

Städtebauliche Konzept o.M.



Nutzung o.M.



Grünstruktur o.M.



Konzept | Der Bahnhofsvorplatz mit dem ZOB-Gelände und der neuen begleitenden Bebauung wird klar gegliedert und in seiner Einheit zusammengefasst. Die Bahnsteige, zentraler Ziel- und Ausgangspunkt eines jeden Besuchers, egal ob er mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder zu Fuß unterwegs ist, bestimmt das städtebauliche Konzept und das Erscheinungsbild des Bahnhofes. An dieser Achse, die sich vom Abzweig der Wilhelmstraße bis hin zur Unterführung und letztendlich bis zur Nordseite des Bahnhofes entwickelt, reißen sich die verschiedenen Nutzungen und Funktionsbereiche an. An dieser Achse richten sich neuen Gebäude für Gastronomie und Einzelhandel, für die Fahrradstation und für den Ersatz des alten Postgebäudes aus. Eine Baumreihe markiert diese Achse des Transits, der Bewegung, und verbindet sie mit den seitlich angegliederten Räumen und Plätzen:

Der zentrale Busbahnhof im Westen der Achse, der durch sein Baumpassepartout und das markante Busdach einen modernen, offenen Charakter erhält, ist geprägt durch seine verkehrliche Funktion und wirkt auf den Fahrgast übersichtlich.

Die Außenbereiche der gegenüber liegenden Gebäude, die Plätze, die im „Vorbeigehen“ wirken, bereichern den ZOB mit Lebendigkeit und Publikum und weisen dem ankommenden Busreisenden den Weg.

Nördlich des ZOB, direkt an den Zugängen zum Hausbahnsteig, zur Unterführung und zum Aufzug im Fahrradparkhaus schließt sich ein Shared-Space-Bereich mit Parkmöglichkeiten für behinderte Menschen, für Kiss & Ride und für Taxen an. Locker platzierte Blütenbäume und Blumenbeete mit Durchgängen zu den jeweiligen Zielen prägen die lichte Atmosphäre dieses Platzes.

Eine großzügige Treppenanlage flankiert den Eingang zur Unterführung. Sie ist der schnellste Weg zum stadtsseitigen Bahnsteig und die abweigende Fortsetzung der Bewegungsachse.

Parallel zur schnellen Transitachse verbindet eine ruhigere Zone die Innenstadt mit den höher gelegenen Bahnsteigen, mit dem kleinen Park an der Bahn und darüber hinaus über die Fuß- und Fahrradbrücke mit den Nord-Westlichen Stadtteilen. In dieser Zone befindet sich die Terrasse des Restaurants, der Hauptzugang zum neuen Postgebäude und Treppen mit Aufenhaltsbereichen, Bäumen und Grünflächen – Ein Weg mit dem Fair der Kaiser-Treppenstraße oder der Stuttgarter Treppenwege an den Süd-Hängen zur Innenstadt soll hier entstehen.

Architektur | Die Stellung der neu geplanten Gebäude definiert die zentrale Achse, sorgt für Orientierung, Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit. Alle neuen Gebäude- und Raumkanten orientieren sich an der Bewegungsachse, der Verbindung zwischen Innenstadt, Schulen und Bahnhof. Die Kubatur der Gebäude, Arkaden, Vordächer, leicht versetzte Grünflächen und Treppenanlagen lassen trotz der achsialen Ausrichtung der Gebäude Zonen und Plätze mit jeweils eigenem Charakter entstehen. Das vorhandene Bahnhofsgelände fügt sich in dieses neue Ensemble selbstverständlich ein.

