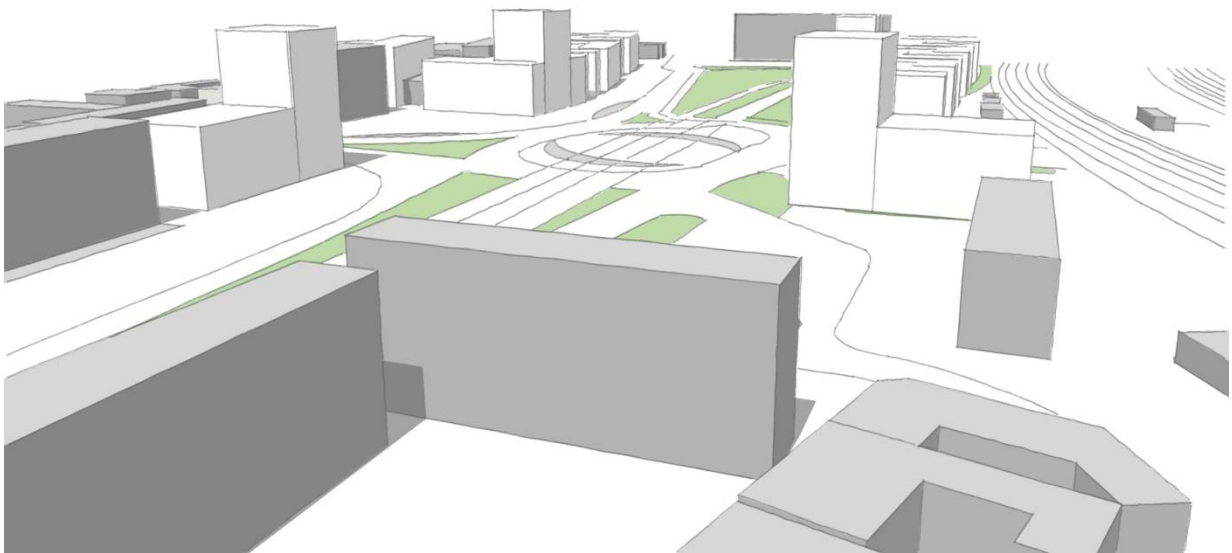


Leitbild Riebeckplatz



Inhalt

1. Anlass für die Erstellung des Leitbildes Riebeckplatz	3
2. Verfahren zur Leitbilderarbeitung	3
2.1 Bürgerbeteiligung	3
2.2 Städtebauwerkstatt	3
2.3 Endpräsentation	3
3. Leitbild Riebeckplatz – erste Festlegungen	4
3.2 Kernthesen des Leitbildes Riebeckplatz	5
3.2.2 Teilraum Nordwest - Potenzialfläche obere Leipziger Straße/ Magdeburger Straße	6
3.2.3 Teilraum Nordost – Potenzialfläche des derzeitigen Parkplatzes zwischen Volkmannstraße und Bahnanlage	7
3.2.4 Teilraum Südost – Potenzialfläche Ernst-Kamieth-Straße/ Busbahnhof	8
3.2.5 Teilraum Südwest - Potenzialfläche am Maritim-Hotel	9
3.2.6 Potenziale Verkehrsinfrastruktur	10
3.2.7 Potenzial Freiraum	11
3.2.8 Strukturelle Vernetzung der vier Quadranten	12
3.2.9 Zusammenfassung	13
3.3 Weiteres Vorgehen	14



1. Anlass für die Erstellung des Leitbildes Riebeckplatz

Der Verkehrsknoten Riebeckplatz ist das wichtigste Eingangstor zur Innenstadt und einer der markantesten Plätze in Halle. Er ist auch einer der am häufigsten umgestalteten Stadtbereiche. Das durch Kriegsschäden größtenteils zerstörte Areal im Bereich des Übergangs von der Innenstadt zum Hauptbahnhof ist in den 1960er/70er Jahren von einem gründerzeitlichen Platzensemble nach den Grundsätzen der städtebaulichen Moderne komplett umgestaltet worden. Seit Mitte der 2000er Jahre erfolgte eine neuerliche Überformung, mit dem Ziel, die Verflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten zu optimieren und gravierende, städtebauliche Missstände zu beseitigen.

Aufgrund dieser vielfältigen Umgestaltungen ist der Riebeckplatz seit Jahren Gegenstand kontrovers geführter öffentlicher Diskussionen. Insbesondere der Abriss der beiden stadtbildprägenden Hochhäuser hatte teils sehr emotional geführte Debatten um die Zukunft dieses Stadtbereiches ausgelöst. Gegenwärtig erfährt der Platz aus verschiedenen Richtungen neue Impulse: der Riebeckplatz wird infolge der neuen ICE-Anbindung Erfurt–Leipzig/Halle im Jahre 2017 als Dienstleistungsstandort überregional an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig ist an der benachbarten oberen Leipziger Straße der Standort des ehemaligen Hochhauses der Halleschen Wohnungsgesellschaft (HWG) als Option für ein neues Verwaltungsgebäude im Gespräch. Zudem hat die HWG für das angrenzende Areal Dorotheenstraße Nr. 7 bis 9 im letzten Jahr einen Architekturwettbewerb durchgeführt, dessen Siegerentwurf – ein Wohn- und Geschäftshaus – bis 2016 umgesetzt werden soll. Die Notwendigkeit, die städtebauliche Entwicklung in diesem Areal der Stadt stärker zu steuern, steigt. Chancen der Entwicklung sollen nicht verpasst werden. Dies hat eine umso größere Bedeutung, da sich ein Großteil der bislang unbebauten Flächen am Riebeckplatz im Eigentum bzw. in der Verfügung der Stadt Halle und der HWG mbH befinden.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Halle in diesem Jahr ein tragfähiges, städtebauliches Leitbild für die zukünftige Entwicklung des Riebeckplatzes entwickelt und legt es dem Stadtrat hiermit zur Entscheidung vor.

2. Verfahren zur Leitbilderarbeitung

Durch die Stadt Halle wurde ein mehrstufiges Verfahren zur Leitbildfindung erarbeitet, welches neben der Einbindung von Planungs- und Architekturbüros und weiteren internen und externen Experten eine umfangreiche Bürgerbeteiligung vorsah. Das gesamte Verfahren wurde in einer Dokumentationsbroschüre festgehalten, die den Fraktionen und der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

2.1 Bürgerbeteiligung

An der Leitbilderarbeitung haben die Bürger der Stadt sehr frühzeitig ab der Auftaktveranstaltung am 26. April 2014 aktiv mitwirken können. Ausschüsse und Gremien wurden ebenfalls frühzeitig informiert. Am 8. April 2014 erfolgte die Vorstellung der geplanten Schritte zur Erarbeitung des Leitbildes Riebeckplatz im Planungsausschuss der Stadt Halle. Am 28. April sowie am 29. September 2014 erfolgte die Vorstellung im Gestaltungsbeirat der Stadt Halle.

2.2 Städtebauwerkstatt

Die Städtebauwerkstatt wurde als ein kooperierendes Verfahren an drei Arbeitstagen vom 24. Juni bis 26. Juni 2014 mit den Architekturbüros däschler Architekten BDA, Halle (Saale); großmann-architektur, Halle (Saale); Max Dudler Architekten AG, Berlin; ZILA Freie Architekten, Leipzig und SMAQ – architecture urbanism research, Berlin durchgeführt.

