

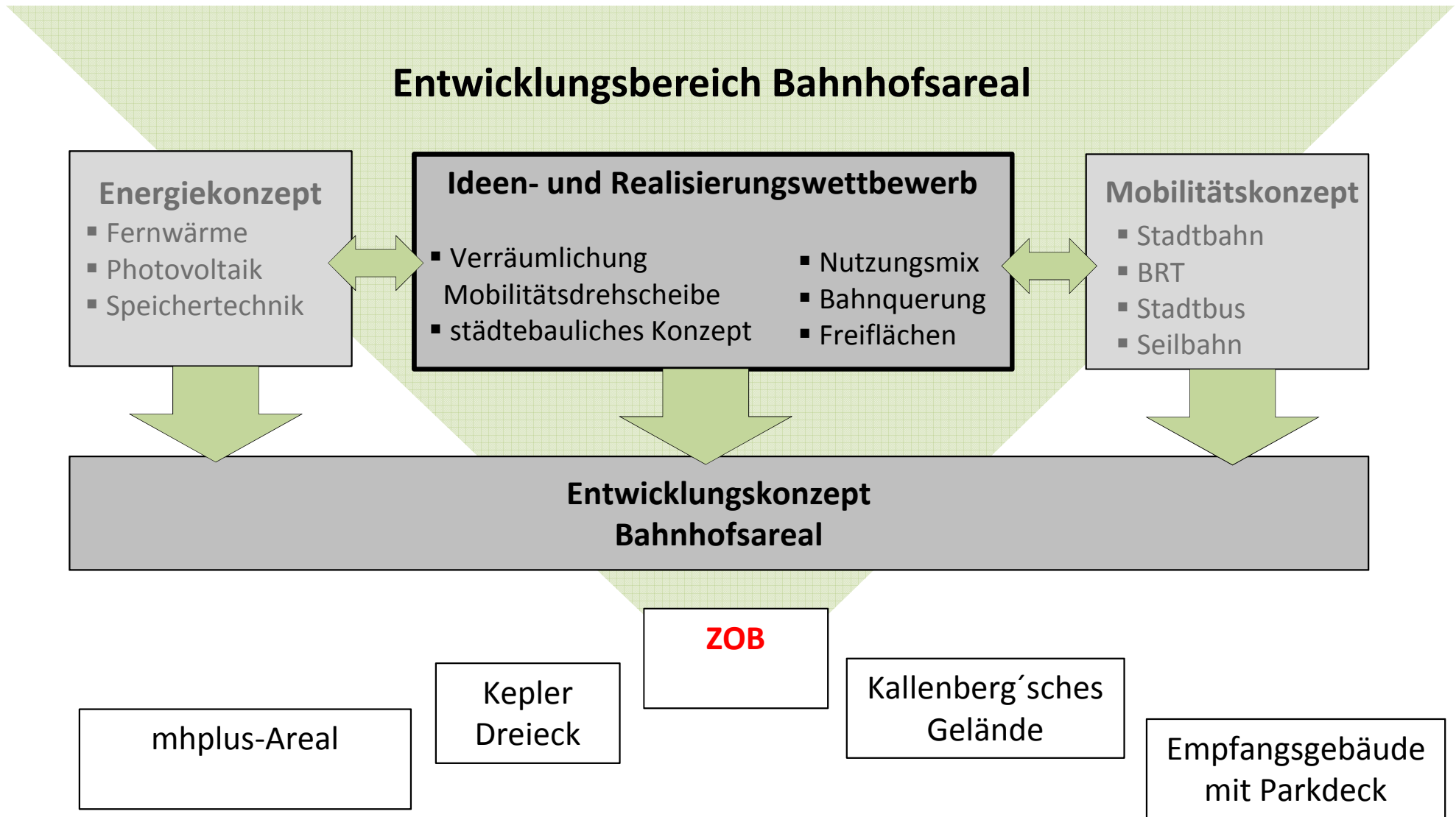
Städtebaulicher Wettbewerb Bahnhofsareal



Warum ein städtebaulicher Wettbewerb fürs Bahnhofsareal?



Warum ein städtebaulicher Wettbewerb fürs Bahnhofsareal?



