahren) oder mit punktuellen Markierungssteinen (Parken) - ausgeführt werden. Eine Differenzierung der Stein- oder Plattengrößen des ansonsten einheitlichen Materials zwischen der Fußgängerpromenade und dem unmittelbaren Bahnhofsvorplatz einerseits und dem Fahrbereich andererseits ist vorgesehen.

D.) Motorisierter Verkehr

Die Bahnhofstraße soll auf eine Breite von 6,00m ausgelegt werden, so dass einerseits die Verkehrsbewegungen zum nördlich an das Planungsgebiet anschließenden gewerblichen Bahnbereich mit Großfahrzeugen reibungslos abgewickelt werden können, andererseits aber eine Maßstäblichkeit entsteht, die dem Bahnhofsbauwerk angemessen ist. Eine vorsichtige Fahrweise der Autofahrer und auch der gewerblichen Fahrzeuge (LKW, Traktoren) ist dabei durchaus erwünscht, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wäre hilfreich. Die Zufahrt wird asphaltiert.

Auf dem Bahnhofsbauwerk selbst sollen die Fahrbewegungen ausschließlich dienende Funktionen haben (Parken, Abholen, Anlieferung) und sich ansonsten dem nicht-motorisierten Verkehr unterordnen. Es ist sowohl eine Einbahn- wie auch ein Zweibahnverkehr möglich, je nach späterer verkehrsrechtlicher Festsetzung durch die Stadt, sinnvoll erscheint aber ein Einbahnverkehr gegen den Uhrzeigersinn.

E.) Ruhender Verkehr

MOTORISIERTER VERKEHR
Der ruhende motorisierte Verkehr wird unter einem 2-reihigen Baumdach organisiert, welches aus zwei Segmenten besteht - einem längeren Abschnitt für Park & Ride und einem kürzeren, näher am Bahnhofsvorplatz liegenden Abschnitt für die Sonderfunktionen Kiss & Ride, Behindertenparken, Taxis und Mopeds. Es werden dabei - je nach Anordnung der Bäume ca. 50 Park & Ride-Parkplätze geschaffen. Durch die Anordnung unter dem Baumdach und den durchgängigen Belag des Platzraumes ordnet sich das Parken dem Platzraum unter und dominiert ihn nicht.

BUSSE
Mindestens 21m- Durchmesser in den Fahrbereichen ermöglichen es Bussen jeder Art, den Bahnhofsvorplatz anzufahren, wieder zu wenden und somit einen reibungslosen Transit von und zur Stadt zu gewährleisten.

FAHRRÄDER
Für ca. 460 Fahrräder wird ein eigenständiges Gehäuse entwickelt, welches durch seine architektonischen Qualitäten eine raumprägende Abgrenzung des Bahnhofsbauwerkes zum Schienenbereich ermöglichen kann. Ein einfacher Riegel beinhaltet zwei „Parkzeilen“ mit je doppelseitiger hoch/tief Radeinstellung. Die Hochstellung erfolgt auf 25 cm hohen Betonblöcken in die Anlehnbügel und Dachpfosten integriert sind. Die Überdachung ist über den Achsen der „Parkzeilen“ geöffnet und mit Glas abgedeckt. An den durch die „Arme“ der V-Stützen begrenzten Flächen sind unterschiedlich grüne transparente Scheiben eingelegt.

