

**STÄDTEBAULICHES STRUKTURKONZEPT FÜR DEN BEREICH
RIEBECKPLATZ HALLE (SAALE)
AUF DER BASIS DES LEITBILDES VON MAX DUDLER**

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung (?)	4.3	Verbindungen Fussgänger/Haltestellen ÖNV
1.1	Luftbild		
1.2	Einleitung	5.	Städtebauliche Komponente Hochpunkte
1.3	Anlass und Ziel	5.1	Modellbilder
1.4	Qualitäten und Vorzüge des Gebiets	5.2	Perspektivische Skizzen
2.	Städtebauliches Strukturkonzept für den Bereich Riebeckplatz Halle/Saale	6.	Entwicklungsstufen
2,1	Lageplan	6.1	Stufenweise Entwicklung
2.2	Schwarzplan	6.2	Realitätsbausteine
2.3	Schema Höhenkoten Gelände	6.3	Langfristige Planung
2.4	Schnitte	6.4	Alternative Vision
2.5	Schnitte Detail		
3.	Grünplanung		
3.1	Grünräume - grüne Verbindungen		
3.2	Grünraumtypologien		
4.	Verkehr		
4.1	Verbindungen KFZ		
4.2	Verbindungen Fahrrad		

Impressum

SCHÖNBORN SCHMITZ ARCHITEKTEN
Schönhauser Allee 167B 10435 Berlin
T 0049 30 86336444
F 0049 30 89374852
M 0049 177 4973966
gs@schoenbornschmitz.de
www.schoenbornschmitz.de

Stadt Halle/Saale
Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Planen
06100 Halle (Saale)

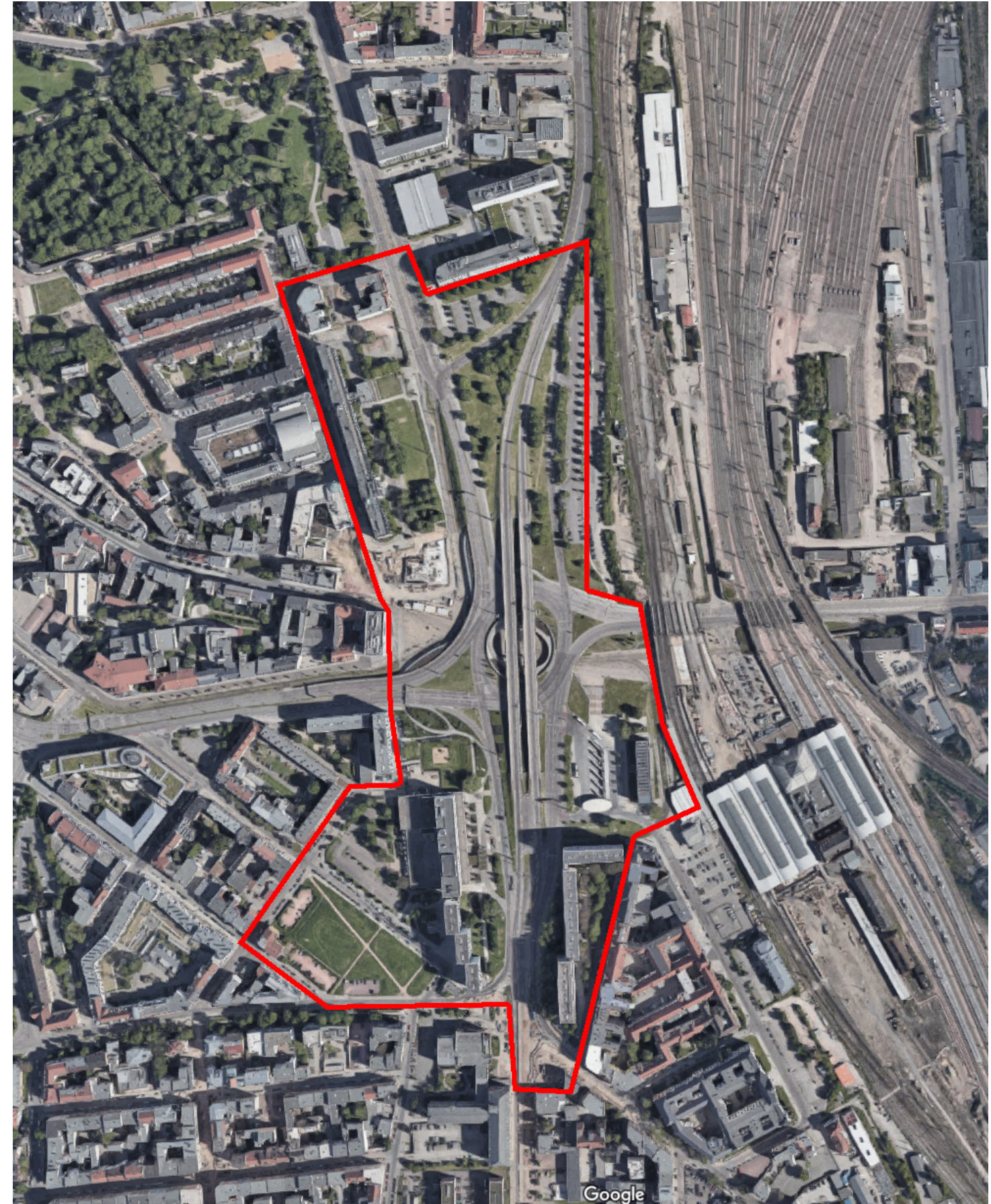
Stand
Mai 2019
Redaktion
SCHÖNBORN SCHMITZ ARCHITEKTEN
Stadt Halle
Gestaltung
SCHÖNBORN SCHMITZ ARCHITEKTEN

