

Anlage A

**Zwischenstand der Machbarkeitsstudie
„Neue Mitte“ Baumheide**

Inhalt

Machbarkeitsstudie Bielefeld-Baumheide

Im Auftrag der
Stadt Bielefeld
Bauamt - Abt. Planen und Bauen Ost
August-Bebel-Str. 75-77
33602 Bielefeld

Auftragnehmer
reicher haase assoziierte GmbH
Oppenhoffallee 74
52066 Aachen

Bearbeitung
Jasmin Knedeisen, Dipl.-Ing.

Mitarbeit
Anika Eigen, BSc
Anika Lammers, BSc
Joana Zehetner, BSc

Stand: 06.09.2012 / Überarbeitung: 21.09.2012 / Überarbeitung 25.10.2012

1	_Ausgangslage	
	_Ziele der Machbarkeitsstudie	Seite 4
	_Das Plangebiet	
	Lage und Abgrenzung	Seite 5
	Bestand und Nutzung	Seite 5
	Öffentlicher Raum	Seite 5
	Grünverbindungen	Seite 6
	Verkehrliche Anbindung und Wegebeziehung	Seite 6
	Rahmenbedingungen	Seite 6
	Fazit - Chancen und Konflikte	Seite 7
2	_Maßnahmen-Empfehlung	
	_ 'Best Case'-Szenario	Seite 9
3	_Handlungsoptionen	
	_Etap pierung/Realisierungsbausteine	Seite 11
4	_Anhang	Seite 12
	_Analysepläne	
	Geschossigkeit	
	Grünverbindungen	
	Wegebeziehungen	
	Eigentumsverhältnisse	
	Chancen und Konflikte	
	_Rahmenplan ‚Best Case‘ 1:2000	
	_Lageplan ‚Best Case‘ 1:1000	
	_Lageplan ‚Best Case‘ 1:500	
	_Ansicht Nordwest 1:500	
	_Schnitte AA und BB 1:500	
	_Referenzbilder	

1 _Ausgangslage

Die Stadt Bielefeld beabsichtigt den nordöstlich der Innenstadt gelegenen Stadtteil Baumheide städtebaulich aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Im Rahmen dieser Zielsetzungen strebt die Stadt Bielefeld die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/H 21 ‚Rabenhof/Staufersstraße‘ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB und die im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchzuführende 211. Änderung des Flächennutzungsplanes ‚Zentrum Baumheide‘ an.

Ziele der Machbarkeitsstudie

Zur Vorbereitung des angestrebten Planverfahrens wurde durch das Büro reicher haase assoziierte eine Machbarkeitsstudie erstellt, die ein ‚Best Case‘-Szenario aufzeigt und mögliche Etappierungen bzw. Realisierungsbausteine darstellt.

Bei der Weiterentwicklung des Stadtteils Baumheide stehen zwei Handlungsschwerpunkte im Vordergrund:

Den ersten Handlungsschwerpunkt stellt die Entwicklung einer ‚Neuen Mitte‘ als zukünftige Quartiersmitte für Baumheide dar. Zwar verfügt der zentrale Bereich des Stadtteils über verschiedene Frequenzbringer, es mangelt derzeit jedoch an einer angemessenen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der dafür erforderlichen Freifläche.

Der zweite Handlungsschwerpunkt umfasst die Stadtbahnhaltestelle ‚Baumheide‘. Die Stadtbahnhaltestelle sowie die angrenzende Buswendeschleife sollen im Zuge des Planverfahrens umgestaltet werden um die soziale Kontrolle und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Durch eine adäquate Umgestaltung der Haltestelle soll ein größtmögliches subjektives und objektives Sicherheitsgefühl erzielt und eine barrierefreie Zuwegung ermöglicht werden.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurde durch das Büro reicher haase assoziierte in enger Abstimmung mit der Stadt Bielefeld ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, der ein ‚Best Case‘-Szenario darstellt. Parallel wurde die Entwicklung von Gestaltungsleitlinien durch das Bauamt Bielefeld für zeitnahe aber auch langfristig erfolgende Baumaßnahmen beratend begleitet, um eine qualitativ hochwertige Ausgestaltung und Homogenität der verschiedenen Maßnahmen sicherzustellen.

Um die Integration der verschiedenen Akteure zu gewährleisten fanden begleitend zur Erstellung der Machbarkeitsstudie ‚Runde Tische‘ mit den Beteiligten statt, um zum Einen über den aktuellen Planungsstand zu informieren und zum Anderen die verschiedenen Standpunkte, Anregungen und Kritiken in die Arbeit einfließen zu lassen.

Das Plangebiet

Lage und Abgrenzung

Das Plangebiet umfasst ein ca. 46.200 qm großes Areal im Bielefelder Stadtteil Baumheide, nordöstlich des Stadtzentrums.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Stadtbahnhaltestelle ‚Baumheide‘ mit der momentan anschließenden Buswendeschleife samt der dazugehörigen Bushaltestellen am Rabenhof. Im Westen und Osten wird es von den viel frequentierten Straßen Rabenhof und Donauschwabenstraße begrenzt. Das Gebiet umfasst die Grundstücke des Einzelhandelskomplexes ‚Marktkauf‘, des Freizeitentrums im Nordwesten, des Discounters ‚ALDI‘ weiter nördlich einschließlich der angrenzenden städtischen Grünfläche sowie im Südosten einen Teil des anschließenden Grünzuges an der Wohnsiedlung ‚Freie Scholle‘.

Bestand und Nutzung

Mit dem Vollsortimenter ‚Marktkauf‘ und dem Discounter ‚ALDI‘ befinden sich auf dem Untersuchungsgebiet wichtige Nahversorger für Baumheide. Im südlichen Plangebiet befindet sich momentan im ehemaligen Pavillon der Sparkasse zusätzlich ein Gemüsehändler. Entlang der südöstlichen und -westlichen Fassaden des ‚Marktkauf‘ sind verschiedene kleinere Gewerbeeinheiten mit Nutzungen wie einem Imbiss, einer Apotheke, eines Kiosks etc. integriert.

Darüber hinaus wird das Freizeitzentrum als Gemeindevorrichtung mit einem vielfältigen Angebot an dieser Stelle stark frequentiert. Das Freizeitzentrum wird von einer Vielzahl der Baumheider Bürger angenommen und regelmäßig genutzt, es stellt den sozialen Mittelpunkt des Stadtteils dar. Die Bausubstanz des Gebäudes aus den siebziger Jahren ist jedoch stark beeinträchtigt und auf Grund des vielfältigen Sanierungsbedarfs nur schwer wirtschaftlich renovierbar. Die Stadt Bielefeld mit den zuständigen politischen Gremien prüfen derzeit die weiteren Schritte (Vollsanierung, Neubau).