Verkehr | Um die enormen Bus-Fahrgastzahlen zu bewältigen, ist die schnelle Zufahrt der Busse und eine gute Organisation mit kurzen, sicheren Wegen wesentliches Kennzeichen des ZOBs und essentiell für das Funktionieren des gesamten Vorplatzes. Maßgebend ist dafür die strikte Trennung der Busverkehre von den übrigen Verkehrsteilnehmern und möglichst wenige Kreuzungen der Verkehre. Vorgehen ist, dass alle Busse den ZOB und die jeweiligen Busstiege direkt, unabhängig und ohne auf dem ZOB wenden zu müssen von der Wilhelmstraße aus anfahren können. Induktionsgesteuerte Lichtsignale, die den links abbiegenden Bussen eine schnellere Zufahrt zum ZOB ermöglichen können die Fahrzeiten ggf. weiter reduzieren. 6 der insgesamt erforderlichen 9 Busstellplätze sind um ein zentrales Dach mit entsprechendem Wartebereich angeordnet. Die 3 weiteren Busse stellen sich parallel zur Wilhelmstraße mit jeweils überdachten Wartebereichen auf und sind über einen breiten Gehweg zu erreichen. Hier befinden sich auch die Ladestationen für Elektrobusse.

Die insgesamt 20 Kurzzeit-, Behinderten- und Taxistellplätze nördlich des zentralen Busbahnhofs werden über separate eine Zu- und Abfahrt in Einrichtungsverkehr erschlossen, welche den ZOB anfährt. Ein Materialwechsel markiert diesen multifunktionalen Shared-Space-Bereich und die Zufahrt für die PKW.

Vor dem Bahnhof wird der gesamte Straßenschnitt der Wilhelmstraße als Zone 30 ausgewiesen und durch einen Materialwechsel in der Fahrbahn deutlich gekennzeichnet.

Die zentrale Transitachse vom Bahnhof über die Wilhelmstraße wird über einen breiten Fußgängerüberweg geführt und so eine sichere und bevorrechtigte Querung und Verbindung zu Schulen und zur Innenstadt gewährleistet. Ergänzend dazu wird insbesondere für die Schüler des Berufskollegs und des Goethe-Gymnasiums eine weitere Querung mit Zebrastrassen und Mittelinsel für einen direkten und sicheren Weg zum ZOB geschaffen.

Barrierefreiheit | Die zentrale Bewegungsachse, welche die Innenstadt mit dem Bahnhof verbindet, wird durch einen taktischen Leitstreifen begleitet, von dem taktill-markierte Wege zu allen wichtigen Bereichen und Einrichtungen abzweigen. Das so entstehende Wegesystem bietet Blinden und Sehbehinderten eine eindeutige und einfache Orientierung.

Neben der Rampenanlage, welche durch die DB hergestellt wird und den Hausbahnsteig barrierefrei erschließt, ist dieser zusätzlich über einen Aufzug mit dem unteren Niveau des Bahnhofsvorplatzes verbunden, der in der Mobilstation integriert ist und auch von Fahrradfahrern genutzt werden kann.

Das Plateau und der kleine Park an der Bahn werden zudem durch zwei Treppenanlagen erschlossen, die von Grünanlagen mit Aufenthaltsbereichen und Bäumen aufgelockert werden. Zudem verbindet ein Weg sowie die Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Osnabrücker Straße den Nordwesten der Stadt barrierefrei mit dem Plateau und darüber hinaus weiter mit der Unterführung.

Nördlich des Bahnhofes, auf der anderen Seite der Gleise, wird eine Rampenanlage den barrierefreien Zugang zur Unterführung, zum Bahnhof, zu den Bahnsteigen und darüber hinaus zur Innenstadt gewährleisten und die Verbindung mit den nördlichen Stadtteilen wird zudem gestärkt.