Art des Wettbewerbs

Nichtoffener

- **25 Teilnehmer**
- Bestimmung der Teilnehmer durch **Auswahlverfahren**
- Auswahlverfahren **europaweit** ausgeschrieben

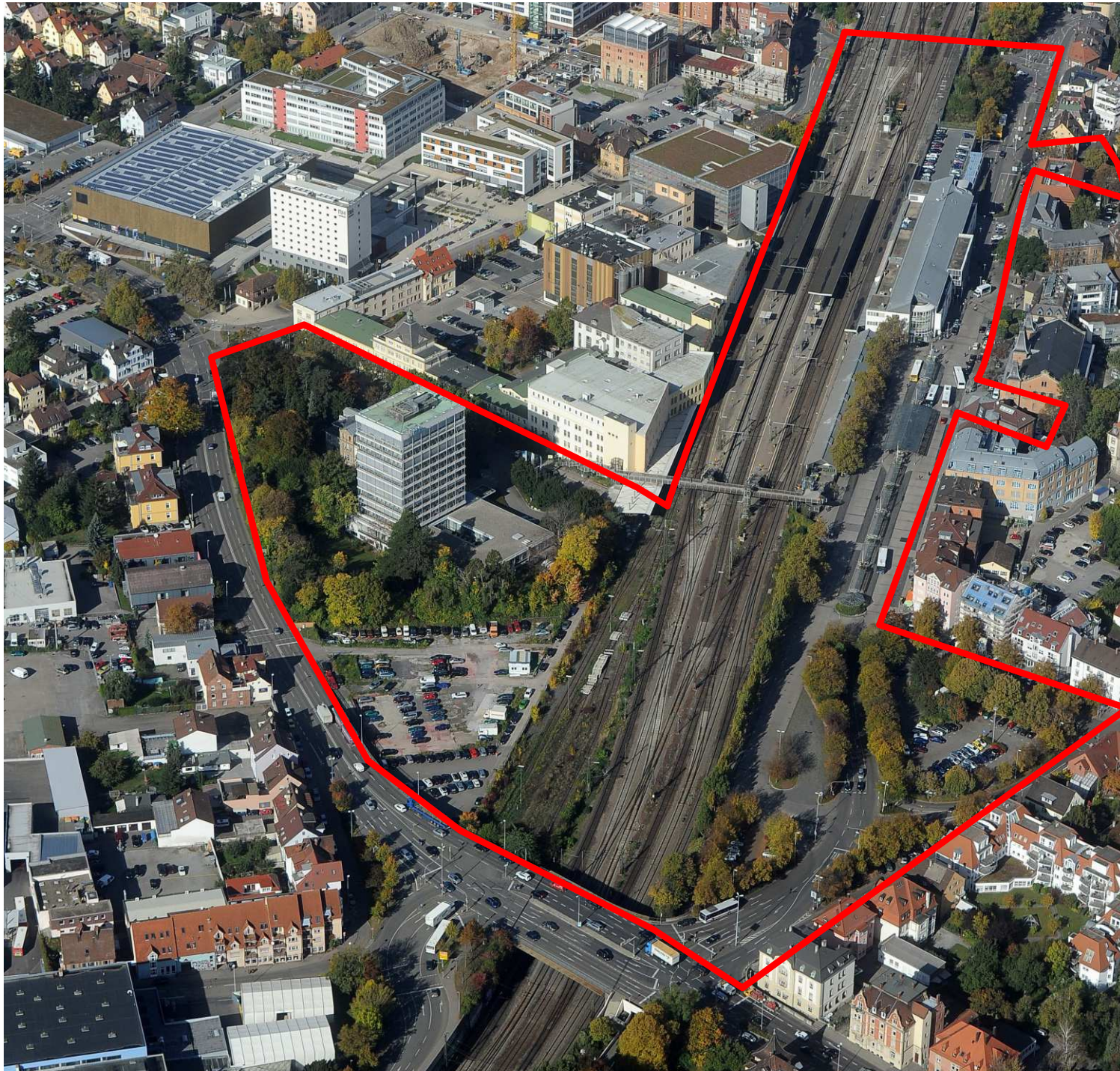
Ideenwettbewerb mit

- **Gestaltungsideen für Gesamtbereich** unter Einbindung ZOB
- Empfehlung für die städtebaulichen Entwicklung der einzelnen Potentialflächen

