



Einführung

Das Untersuchungsgebiet besteht aus mehreren Teilbereichen, die historisch bedingt sehr unterschiedliche Charaktere aufweisen. Jeder Teilbereich hat eigene Anforderungen bezogen auf die künftige Nutzung, weswegen sie im Entwurf sowohl separat als auch im städtischen Kontext betrachtet wurden.

Das neue Empfangsgebäude der Bahn zusammen mit dem neuen ZOB interpretieren die Richtungen aus dem Stadtgrundriss neu. Durch das Einhalten einer Nord-Süd-Kante zur Bestandsbebauung bilden sie eine räumliche Einheit, die jedoch aus modularen Elementen zusammengefügt ist. In Kombination mit dem neuen Fahrradparkhaus wird auf der Ostseite der Bahnhalle eine starke Mobilitätsschiene ausgebildet, die den Schwerpunkt auf ÖPNV und Fahrradverkehr setzt. MIV und ruhender Verkehr für den Bahnhof werden hauptsächlich auf der Westseite der Bahnhalle abgewickelt.

Öffentlicher Raum am neuen Bahnhof

angemessenes Vorfeld ohne ZOB-Funktionen.

ZOB und seine Verkehrsanlagen
Damit alle Personen sicher, komfortabel und auf kurzem, intuitivem Weg die Verkehrsanlagen queren und ihr Ziel erreichen können, wird die ZOB-Fläche neu sortiert. Dabei werden alle Verkehrsteilnehmer inkl. Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen berücksichtigt.

Die wichtigen Stadtachsen werden in der Form der Überdachung aufgenommen und teilen sie zugleich in separate Realisierungsabschnitte. Eine Baumreihe vor der Gebäudefront bietet für die Nachbarbebauung einen visuellen, grünen Puffer zum neuen ZOB hin und verleiht dem Gehweg einen angenehmen Charakter. An heißen Sommertagen leisten die Bäume durch Schattenspenden, Verdunstungskälte und Feinstaubbindung einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima.

Materialität
Die Räume vor der Musikhalle, der ZOB, der Bahnhofszplatz und die Halle des Bahnhofsgeläudes sollen wieder als Gesamttraum spürbar werden. Daher wird eine Materialität mit unterschiedlichen Oberflächenbehandlungen in den Teilbereichen vorgeschlagen. Aufgrund der hohen Belastung der Oberflächen im ZOB Bereich wird eine gegriete Oberflächenelgeblight gut zirkulierende Luftverfeinertung: versprochen. In der Parkhaldehalle wird dieger Gussasphalt

Kallenberg'sches Gelände

Das Kallenberg'sche Gelände wird mit einem neuen Block besetzt, der die barocken Raumkanten einhält und sich in den Stadtgrundriss östlich der Bahnlinie einfügt (Dienstleistungen und Personalräume für Busbahnhof im EG, Studentenwohnungen in oberen Etagen). Für ein größeres Baufeld wird die Tunnelrampe der Bahnhofstraße verschwenkt und die Kreuzung im Süden angepasst. Unter dem Block befindet sich eine Tiefgarage. Die Blockrandbebauung greift die Kleinfeldlinien

Gelände ein Gebäudekomplex integriert. Er besteht aus einer Sockelzone (Büros, Staatsarchiv), die den Höhenunterschied zwischen Keplerstraße, Bahn und Franck-Straße aufnimmt und in die Lichthöfe „eingestanzt“ sind. Auf dem Sockel gruppieren sich drei Gebäude um einen Eingangsplatz, der von der Keplerstraße niveaugleich zu erreichen ist. Das höchste Gebäude mit 18 Geschossen steht an der östlichen Ecke als Landmarke. Die anderen zwei Gebäude mit 6 und 8 Geschossen vermitteln zwischen dem bestehenden (zu sanierenden) mplus-Turm und dem neuen Hochhaus. Unter dem Vorkörper befindet sich ein Tiefgang, durch den das Zonenkriterium der Stützflächen für den Behindertenanlass nach DIN 19026 erfüllt wird.