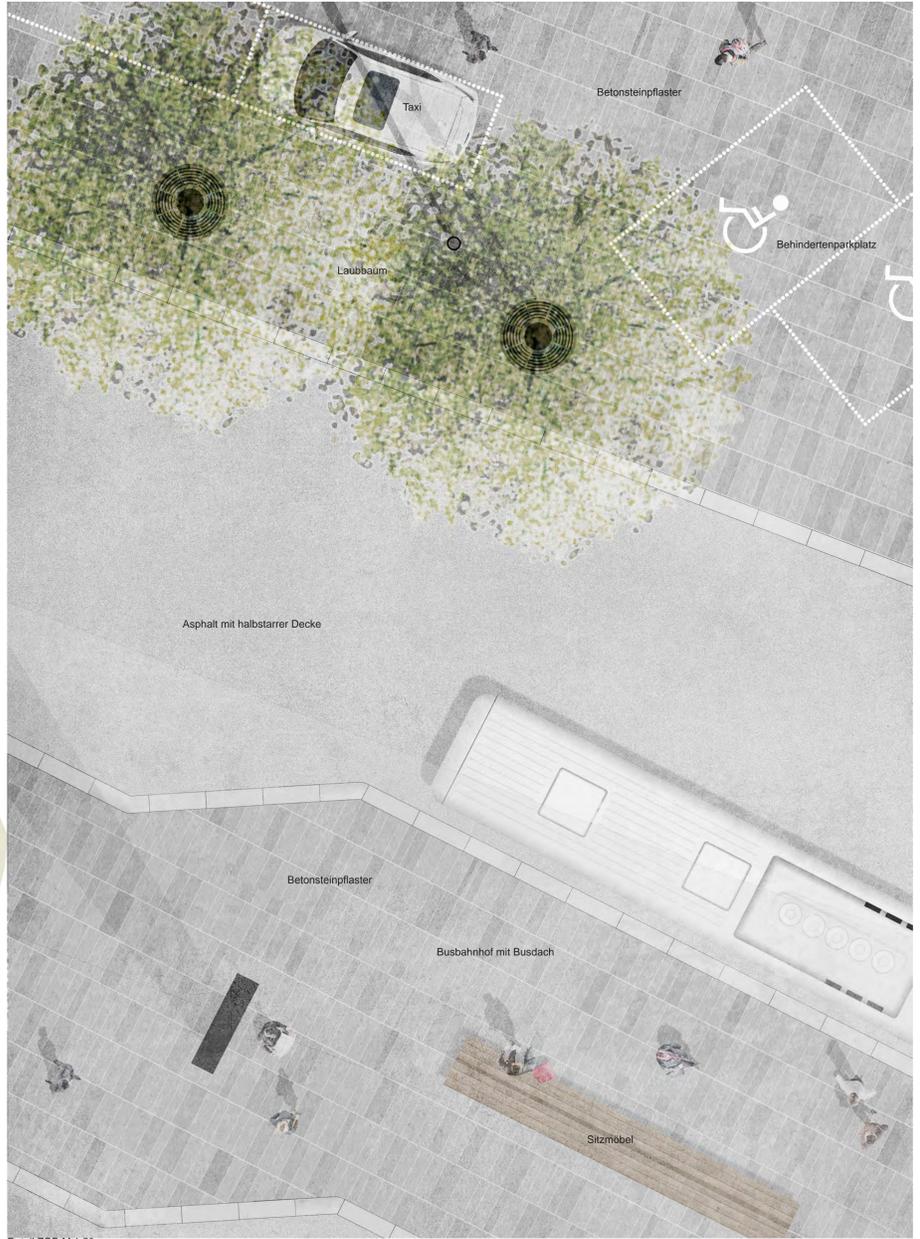
Material und Ausstattung | Die Beläge und Materialien werden variierend eingesetzt, um Nutzungs- und Funktionsbereiche zu markieren und gleichzeitig ein einheitliches abgestimmtes Erscheinungsbild zu erreichen. Die Möblierung und Ausstattung greift diesen Ansatz auf, so dass insgesamt ein Ort mit eindeutiger Identität entsteht zu dem auch das markante Dach des ZOB beiträgt. Wesentlich für die gepflegte Wirkung und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, Passanten und Besucher wird die Beleuchtung sein. Sie wird die Atmosphäre des Bahnhofes bestimmen. Die Beleuchtung der Unterführung besitzt dafür eine besondere Relevanz.