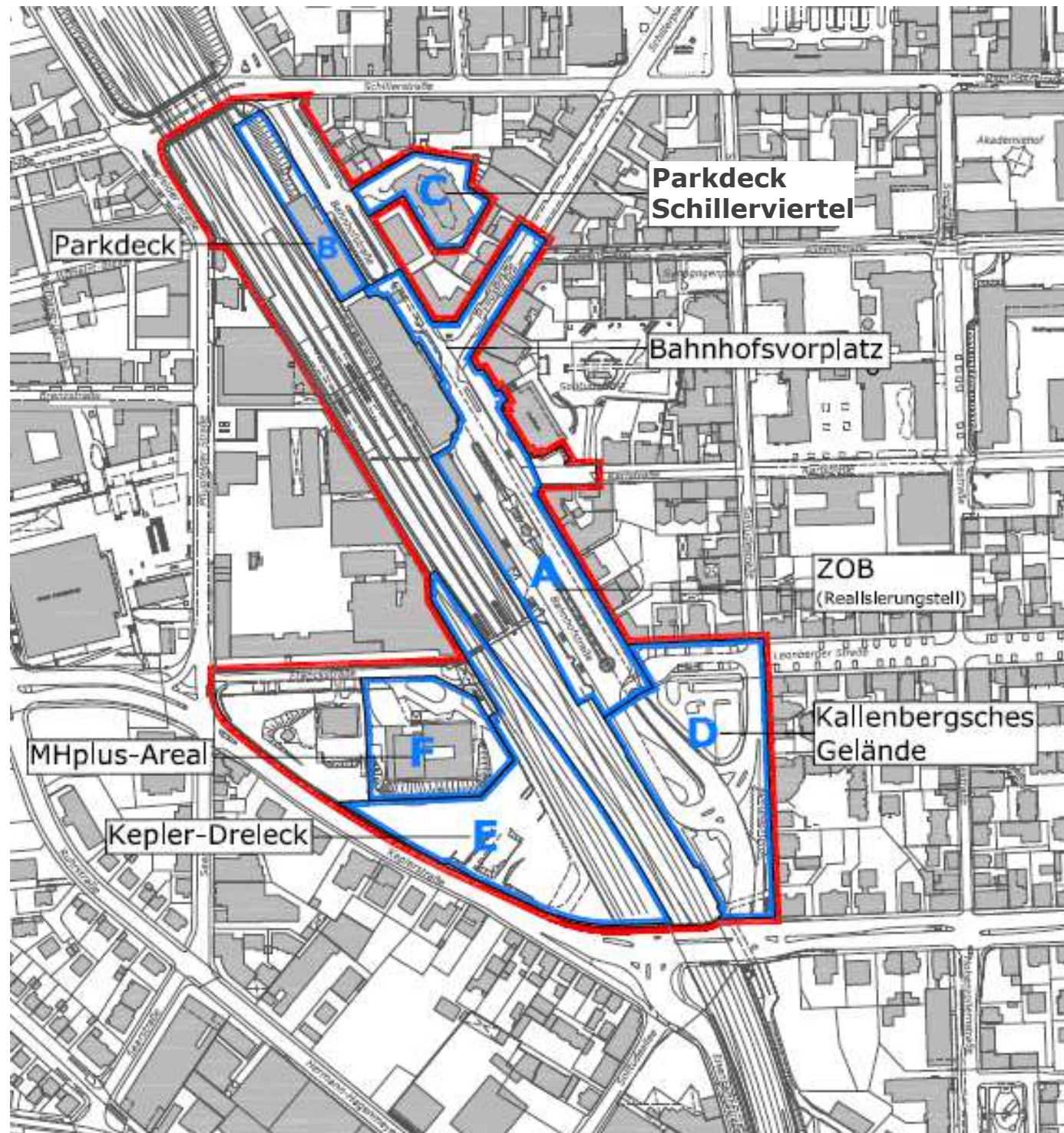
Realisierungsteil ZOB

- VOF-gerechte Vergabe Planungsleistung an Planungsteam
- Schnelle Konkretisierung der Planungen angesichts knapper Zeit!