2.3 Endpräsentation

Die Endpräsentation der Leitbildentwürfe fand am Montag, dem 7. Juli 2014 statt. Sie diente der Vorstellung der Arbeiten durch die Entwurfsverfasser vor einem Gutachtergremium, welches auf



der Grundlage der einzelnen Arbeiten Richtlinien, Empfehlungen und einzelne Entwurfselemente für eine Weiterverwendung innerhalb eines „städtebaulichen Leitbildes Riebeckplatz“ empfohlen hat. Das Gutachtergremium bestand aus:

- Herrn Prof. Niebergall, Präsident Architektenkammer Sachsen-Anhalt, Vizepräsident Bundesarchitektenkammer
- Herrn Prof. Wolf, HTWK Leipzig, Professur für Städtebau und Entwurf
- Herrn Lohrer, Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL)
- Frau Wandelt, ehem. Mitglied im Gestaltungsbeirat Halle, Mitglied in zahlreichen Jurys von nationalen und internationalen Architekturwettbewerben
- Herrn Selz, Verkehrsgutachter, Geschäftsführer Planungsbüro Verkehrplus, Weimar
- Herrn Dr. Wahlen, Geschäftsführer HWG mbH
- Herrn Sänger, Vorsitzender Planungsausschuss Halle der vergangenen Legislaturperiode
- Herrn Loebner, Fachbereichsleiter Fachbereich Planen

Die Zusammenfassung der Kernthesen des Leitbildes durch den Vorsitzenden Prof. Niebergall war Leitfaden für die Erarbeitung des hier vorliegenden Leitbilds. Die Endpräsentation der Leitbildentwürfe wurde bereits am 9. September 2014 im Planungsausschuss der Stadt Halle vorgestellt.

3. Leitbild Riebeckplatz – erste Festlegungen

3.1 Definition Leitbild

Ein Leitbild ist eine ... „... bildhafte Konkretion komplexer Zielvorstellungen ..., die einzelnen Entwürfen, Planungskonzepten und ... Gestaltungspräferenzen einen gemeinsamen Hintergrund gibt und sie in einen übergreifenden Konsens über `Wertmaßstäbe` einbindet, der `die Grundlage für eine umfassende Schau der wünschenswerten räumlichen Ordnung` bildet.“ Durth, Gutschow, Träume in Trümmern. 2. Bd. Braunschweig, Wiesbaden 1988, S. 214.

Ziel des oben beschriebenen Verfahrens war es, für das gesamte Areal des Riebeckplatzes Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen, eine tragfähige Vision, ein Leitbild zu entwickeln und damit seine Bedeutung als wichtiger Stadteingangstor und als Dienstleistungsstandort nachhaltig auszubauen. Es sollten im Rahmen der Aufgabenstellung sowohl Nutzungsvorschläge, als auch städtebauliche Strukturen entwickelt werden. Dabei stellt sich zum einen die Frage nach einer adäquaten städtebaulichen Lösung, welche geeignet ist, diesen Ort der Moderne stadträumlich und strukturell besser mit der Kernstadt zu vernetzen, zum anderen die Frage nach den möglichen Funktionen und Entwicklungschancen der unterschiedlichen vier Quadranten, welche an den Verkehrskreisel Riebeckplatz angrenzen. Erwartet wurden räumliche Konzepte mit Aussagen zu Gebäude- und Freiraumstrukturen, Nutzungsmöglichkeiten, Erschließungsüberlegungen, Aussagen zum ruhenden Verkehr sowie Anregungen zu sinnvollen Funktionsverflechtungen. Im Rahmen der Aufgabenstellung sollten unterschiedliche Grundhaltungen diskutiert und eine umsetzungsfähige Zielvorstellung der Entwurfsverfasser entwickelt werden.

„Ziel war es, eine tragfähige Vision, die Beschreibung eines realistischen Zielzustandes zu formulieren, die Entwicklungspotenziale und –perspektiven dieses als Stadteingangstor überaus wichtigen Stadtraumes aufzeigt und als Rahmen für künftige Entscheidungen zu Nutzungen, städtebaulichen Strukturen, Infrastruktur und stadträumlichen Qualitäten dienen kann.“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2 Kernthesen des Leitbildes Riebeckplatz

3.2.1 Stadträumliche Fassung

Städtebauliche Verdichtung, Reduzierung des Raumes auf eine erlebbare und menschliche Dimension

Herstellung klarer Raumkanten, Baufluchten West und Ost heranzuführen, bauliche Fassung des in nord-südlicher Richtung ausgedehnten Gesamtraumes

Definition von Neubaufeldern auf allen vier Quadranten – Ziel: an den Verkehrsplatz heranrückende Neubebauung

Betonung der Platzmitte mittels hoher Häuser als „Krone“ des Riebeckplatzes

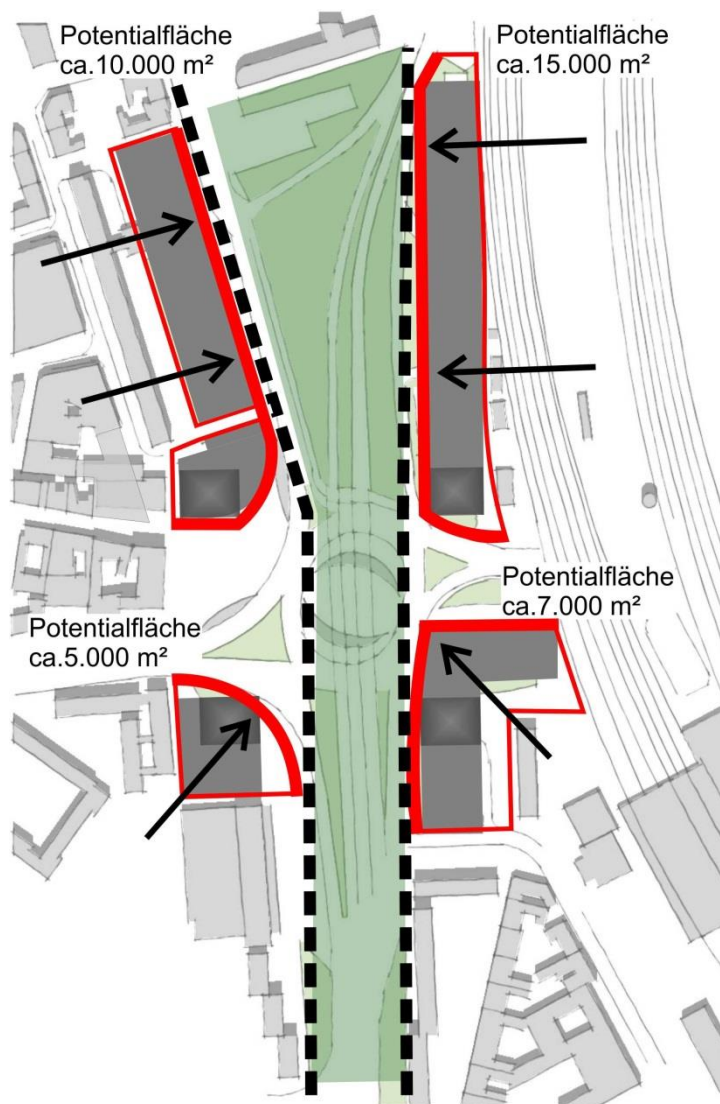
Qualifizierung der Freiräume

„Der Riebeckplatz ist auf Grund seiner intensiven Überformung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und der Dominanz der verkehrlichen Infrastruktur nicht als Platz im Sinne der Definition der historischen europäischen Stadt zu verstehen, sondern als eigenständiger Stadtraum mit besonderem Charakter, dessen Dimension sich nicht auf den zentralen Kreis zwischen Ausgang der Leipziger Straße und Zugang zum Hauptbahnhof beschränkt, sondern die nördlichen und südlichen Freiräume

