



Stadt Heide Rahmenplan Bahnhofsumfeld GESAMTKONZEPT

Vertiefende Teilpläne

Ergänzend zu diesem Gesamtkonzept wurden für SI 4 (S 11) die Teilpläne 1-6C erstellt.

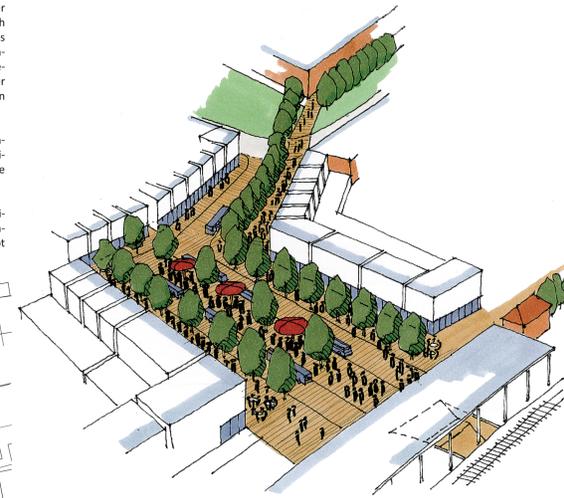
- Teilplan 1, Bestand
- Teilplan 2, Maßnahmen
- Teilplan 3, bodenrechtliche Neuordnung
- Teilplan 4, Art und Maß der baulichen Nutzung
- Teilplan 5, Verkehrswege
- Teilplan 6, Grün- und Freiräume

Das Gesamtkonzept zeigt einen möglichen zukünftigen Endzustand der städtebaulichen Entwicklung. Es handelt sich um Darstellungen, die auch übergeordnete Zusammenhänge aufnehmen. Alle Darstellungen sind als städtebauliche Empfehlung zu sehen. Die Umsetzbarkeit von Straßenquerschnitten, Abstandsflächen etc. ist grundsätzlich möglich, muss jedoch vertieft in weiteren Planungsschritten ausgearbeitet werden. In der Umsetzung sind auch abweichende Bauweisen möglich, diese sollten den Ideen des Gesamtkonzeptes nicht entgegenstehen.

Die Beifferung 1-12 entspricht einer zeitlichen Priorisierung der geplanten Umsetzung der Maßnahmen. Je kleiner die Zahl, desto höher die Priorität der Umsetzung. Genauere Informationen enthält der begleitende Erläuterungstext.

Die Teilpläne beleuchten detailliert einzelne Elemente der städtebaulichen Planung genauer. Sie sind thematisch aufbereitet und enthalten Informationen, die der Übersichtlichkeit halber, nicht im Gesamtkonzept enthalten sind.

Perspektive Bahnhofsvorplatz



Planerische Grundgedanken: Vernetzung der öffentlichen Freiräume in der östlichen Innenstadt

„Grüner Ring“:
Neue Anlage und Museumsinsel, Wulf-Isbrand-Platz
Bahnhofsvorplatz (ZOB) - Bahnhof - Rüsdorfer Str.
Berliner Straße / Kreuzstraße
Friedrichstraße - Bahnhofstraße - Hamburger Str.
Markt und Wasserturm

Verlagerung des ZOB auf den Bahnhofsvorplatz

bauliche Neuordnung um Bahnhofsvorplatz / Grüner Weg

P+R / B+R-Anlage auf der Ostseite des Bahnhofs

Neuordnung und Aufwertung der privaten Stellplatz-Anlagen nördlich und südlich der Friedrichstraße / Durchlässigkeit zu Friedrichstraße und Markt

Maßnahmen

1: Busverknüpfungsanlage
Der Neubau der zentralen Busverknüpfungsanlage südlich des Bahnhofsvorplatzes inklusive Eingrünung durch die Pflanzung von Bäumen ist bereits abgeschlossen.

2: Bahnhofsvorplatz
Der Bahnhofsvorplatz wird als rechteckiger Platz vom westlichen Ende der Bahnunterführung ausgehend Richtung Wulf-Isbrand-Platz angelegt. Er hat eine Breite von ca. 48 m und eine Länge von ca. 100 m. Grundlage für die Planung bildet der „Blaue Plan“. Eine neue bauliche Fassung mit zeitgemäßer, ortstypischer und kleinteiliger Architektur bildet den Rahmen für die Nutzung des Platzes. Einzelhandels- und Gastronomieumfänge in den Erdgeschossen sowie Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen ermöglichen eine Belebung des Bahnhofsvorplatzes. Die bestehende Bebauung nördlich (ggf.) und südlich der Güterstraße wird ersetzt bzw. ergänzt durch die bauliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes. Eine Höhenbegrenzung auf das ortsbildprägende Maß von drei Geschossen wird hierbei berücksichtigt. Der entstehende Freiraum in der Mitte wird durch Baumreihen gegliedert. Der gesamte Bahnhofsvorplatz soll einen einheitlichen, niveaugleichen Bodenbelag erhalten, reine Fußwege und gemischt genutzte Bereiche werden hierbei ablesbar differenziert. Die Platzflächen werden großzügig gestaltet, um eine gute Verknüpfung zwischen Erdgeschossnutzungen und öffentlichem Raum zu erreichen. Der Bahnhofsvorplatz und die Randbebauung sollen ein repräsentatives Entrée für die Stadt Heide sein und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Auf dem neuen Bahnhofsvorplatz werden sechs Haltepositionen für Linienbusse zum Ein- und Aussteigen zentral angeordnet, um die Qualität des ÖPNV in der Stadt Heide zu verbessern.