Wettbewerbsgebiet

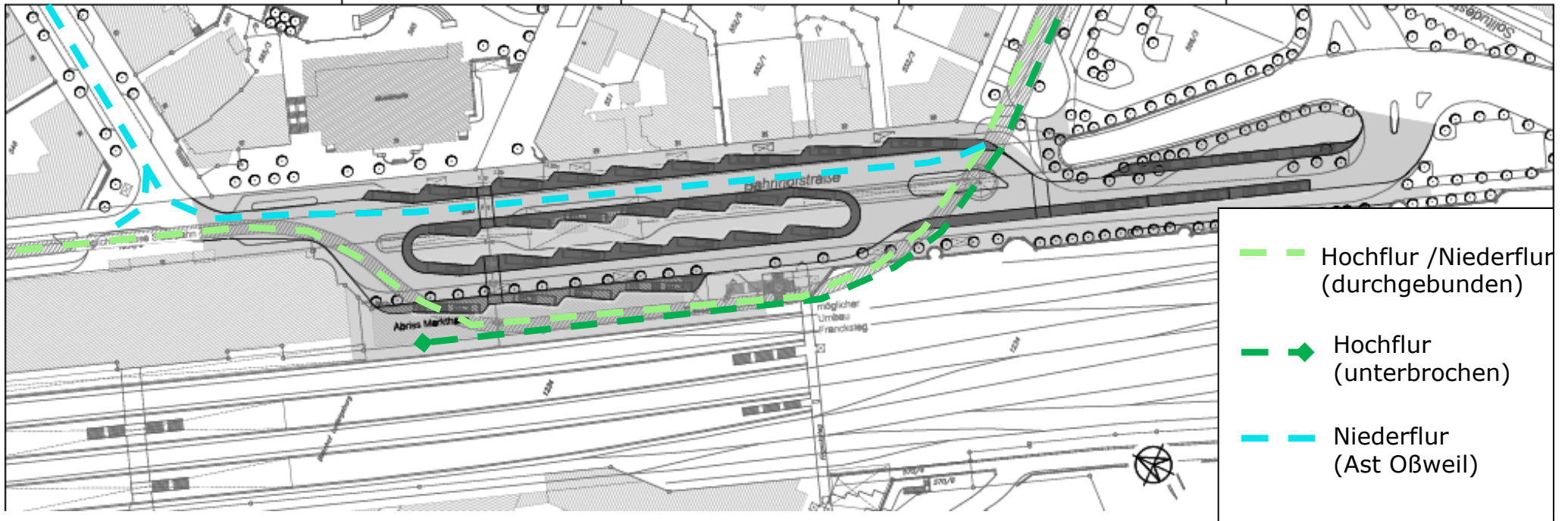


Wettbewerbsgebiet



Parallele Vorgehensweise - Stadtbahn

Durch die Freihaltetrasse ist ein Systementscheid Stadtbahn unabhängig von Durchführung Wettbewerb möglich!



Unterlagen für Teilnehmer:
Vorplanung IGV ZOB mit Freihaltetrasse

Zielsetzung:
Ermöglichen eines Umsteigepunktes für Hochflur /Niederflur (einspurig) im Bereich Markthalle-ZOB wenn Stadtbahn umgesetzt wird

Begleitend zum Wettbewerb:
Vorbereitung
Systementscheid Stadtbahn/ BRT

Inhalte des Wettbewerbs - Verkehrliche Rahmenbedingungen

