



Lageplan M1:250

Weiterentwicklung Variante 1... Ein alter Platz erstrahlt zu neuem Glanz:

Die nahezu städtebauliche Unversehrtheit sowie die heute immer noch zur Verfügung stehende Dimension des Platzes haben uns dazu veranlasst, die Realisierbarkeit der Variante 1 weiterzuentwickeln und zu vertiefen. Die Variante 2 mit der Kooperation des ZOB auf der westlichen Platzhälfte wird weiterhin funktional zwar einige Vorteile auf, führt jedoch durch den verfalligen Eingriff in das historische städtebauliche Gefüge zu erheblichen qualitativen Einbußen für Stadtbild, Nutzung und Aufenthaltsqualität.

Mit dem in der Variante 1 beschriebenen Ansatz können heutige Anforderungen an neugierige und komfortable Mobilität (bevorzugt durch die moderne Umsetzung neuer qualitativer Anforderungen an urbane Nutzungen und Barrierefreiheit) und der Integration dieser in eine historische Stadtbaustruktur, gelangt der Bahnhofsvorplatz zu neuer städtischer Qualität und Identität.

Deshalb haben wir die im Zwischenstudium vorgestellten Lösungsalternativen der Variante 1 unter Berücksichtigung der erhaltenen Historie und Anknüpfungen, insbesondere zu Fußwegbeziehungen sowie den Grünflächenanbindungen und deren Nutzbarkeit weiterentwickelt.

Materialität
Die Materialien, insbesondere die Beläge, wurden so gewählt, dass sie sich dem Betrachter im Zusammenhang mit der historischen Bauweise als harmonisches und geradezu selbstverständliches Erscheinungsbild präsentieren. Darüber hinaus erfüllen die aneinander abgestimmten Beläge in verkehrs- und nutzungsorientierter Hinsicht den für heutige Zielhochwertigen Qualitätsanspruch.

Die Gebäude werden im Traufbereich durch ein Passivprofil aus Natursteinplatten gestrichelt. Dem Plattenbelag schließt sich im Bereich der Gehwege ein großformatiger Plattenbelag aus Betonsteinen mit Natursteinversatz (ggf. auch Naturstein) an.

Die Umfassungs- und Haltebereiche der Busse werden in halboberer EP-GRP-Auflagebauweise ausgebildet. Durch hochpoliermasse Gestaltskörperungen können zum einen höchste Griffgehaltwerte erreicht werden, zum anderen farblich-harmonische Übergänge zu den angrenzenden Belägen geschaffen werden.

Die verkehrliche Platzmitte wird durch einen Riemchenplattenbelag aus Granit zum neuen Mittelpunkt des Bahnhofsvorplatzes herauskristallisiert. Im östlichen Bereich des Platzes und nach Westen hin durch die Achse zur Friedhofstraße begrenzt, verläuft der Belag als Fugentyp: Riemchenplatten lassen sich den Anblick dieser Fläche von weitem perspektivisch „argünnen“ und verleiht dadurch gestalterisch die Grünflächen vor dem Saalbau mit dem Bahnhofsvorplatz.

Die vorhandenen Altbauanteile werden erhalten. Der vorhandene Kastanienbaum wird grüner Mittelpunkt der östlichen Platzhälfte. Der Höhenunterschied zum Wurzelball wird am Rand des Traufbereichs durch eine Einfassung abgegrenzt, die gleichzeitig als Sitzmauer und nach Süden und Westen auch als Legebank konzipiert wurde. Somit wird der Erhalt des Baumes weiterhin sichergestellt. Eine Unterfangung mit robusten Gräben und Stützen schafft gleichzeitig weiche Farb- und Bildpunkte. Der Bahnhofsvorplatz erhält im Schatten des Großbaumes damit eine besondere Aufenthalts- und Erlebnisqualität.

Busstapfelüberdachungen
Die Plattefläche wird an der West- und Ostseite durch ca. 24 m lange und 5 m breite sowie 6 m breite Stütze

Glasscheiben Bankent, Beide Dächer befinden sich außerhalb der frontalen Ansicht auf das denkmalgeschützte Bahnhofgebäude. Die Konstruktion besteht aus jeweils drei dreieckig geschweiften Stahlprofilen. Die Belichtung wird aus Sicherheitsgründen ausgebildet, in die Tregerkonstruktion ist ein geschlossenes Beleuchtungssystem integriert, welches in den Aufenthaltsbereichen die erforderliche blendfreie Ausleuchtung garantiert und erhöhte Sicherheit schafft.

Barrierefreiheit
Alle Gehwege- sowie Platzflächen sind barrierefrei mit Plattenbelägen ausgebildet. Durch das taktile Leihsystem werden mobilitätseingeschränkte Personen sicher vom Gleis 3 aus kommend über den Platz in Richtung Innenstadtlage geführt (siehe auch Pilotprogramm Barrierefreiheit).

Beleuchtung
Der Raum ist gemäß seinen Anforderungen an Verkehrsicherheit, aber auch als Repräsentations- und Veranstaltungsort hinsichtlich seiner Ausleuchtung zu betrachten. Auch hier muss stimmungsvolle Lichtregulierung mit Sicherheitsaspekten konform laufen. Alle platzbegrenzenden Gebäude werden über eine akzentuierte Fassadenbeleuchtung illuminiert. Solitäräume, sowie die Kante entlang der Kastanienfassung werden durch punktuelle oder lineare Bodenleuchten erhellt. Die beiden Glasscheiben entlang der östlichen und westlichen Platzseite, erhalten ein integriertes Beleuchtungssystem. Ein hoher Stahlunterbau sorgt durch individuell gesteuerte und ausgerichtete Scheinwerfer für die erforderliche Platzausleuchtung und kann zusätzlich bestmögliche Bereiche betonen. Alle stadtgestalterischen Einbauten wie Poller, Papierkörbe, Bänke, Leuchten sowie die Einbauten zum Verkehrs-sicherem Fahrgast, Beschreibungen etc. werden in Rahmen eines corporate designs aufeinander abgestimmt.



Leuchtmast mit Stahlblech



Plattenbelag am Bahnhof



Natursteinpflaster



Riemchenplatten Granit



taktiles Leihstreifen