Einleitung

Die Stadt Halle ist das administrative, wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zentrum im Süden Sachsen-Anhalts. Mit seinen rund 241.333 Einwohnern (Stand Dezember 2018) ist Halle die größte Stadt des Landes Sachsen-Anhalt. Die Stadt liegt in der traditionsreichen Industrieregion Mitteldeutschland an der Achse Berlin-München und bildet zusammen mit dem ca. 40 km entfernten Leipzig das Zentrum der Metropolregion Mitteldeutschland. Der Riebeckplatz ist in der Stadt Halle/Saale die zentrale Drehscheibe für regionale und überregionale Verkehre und ist darüber hinaus einer der verkehrsreichsten Plätze in Deutschland. Er liegt in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof. Auch die überörtliche MIV Anbindung des Riebeckplatzes ist durch die Verknüpfung von drei Bundesstraßen (B 6 – Magdeburg, Leipzig, Anbindung der B 100 Richtung Dessau, Berlin, B 80 – Harz, Eisleben, Nordhausen, B 91 - Merseburg) als sehr gut einzustufen. Der Flughafen Leipzig/ Halle befindet sich etwa 20 km östlich des Gebietes direkt am Autobahnkreuz A9/A14. Auf der östlichen Seite des Riebeckplatzes befindet sich der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt Halle mit direktem Übergang in den Hauptbahnhof. Es bestehen am Riebeckplatz mannigfaltige Umsteigebeziehungen.

Mit dem Verlauf stadtteilverbindender Radrouten und Freizeit- und touristischer Radrouten besitzt der Riebeckplatz auch eine sehr hohe Bedeutung für den Radverkehr. Im Westen schließt der Platz an die Gründerzeitbebauung an, welche wiederum die Verbindung zum eigentlichen Zentrum Halles herstellt. So ist der Marktplatz und damit das Zentrum der Stadt fußläufig zu erreichen. Im Norden erfolgt über die Dorotheenstraße der direkte Zugang zum Stadtpark. Die zentrale Lage, die gute Anbindung innerhalb der Stadt, aber vor allem auch über die Stadt hinaus, bieten die besten Voraussetzungen für die Entwick-