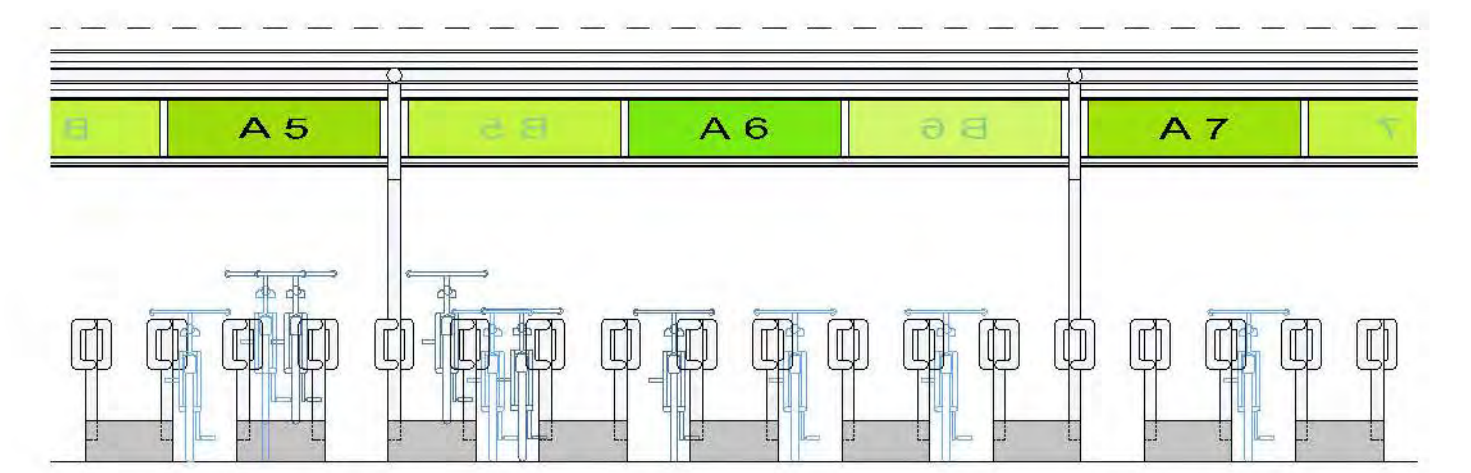
Jeder zweite Abschnitt der aufgeteilten Felder bleibt hierbei frei - die Reihen sind sich gegenüber negativ gesetzt, d.h. gegenüber einer freien Fläche befindet sich eine belegte. Zur besseren Wiederauffindbarkeit erhält die zur Einstellrichtung geneigte Scheibe eine „Blockbezeichnung“. Unter der Glasabdeckung über den transparenten grünen Scheiben ist die künstliche Beleuchtung installiert. Die Lichtführung / Ausleuchtung verleiht der Anlage eine frisch freundliche Erscheinung mit ausdifferenzierten Teilbereichen die der Orientierung- und Wiederauffindbarkeit dienen.