Grünstruktur | Die Bäume und Grünflächen auf dem Bahnhofsgelände greifen die Strukturen und Funktionen auf und unterstützen diese in ihrer atmosphärischen Wirkung und Räumlichkeit. Sie verbessern das Klima auf dem Areal. Und durch Blüten und Blattstrukturen, Licht und Schatten schaffen Sie Abwechslung, sorgen für High-Lights im Verlauf der Jahreszeiten und stärken dadurch die Identität des Raumes. Baumreihen und Einzelbäume an der Bahnhofstraße und Wilhelmstraße tragen diese Idee bis in den vorhandenen Stadtraum. Die vorhandenen älteren Bäume bilden dafür das grüne Gerüst und werden entsprechend in die Planung einbezogen.

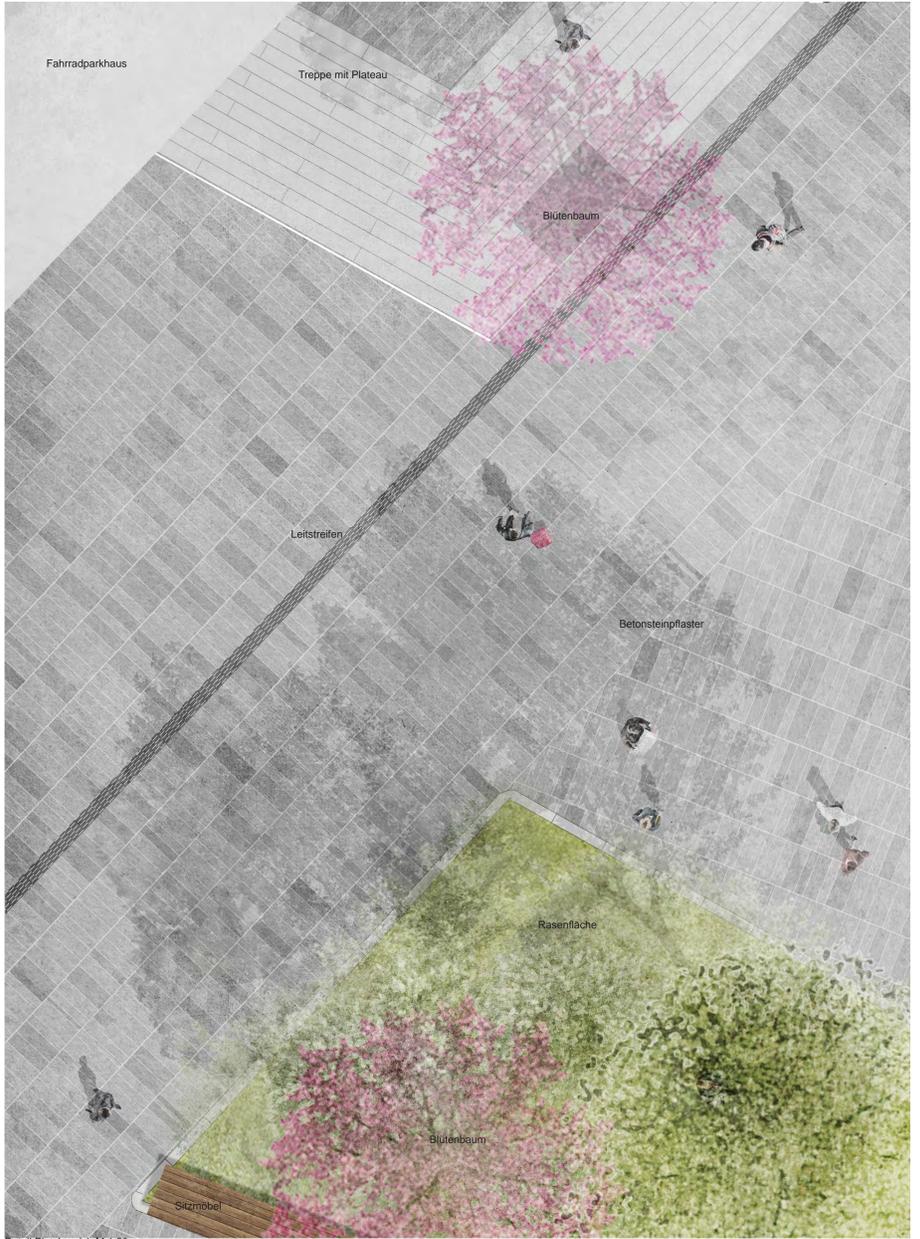




Stadtmöblierung o.M.