zwischen Magdeburger und Merseburger Straße einbezieht. Die stadträumliche Ausprägung muss sich deshalb auf diesen in nord-südlicher Richtung ausgedehnten Gesamtraum beziehen. Es bedarf der städtebaulichen Verdichtung, um dieses weit umgriffene Gebiet als städtischen Raum erlebbar zu machen. Zur Herstellung klarer Raumkanten wird empfohlen, durch Neu- oder Ergänzungsbebauung, die Bauflucht im nordwestlichen Quadranten in Richtung Osten an die Magdeburger Straße heranzuführen und als stadträumliches Gegenüber eine klar begrenzte Bebauung der Insellage auf der Nordostseite zwischen Bahnanlage und Straßenraum in Richtung Volkmannstraße vorzusehen...“

Eine Höhenbetonung im Zentrum, die den Charakter als Eingangstor der Stadt unterstreicht, wird (...) vorgeschlagen (...) wobei der Schwerpunkt auf der Diagonalbeziehung zwischen dem Ausgang der oberen Leipziger Straße und dem Bahnhof liegen sollte...“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2.2 Teilraum Nordwest - Potenzialfläche obere Leipziger Straße/ Magdeburger Straße

Heranrücken der Bebauung an die Magdeburger Straße

Städtebauliche Dominante am Platz als Eingangstor in die Innere Stadt

Standort für neues Hochhaus im Bereich ehemaliges HWG Hochhaus Nord

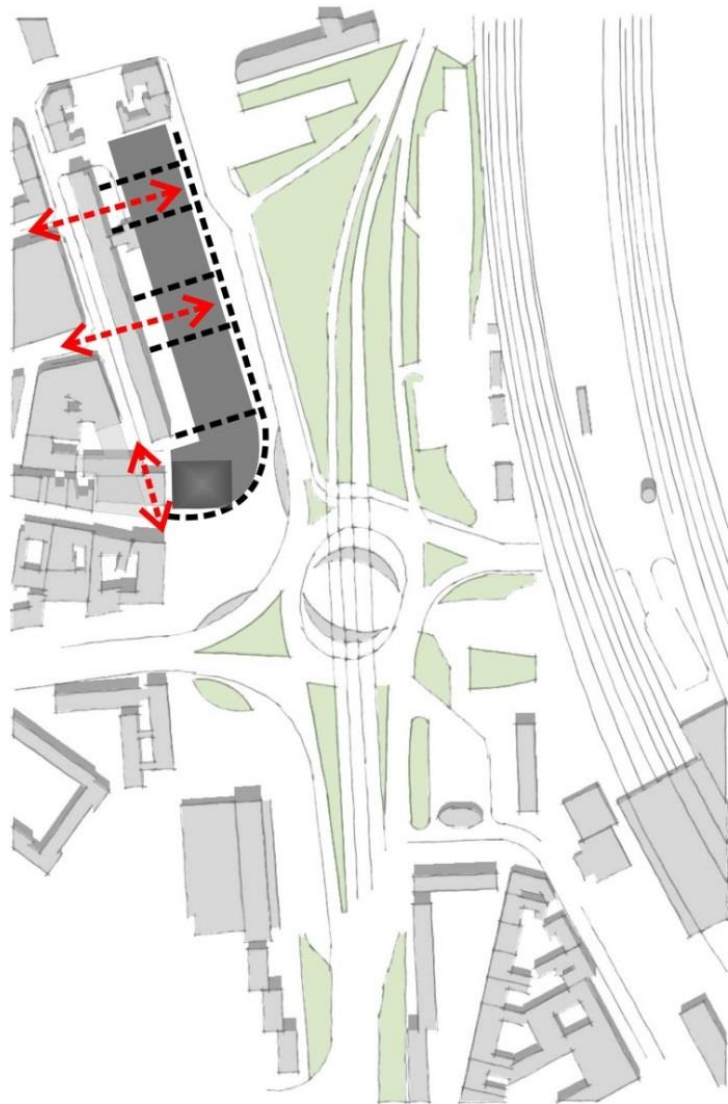
Verschiebung der Bauflucht des Charlottenviertels an die Magdeburger Straße, dadurch neue Raumkante zum Stadtraum Riebeckplatz

Visionär und sehr langfristig eventuell Gebäudeabbruch des Gebäuderiegels Enviam und bessere Verzahnung des Viertels. Fortführung der gründerzeitlichen Bau- und Erschließungsstruktur

Nutzung durch Dienstleistung, Verwaltung, Wohnen

„Der städtebaulich richtige Standort für ein Hochhaus am Ausgang der oberen Leipziger Straße ist die Nordseite mit einem davor liegenden Freiraum angemessener Größe in südlicher Richtung. Am Übergang zur Dorotheenstraße sollte die stadträumliche Anbindung des Charlottenviertels deutlich verbessert werden. Dies käme insbesondere auch einer besseren Zugänglichkeit des Dorint-Hotels und des benachbarten Charlottencenters entgegen.

Eine Verschiebung der Bauflucht des Quartiers zwischen Dorotheenstraße und Magdeburger Straße in Richtung Osten bildet eine klare Raumkante zum Stadtraum Riebeckplatz aus. Gegenwärtig schneidet der lange Gebäuderiegel östlich der Dorotheenstraße das Charlottenviertel konsequent vom Riebeckplatz ab. Um das Charlottenviertel besser mit dem Bereich Riebeckplatz zu verzahnen und eine Einbindung des Quartiers zwischen Dorotheenstraße und Magdeburger Straße in die gründerzeitliche Quartiersstruktur zu ermöglichen, sollte längerfristig ein Abbruch oder Teilabbruch dieses Gebäuderiegels erwogen werden, falls auch die Eigentümer Vorteile in solch einer Entwicklung sehen. Mit der dadurch gegebenen Chance zur Verlängerung der Augustastraße und der Marienstraße bis zur Magdeburger Straße würde eine gut proportionierte Bebauungsstruktur mit angemessenen großen Innenhöfen ermöglichen, die sich in Teilen auch für Wohnnutzungen eignet und die angestrebte Verzahnung mit dem Charlottenviertel auch in der Verkehrserschließung auf selbstverständliche Weise herstellt. In diesem Szenario kann auch die Erschließung des Charlottenviertels insgesamt aus Richtung Volkmannstraße durch Ausbildung einer Kreuzung Augustastraße/ Magdeburger Straße/ Ausfahrt Volkmannstraße möglicherweise plausibler und einfacher gestaltet werden, als die derzeitige Verkehrsführung über die Anhalter Straße. Dies wäre im Zusammenhang mit der Straßenbahnführung und der Haltestellensituation näher zu untersuchen.“