lung des Standortes. Der funktionale Schwerpunkt des Stadtraumes um den Riebeckplatz liegt hauptsächlich in Nutzungen von Verwaltung, Handel, Hotel, Produktion und Handwerk aber auch von Wohnen. So findet man im Umfeld den Energieversorger EnviaM, mit dem nach dem Hauptsitz Chemnitz zweitgrößten Standort, die Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau, das Landesinstitut für Lehrerfortbildung Sachsen-Anhalt (LISA), die Außenstelle des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und das Dorint Hotel. Ein weiteres Hotel ist derzeit im Bau. Es existiert darüber hinaus entlang der Fußgängerzone Leipziger Straße ein vom Marktplatz kommender bis zum Hauptbahnhof reichender dichter Einzelhandelsbesatz..



**Allg. Vernetzung
Halle/Riebeckplatz**

Der Riebeckplatz befindet sich in einem intensiven Planungsprozess. Der stark frequentierte Verkehrsplatz, mitten in der Stadt und zentral zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof gelegen, besitzt neben seinen Verkehrsanlagen ein bislang ungenutztes Bauflächenpotential und gilt damit als einer der wichtigsten Entwicklungsstandorte in der Stadt. Die Entwicklungsperspektiven des Platzes und seines angrenzenden Stadtraumes sind dabei ganz konkret. Mit der im Jahr 2017 erfolgten Fertigstellung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) hat sich die verkehrsstrategische Lage und Bedeutung Halles im Bereich des Schienenverkehrs noch einmal entscheidend verbessern. Die Stadt Halle wurde an die Hochgeschwindigkeitstrecke München–Berlin angebunden und zu einem der bedeutendsten ICE Knoten in Mitteldeutschland ausgebaut. Die Reisezeiten in die Metropolen Deutschlands haben sich dadurch drastisch verkürzt und für die Stadt Halle zu einem wirtschaftlichen Standortvorteil geführt. Von Halle(Saale) aus werden die Städte Hamburg, Frankfurt und München in ca. drei Stunden erreicht. Für die Strecke Halle-Berlin/ Südkreuz benötigt der ICE rund eine Stunde, für die Verbindung Erfurt–Halle/Saale werden etwa 30 Minuten benötigt.

Mit der Inbetriebnahme der Zugbildungsanlage im Juni 2018, als eines von zehn Schienengüterverkehrszentren in Deutschland wurde zudem der Güterverkehrsstandort Halle zur selben Zeit ebenfalls massiv gestärkt. Das Entwicklungspotenzial der Flächen am Riebeckplatz stellt für die Stadt Halle daher eine bedeutsame Chance dar, den Standort zu einem zukünftigen multifunktionalen Dienstleistungs- und Logistikschwerpunkt mit überregionaler Wirkung auszubauen und die Synergieeffekte des Verkehrsprojektes für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt bestmöglich zu nutzen.



Derzeitige Situation/Umfeld

Die städtebauliche Struktur des Stadtraumes am Riebeckplatz ist von der umfassenden Umgestaltung in den Jahren 1964 bis 1970 geprägt. Mehrere aneinandergereihte Hochhausscheiben flankieren auf der westlichen Stadtseite die großmaßstäbliche Kreisverkehrsanlage und bilden damit vom Hauptbahnhof aus gesehen, die Schauseite der Innenstadt Halle. Eine großstädtische Platzkante des modernen Städtebaus vor einer gründerzeitlich geprägten Innenstadt. Die städtebaulichen Dominanten reihen sich überwiegend auf der westlichen Seite des Platzes auf einer Länge von etwa 700 Metern. Es handelt sich dabei um eine acht bis zehngeschossige Zeilenbebauung in Plattenbauweise. An der Platzkante entsteht somit ein Bruch zwischen der höhergeschossigen 60er/70er-Jahre Bebauung als „modern“ inszeniertem Auftakt der Stadt und der dahinter liegenden deutlich niedrigeren vier bis fünf geschossigen Gründerzeitbebauung in Form einer Blockrandstruktur.