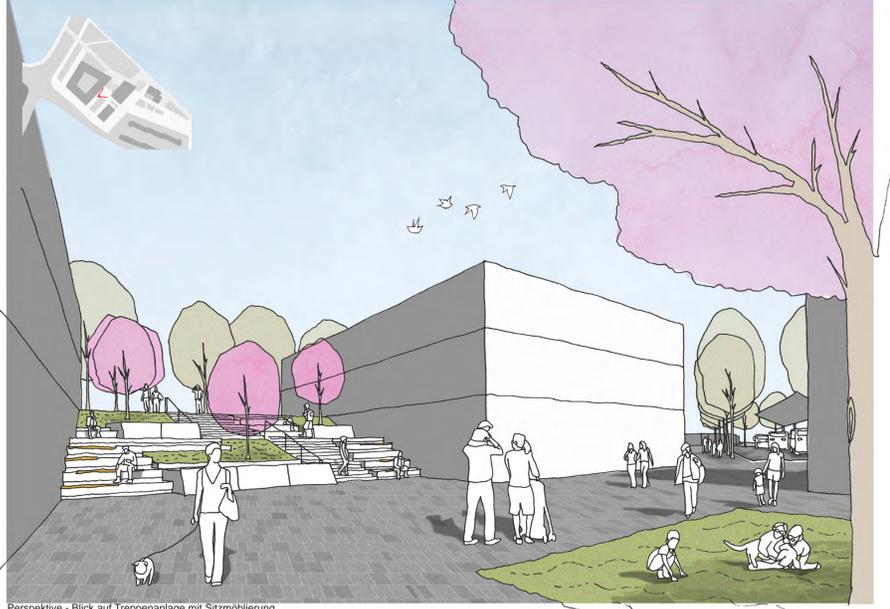
Detail ZOB M 1:50



Detail Platzbereich M 1:50



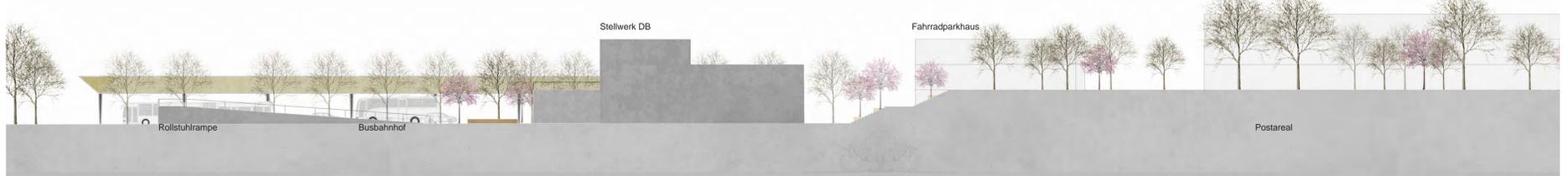
Perspektive - Blick von der Transit Achse



Perspektive - Blick auf Treppenanlage mit Sitzmöblierung



Schnitt A-A' M 1:250



Schnitt B-B' M 1:250

Konzept | Der Bahnhofsvorplatz mit dem ZOB-Gelände und der neuen begleitenden Bebauung wird klar gegliedert und zu einer Einheit zusammengefasst. Das zentrale Ziel eines jeden Besuchers, egal ob er mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder zu Fuß kommt, bestimmt das städtebauliche Konzept und das Erscheinungsbild des Bahnhofes. An dieser Achse, die sich vom Abzweig der Wilhelmstraße bis hin zur Unterführung und letztendlich bis zur Nordseite des Bahnhofes entwickelt, reihen sich die verschiedenen Nutzungen und Funktionsbereiche an. An dieser Achse richten sich neuen Gebäude für Gastronomie und Einzelhandel, für die Fahrradstation und für den Ersatz des alten Postgebäudes aus. Eine Baumreihe markiert diese Achse des Transits, der Bewegung, und verbindet sie mit den seitlich angegliederten Räumen und Plätzen:

Der zentrale Busbahnhof im Westen der Achse, der durch sein Baumpassepartout und das markante Busdach einen modernen, offenen Charakter erhält, ist geprägt durch seine verkehrliche Funktion und wirkt auf den Fahrgast übersichtlich.