3: Empfangsanlage Bahnhof-Ostseite
Der Zugang zur Bahnsteigunterführung soll städtebaulich aufgewertet werden. Eine Überdachung wirkt, im Zusammenspiel mit der Westseite, als Orientierungspunkt. Unter der Überdachung werden ca. 100 B+R-Plätze angeordnet.

4: Bahnhofsgang
Durch die Erneuerung des Fußweges von der Fußgängerunterführung zum Bahnhofsvorplatz und die Eingrünung mit raumbildenden Baumreihen wird eine attraktive Fußwegeverbindung geschaffen.

5: Bebauung ehemaliges ZOB-Gelände
Das Gelände des ehemaligen ZOB wird durch eine Neubebauung umgenutzt. Die straßenbegleitende Bebauung soll das Raumbild der Bahnhofstraße vervollständigen, die neu geplanten Fußwegeverbindungen Richtung Ostpool öffnen das Areal für Fußgänger und Fahrradfahrer.

6: P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise
Nördlich und südlich entlang der Gleise werden ca. 150 P+R-Stellplätze angeordnet. Diese haben eine Entfernung von je maximal 150 m zur Unterführung.

7: Rüsdorfer Straße
Die Rüsdorfer Straße wird saniert.

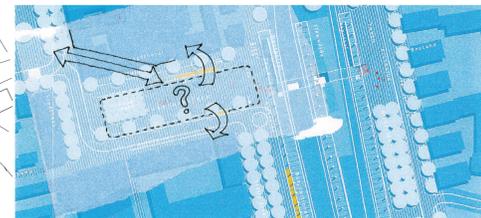
8: Verbindung Verknüpfungsanlage / Kreuzstraße
Parallel zur Westseite der Gleise wird eine direkte fußläufige Verbindung der südlich gelegenen Quartiere an den Bahnhof geschaffen. Der Weg sowie die offenen Grün- und Spielflächen werden in topografische Elemente eingebettet und durch raumbildende Baumreihen gegliedert.

9: Lüttenheid / Wulf-Isbrand-Platz / Eingang Friedrichstraße
Der Wulf-Isbrand-Platz ist das Bindeglied zwischen dem neuen Bahnhofsvorplatz und der Friedrichstraße. Er bietet eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger und schafft durch großzügige Gehwege vom Bahnhofsvorplatz bzw. von der Fußgängerunterführung zur Friedrichstraße direkte Verbindungen in die Heider Innenstadt. Die zentrale Grünfläche bestimmt den Stadtraum und wirkt zugleich als Puffer zwischen Gehwegverbindung und motorisiertem Verkehr.

10: Knoten Bahnhofstraße (B 203) und Brahmstraße (L 150)
Der Verkehrsknoten wird insgesamt neu geordnet. Der motorisierte Verkehr wird künftig an der Ostseite geführt, um mehr Aufenthaltsqualität für den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen. Offene Grünflächen und raumbildende Baumreihen unterstützen diese Qualität. Die Verkehrsfunktion bleibt dabei unverändert.

11: Ostpool & Wasserturm
Die Verlagerung des ZOB ermöglicht die Schaffung einer Wegeverbindung von der Osterweide an die B 203. Entlang der Brahmstraße soll sich ein großzügiger Gehweg nach Süden bis zur Stele am Eingang der Friedrichstraße entwickeln, der in die öffentlichen Freiflächen am Wulf-Isbrand-Platz mündet.

12: Grüner Weg
Die Straßenfläche wird saniert und neu gestaltet.



Grundidee Bahnhofsvorplatz: Basis ist der „blaue Plan“ von 2002
Ziele: WRS: vollständige bauliche Eingrünung, deutliche Öffnung zum Wulf-Isbrand-Platz, Verlagerung der Freiflächen zu den neuen baulichen Nutzungen an den Platzfassaden, Zuordnung der Bussteigebereiche zur Lage der Unterführung



a AXROL 1 3 4 4 4
Stand: 06.02.2013

WIRSIND
ARCHITECTEN & STADTPLANER

WRS ARCHITECTEN & STADTPLANER GMBH
Donnerstraße 10 | 22763 Hamburg
Tel: 043 39 15 41 | info@wirsindarchitekten.de
Axel Wirsind | Stefan Böttcher-Kramer | Daniel Schöning

LEGENDE:

- | | |
|--|---|
| Gebäude, Bestand | bedeutsamer Fußweg |
| Gebäude mit erheblichem Sanierungsbedarf (gemäß "Vorbereitende Untersuchung") | Fußweg, untergeordnet |
| Gebäude, abgänglich | Unterführung (Fußgänger und Fahrrad) |
| stadtbildprägendes Gebäude, neu | gemischt genutzter Verkehrsbereich (Fußgänger, Fahrradfahrer, Busse, PKW) |
| Gebäude neu, untergeordnet | Schraffur: zentrale Wegeverbindung östliche Innenstadt |
| mögliche neue Raumkanten (Bebauung) | Stadtbrücke |
| bedeutsame Grünflächen | Unterführung (Straßenverkehr) |
| Grünflächen, untergeordnet | Schraffur: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich |
| prägendes Bäume für die Raumstruktur | Stele, Landmarke |
| Bäume, untergeordnet | Grenze Sanierungsgebiet (Bahnhofsumfeld) |
| Straße | Grenze Stadumbaugebiet (Erweitertes Bahnhofsumfeld) |
| befahrbarer Fußweg oder Grünfläche für Sonderzwecke (bspw. Müllabfuhr, Erschließung) | |