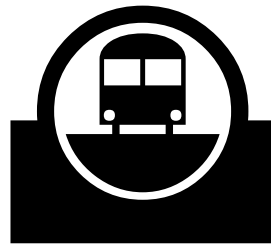
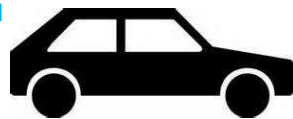
KFZ

Verlagerung des MIV nach Westen
→ Gestaltungsspielräume für
Bahnhofsvorplatz

Fahrrad

- „Fahrradparkdeck“ auf der Ostseite als gesetzter Baustein
- An- Durchbindung Radrouten 3a und 3b

Bahnhof



Seilbahn

Anknüpfung mit GE Weststadt
im Bereich Francksteg

Stadtbahn

Freihaltetrasse für aktuelle
Untersuchungs-/Vorzugstrassen

Bus

30 Bushaltestellen am ZOB

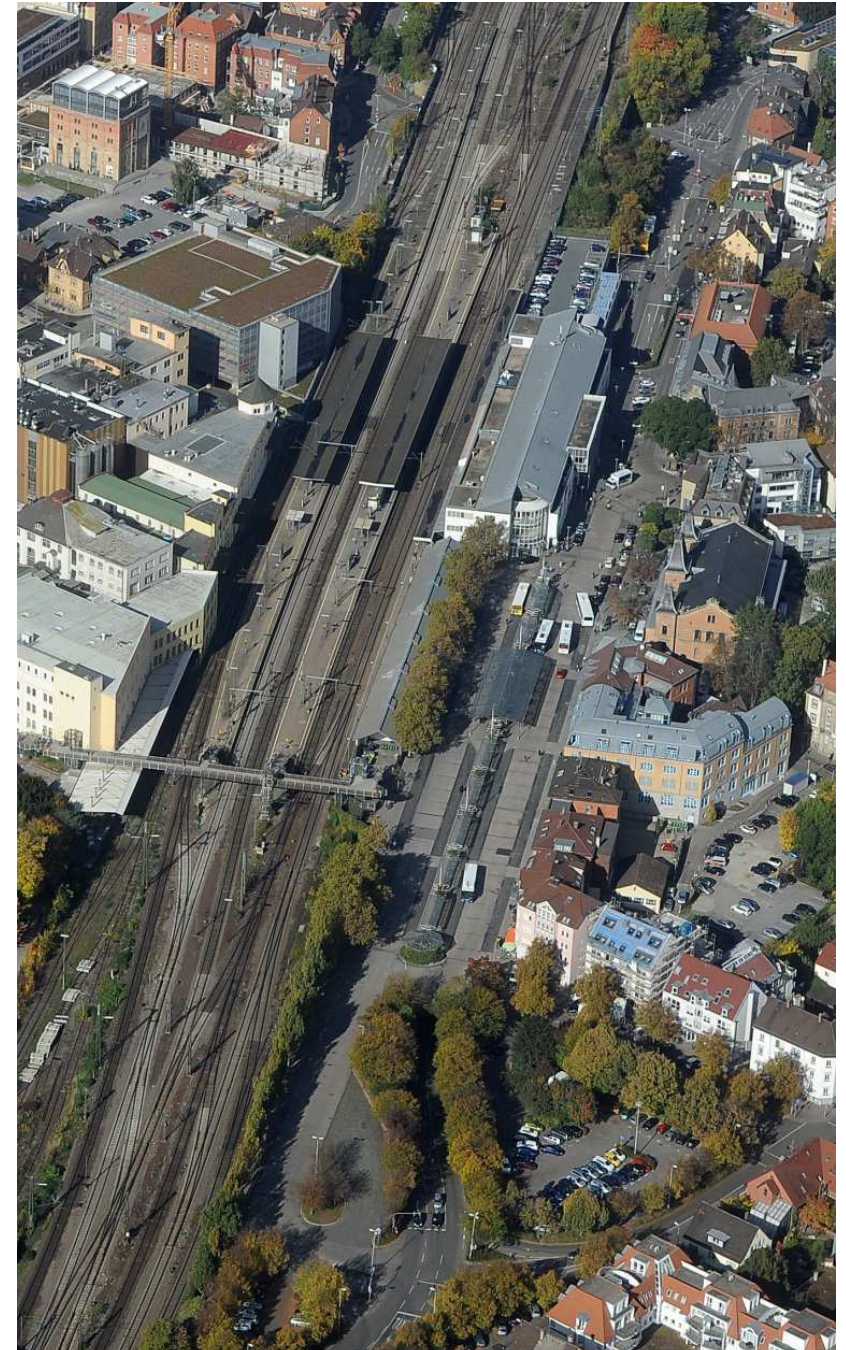
Inhalte des Wettbewerbs - Östlicher Entwicklungsbereich