(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2.3 Teilraum Nordost – Potenzialfläche des derzeitigen Parkplatzes zwischen Volkmannstraße und Bahnanlage

Parkplatz Volkmannstraße hat Potential für die Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen, mit breitem Spektrum an Nutzungsalternativen (z.B. Kongresszentrum)

Bildung einer neuen Raumkante zwischen Bahngelände und Innenstadt

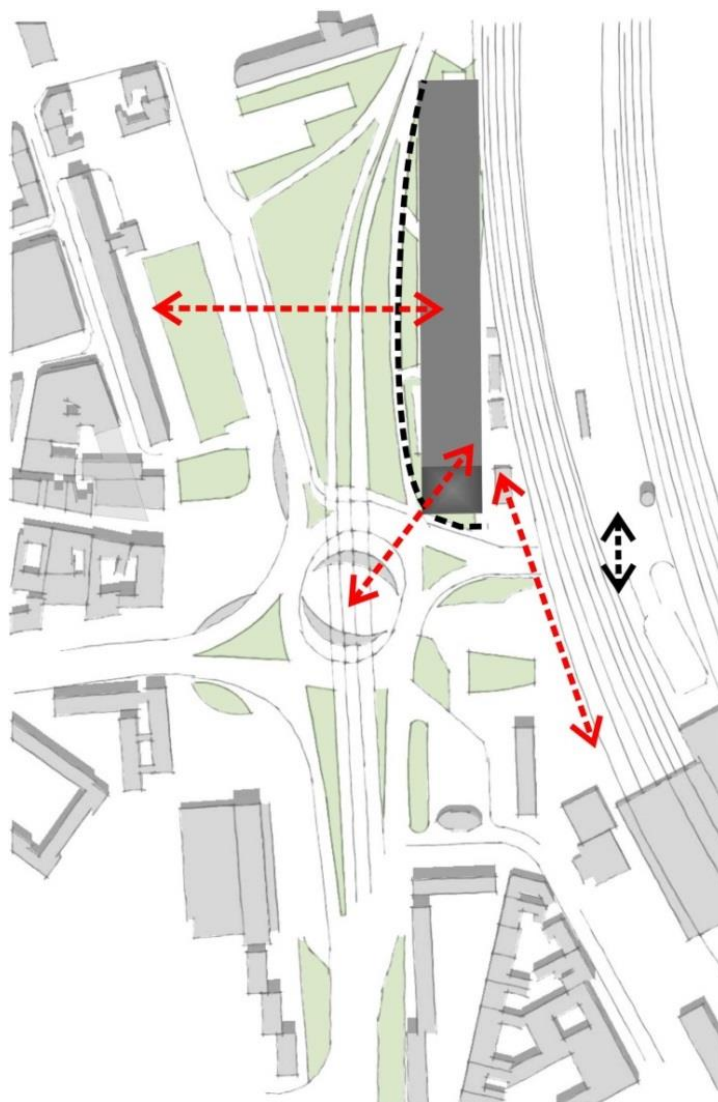
kraftvolle Raumkante zur Volkmannstraße, erlebbares Gegenüber zur Magdeburger Straße

Anbindung für Fußgängerverkehr an den Kreisel auf -1 Ebene schaffen.

Städtebauliche Dominante am Rondell

„Die gegenwärtig als Parkplatz genutzte Insellage im Nordosten des Betrachtungsgebietes zwischen Volkmannstraße und Gleisanlage der Bahn hat wegen seiner unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof Entwicklungspotential für die Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen. Stadträumlich wünschenswert ist hier eine kraftvolle Raumkante zur Volkmannstraße auf der Westseite, die ein erlebbares Gegenüber zur Raumbegrenzung an der Magdeburger Straße bildet und somit den nördlichen Abschnitt des Riebeckplatzes städtebaulich fasst. Die planerischen Vorgaben in diesem Bereich sollten hinreichend flexibel sein, um ein breites Spektrum an Nutzungsalternativen zu ermöglichen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Zufahrt ausschließlich über die Verbindungsrampe Delitzscher Str. – Volkmannstr. erfolgen muss. Die Ausfahrt erfolgt, wie im Bestand, über die Delitzscher Str. (Rechtseinbiegen). Die Lage der Anbindungen ermöglicht in Verbindung mit den Wendemöglichkeiten am Riebeckplatz (Kreis) eine Zu- und Abfahrt aus/ in alle Richtungen. Die erfolgreiche Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen setzt zwingend eine Anbindung für den Fußgängerverkehr auf der Ebene -1 an den zentralen Kreisel voraus. Neue Querverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Ost- und der Westseite des nördlichen Freiraums können die Erreichbarkeit und die Attraktivität dieses nordöstlichen Quadranten zusätzlich steigern.“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2.4 Teilraum Südost – Potenzialfläche Ernst-Kamieth-Straße/ Busbahnhof

Schaffung eines baulichen Scharniers zwischen Merseburger- und Delitzscher Straße, Weiterführung der straßenbegleitenden Bebauung Merseburger Str.

Kräftiger städtebaulicher Akzent am nördlichen Auftakt dieses Quadranten, zur Stärkung des städtischen Charakters

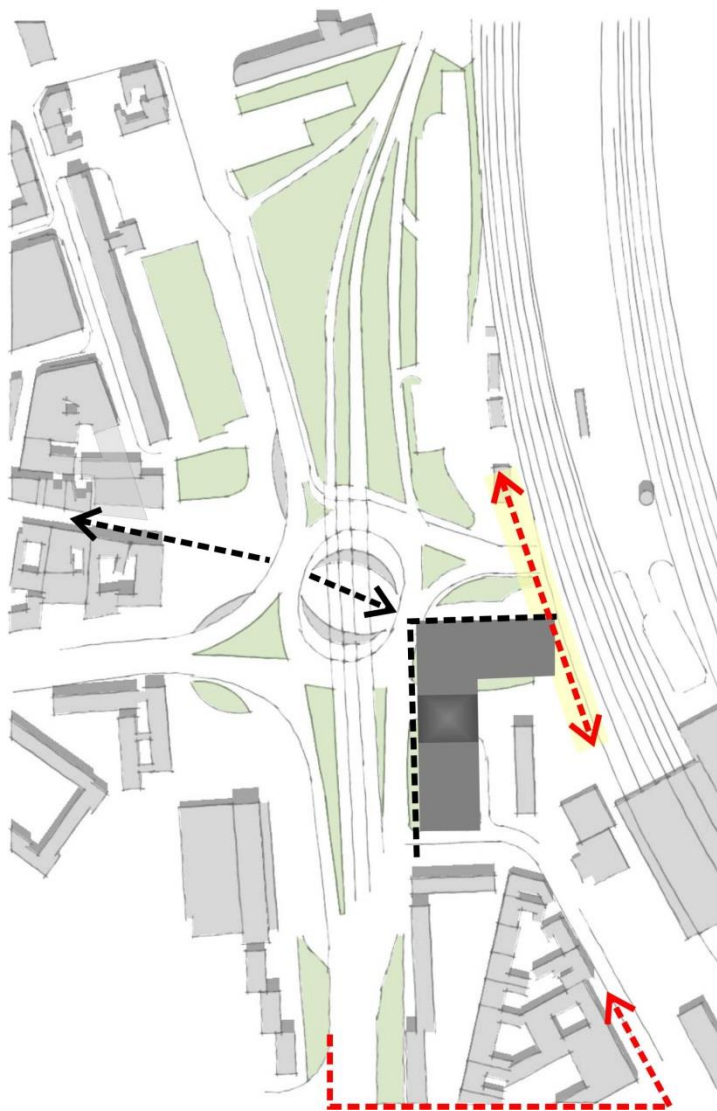
Hohe Gestaltungspriorität – da höchst frequentiert → Wettbewerb zur architektonischen Gestaltung