Neben sozialen Infrastruktureinrichtungen wie einem Altenheim, einem Kindergarten und einem Gemeindehaus in der nahen Nachbarschaft ist das umliegende Gebiet gekennzeichnet durch - überwiegend mehrgeschossige - Wohnbebauung. Die Bebauung ist insgesamt sehr heterogen.

Öffentlicher Raum

Trotz der frequenzbringenden Nutzungen rund um die Stadtbahnhaltestelle ‚Baumheide‘ und ihrer wichtigen Funktion als Öffentliche Personennahverkehrsanbindung mangelt es in diesem zentralen Bereich gravierend an öffentlichen Räumen, die eine angemessene Aufenthaltsqualität sowie identitätsstiftenden Charakter für ein Stadtteilzentrum bieten.

Derzeit präsentiert sich der zentrale Bereich ausschließlich als versiegelte Verkehrs- und Parkplatzfläche des angrenzenden ‚Marktkauf‘. Es existiert lediglich ein Platzbereich im nordwestlichen Plangebiet, der dem Freizeitzentrum vorgelagert ist, der sog. ‚Rabenplatz‘. Dieser Platzbereich wurde in der Vergangenheit bereits mit Eigenengagement der Bürger gestaltet. Der ansässige Verbrauchermarkt ‚Marktkauf‘ wendet sich diesem Platz jedoch mit seiner Gebäuderückseite zu, was den ohnehin eher dezentral gelegenen Ort in seiner Qualität schwächt.

Nordöstlich des Freizeitentrums befindet sich eine öffentliche Grünfläche, die vom Freizeitzentrum zwar genutzt wird, jedoch wenig gestaltet ist. Sie ist geprägt von einer Rasenfläche, die von verschiedenen Wegen durchzogen ist und weist vereinzelt Spielelemente auf. Darüber hinaus befindet sich eine weitere städtische Grünfläche nördlich des ‚ALDI‘ im Nordwesten des Plangebietes, die sich derzeit als brachliegende Grünfläche mit umgrenzendem Baumbestand präsentiert und eher schlecht angenommen wird. Planungsrechtlich ist diese Fläche als ‚Bolzplatz‘ definiert und soll den Spielplatzbedarf der Jugendlichen decken.

Grünverbindungen

An das betrachtete Plangebiet schließen drei Grünzüge an. Der Bahntrassen-begleitende Grünzug, der von Nordosten anschließt und als Fußgängerweg viel frequentiert ist, der weitläufige Grünzug von Südosten, der sich durch die Wohnanlage der ‚Freien Scholle‘ zieht und ein Grünzug, der von Westen an das Plangebiet stößt und unter anderem an die Herforder Straße im Nordwesten anbindet. (Vgl. Anlage ‚Grünverbindungen‘)

Verkehrliche Anbindung und Wegebeziehungen

Das Gebiet verfügt mit der Stadtbahnhaltestelle sowie den Bushaltestellen dreier Buslinien (Linie 25, 27, 30) über eine gute ÖPNV-Anbindung. Der Rabenhof im Westen und die Donauschwabenstraße im Osten rahmen als viel frequentierte Straßen das Plangebiet von zwei Seiten ein. Im Norden wird das Plangebiet darüber hinaus von der Staufferstraße durchzogen, die den Rabenhof und die Donauschwabenstraße miteinander verbindet. Viele Fußwegeverbindungen durchziehen das Betrachtungsgebiet und treffen dort aufeinander. Es ist eine Gelenksituation dieser Wegebeziehungen auf dem zentralen Plangebiet feststellbar. (Vgl. Anlage ‚Wegebeziehungen‘)

Rahmenbedingungen

Die Betrachtung der bestehenden Eigentumsverhältnisse zeigt auf, dass die zentralen Flächen um die Stadtbahnhaltestelle nicht in städtischem Besitz sind, sondern sich im Besitz der ‚EDEKA‘, den städtischen Verkehrsbetrieben ‚moBiel‘ und eines privaten Eigentümers (ehemaliger Sparkassenpavillon) befinden.

Die ‚EDEKA‘ als Eigentümer des ‚Marktkauf‘ strebt eine umfangreiche Umstrukturierung und Neugestaltung des Bestandsgebäudes an. In diesem Zuge soll die Getränkeabteilung auf die südöstliche Parkplatzfläche ausgelagert und die bestehende Tankstelle rückgebaut werden. Der Genehmigungsprozess zu diesen Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen läuft bereits, eine Realisierung soll im Laufe des Jahres 2012 erfolgen.

Um den großflächigen Parkplatz des ‚Marktkauf‘ und des Getränkemarktes von dem angrenzenden Grünzug abzuschotten, ist eine Grünanpflanzung zwischen den beiden Teilbereichen vorgesehen. Der bestehende Baumbestand wird um Hecken und Sträucher ergänzt.

Der Umgang mit dem FZZ (Neubau als Solitär, Neubau mit Einzelhandelseinrichtung oder Komplettanierung) wird derzeit in mehreren politischen Gremien beraten. Auf Grund des Nothaushaltes der Stadt Bielefelds ist nicht mit einer zeitnahen Realisierung eines solitären

Neubaus zu rechnen, auch weil die Stadt Bielefeld Public Private Partnerships politisch ablehnt. Somit bleibt das Freizeitzentrum bis auf weiteres im bestehenden Gebäude verortet und wird im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nicht weiter betrachtet.

Der Discounter ‚ALDI‘ strebt eine Vergrößerung seiner Verkaufsfläche an und möchte sich entweder in einem solitären Neubau auf dem nördlichen Grundstück oder als „Huckepack-Lösung“ in Verbindung mit dem Freizeitzentrum realisieren. Beide Grundstücke befinden sich im städtischen Besitz. Den Grundstücken ist gemäß geltendem Baurecht eine jeweils andere –als die der Einzelhandelsnutzung- Nutzung zugesprochen. Für den Verkauf des städtischen Grundstücks und den Neubau des Discounters müsste diese Fläche umgewidmet und eine Ersatzfläche zur Deckelung des Spielplatzbedarfs im näheren Umfeld gefunden werden. Für die weiteren Überlegungen im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird der Überlegung der Verlagerung auf das nördliche Grundstück gefolgt. Die Kosten für Planung, Schaffung des neuen Planungsrechts und Herstellung einer solchen Fläche wären von ‚ALDI‘ zu tragen.

Die Parkplatzfläche östlich des Plangebietes befindet sich im privaten Besitz und ist planungsrechtlich derzeit als ‚Parkplatz‘ festgesetzt. Der Eigentümer signalisierte Interesse an einer Erweiterung seiner Wohnungsbestände auf diesem Grundstück.