Ziele:

- Barrierefreier ZOB
- Optimierung und Ergänzung des Mobilitätsangebotes (z.B. Fahrradparkdeck)
- Entflechtung bestehender Verkehrsströme (KFZ, Bus, Fahrrad, Fußgänger)
- Aufwertung des südlichen Bahnhofsareals

Entwicklungsflächen:

- **ZOB**
- **Kallenberg'sches Gelände**
- Empfangsgebäude und Parkdeck
- Parkdeck Schillerviertel



Inhalte des Wettbewerbs - Westlicher Entwicklungsbereich

Ziele:

- Schaffung moderner Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätzen mit dem Standortvorteil Mobilitätsdrehscheibe
- Entwicklungsflächen als Verbindungselement Innenstadt Weststadt
- Optimierung der Verbindung zum Bahnhof, ZOB und Innenstadt

Entwicklungsflächen:

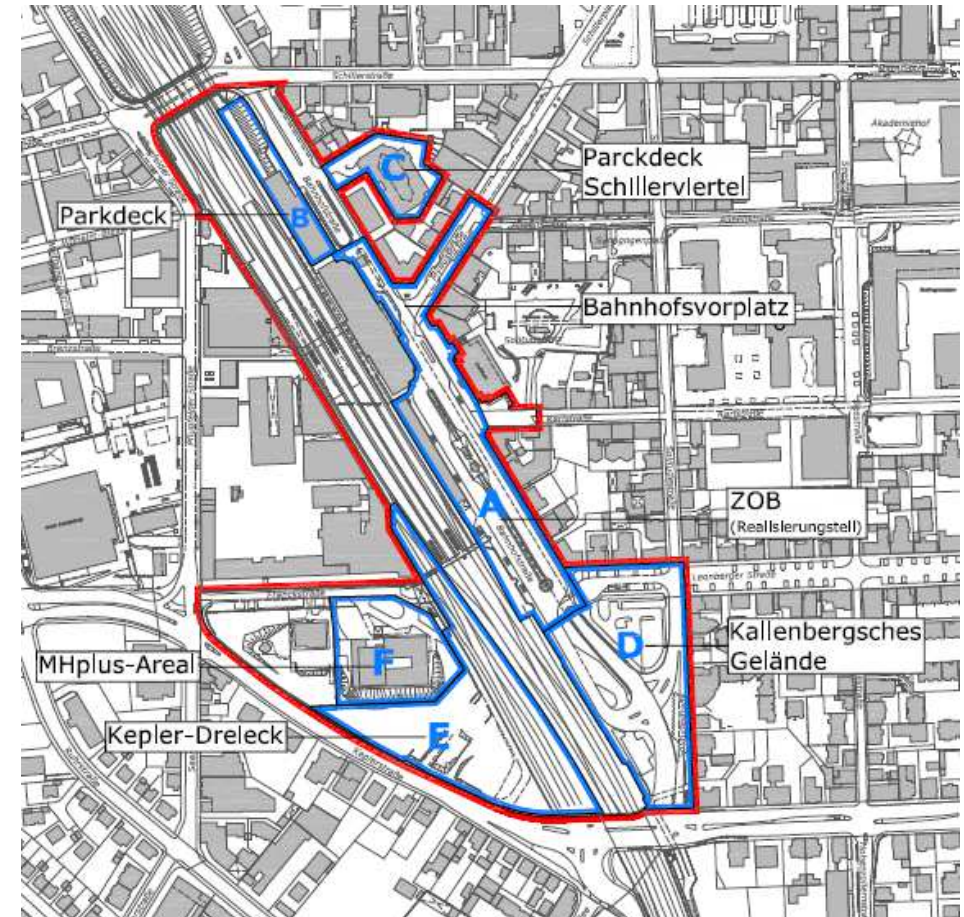
- **Kepler Dreieck**
- mhplus-Areal



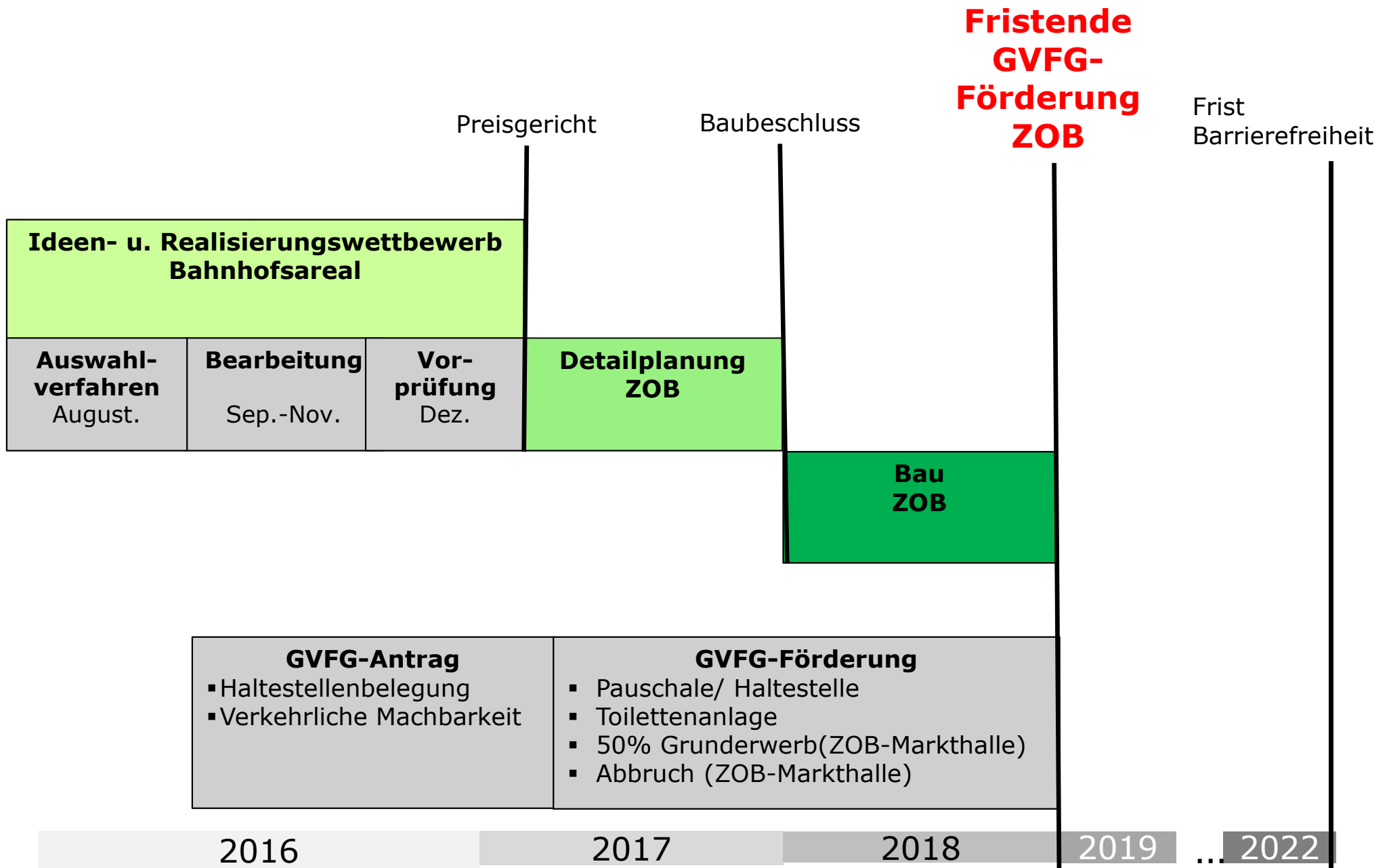
Inhalte des Wettbewerbs – zusätzliche **Bahnquerung**

Ziele

- Verbesserte Anbindung Bahnhof Südwest (Kepler Dreieck, MH-Plus)
- Als Steg
- Als Radwegeverbindung (Ost-West)



Warum jetzt?