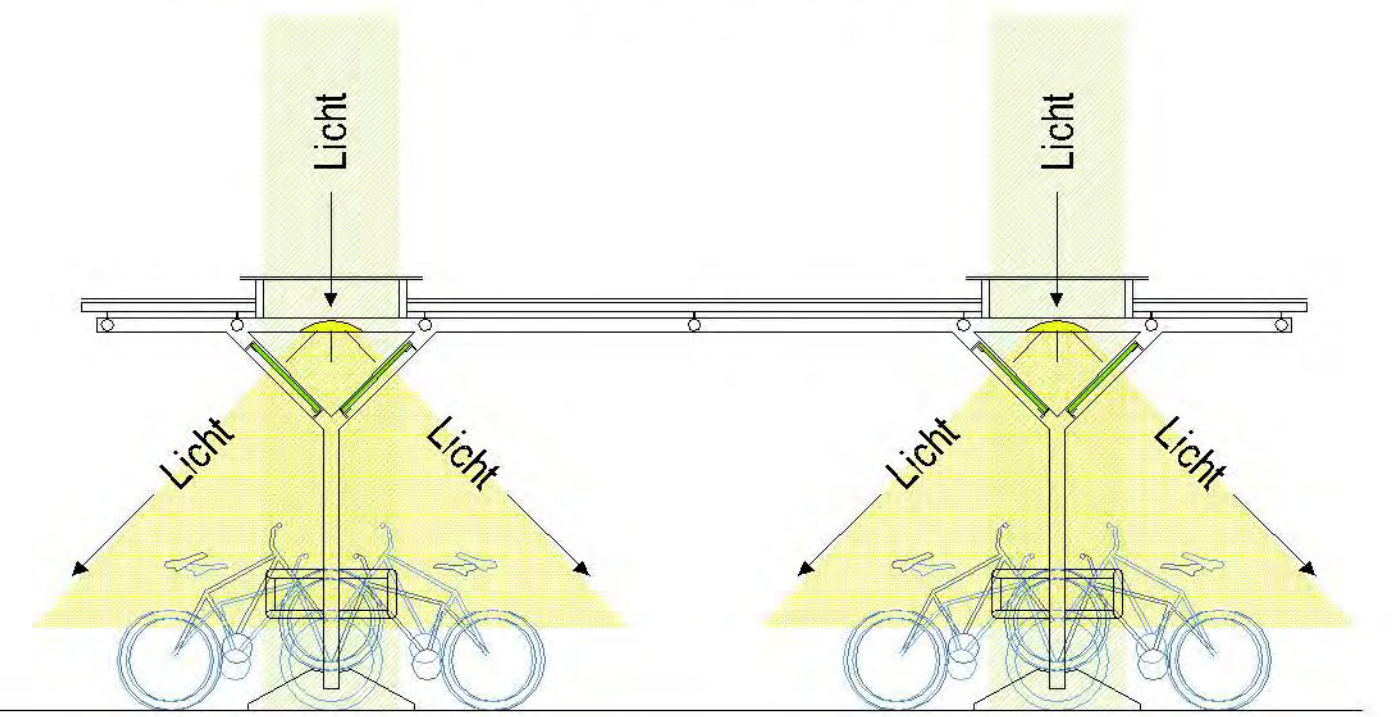
STADTBALKON MIT PARKPLATZ M 1:200



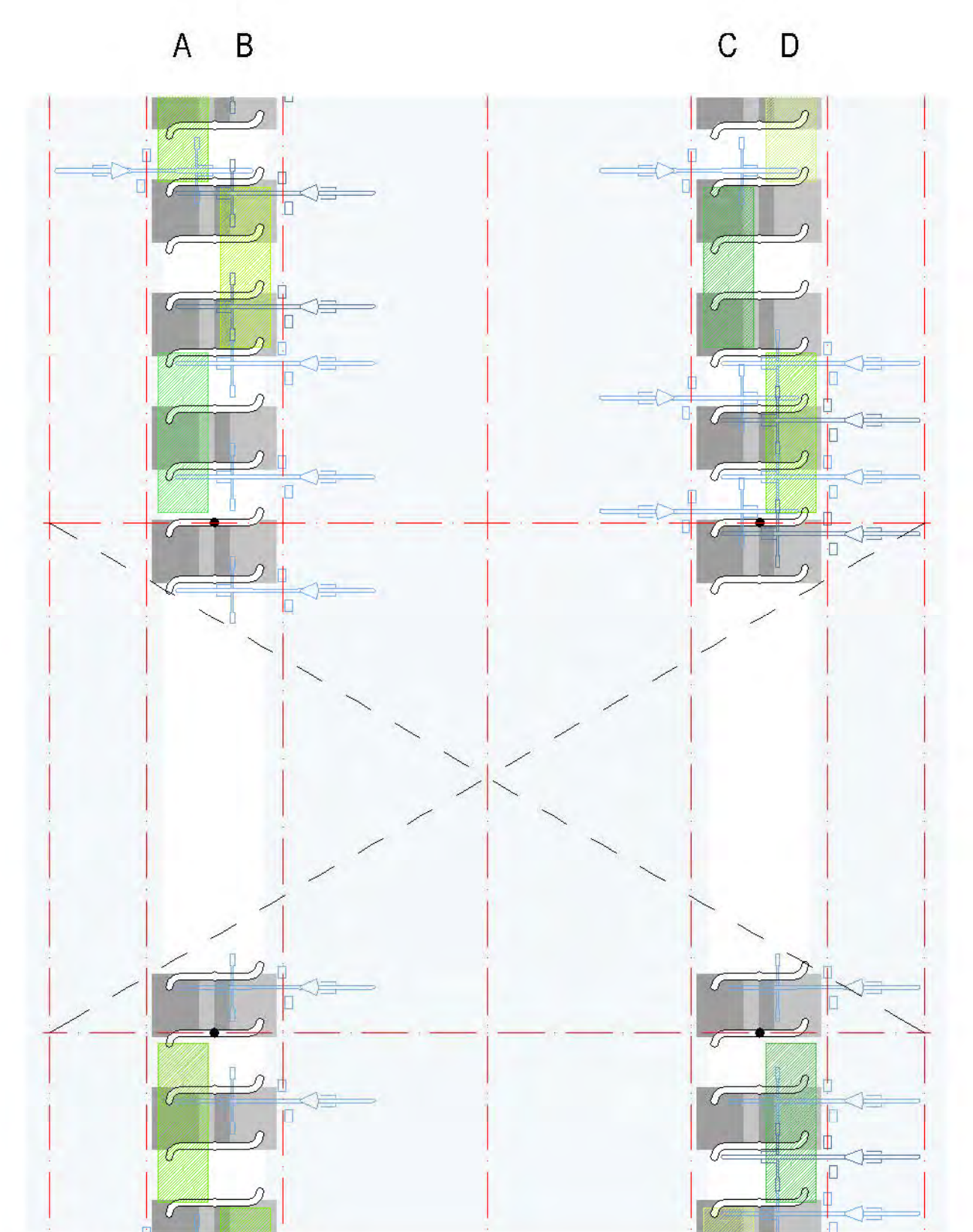
PARKPLATZKONZEPT M 1: 500



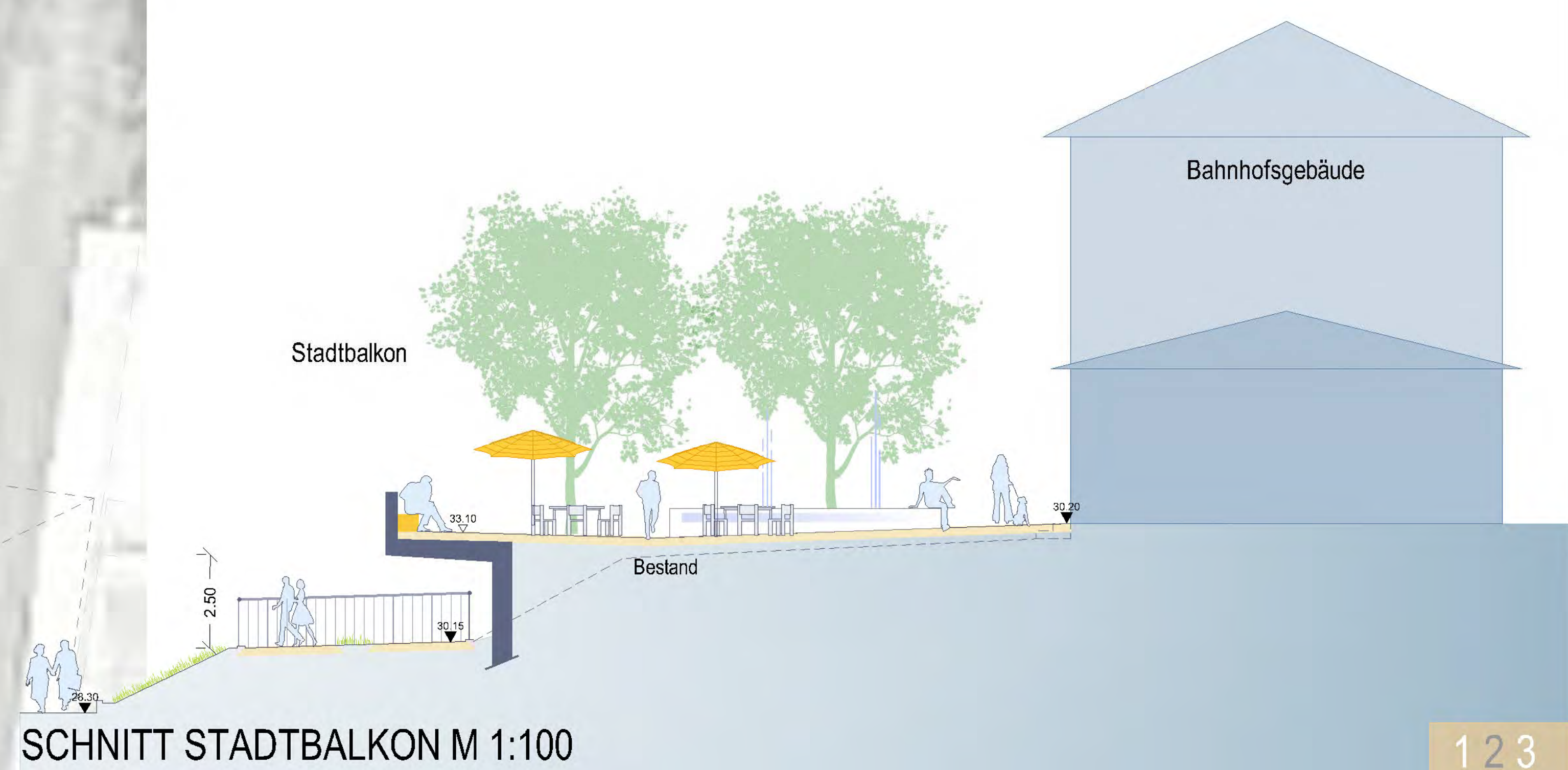
ANSICHT
 FAHRRADABSTELLANLAGE M 1: 50



SCHNITT
 FAHRRADABSTELLANLAGE M 1: 50



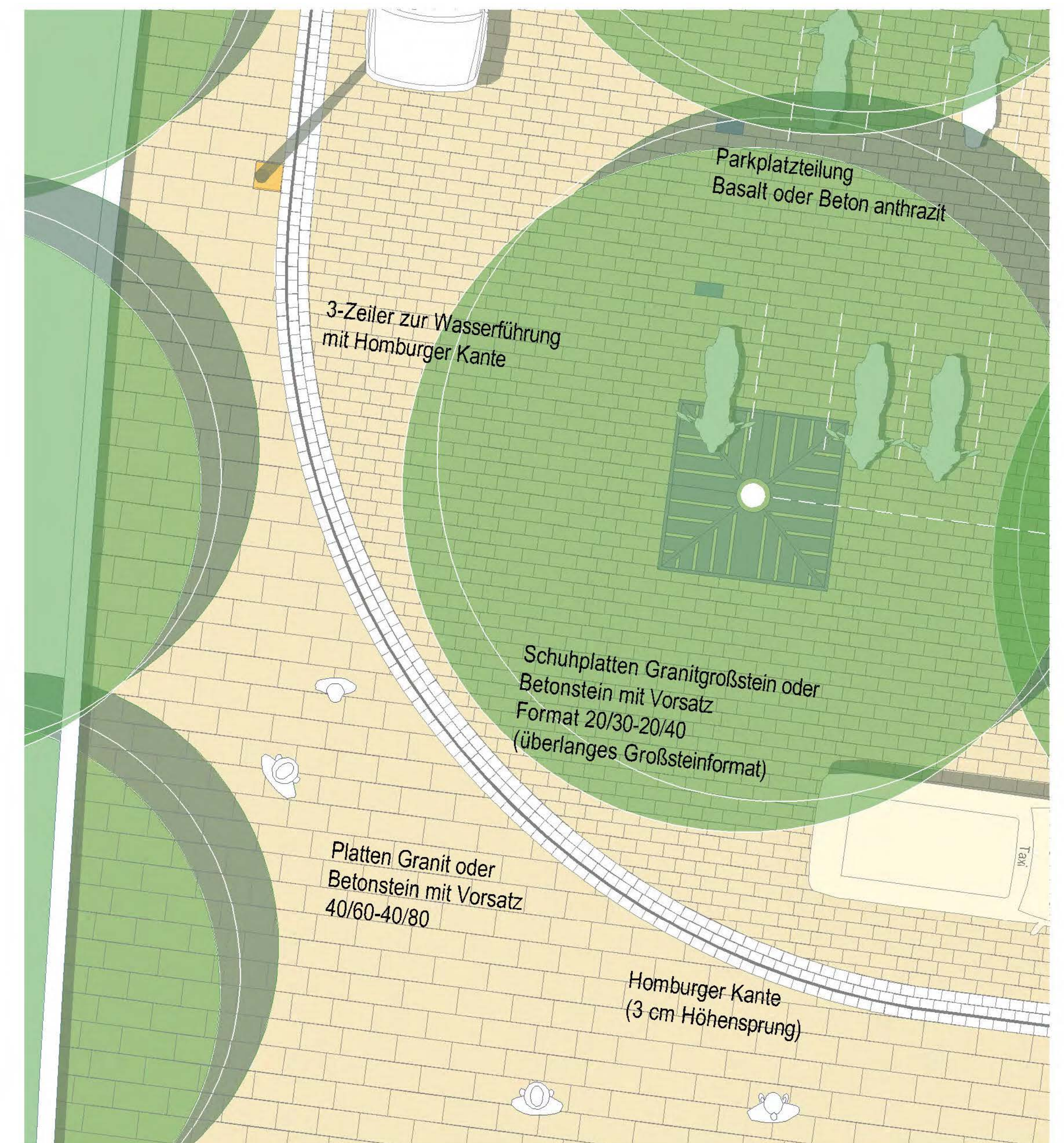
GRUNDRISS
 FAHRRADABSTELLANLAGE M 1: 50



SCHNITT STADTBALKON M 1:100



LANDSCHAFTSBESTANDTEIL M 1:200



DETAIL M 1:50

F.) Fußgänger und Radfahrer

Das Planungsgebiet wird durch eine klare Achse an die Innenstadt angebunden - ihre geschwungene Linie verkörpert die Dynamik dieses Transitraumes. Eine weitgehende Führung der Trasse als 'Promenade' mit dem motorisierten Verkehr und einer begleitenden Brüstung zum Hang hin ist von den Verfassern ausdrücklich erwünscht: sie trägt der Grundorientierung beider Verkehrslinien zur Stadt hin Rechnung und erhöht beträchtlich die Orientierung gegenüber der derzeitigen Lösung. Die höhere Lage erzeugt