Visionär und langfristig Teilüberbauung Busbahnhof

„Das Entwicklungspotenzial dieses Bereiches konnte bislang durch schwierige Gegebenheiten im Untergrund (Leitungsführungen) und die derzeit nur indirekte, aus Richtung Norden weitläufige Erschließung für den Fahrverkehr über Raffineriestraße, Ernst-Kamieth-Straße nicht voll genutzt werden. Eine direktere Erschließung wird durch die vorgesehene Einordnung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Merseburger Str. in die Rudolf-Ernst-Weise-Str. erreicht. Es sollte weiterhin

Ziel eines Leitbildes für den Riebeckplatz sein, am nördlichen Auftakt dieses Areals einen kräftigen städtebaulichen Akzent zu setzen, der die diagonale Beziehung obere Leipziger Straße – Hauptbahnhof betont, eine Verlängerung der Baustruktur des Quartiers westlich der Ernst-Kamieth-Straße bewirkt und den städtischen Charakter der Querung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt unterstreicht. Um die stadträumliche Prägnanz des Areals insgesamt zu stärken, wäre mittelfristig eine (Teil-)Überbauung des Busbahnhofs anzustreben, ohne diese Funktion selbst zu verlagern. Die wachsende Bedeutung des Fernbusverkehrs bietet hierfür ggf. Entwicklungspotenziale durch die Ansiedlung von Serviceeinrichtungen.“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2.5 Teilraum Südwest - Potenzialfläche am Maritim-Hotel

Neuer Kopfbau im Bereich ehemaligen HWG Hochhaus Süd, dadurch bauliche Komplettierung der Ecksituation und Schaffung eines baulichen Akzentes als Südwest-Ecke des Platzes

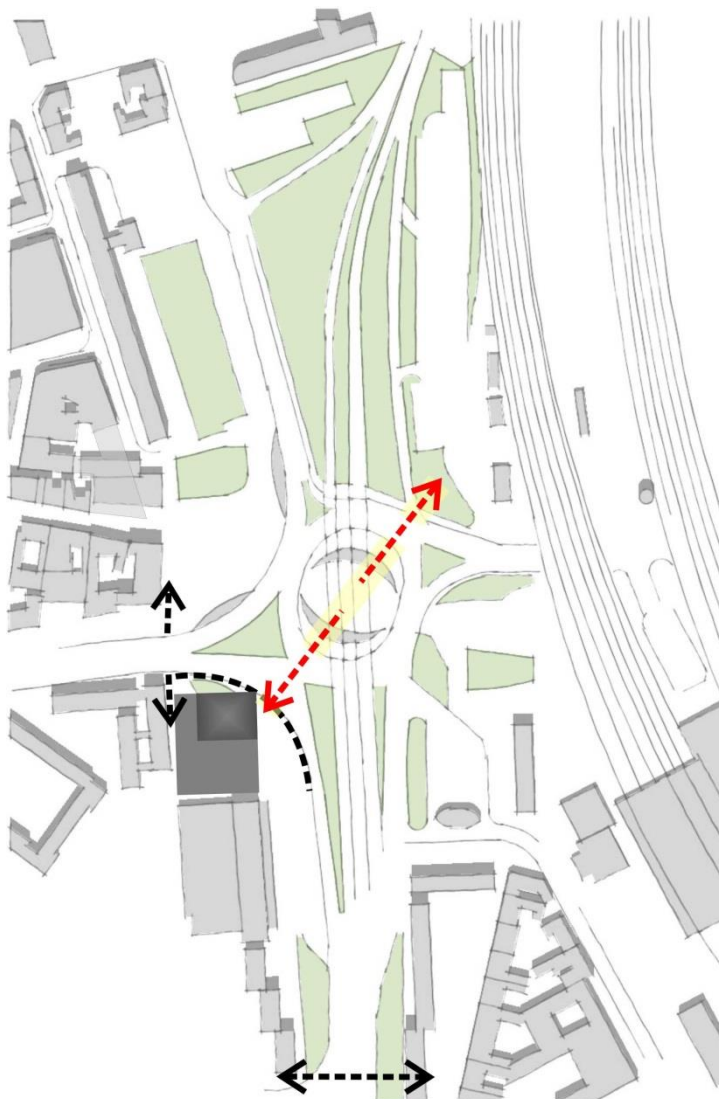
bessere Durchlässigkeit für Fußgänger in Nord-Süd Richtung, zweite Diagonale Südwest-Nordost auf der -1 Ebene schaffen

Visionär und sehr langfristig eventuell Gebäudeabbruch des Maritim Hotels städtebauliche Neuordnung und bessere Verzahnung des Viertels

„Ein neuer Kopfbau am ehemaligen Standort des Wohnhochhauses nördlich des Maritim-Hotels, dessen Höhe sich an der umgebenden Bebauung orientiert, würde wieder eine angemessene räumliche Fassung dieses südwestlichen Quadranten herstellen. Eine bessere Durchlässigkeit für Fußgänger in Nord-Süd-Richtung und eine zweite Diagonale Südwest-Nordost auf der -1-Ebene durch den zentralen Kreislauf würden nicht nur das Gebiet um das

Maritim-Hotel besser an den Riebeckplatz anbinden, sondern auch zur Belebung des inneren Zentralraumes beitragen. Mit einem Ersatzneubau für das Maritim-Hotel ergäbe sich die Chance zu einer umfassenderen städtebaulichen Neuordnung dieses Gebietes. Eine direkte Anbindung der Rudolf-Breitscheid-Straße an die Merseburger Straße und die Rudolf-Ernst-Weise-Straße würde als abkürzende West-Süd-Verbindung mehr Verkehr in das Wohngebiet hineinziehen. Auch die Anbindung der Rudolf-Breitscheid-Straße als fünfter Arm an den Knoten Merseburger Straße/ Rudolf-Ernst-Weise-Straße ist verkehrstechnisch problematisch. Sie wird deshalb nicht befürwortet.“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2.6 Potenziale Verkehrsinfrastruktur

