STADT HEIDE

REGION HEIDE

Marktstadt im Nordseewind

FORTSCHREIBUNG DER RAHMENPLANUNG BAHNHOFSUMFELD HEIDE GESAMTKONZEPT

LEGENDE

- Gebäude im Bestand / Gebäude vor Realisierung
- Gebäude in Planung (Wohnen bzw. Fahrradstation und Wartehaus für Busfaher/-innen)
- Baufeld in Planung (Rathaus / öffentliche bzw. Nutzung)
- Entwicklungsfläche (Wohnen)
- Abbruch gemäß § 147 BauGB
- Gemischt genutzter Verkehrsbereich „Begegnungszone" (Fuß- und Radverkehr, Bus, MIV)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h)
- Fußgängerzone „Friedrichstraße"
- Marktplatz
- Fuß- und Radweg
- Straße
- befahrbarer Weg für Sonderzwecke mit Poller (z. B. Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr)
- Parkplätze
- Grün- und Freiräume
- Bäume
- Gewässer (Neue Anlage bzw. Ostpool)
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld"
- neue Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld"
- bestehende Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld"

TEILPLÄNE

Ergänzend zu diesem Gesamtkonzept wurden sechs vertiefende Teilpläne erarbeitet:

Teilplan 1 - Bestand

Teilplan 2 - Gestaltung

Teilplan 3 - Durchführung

Teilplan 4 - Nutzung

Teilplan 5 - Verkehr

Teilplan 6 - Grün (Freiräume)

Das Gesamtkonzept stellt die städtebauliche Entwicklung für den Geltungsbereich des Stadtumbaugebiets „Erweitertes Bahnhofsumfeld" perspektivisch dar. Die planerischen Grundgedanken greifen die räumlich übergeordneten Zusammenhänge auf. Alle dargestellten Inhalte sind als Empfehlung zu betrachten. Die Umsetzbarkeit der Straßenquerschnitte, Abstände, Kurven etc. ist grundsätzlich möglich, bedarf bei der Realisierung aber einer vertiefenden Betrachtung in weiteren Planungsschritten. Ebenso sind bei der Umsetzung alternative Bauweisen möglich, sofern sie den Zielen und Inhalten der Gesamtkonzeption für die Rahmenplan-Fortschreibung nicht entgegenstehen.

Die Bezifferung der Maßnahmen 1 bis 12 orientiert sich hinsichtlich der Nummerierung an der Reihenfolge des bestehenden Rahmenplans aus dem Jahr 2014. Dessen Ordnung nahm eine zeitliche Priorisierung der Maßnahmen vor. Je kleiner die Zahl, desto höher die Priorität der entsprechenden Maßnahme.

Die Teilpläne treffen Aussagen zu vertiefenden Aspekten der städtebaulichen Planung. Sie sind thematisch und enthalten Informationen, die unter der Prämisse der Übersichtlichkeit, nicht im Gesamtkonzept dargestellt sind.

PLANERISCHE GRUNDGEDANKEN

Der ZOB wird an die westliche Bahnhofsseite verlagert.

Der Bahnhofsvorplatz wird unter Berücksichtigung der langfristig bestehenden Randbebauung städtebaulich neu geordnet.

In unmittelbarer Nähe zum westseitigen Bahnhofsbereich werden die für den Bahnbetrieb notwendigen Zusatzfunktionen wie P+R, B+R, Kurzeitparken und Taxi realisiert.

Der Rahmenplan trägt wesentlich zu einer stärkeren Verknüpfung der innenstadtnahen Freiräume und deren ihrer gestalterischen Qualifizierung bei. Das Hauptaugemerk liegt dabei auf der Verbindungsachse zwischen dem Bahnhof und der Fußgängerzone Friedrichstraße. Der Stadtraum erfährt eine einheitliche Gestaltung, die den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer/-innen in Bezug auf die Funktionen „Verkehrsverknüpfung" und „Aufenthalt" gleichermaßen gerecht wird.

MAßNAHMEN

1) Verknüpfungsanlage/ZOB
Der neue ZOB wird um sechs zusätzliche Bushaltestellen auf der gegenüberliegenden Seite des Kombibahnsteigs auf insgesamt 12 erweitert. Im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb werden die Zusatzfunktionen in Form von Stellplätzen für Kiss+Ride bzw. Taxi mit Zugang zum Bahnsteig, Stellplätzen für das Kurzzeitparken, Motorradstellplätzen, Stellplätzen für das Car-Sharing sowie eine Fahrradstation im nördlich Bereich der Verknüpfungsanlage realisiert. Gleichzeitig wird auf die Mauer zwischen Bahnhof und Güterstraße verzichtet, um das Höhenniveau anzugleichen.