Insbesondere an den Rückseiten der Zeilenbebauung kommt es durch ungenügend verbundene Nahtstellen zu unvermittelt endenden Straßenzügen, städtebaulich nicht gefassten Räumen, unattraktiven fußläufigen Vernetzungen etc.

Die starkfrequentierte, mittige Kreisverkehrsanlage des Riebeckplatzes trennt untereinander nur wenig verbunden Teilräume ab, die nun im Fokus der Grundstücksentwicklung stehen. Der wahrgenommene Schwerpunkt des Riebeckplatzes lag bislang auf der verkehrlichen Funktion, auf dem Durchfahren des Stadtraumes. Direkt neben der Verkehrsanlage liegen daher große Areale von untergenutzten Flächen.

Teilraum Nordwest (1)

Im Norden Grenze zum Stadtpark und Stadtgottesacker (hist. Friedhof). Standort eines Hotelneubaus am Verkehrskreisel. Reste gründerzeitlicher Bebauung, langgezogener Büroriegel am Westrand, zur Hälfte Sitz des Energieversorgungsunternehmens Mitteldeutsche Energie AG (EnviaM), zweite Hälfte ebenfalls Büronutzung. Großer Grünraum als Vorfläche zur Magdeburger Straße. Westlich angrenzendes, gemischtes Gründerzeit-Wohnviertel mit z. T. leerstehendem „Nach-Wende-Einkaufscenter“ Charlottencenter.

Teilraum Nordost (2)

Hauptsächlich Nutzung durch Verkehrsflächen. Parkplätze entlang der Volkmannstraße, Bahnlinie und am Nordrand vor dem weiteren Verwaltungsgebäude des Energieversorgers EnviaM. Zu- und Abfahrt zur Hochstraße, Zwischenflächen/Abstandsflächen sind Rasenflächen.

Teilraum Südwest (3)

Vorwiegend Wohnstandort entlang der Straßenkante, rückwärtig zum ehem. Maritim Hotel (leerstehend) großer Parkplatz und teilweise Begrünung. Standort eines ehemaligen Punkthochhauses, direkt am Verkehrskreisel. Südliche Plattenbebauung. Westlich angrenzendes, gründerzeitliches Mischgebiet mit Gemengelage bzw. brachliegenden ehem. Fabrikflächenflächen, temporäre Grüngestaltung.

Teilraum Südost (4)

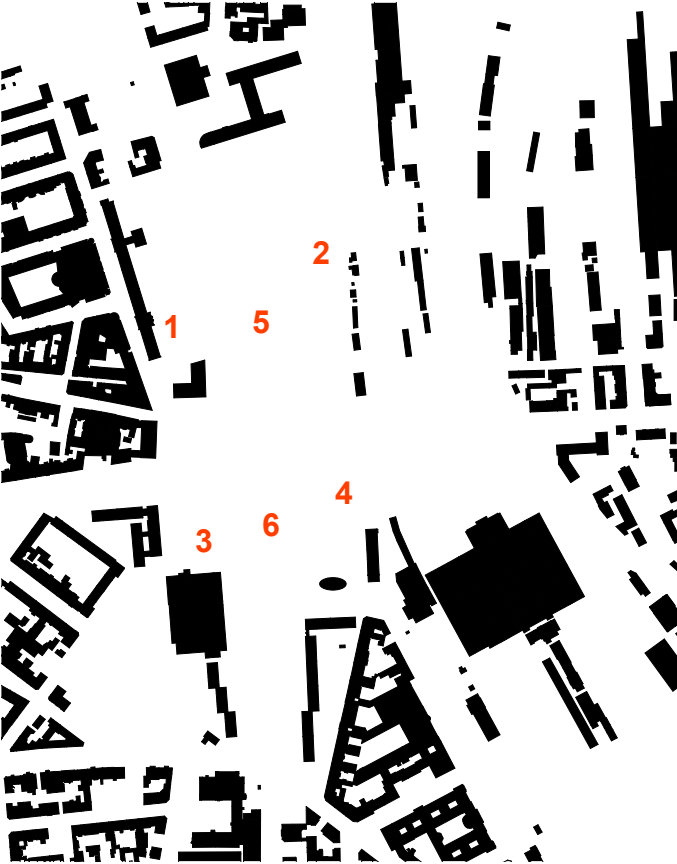
Prägung durch Verkehrsfunktion. Im Norden Westausgang Hauptbahnhof, Flächen des Busbahnhofes und Verwaltungsgebäude des Eisenbahnbundesamtes. Im Süden Wohnbebauung. Südlich angrenzendes Viertel mit Gemengelage. Wohnen und historische Verwaltungsgebäude