Antrag vom 04.07.2016
der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
zu Änderungen am Auslobungstext

1) Schillerdurchlass

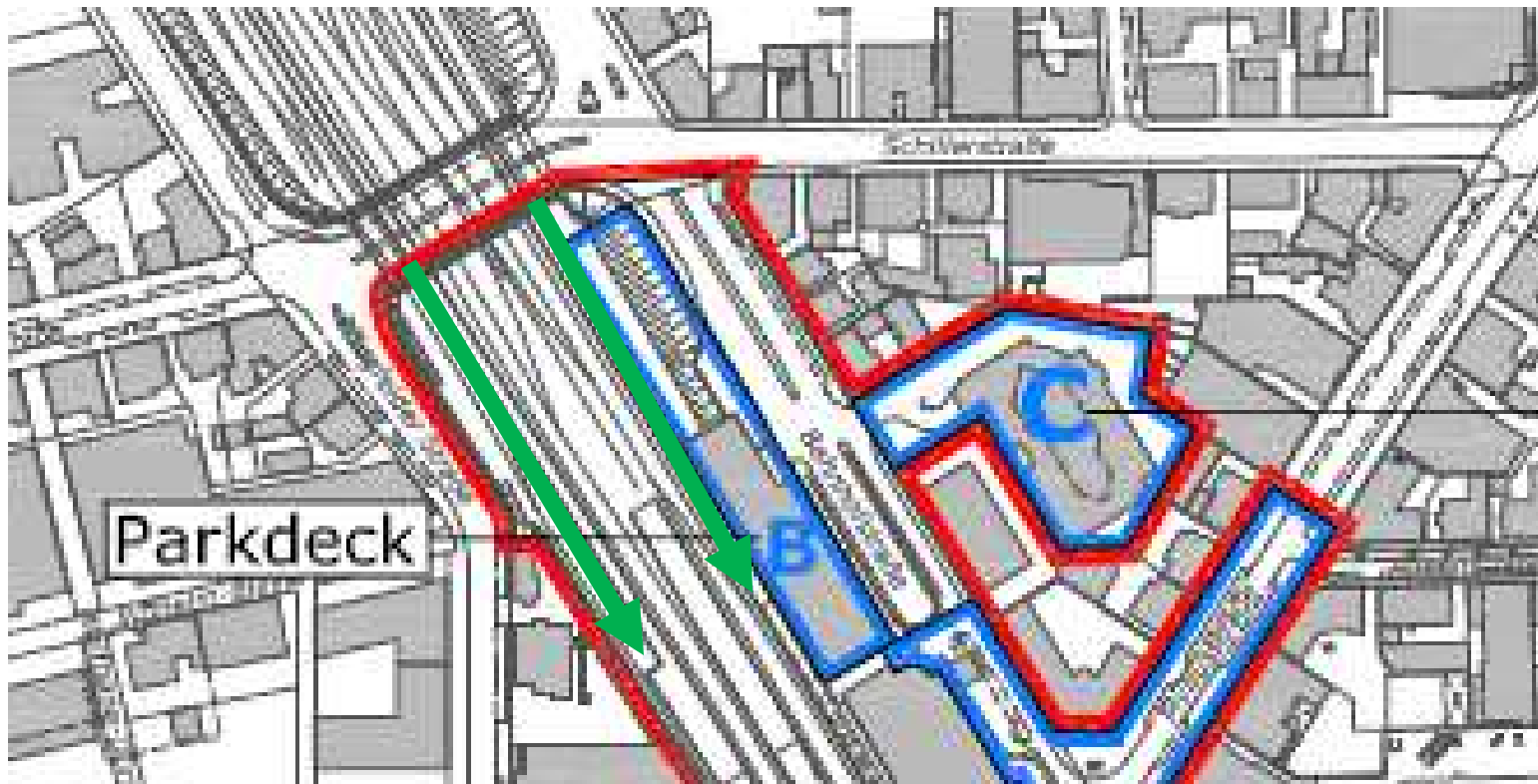
Erweiterung der Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets

- Erweiterung des Untersuchungsgebiet um den Schillerdurchlass und die Verkehrsflächen in dessen westlichem und östlichem Vorfeld
- Betrachtung der Vor- und Nachteile eines direkten Zugangs zu den Bahnsteigen in diesem Bereich

1) Schillerdurchlass

Stellungnahme der Verwaltung:

Mögliche bahnbegleitende Zuwegung vom Schillerdurchlass zu den Bahnsteigen (grüne Pfeile) sind Bestandteil des Wettbewerbsgebietes.



Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Die Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes kann beibehalten werden.

1) Schillerdurchlass

Stellungnahme der Verwaltung:

Fußläufige Anbindung des Bahnhofs von Norden kann im Auslobungstext thematisiert werden.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Formulierungsvorschlag Nr. 9.2.4/Seite 19-20:

*Leitziel des Fußgängerverkehrs ist, dass sowohl die Innenstadt als auch die Weststadt bzw. **das direkte Umfeld** des Bahnhofsareals auf kurzem Weg sicher erreichbar sind. Die Querung von stark frequentierten Straßen sollte dabei auf ein Minimum reduziert werden.*

...