Die Außenbereiche der gegenüber liegenden Gebäude, die Plätze, die im „Vorbeigehen“ wirken, bereichern den ZOB mit Lebendigkeit und Publikum und weisen dem ankommenden Busreisenden gleich den Weg.

Nördlich des ZOB, direkt an den Zugängen zum Hausbahnsteig, zur Unterführung und zum Aufzug im Fahrradparkhaus schließt sich ein Shared-Space-Bereich mit Parkmöglichkeiten für behinderte Menschen, für Kiss & Ride und für Taxen an. Locker platzierte Blütenbäume und Blumenbeete mit Durchgängen zu den jeweiligen Zielen prägen die lichte Atmosphäre dieses Platzes.

Eine großzügige Treppenanlage flankiert den Eingang zur Unterführung und ist der schnellste Weg zum stadtseitigen Bahnsteig und die abzweigende Fortsetzung der Bewegungsachse.

Parallel zur schnellen Transitachse verbindet eine ruhigere Zone die Innenstadt mit den höher gelegenen Bahnsteigen, mit dem kleinen Park an der Bahn und darüber hinaus über die Fuß- und Fahrradbrücke mit den Nord-Westlichen Stadtteilen. In dieser Zone befindet sich die Terrasse des Restaurants, der Haupteingang zum neuen Postgebäude und Treppen mit Aufenthaltsbereichen, Bäumen und Grünflächen – Ein Weg mit dem Flair der Kasseler Treppenstraße oder der Stuttgarter Treppenwege an den Süd-Hängen zur Innenstadt soll hier entstehen.

Architektur | Die Stellung der neu geplanten Gebäude definiert die zentrale Achse sorgt für Orientierung, Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit. Alle neuen Gebäude- und Raumkanten orientieren sich an der Bewegungsachse, der Verbindung zwischen Innenstadt, Schulen und Bahnhof. Die Kubatur der Gebäude, Arkaden, Vordächer, leicht versetzte Grünflächen und Treppenanlagen lassen trotz der achsialen Ausrichtung der Gebäude Zonen und Plätze mit jeweils eigenem Charakter entstehen. Das vorhandene Bahnhofsgebäude fügt sich in dieses neue Ensemble selbstverständlich ein.

Verkehr | Um die enormen Bus-Fahrgastzahlen zu bewältigen ist die schnelle Zufahrt der Busse und eine gute Organisation mit kurzen, sicheren Wegen wesentliches Kennzeichen des ZOBs und essentiell für das Funktionieren des gesamten Vorplatzes. Maßgeblich ist dafür die strikte Trennung der Busverkehre von den übrigen Verkehrsteilnehmern und möglichst wenige Kreuzungen der verkehre. Vorgesehen ist, dass alle Busse den ZOB und die jeweiligen Bussteige direkt, unabhängig und ohne auf dem ZOB wenden zu müssen von der Wilhelmstraße aus anfahren können. Induktionsgesteuerte Lichtsignale, die den links abbiegenden Bussen eine schnellere Zufahrt zum ZOB ermöglichen können die Fahrzeiten ggf. weiter reduzieren. 6 der insgesamt erforderlichen 9 Busstellplätze sind um ein zentrales Dach mit entsprechendem Wartebereich angeordnet. Die 3 weiteren Busse stellen sich parallel zur Wilhelmstraße mit jeweils überdachten Wartebereichen auf und sind über einen breiten Gehweg zu erreichen. Hier befinden sich auch die Ladestationen für Elektrobusse. Die insgesamt 22 Kurzzeit-, Behinderten- und Taxistellplätze nördlich des zentralen Busbahnhofes werden über eine Zu- und Abfahrt in Einrichtungsverkehr erschlossen, welche den ZOB rahmt. Ein Materialwechsel markiert diesen multifunktionalen Shared-Space-Bereich sowie die Zufahrt für die PKW.