Der Busverkehr erfordert auch weiterhin eine Wendemöglichkeit für die aus Norden und Süden kommenden Buslinien. Zukünftig werden zu den drei bestehenden Linien zusätzliche Einsatzwagen einer der Linien in den Spitzenstunden hinzukommen, so dass dann zwei Haltestellen sowie drei Wartepositionen für die hier endenden bzw. startenden Buslinien notwendig werden. Der städtische Verkehrsbetrieb ‚moBiel‘ signalisiert Bereitschaft, die Haltestellensituation umzugestalten, auch da in absehbarer Zeit eine Bahnsteigverlängerung auf Grund der zukünftig eingesetzten längeren Züge notwendig werde. Allerdings müssen aus finanziellen Gründen die Spundwände größtenteils erhalten bleiben, wodurch eine Umgestaltung zu einem Bahnhof mit Mittelbahnsteig ausgeschlossen werden muss, da der Querschnitt des Troges nicht ausreicht.

Die ‚moBiel‘ erläuterte, dass eine Umgestaltung und damit Aufwertung der Stadtbahnhaltestelle nur im Zusammenhang mit einer gleichzeitigen Aufwertung im Quartier (insbesondere rund um die Stadtbahnhaltestelle) durchgeführt wird. Sowohl die Akquise von Fördergeldern als auch die Relevanz einer einheitlichen und realistischen Planung tragen zu dieser Bedingung bei.

Fazit - Chancen und Konflikte

Das Untersuchungsgebiet verfügt durch die Haltestellen der Stadtbahn sowie dreier Buslinien über eine gute ÖPNV-Anbindung. Diese Haltestellen dienen darüber hinaus neben dem Freizeitzentrum und dem ‚Marktkauf‘ als Frequenzbringer für diesen zentralen Bereich von Baumheide.

Mit dem ‚Marktkauf‘, dem ‚ALDI‘ im Norden und einem Gemüsehändler im Süden ist eine gute Nahversorgung gegeben und durch die signalisierten Erweiterungs- bzw. Aufwertungspläne der Betreiber auch zukünftig gewährleistet.

Die vorhandenen Grünanbindungen sind ebenfalls als positives Potential anzusehen. Vor allem durch seine Dimension und Weitläufigkeit besitzt der östliche Grünzug durch die Gebäude der Siedlung ‚Freie Scholle‘ eine wichtige Qualität für Baumheide.

Flächenpotentiale für eine Überplanung werden um die Stadtbahnhaltestelle (jetzige Buswendeschleife), dem städtischen Grundstück nördlich des ALDI, sowie auf dem privaten Grundstück, das östlich an das Plangebiet und südlich an den Grünzug anschließt und derzeit als Parkplatz vorgesehen ist, gesehen.

Eine Überplanung des zuletzt genannten Grundstücks ist dringend ratsam, da es derzeit weitestgehend brach liegt und zunehmend unter Müllablagerungen zu leiden hat. Seiner prädestinierten Ausrichtung nach Süden hin zum Grünzug wird es durch die momentane (Nicht-)Nutzung wenig gerecht.

Als problematisch ist der Angstraum in der Stadtbahnhaltestelle einzustufen, die durch die momentane Ausgestaltung von mangelnder Sozialkontrolle und Aufenthaltsqualität geprägt ist. Insbesondere die Enge des Stadtbahntroges, die massive Überdachungssituation der Bahnsteige und der Zugänge, die die gesamte Haltestelle stark verdunkelt, sowie die sehr schlechte Einsehbarkeit bewirken diese Defizite. Hinzu kommen gestalterische Defizite und ein feststellbarer Modernisierungsbedarf.

Zwischen dem Eingangsbereich des Freizeitzentrums und der Nordwestseite des ‚Marktkauf‘ besteht ein Vorder-/Rückseitenkonflikt, da sich der ‚Marktkauf‘ hier mit seiner Rückseite dem Freizeitzentrum präsentiert. Lediglich eine Arztpraxis wird von dieser Seite erschlossen, eine weitere Mieteinheit steht derzeit leer. An dieser Stelle könnte eine weitere soziale Einrichtung, wie eine Kindertagesstätte, etabliert werden, die dem Rückseitenkonflikt entgegen wirken würde.

Des Weiteren sind bauliche Mängel an den Gebäuden des Freizeitzentrums, des ‚Marktkauf‘, des ‚ALDI‘ und des ehemaligen Sparkassenpavillons (heutiger Gemüsehändler) festzustellen.

Während der Hauptverkehrszeit stellt auch die verkehrliche Frequentierung des Rabenhofs einen Konflikt in diesem zentralen Bereich dar.

2 _Maßnahmen-Empfehlung

'Best Case'-Szenario

Im Vordergrund des entwickelten ‚Best Case‘-Szenarios steht die städtebauliche Strategie für den Stadtteil Baumheide eine ‚Neue Mitte‘ als zentrales Stadtteilzentrum zu schaffen. Durch eine attraktive Neugestaltung soll die Aufenthaltsqualität erhöht und die Sozialkontrolle gesteigert werden. Darüber hinaus wird auf die wichtige Gelenksituation der aufeinander treffenden Fußwegebeziehungen reagiert und insbesondere der östliche Grünzug gestalterisch angebunden. Das entwickelte ‚Best Case‘-Szenario stellt neben der Schaffung einer ‚Neuen Mitte‘ die Umstrukturierung und Aufwertung der Stadtbahnhaltestelle und Bushaltestellen dar, durch die zusätzlich Platzfläche gewonnen wird.

Durch die Schaffung zweier Kreisverkehre an den nördlichen und südlichen Kreuzungsbereichen des Rabenhofs wird der Rückbau der Wendeschleife an der Stadtbahnhaltestelle ermöglicht und die Wendemöglichkeiten für die Buslinien weiterhin gewährleistet. Es entsteht eine größere Platzfläche an der zentralen Gelenkposition rund um die Stadtbahnhaltestelle, die einheitlich und zurückhaltend gestaltet wird, um auf das heterogene Umfeld zu reagieren.

Die Haltestellen werden als Buskaps im Platzbereich ausgebildet und sind kompakt an der Stadtbahnhaltestelle positioniert. Für die hier endenden Buslinien sind nördlich und südlich der ‚Neuen Mitte‘ Wartepositionen angedacht.

Die Umgestaltung der Stadtbahnhaltestelle erfolgt durch eine neue filigranere Überdachung der Bahnsteige und die Neugestaltung der westlichen Zuwegung. Die Bahnsteige sind durch Treppenanlagen von beiden Straßenseiten des Rabenhofs zugänglich und zu dem barrierefrei über Aufzüge zu erreichen. Um den problemlosen Halt der neuen Stadtbahnzüge ‚Vamos‘ zu ermöglichen, werden die Bahnsteige auf 70m nach Westen verlängert.