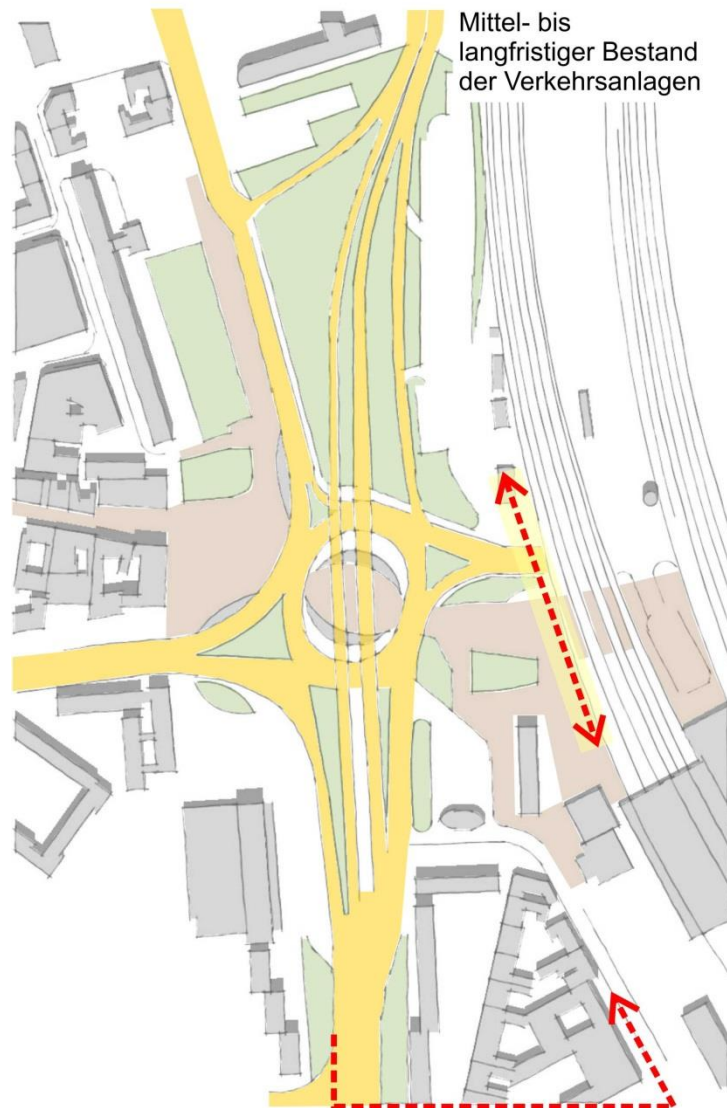
Kurzfristig Realisierung Linksabbiegebeziehung von Norden in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße

Hierüber Erschließung des Süd-Ost-Quadranten „von hinten“

Mittel bis langfristige Beibehaltung der heutigen Verkehrsanlagen

„In den Jahren 2002 bis 2006 wurde der Riebeckplatz als leistungsfähiger Verkehrsknoten für den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr (MIV) von gesamtstädtischer Bedeutung ausgebaut. Trotz des Ausbaus ist dieser Verkehrsknoten annähernd an seiner Kapazitätsgrenze. Durch die Vollendung der Osttangente und des Autobahnringes um Halle sind nur geringfügige Entlastungen zu erwarten. Verkehrsprognosen unter Einbeziehung der demografischen Entwicklung gehen davon aus, dass sich mittelfristig keine wesentliche Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV einstellen wird. Wie die Bürgerbefragung ergab, werden insbesondere Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr gefordert. Hierfür gibt es aus der Städtebauwerkstatt eine Reihe von Vorschlägen, die näher untersucht werden sollten. Dazu gehören die bessere Anbindung der angrenzenden Stadtquartiere auf der -1-Ebene, eine mögliche ebenengleiche Verbindung zwischen dem südöstlichen Bereich (Kamiethstraße/Busbahnhof) und dem nordöstlichen Entwicklungsgebiet (derzeit Stellplatzanlage an der Volkmannstraße) für Fußgänger und Radfahrer, sowie eine attraktive Durchwegung des nördlichen Grünraums in West-Ost-Richtung. Das Prinzip der Trennung von Fußgänger- und Radverkehr im zentralen Bereich auf der Ebene -1 und dem MIV im Kreisverkehr auf Ebene 0 sollte als Grundsatz beibehalten werden. Eine stärkere Durchmischung von Fußgänger- und Radverkehr und Fahrverkehr auf der Ebene des Kreisverkehrs würde unnötige zusätzliche Vertikalerschließungen und eine Schwächung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens durch Konflikte zwischen den Verkehrsarten zur Folge haben und kann deshalb nicht empfohlen werden.“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014).



3.2.7 Potenzial Freiraum

Neue Raumkanten begrenzen einen gewaltigen, aber dennoch grün geprägten Verkehrsraum

Weitere Ausformulierung eines prägnanten, landschaftsbetonten Stadtraumes im Zentrum

Ausbildung von Platzräumen in allen vier Quadranten um den inneren Kreis

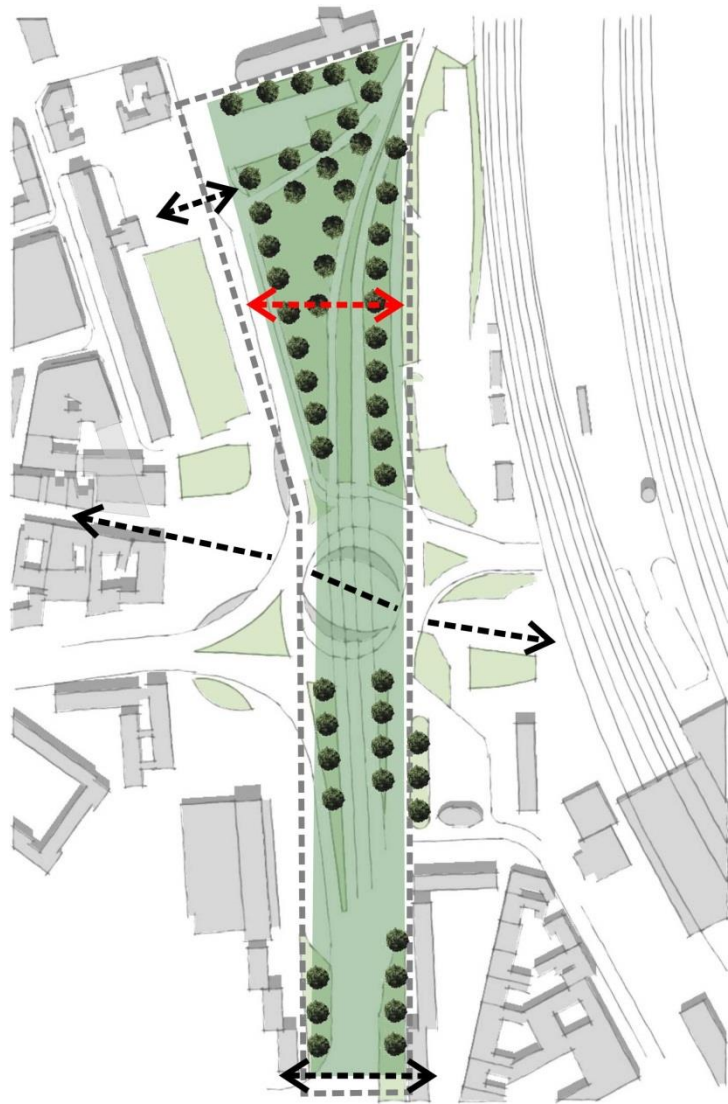
Verdichtung durch kraftvolle, in Struktur und Farbe wirkungsvolle Bepflanzung