Vor dem Bahnhof wird der gesamte Straßenabschnitt der Wilhelmstraße als Zone 30 ausgewiesen und durch einen Materialwechsel in der Fahrbahn deutlich gekennzeichnet.

Die zentrale Transitachse vom Bahnhof über die Wilhelmstraße wird über einen breiten Fußgängerüberweg geführt und so eine sichere und bevorrechtigte Querung und Verbindung zu Schulen und zur Innenstadt gewährleistet. Ergänzend dazu wird insbesondere für die Schüler des Berufskollegs und des Goethe-Gymnasiums eine weitere Querung mit Zebrastreifen und Mittelinsel für einen direkten und sicheren Weg zum ZOB geschaffen.

Barrierefreiheit | Die zentrale Bewegungsachse, welche die Innenstadt mit dem Bahnhof verbindet, wird durch einen taktilen Leitstreifen begleitet, von dem taktil-markierten Wege zu allen wichtigen Bereichen und Einrichtungen abzweigen. Das so entstehende Wegesystem bietet Blinden und Sehbehinderten eine eindeutige und einfache Orientierung.

Neben der Rampeanlage, welche durch die DB hergestellt wird und den Hausbahnsteig barrierefrei erschließt, ist dieser zusätzlich über einen Aufzug mit dem unteren Niveau des Bahnhofsvorplatzes verbunden, der in der Mobilstation integriert ist und auch von Fahrradfahrern genutzt werden kann.

Das Plateau und der kleine Park an der Bahn werden zudem durch zwei Treppenanlagen erschlossen, die von Grünanlagen mit Aufenthaltsbereichen und Bäumen aufgelockert werden. Zudem verbindet ein Weg sowie die Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Osnabrücker Straße den Nordwesten der Stadt barrierefrei mit dem Plateau und darüber hinaus weiter mit der Unterführung.

Nördlich des Bahnhofes, auf der anderen Seite der Gleise, wird eine Rampeanlage den barrierefreien Zugang zur Unterführung, zum Bahnhof, zu den Bahnsteigen und darüber hinaus zur Innenstadt gewährleisten und die Verbindung mit den nördlichen Stadtteilen wird zudem gestärkt.

Material und Ausstattung | Die Beläge und Materialien werden variierend eingesetzt, um Nutzungs- und Funktionsbereiche zu markieren und gleichzeitig ein einheitliches abgestimmtes Erscheinungsbild zu erreichen. Die Möblierung und Ausstattung greift diesen Ansatz auf, so dass insgesamt ein Ort mit eindeutiger Identität entsteht zu dem auch das markante Dach des ZOB beiträgt. Wesentlich für die gepflegte Wirkung und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, Passanten und Besucher wird die Beleuchtung sein. Sie wird die Atmosphäre des Bahnhofes bestimmen. Die Beleuchtung der Unterführung besitzt dafür eine besondere Relevanz.

Grünstruktur | Die Bäume und Grünflächen auf dem Bahnhofsgelände greifen die Strukturen und Funktionen auf und unterstützen diese in ihrer atmosphärischen Wirkung und Räumlichkeit. Sie verbessern das Kleinklima auf dem Areal. Und durch Blüten und Blattstrukturen, Licht und Schatten schaffen Sie Abwechslung, sorgen für High-Lights im Verlauf der Jahreszeiten und stärken dadurch die Identität des Raumes. Baumreihen und Einzelbäume an der Bahnhofstraße und Wilhelmstraße tragen diese Idee bis in den vorhandenen Stadtraum. Die vorhandenen älteren Bäume bilden dafür das grüne Gerüst und werden entsprechend in die Planung einbezogen.