Nach Süden wird der Trog durch eine Terrassierung des Geländes geöffnet, um die soziale Kontrolle und Einsehbarkeit zu verbessern. Sonnenlicht kann somit bis ins Gleisbett fallen und sorgt für eine bessere natürliche Belichtung. Die gewählten Materialien sind dem Leitgedanken des gesamten Platzkonzeptes folgend homogen und reduziert. Denkbar sind Sichtbetonelemente und teilweise farbige Akzente (Beton oder Lichtakzente).

Um die barrierefreie Querung des Rabenhofs zu optimieren ist eine Aufpflasterung im Platzbereich denkbar, so dass sich das Material der ‚Neuen Mitte‘ über die Fahrspur des Rabenhofs erstreckt und den kompletten Bereich zusammenfasst.

Der bestehende ehemalige Sparkassenpavillon wird rückgebaut und die entstehende Freifläche attraktiv und offen gestaltet. Über eine Terrassierung des Geländes durch Stufenanlagen hin zum Grünzug im Süden und zum Straßenraum im Westen wird ein angemessener Auftakt geschaffen. Die ‚Neue Mitte‘ öffnet sich an dieser Stelle dem Grünzug und den angrenzenden Wohnbauten.

Die entstandene Platzfläche der ‚Neuen Mitte‘ lässt verschiedene Bespielungen, wie einen Floh- oder Wochenmarkt zu. Solche Nutzungen sorgen für eine zusätzliche Belebung des Bereichs an der Stadtbahnhaltestelle, was wiederum zu einer erhöhten Sicherheit führt.

Die barrierefreie Zuwegung wird durch zwei Rampen an den Seiten der Stufenanlage gesichert. Baumreihen entlang der Wegeführung unterstreichen die Fußwegebeziehungen zusätzlich.

Auf der Brachfläche östlich des Plangebiets ist die Entwicklung von Wohnen, wie beispielsweise ‚Altenwohnen‘, möglich. Das Grundstück ist mit seiner unmittelbaren südlichen Lage am Grünzug prädestiniert für eine zukünftige Wohnnutzung und könnte durch die Gestaltung eines aufgelockerten Blocks zwischen der größeren Dimension des Getränkemarktes und der bestehenden Wohnbebauung vermitteln.

3 _Handlungsoptionen

Etappierung/Realisierungsbausteine

Die Umgestaltung der Haltestelle ist zwingend an die Errichtung der zwei Kreisverkehre am Rabenhof gekoppelt, da ansonsten keine adäquate Wendemöglichkeit für die Buslinien gegeben wäre. Die Finanzierung der Kreisverkehre ist bislang nur zu minimalen Teilen gesichert. Sollten sie erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können, könnte mit dem Abbruch des ehemaligen Sparkassenpavillons und der Errichtung der Stufenanlage hin zum angrenzenden Grünzug begonnen werden, um die ‚Neue Mitte‘ aufzuwerten. Die Akzentuierung der Fußwegeverbindungen durch begleitende Baumreihen wäre ebenfalls möglich. Der Vorbereich zwischen Eingang ‚Marktkauf‘, dem Kurzzeitparkplatz und der Buswendeschleife könnte als kleinerer Aufenthaltsbereich gestaltet und gastronomisch durch den ansässigen Imbiss genutzt werden. Durch die Umgestaltung der Platzfläche um die Stadtbahnhaltestelle mit einem einheitlichen Belag und der gestalterischen Integration der Wendeschleife könnte diese wenigstens visuell in den Hintergrund treten. Allerdings wäre es in diesem Kontext wünschenswert für die zukünftig erhöhten Einsatzfahrten in den morgendlichen Spitzenstunden der Linie 30 eine weitere Warteposition am Rabenhof bereitzustellen. Diese könnte im südlichen Bereich des Rabenhofs positioniert werden. Falls die Wendeschleife erhalten wird, wird diese zusätzliche Warteposition nicht notwendig. Bei einer Realisierung der Kreisverkehre, könnte auch zu einem späteren Zeitpunkt die Umgestaltung der Haltestelle erfolgen.

Sollten die Verhandlungen mit dem Eigentümer des ehemaligen Sparkassenpavillons erfolglos sein und ein Abriss nicht möglich werden, stünde der Umgestaltung der Haltestelle nichts entgegen, sie ließe sich mit der gesamten Platzgestaltung der ‚Neuen Mitte‘ trotzdem realisieren und könnte zu einem späteren Zeitpunkt um die Neubebauung und Geländemodellierung ergänzt werden. Die Anbindung des Grünzugs könnte nur reduziert durch die wegebegleitenden Baumreihen frühzeitig erfolgen.

Sollte in absehbarer Zeit weder die Umgestaltung der Haltestelle noch der Abriss des Pavillons möglich sein, bleibt die Option die Platzfläche mit der integrierten Wendeschleife gestalterisch durch einen einheitlichen Belag aufzuwerten und die bereits erwähnte kleinere Fläche zwischen dem Eingang ‚Marktkauf‘, dem Kurzzeitparkplatz und der Wendeschleife zu einer Aufenthaltszone mit gastronomischer Nutzung zu entwickeln.