Geschickte, die Topographie nutzende Wegeführung

„Der Riebeckplatz wird von der Wucht der Verkehrsanlagen als dominierendem und den Charakter des Stadtraums prägendem Element bestimmt. Die notwendige Qualifizierung der Freiräume muss sich im Maßstab und in der Wahl der Gestaltungsmittel zu diesem besonderen Charakter in Beziehung setzen und zugleich die bessere Vernetzung der begrenzenden Stadtgebiete mit dem Stadtraum Riebeckplatz befördern. Die Ergebnisse der Städtebauwerkstatt bieten hierfür wesentliche Anregungen. Insbesondere die oben erwähnte kleeblattartige Ausbildung von Platzräumen in allen vier Quadranten um den inneren Kreis, die im engen Zusammenhang mit der hochbaulichen Struktur zu entwickeln wären, können helfen, die Aufenthaltsqualität, die räumliche Verzahnung mit den angrenzenden Stadtgebieten und die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Besonderer gestalterischer Aufmerksamkeit bedarf hierbei der nördliche Grünraum, der gegenwärtig nur als Abstandsgrün der Verkehrsanlagen wahrgenommen wird. Allein schon durch seine derzeit ungenutzten Flächenreserven besitzt er gut entwicklungsfähiges Potential zur Ausformulierung eines prägnanten, landschaftsgetönten Stadtraumes. Besondere Mittel, wie die Ausbildung eines „Arboretums“ oder eine signifikante Verdichtung durch kraftvolle, in Struktur und Farbe wirkungsvolle Bepflanzung können hierfür geeignete Mittel sein, die gemeinsam mit einer geschickten, die Topographie nützenden Wegeführung Anreize zur leichten Querung und unpräntiösen Aneignung durch Fußgänger und Radfahrer geben.

Insbesondere in Teilräumen, die perspektivisch auch Wohnnutzungen ermöglichen, wie etwa im Nordostbereich in Beziehung zum Charlottenviertel oder im Südwesten um das Maritim-Hotel, sind die Gebäudestrukturen so zu entwickeln, dass geschützte halböffentliche oder gebäudebezogene Freiräume und Höfe entstehen, die entsprechende Aufenthaltsqualitäten zulassen.“

(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014)



3.2.8 Strukturelle Vernetzung der vier Quadranten

Stärkere Verteilerfunktion des Rondells über eine zusätzliche Verbindung Nord/Ost-Süd/West

Neue Querverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Teilräumen Nord/West und Nord/Ost

Ebenengleiche Verbindung zwischen den Teilräumen Süd/Ost und Nord/Ost für Fußgänger und Radfahrer

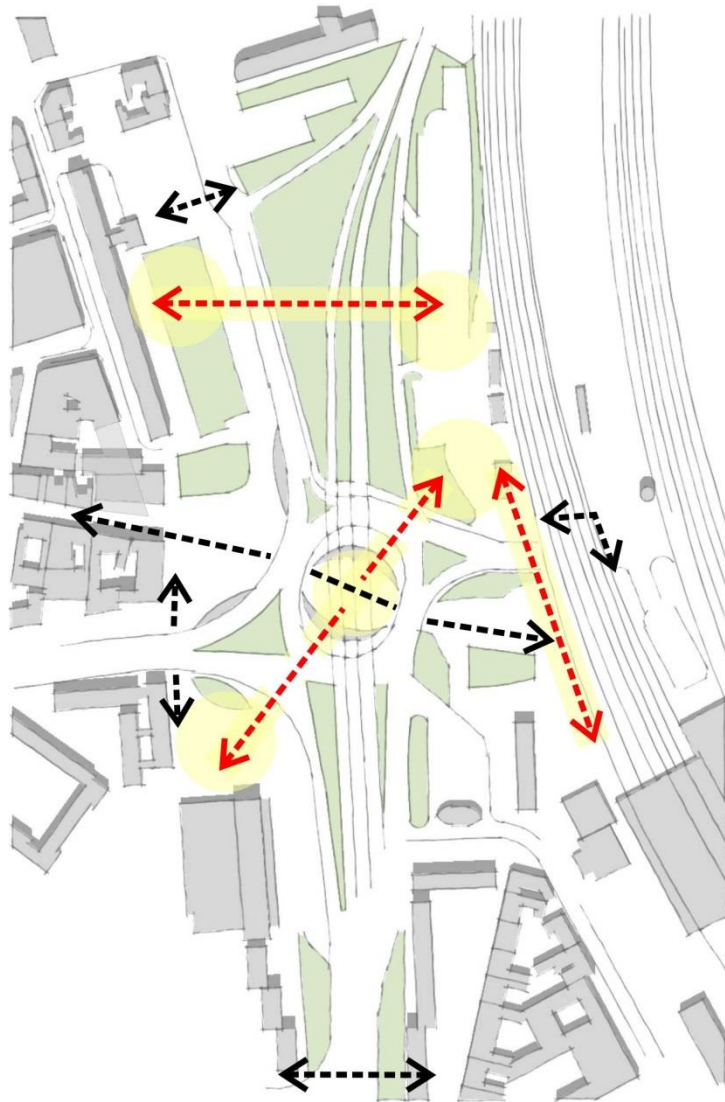
Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen

„Die meisten Arbeiten sehen eine stärkere Verflechtung des inneren Kreisels mit den angrenzenden Quartieren durch eine Kleeblatt-artige Ausbildung von Platzsituationen vor, wobei eine größere Aufweitung zwischen Oberer Leipziger Straße und Kreisel vorgesehen ist.

Die erfolgreiche Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen setzt zwingend eine Anbindung für den Fußgängerverkehr auf der Ebene -1 an den zentralen Kreisel voraus. Neue Querverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Ost- und der Westseite des nördlichen Freiraums können die Erreichbarkeit und die Attraktivität dieses nordöstlichen Quadranten zusätzlich steigern. (...)

(...) Insbesondere die oben erwähnte kleeblattartige Ausbildung von Platzräumen in allen vier Quadranten um den inneren Kreisel, die im engen Zusammenhang mit der hochbaulichen Struktur zu entwickeln wären, können helfen, die Aufenthaltsqualität, die räumliche Verzahnung mit den angrenzenden Stadtgebieten und die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. (...)