2) Bahnhofsvorplatz
Unter Berücksichtigung der umliegenden Straßen ist der neue Bahnhofsvorplatz dreieckig um ein zentrales Baufeld für das neue Rathaus oder für eine andere öffentliche bzw. sonstige Nutzung ausgerichtet. Das Baufeld ermöglicht die Konfiguration verschiedener architektonischer Ideen. Die mögliche Kubatur ergibt unterschiedliche Konsequenzen für den Zugang, die Tiefgarage und die innere Organisation. Der Bau muss auf objektplanerischer Ebene konkretisiert werden. Die nördliche Baugrenze des Baufeldes orientiert sich an der gegenüberliegenden Grundstücksgrenze. Zwischen den beiden Grundstücken verläuft weiterhin die Güterstraße. Die Fahrbahnbreite wird hier auf das nötige Maß reduziert und die Gehwege werden beidseitig verbreitert. Entlang der nördlichen Fahrbahn sind Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung sowie Behindertenstellplätze nahe des Bahnhofseingangs vorgesehen. Im nordwestlichen Bereich ist der Neubau für eine urbane, dreigeschossige Wohnanlage vorgesehen. Dessen Kubatur in L-Form mit stumpfem Winkel und Hinterhofbegrünung nimmt die Raumkanten des zentralen Baufeldes für das Rathaus bzw. für eine öffentliche Einrichtung auf. Komplettiert wird die westliche Grenze des Bahnhofsvorplatzes durch eine Park-Ride-Anlage. Die Verkehrserschließung erfolgt ausschließlich über eine neue von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung. Entlang dieser befinden sich je Fahrtrichtung weitere Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung. Sowohl östlich der P+R-Anlage als auch südlich des zentralen Baufeldes sieht die Fortschreibung die perspektivische Ausweisung einer Entwicklungsfläche für Wohnen vor.
Der Straßenraum, bestehend aus der Güterstraße und der von ihr abgehenden Wegeverbindung einschließlich des zentralen Baufeldes für das Rathaus, wird in eine Begegnungszone eingebettet. Die Begegnungszone bedingt die Festlegung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20km/h und „rechts vor links". Ausgeklammert hiervon ist die von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung.

3) Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite (bereits erfolgt)
Die Realisierung der B+R Plätze wird außerhalb der Rahmenplan-Fortschreibung im Zuge des Städtebauförderprogramms „Rüsdorfer Kamp" vollzogen. Die Maßnahme ist nicht länger Bestandteil der Rahmenplanung.

4) Bahnhofsgang
Die Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße wird neugestaltet. Der Bodenbelag wird erneuert und die Bepflanzung entlang des Bahnhofsgangs ausgelichtet, so dass dieser Raum eine freundliche Gestaltung erfährt

5) Bebauung des ehemaligen ZOB
Die Nutzbarmachung der innerstädtischen Fläche am bestehenden ZOB wird von privater Seite unter dem Projekt „Neubau einer Hotelanlage" und durch den Bebauungsplan Nr. 76 vorangetrieben. Geplant sind zwei Solitärbauten, wovon der östliche Bau eine Hotelnutzung mit Tiefgarage und der westliche Bau die Nutzung für ein Boardinghouse vorsieht. Die Österweide wird für den Fuß- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr geöffnet. Die südseitige Erschließung über die B 203 ist ausschließlich für den Fußgängerverkehr vorgesehen.

6) P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise (bereits erfolgt)
Nördlich der Bahnhofsunterführung sind bereits 150 Stellplätze unabhängig vom Programm Stadtumbau West errichtet worden.

7) Rüsdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
Die Maßnahme ist nicht länger Bestandteil der Rahmenplanung und wird im Zuge der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Rüsdorfer Kamp" fortgeführt.

8) Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
Parallel zur Westseite der Gleise wird eine Fuß- und Radwegeverbindung geschaffen. Das ehemalige Bahnwärterhaus im südlichen Bereich wird abgebrochen. Die Wegeverbindung wird durch drei Aufenthaltsbereiche mit dem Fokus auf Sport, Freizeit bzw. Aufenthalt sowie durch begleitenden Baumreihen gegliedert.

9) Lüttenheid / Wulf-Isebrand-Platz / Friedrichstraße
Die vom Bahnhof ausgehende Begegnungszone wird auf den Bereich des Wulf-Isebrand-Platzes als fußgängerfreundlich gestalteter Stadtraum erweitert. Der Übergang in die Friedrichstraße bzw. der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Brahmstraße markieren die nördliche Grenze der Begegnungszone. Die Gestaltung der Begegnungszone obliegt dem Gebot der einheitlichen Oberflächengestaltung (wie am Bahnhofsvorplatz). Die Fahrbahnbreite wird auf das nötige Maß reduziert und die Fahrbahnhöhe mit dem Gehweg angeglichen. Darüber hinaus wird die zulässige Geschwindigkeit auf 20km/h begrenzt, während das Gebot „rechts vor links" flächendeckend am Wulf-Isebrand-Platz gilt. Die raumbildende Struktur wird durch die beidseitig der Fahrbahn gestalteten Grüninseln mit integrierten Sitzgelegenheiten geprägt. Der ruhende Verkehr wird innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches am Fahrbahnrand über entsprechende Markierungen für 20 Stellplätze organisiert. Diese befinden sich zu je vier Einheiten in Queraufstellung.

10) Knoten Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmstraße wird unter dem Aspekt der räumlichen Trennung und der raumgreifenden Gestaltung neu geordnet. Der Kreuzungsbereich wird von der Bahnhofstraße abgehangen. Die Erreichbarkeit für Anlieger/-innen und Nutzende der Stellplätze an der Stadtbrücke wird ausschließlich über die Lerchenstraße organisiert. Die Anzahl der Fahrspuren und deren Flächeninanspruchnahme wird reduziert. Die Verkehrsinseln werden auf ein notwendiges Maß reduziert.

11) Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)

Eine neue Wegeverbindung am bestehenden ZOB-Standort wird in der Rahmenplanung nicht weiter betrachtet.

12) Grüner Weg

Die Straße wird saniert und neu gestaltet.

Stand: 08.07.2020

DIN A0 - Maßstab 1:1000

agentur BAHNSTADT

Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin

Telefon: 030-4050577-13
Mail: mail@bahnstadt.de
Web: www.bahnstadt.de