3 _Anhang

_Analysepläne

Geschossigkeit

Grünverbindungen

Wegebeziehungen

Eigentumsverhältnisse

Chancen und Konflikte

_Rahmenplan ‚Best Case‘ 1:2000

_Lageplan ‚Best Case‘ 1:1000

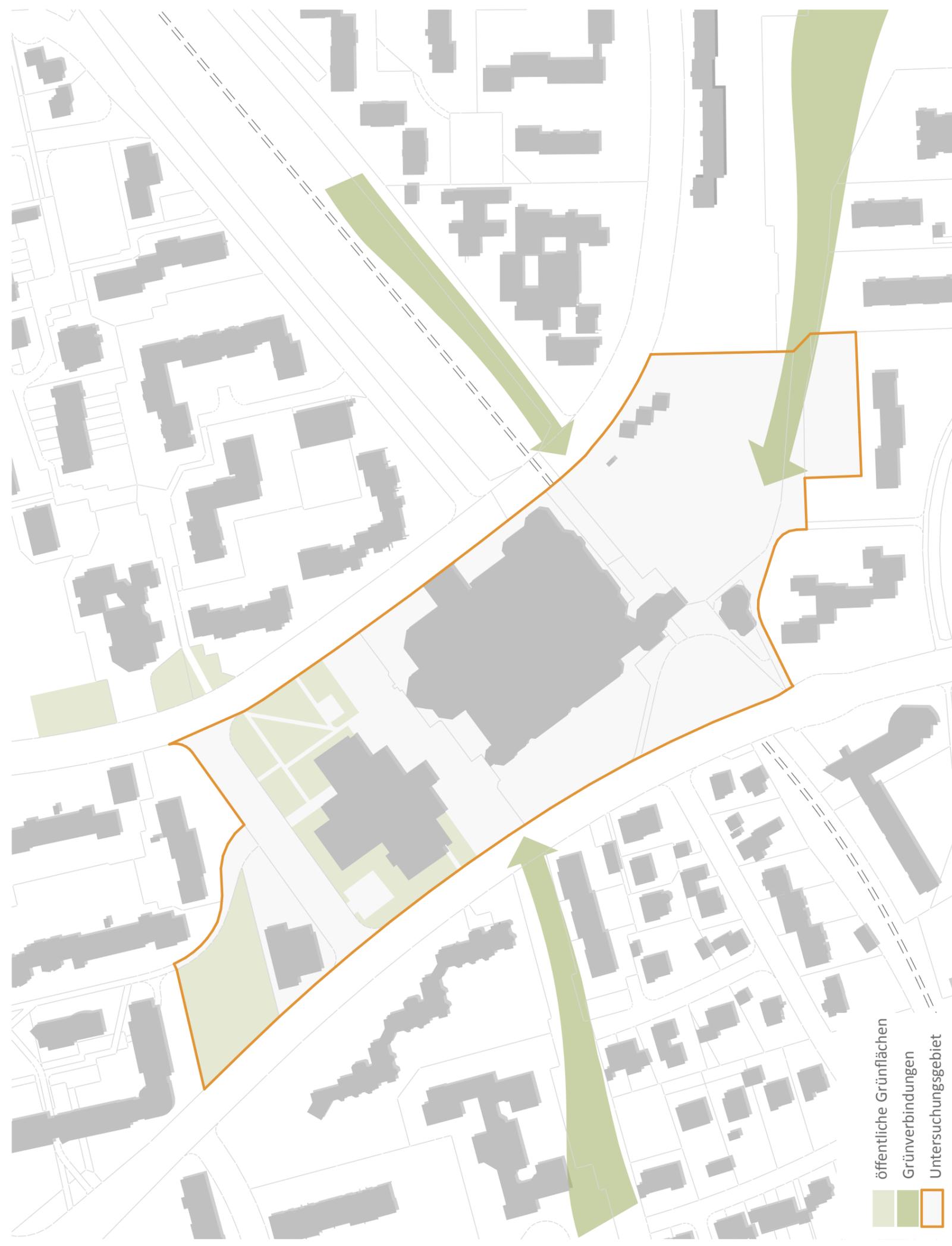
_Lageplan ‚Best Case‘ 1:500

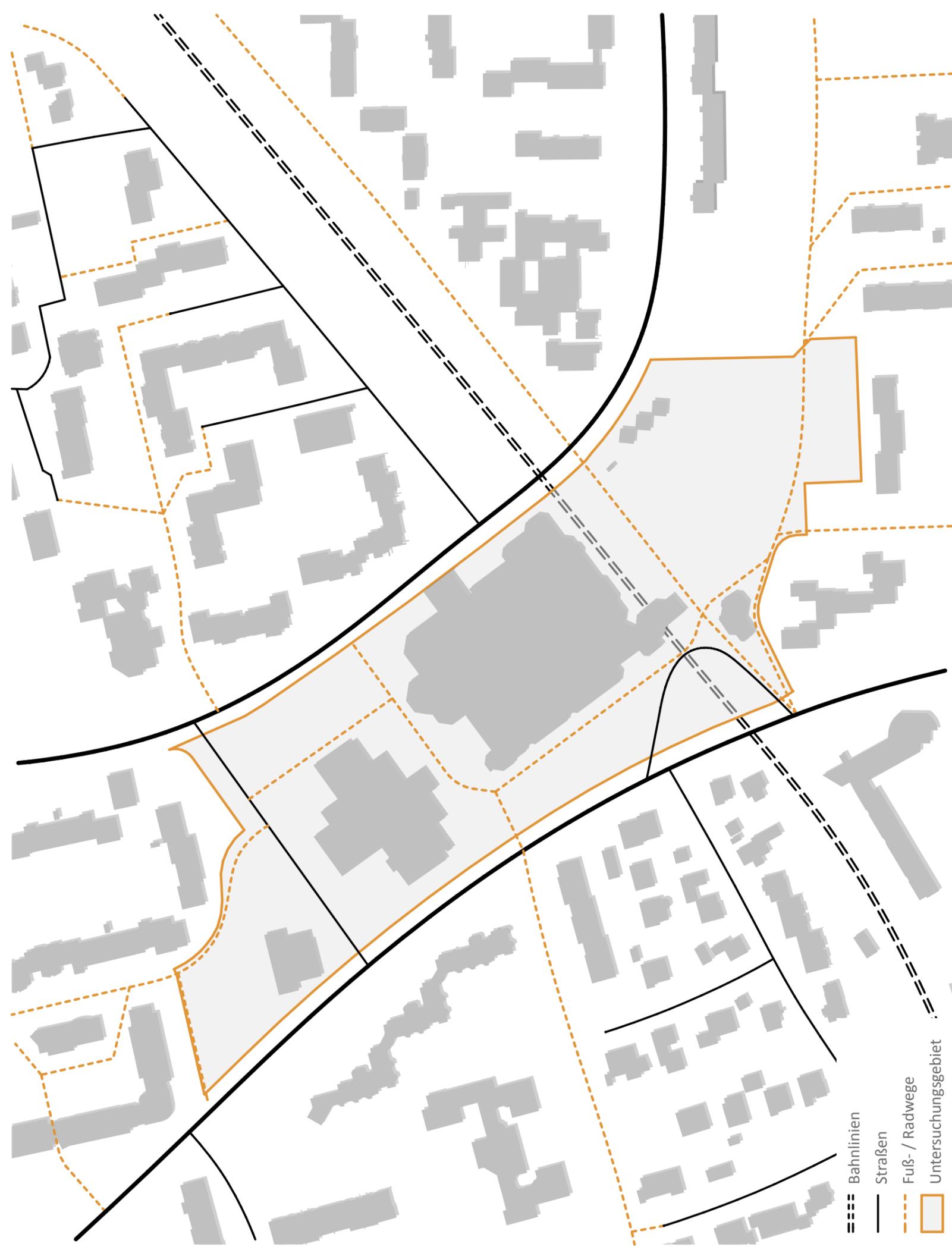
_Ansicht Nordwest 1:500

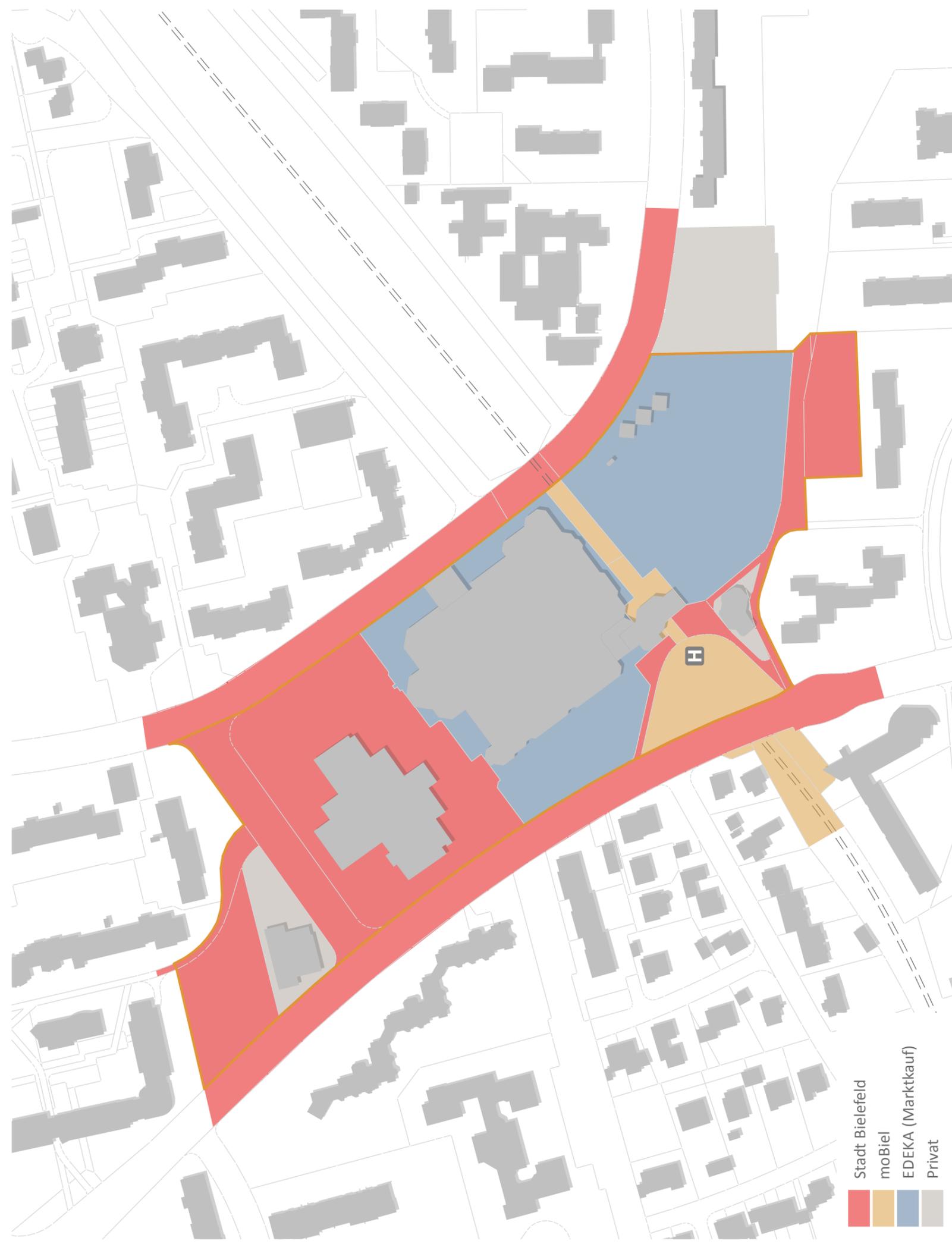
_Schnitte AA und BB 1:500