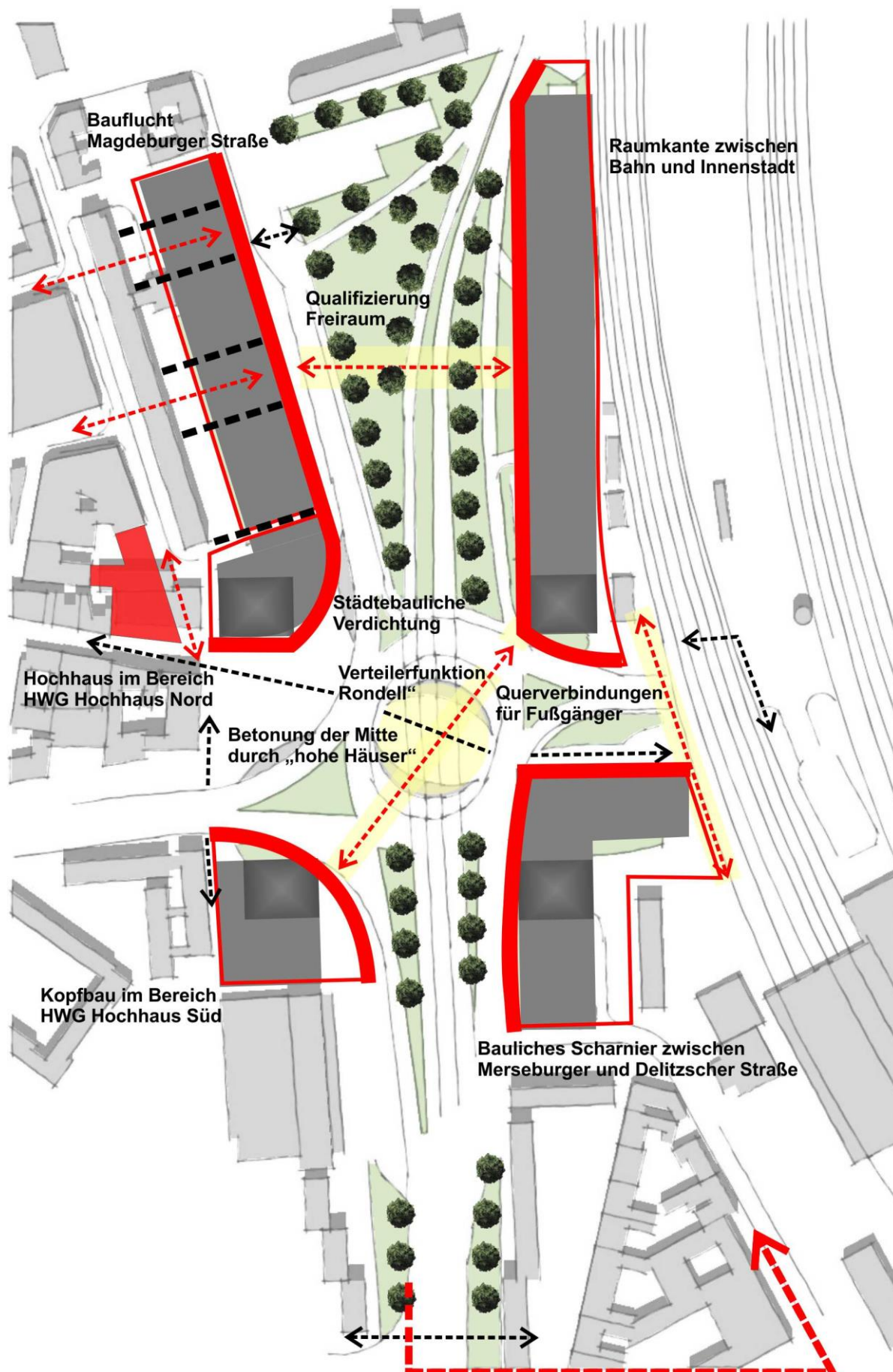
(...) Wie die Bürgerbefragung ergab, werden insbesondere Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr gefordert. Hierfür gibt es aus der Städtebauwerkstatt eine Reihe von Vorschlägen, die näher untersucht werden sollten. Dazu gehören die bessere Anbindung der angrenzenden Stadtquartiere auf der -1-Ebene, eine mögliche ebenengleiche Verbindung zwischen dem südöstlichen Bereich (Kamiethstraße/Busbahnhof) und dem nordöstlichen Entwicklungsgebiet (derzeit Stellplatzanlage an der Volkmannstraße) für Fußgänger und Radfahrer, sowie eine attraktive Durchwegung des nördlichen Grünraums in West-Ost-Richtung. Das Prinzip der Trennung von Fußgänger- und Radverkehr im zentralen Bereich auf der Ebene -1 und dem MIV im Kreisverkehr auf Eben 0 sollte als Grundsatz beibehalten werden. Eine stärkere Durchmischung von Fußgänger- und Radverkehr und Fahrverkehr auf der Ebene des Kreisverkehrs würde unnötige zusätzliche Vertikalerschließungen und eine Schwächung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens durch Konflikte zwischen den Verkehrsarten zur Folge haben und kann deshalb nicht empfohlen werden“



(aus Bewertung des Gutachtergremiums, Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014)



3.2.9 Zusammenfassung



3.3 Weiteres Vorgehen

Einzelne Elemente der durch die Gutachter empfohlenen Leitideen werden in einer konkreteren Planungsebene auf ihre Machbarkeit hin geprüft. Mit der Prüfung und Untersuchung werden drei Planungs- und Architekturbüros, die am Werkstattverfahren teilgenommen hatten und durch das Gutachtergremium aufgrund der Arbeitsergebnisse für fachlich besonders prädestiniert für die einzelnen Vertiefungsentwürfe eingestuft wurden, beauftragt.

Im weiteren Verfahren sollen zudem über eine Rahmenplanung die Themen der einzelnen Potenzialflächen stärker herausgearbeitet werden. Hierzu gehört unter anderem auch der Umgang mit den auf den Flächen derzeit untergebrachten Nutzungen. Zum Beispiel sollen die ZOB-Nutzungen, die Bus- als auch die PKW-Stellplätze im Bereich des derzeitigen Parkplatzes zwischen Volkmannstraße und Bahnanlage nicht ersatzlos zu Gunsten einer Bebauung wegfallen. Vielmehr wird es die Aufgabe im weiteren Verfahren sein, neue Lösungen für die Unterbringung dieser vorhandenen Funktionen zu finden. Das Leitbild stellt das grundsätzliche Ziel für die Entwicklung des Riebeckplatzes dar, im weiteren Verfahren müssen Lösungsvorschläge u.a. für die Stellplatzthematik erarbeitet werden.

Das städtebauliche Leitbild selbst kann das gewünschte Konzept zum jetzigen Stand noch nicht liefern. Die Aufstellung eines solchen Konzeptes bei der Gesamtentwicklung Riebeckplatz ist als wichtiger Baustein zu berücksichtigen. Des Weiteren ist im Bereich Potenzialfläche obere Leipziger Straße/ Magdeburger Straße der Umgang mit den vorhandenen Bäumen, insbes. des „Kastanienbaumblocks“ ein wichtiges Thema für die Vertiefungsentwürfe und die weiteren Planungsschritte.

Die Erarbeitung des städtebaulichen Leitbilds wird als familienfreundlich eingeschätzt. Wie beschrieben konnte sich die Bevölkerung in umfangreiche Bürgerbeteiligungen in das Verfahren einbringen. Im Zuge der weiteren Planungsschritte werden die zuständigen Fachbereichen und Beauftragten im Rahmen des Jour fixe "Familienverträglichkeitsprüfung" eingebunden.

Das hier vorliegende Leitbild soll als Grundlage zur weiteren Entwicklung des Riebeckplatz und zur Schaffung von Planungsrecht dienen. Der Bebauungsplan zur Schaffung eines neuen Hochhauses im Bereich des ehemaligen HWG Hochhauses Nord ist darin integriert.

Die bereits im Verfahren zur Leitbildentwicklung eingeleitete enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn soll aufrechterhalten und weiter ausgebaut werden.