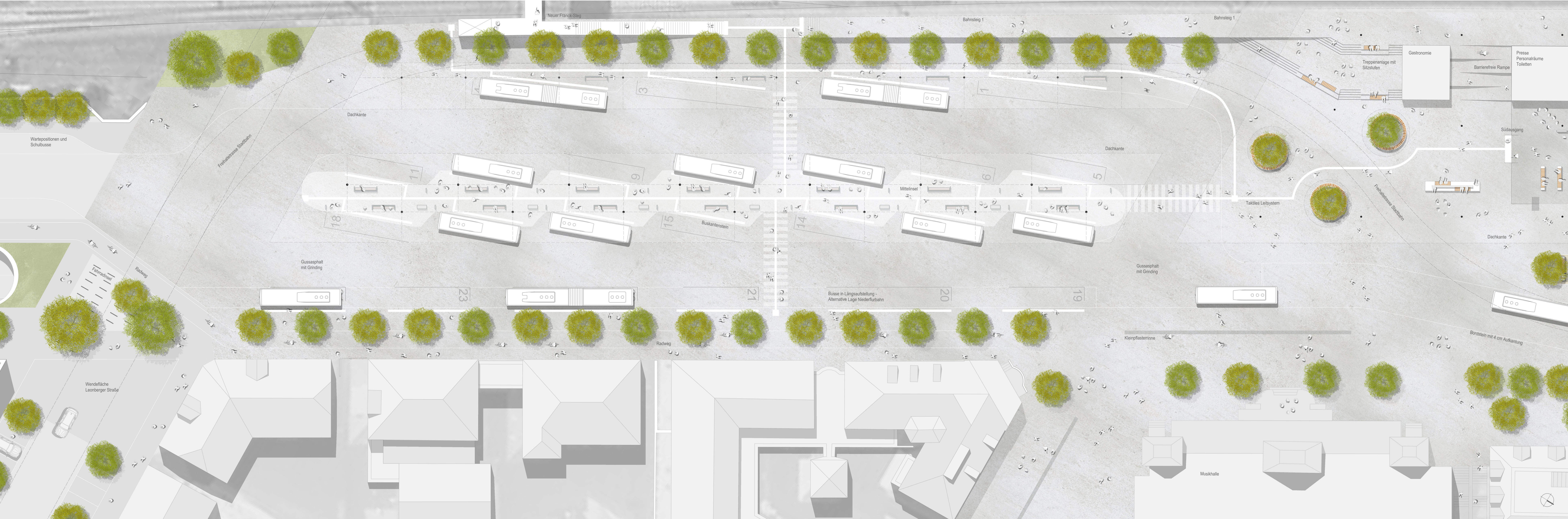
Verbindungsbrücken und Zwischenräume des Gebäudekomplexes an der Bahn werden als identitätsstiftendes Merkmal aufgegriffen und in einer neuen Hofstruktur fortgeschrieben. Die gesamte Anlage soll in eine Start-Up-, Innovations- und Kreativfabrik umgewandelt werden. Dafür werden die bestehenden Produktionshallen saniert und neue Gebäudestrukturen in den Innenhof eingefügt. Das Thema der historischen Verbindungsbrücken wird aufgegriffen, die historische Durchfahrt im Torgebäude an der Pflügfelder Straße reaktiviert und somit eine Durchquerung in die historischen Höfe ermöglicht. Ein

Ruhender Verkehr

Zusätzlich zu den neuen Tiefgaragen im Kallenberg'schen Gelände, dem Kepler-Campus und den Franck-Höfen soll das Parkierungsangebot im Schillerparkhaus erweitert werden. Das bestehende 2-geschossige Parkdeck wird durch ein neues Parkhaus ersetzt. Das neue Parkhaus soll kompakter (Abstand zur Nachbarbebauung), dafür aber etwas höher werden. Die vorgesehene Grünfassade gestaltet das Erscheinungsbild zur Nachbarbebauung angenehmer und bringt stadtklimatische Vorteile mit sich.







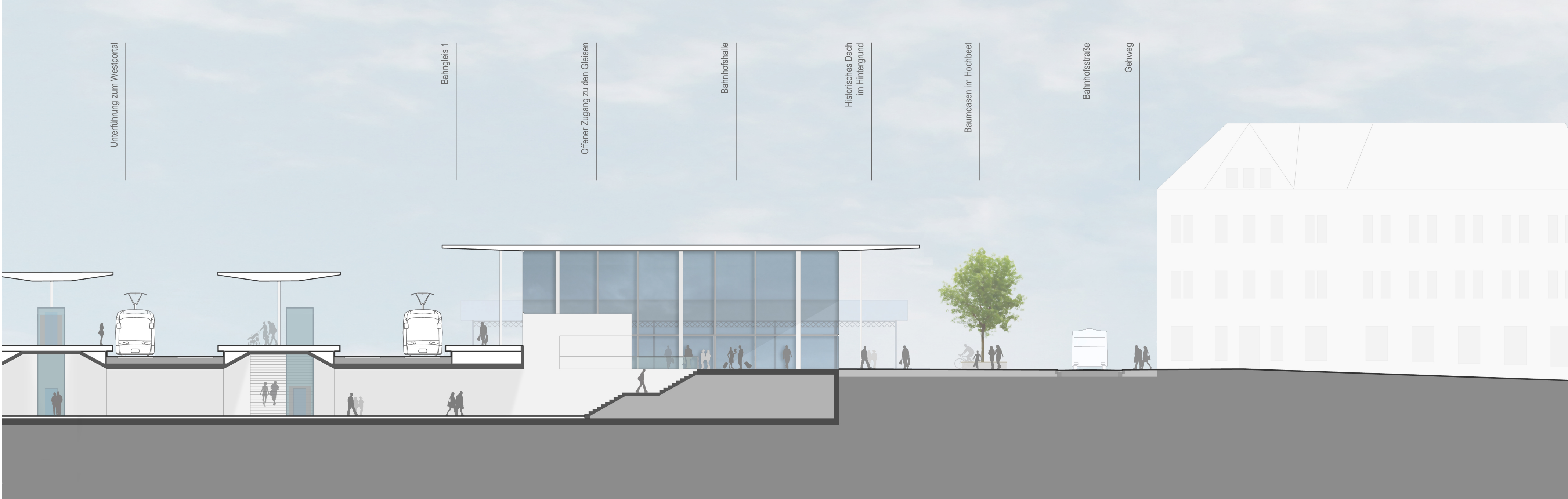
Vertiefungsbereich ZOB mit Stadtbahn M 1:200



Längsschnitt Bahnhofstraße ohne Stadtbahn M 1:200



Querschnitt ZOB mit Stadtbahn M 1:200



Querschnitt Bahnhofshalle M 1:200