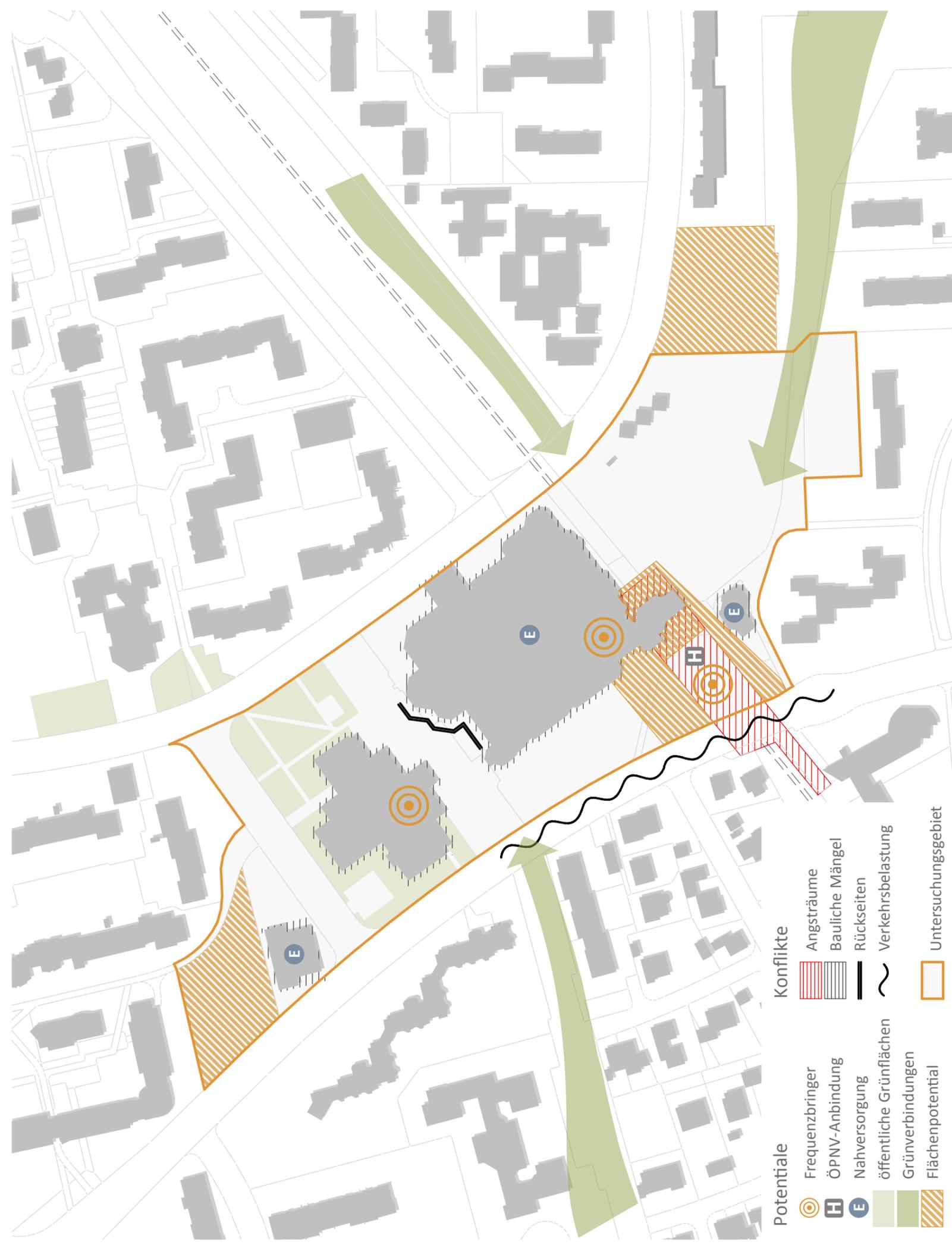
_Referenzbilder







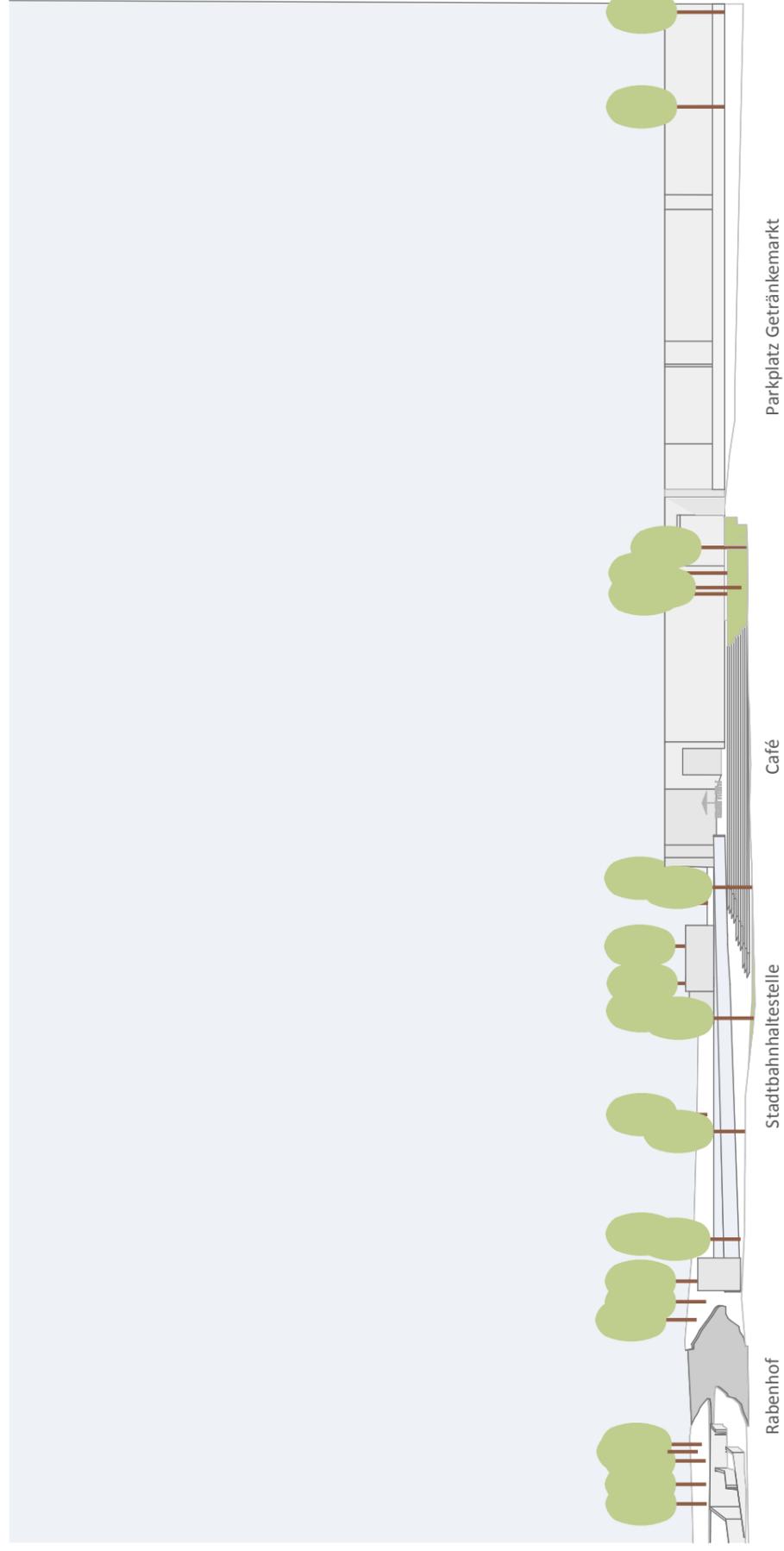


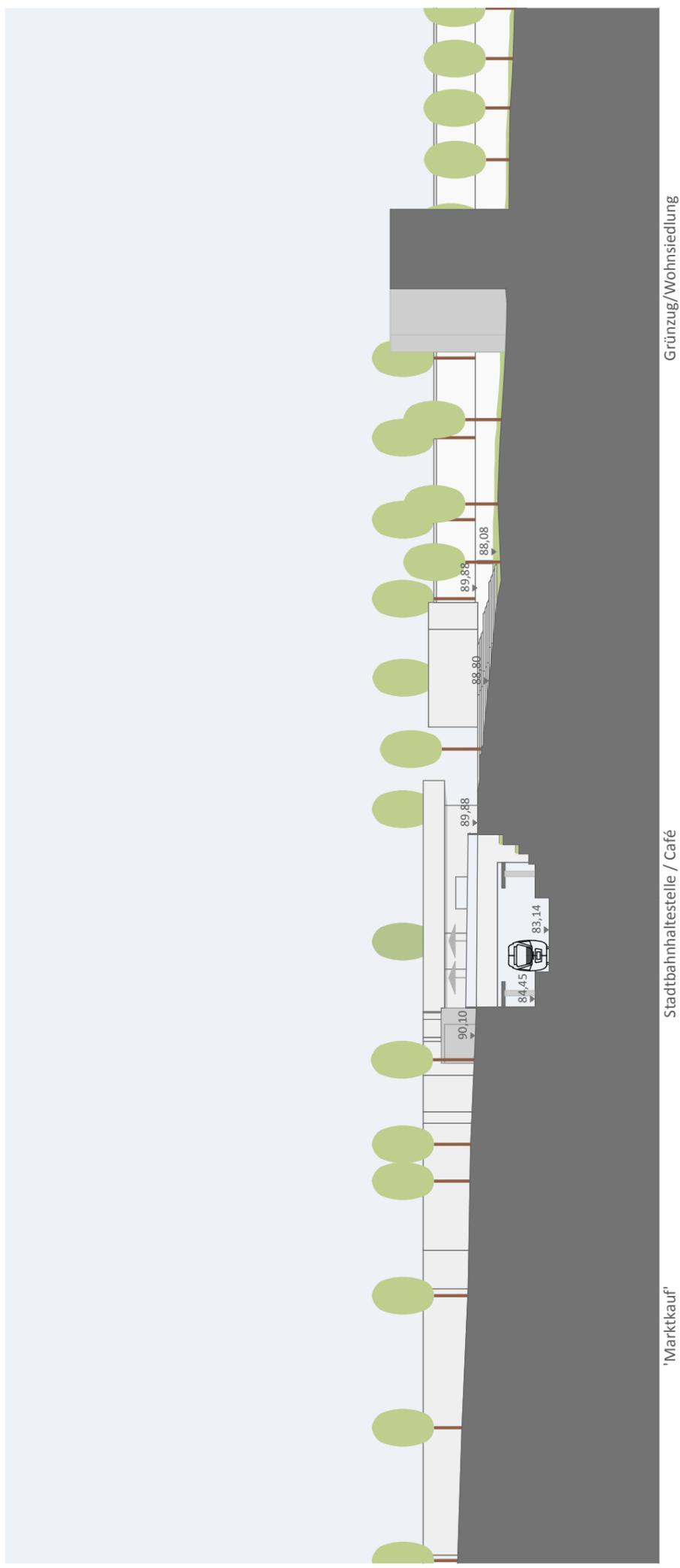
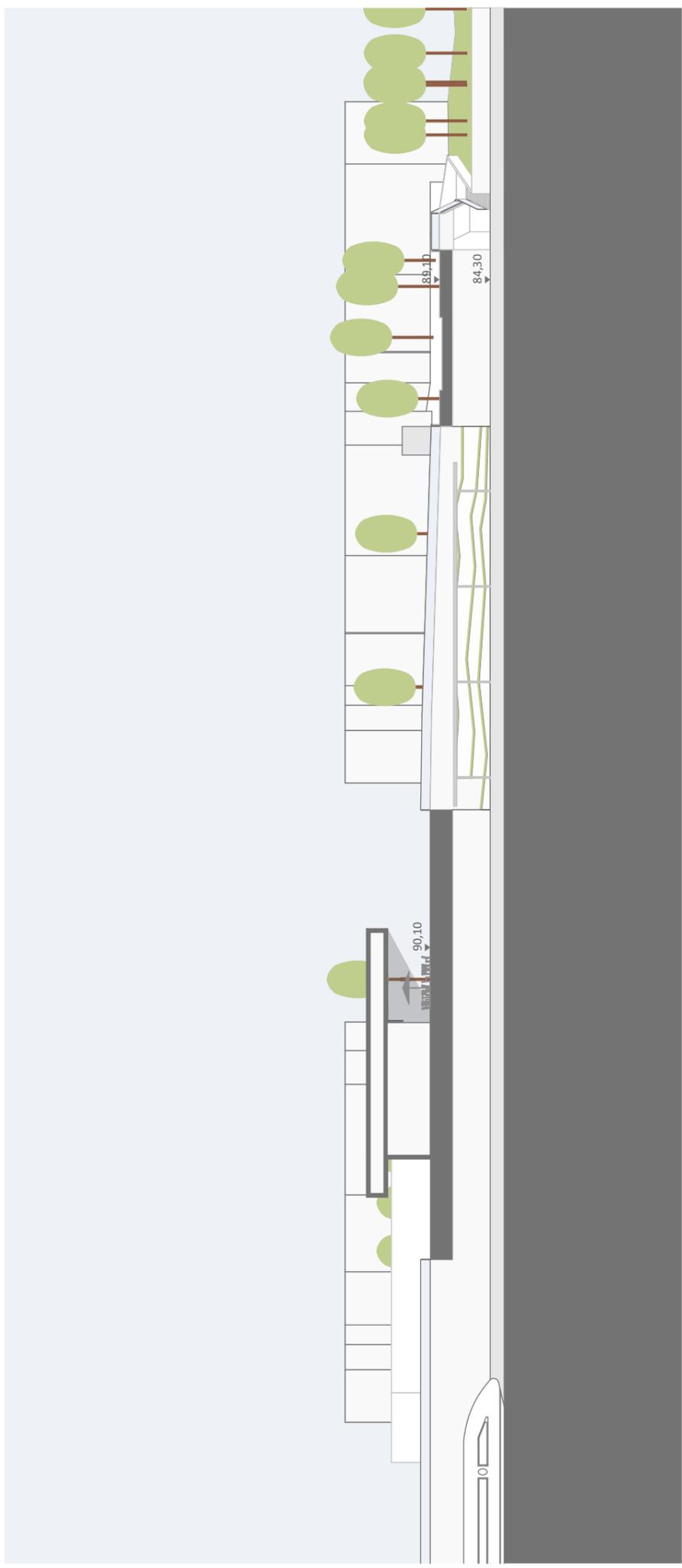