Auch die Erreichbarkeit des Bahnhaltes und des ZOB von Norden im Bereich des Schillerdurchlasses ist durch eine kurze und direkte fußläufige Wegeverbindung zu verbessern.

1) Schillerdurchlass

Antrag: Aufnahme der Aufgabenstellung in den Auslobungstext

Die Verkehrsführung in den Kreuzungsbereichen soll betrachtet werden. Dabei sollen neue verträgliche Lösungen für alle Verkehrsarten gefunden werden, damit eine zukunftsfähige Mobilität im Zugang zum Bahnhof und in der Verbindung zwischen West- und Innenstadt ermöglicht wird

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsführung im Bereich des Schillerdurchlasses steht in engem Zusammenhang mit der Verkehrsführung in der Innenstadt; Auch im Hinblick auf mögliche Änderungen in der Verkehrsführung im Bereich des Schiller- und Arsenalplatzes.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Die Klärung der Verkehrsführung Schillerdurchlass ist im Rahmen des Wettbewerbs, aufgrund der hohen Komplexität nicht möglich und sollte unabhängig von der Neugestaltung des Bahnhofes im Zusammenhang mit dem Projekt ZIEL erfolgen und nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe sein.

2) Francksteg

Antrag:

Es soll offen bleiben, ob eine neue Querung über die Gleise oder unter den Gleisen hindurchführt.

Stellungnahme der Verwaltung:

- Die oberirdische Querung im Bereich des südlichen Bahnhofsbereichs wird aus städtebaulicher Sicht bevorzugt.
- Sie nimmt historische Bezüge auf und ist stadträumlich besser zu integrieren als eine Unterführung.
- Durch eine geringe Nutzerfrequenz in den Nachtstunden besteht die Gefahr, dass wenig belebte „Angsträume“ entstehen, die man aus städtebaulicher und sozialpolitischer Sicht vermeiden sollte.
- Eine Unterführung unter der Bahn wäre sehr kostenaufwendig und würde eine intensive und oftmals schwierig Abstimmung und Einigung mit der Bahn erfordern, sodass eine zeitnahe Umsetzung nicht realistisch erscheint.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Die Vorgabe einer Steg-Lösung im Wettbewerb sollte aufrechterhalten bleiben.

2) Francksteg

Antrag:

Die Nutzung dieser Querung für den Radwegverkehr ist nicht nur „wünschenswert“ sondern „vorzusehen“

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Radwegeverbindung an dieser Stelle ist im Auslobungstext als Ziel formuliert.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Die beantragte Änderung können vorgenommen werden.

3) Stadtbahn

Antrag:

Planvariante ohne Freihaltetrasse für Hochflurstadtbahn vorsehen

Stellungnahme der Verwaltung:

- Die Freihaltetrasse im Bereich der ZOB-Markthalle berücksichtigt vor allem die derzeit noch diskutierte unterbrochene Linienführung einer Hochflurstadtbahn.
- Bei Nichtumsetzung dieser Variante kann dieser Bereich als Aufenthalts- und Umsteigefläche zwischen ZOB und Bahnhof gestaltet werden.

In der Auslobung wurde dies unter **Nr. 9.2.5.1 Stadtbahn / Seite 21** folgendermaßen formuliert:

„Im Bereich der geplanten [Stadtbahn] Haltestelle beim ZOB sind Gestaltungsvorschläge zu entwickeln für den Fall, dass eine Systementscheidung zulasten der Stadtbahn bzw. dieser Trassenführung getroffen wird.“

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Im Wettbewerb wird vorgegeben, dass beide Situationen (mit Stadtbahnhaltestelle und ohne Stadtbahnhaltestelle) darzustellen sind.

4) Kallenberg ´ sches Gelände

Antrag:

Eine mögliche Bebauung auf dem Gelände soll erst in einem zweiten Schritt nach Klärung der Verkehrsfunktion angedacht werden. Erst wenn klar ist, dass diese Fläche nicht mehr für Bus-, Bahn- oder Fahrradstrecken benötigt wird, kann die Fläche einer anderen Nutzung zugeführt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

- Die Umgestaltung des Bahnhofsareals hat seinen Schwerpunkt in der Gestaltung einer zukunftsgerichteten Mobilitätsdrehscheibe.
- Eine Bebauung soll diese Mobilitätsdrehscheibe ergänzen und nicht beeinträchtigen.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Formulierungsvorschlag: Seite 15 /neuer Absatz:

„Bei den Überlegungen zur Bebauung der Fläche sind die Anforderungen an die Optimierung der Mobilitätsdrehscheibe für den ÖPNV und den Fahrradverkehr vordringlich zu berücksichtigen.“