Übersichtlichkeit und ermöglicht vielfältige klärende Blicke zur Stadt hin. Es entsteht sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für die Fußgänger und Radfahrer die typisch urbane, lebhaft Atmosphäre eines Ankunftsraumes, der von Besucherströmen und vielfältigsten Nutzungen geprägt ist. Die Trasse wird barrierefrei geführt, d.h. mit einer Steigung von max. 6% ausgebildet.

Die Fußgänger und Radfahrer können den unmittelbaren Bahnhofsvorplatz sicher auf der durch eine Homburger Kante auch höhenmäßig von der Fahrstraße getrennten Promenade erreichen. In dem durch den einheitlichen Belag geprägten Bahnhofplatz ist aber auch eine Durchmischung der Verkehrsarten im Sinne eine 'shared space' notwendig und erwünscht. Der Übergang im Kreuzungsbereich der B13 kann wie bisher organisiert werden, allerdings sollte der Verlauf dem dynamischen Schwung der Wegeführung angepasst werden. Auf Stadtseite wäre - soweit die Flächenverhältnisse es zulassen - eine Verbreiterung des Gehwegs und eine ergänzende Ausstattung mit Signalwirkung (Info-Terminal, Fahnen o.ä.) sinnvoll, um dem von der Stadt kommenden Bahnhofsbesucher eine gute und schnelle Orientierung zu ermöglichen.

G.) Grünstruktur

Die prägende Grünstruktur des Entwurfes ist das architektonische Baumdach, unter dem das Parken organisiert ist. Die Baumstellung ordnet und strukturiert den Raum. Der Stadtbalkon vor dem Bahnhofsgebäude bleibt bewusst baumfrei und ermöglicht so den freien Ausblick zur Stadt. Weiterhin sind folgende Begrünungen vorgesehen:

- Ergänzende, flächenhafte Gehölzpflanzungen unterhalb des Stadtbalkons zur Einbindung des Rampenbereiches in die Gesamtstruktur
- Ergänzende Baum- und Strauchpflanzungen im geschützten Landschaftsbestandteil in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zur Revitalisierung und ökologischen Weiterentwicklung des Baumbestandes

I.) Beleuchtung

Die Fußgängerpromenade soll von einem Band aus markanten Mast- oder Stelenleuchten begleitet werden, welche die Achsialität zur Stadt hin betonen. Im Platzbereich können diese Mastleuchten 2-hüftig ausgebildet werden, um so gleichzeitig den Parkbereich auszuleuchten. Weitere freistehende Beleuchtungskörper sind voraussichtlich nicht erforderlich, eine Ausleuchtung des Gebäudevorfeldes von den Wänden her erscheint ausreichend.

K.) Ökologie und Regenwassermanagement

Regenwasser soll grundsätzlich dezentral, d.h. vor Ort versickern. In den durch Rückbau im Wäldchen freiwerdenden Flächen könnten Versickerungsmulden als wechselfeuchte Standorte mit hoher ökologischer Diversität ausgebildet werden, in welche das Niederschlagswasser des Bahnhofplatzes eingeleitet wird. Die Zuleitung könnte durch offene Gräben erfolgen, die Versickerung selbst - sofern der anstehende Boden nicht durchlässig genug ist - durch Sickerschächte oder Rigolen. Eine Vorklämung durch Absetz- und Abscheideschächte ist notwendig.