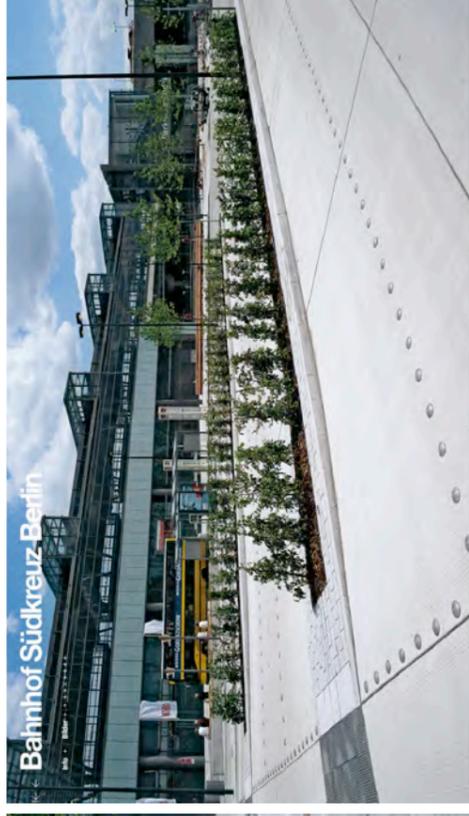






Referenzbilder

Bahnhof Südkreuz, Berlin
Topotek 1



Haltestelle Dreispitz, Basel
WGG Schnetzler Puskas Ingenieure +
Steinmann Schmid Architekten