Teilraum Mitte Nord (5)

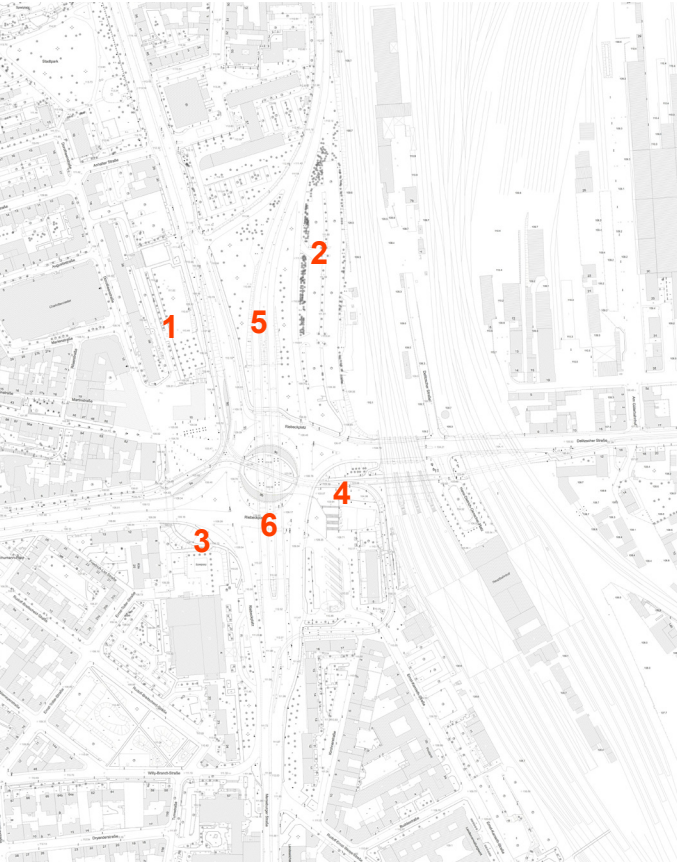
Prägung durch Verkehrsfunktion/Hochstraße und Verkehrskreisel. Im Norden und Süden Grünräume

Teilraum Mitte Süd (6)

Analog zu Teilraum Mitte Nord Prägung durch Verkehrsfunktion/Hochstraße und Verkehrskreisel.



Schwarzplan Bestand



Lageplan Bestand

Strukturkonzept

Das vorliegende Strukturkonzept befasst sich mit dem Bereich des Riebeckplatzes in Halle (Saale). Die dort in den 60-er Jahren entstandene Verkehrsanlage gehört zu den größten ihrer Art in Deutschland und bestimmt die städtebauliche Situation ihrer Umgebung. Sie bietet aber trotz ihrer Zentrumsnähe keinerlei innerstädtische Qualitäten.

Basis des vorliegenden Entwurfes ist das Leitbild von Max Dudler, welches 2017 vorgestellt wurde und eine Lösung im Umgang mit diesem scheinbar schwierigen urbanen Raum aufzeigte.

Das Leitbild sah vor, die überdimensionierte und konturlose Brache in das Stadtraumgefüge zu integrieren und zu einem identitätsstiftenden Charakteristikum zu etablieren. Die für die vier Quadranten vorgeschlagene Randbebauung sollte in ihrem Maßstab zwischen den Stadtbausteinen

der klassischen Moderne und den gründerzeitlichen Bebauungsstrukturen vermitteln. Darüber hinaus bildete sie eine erlebbare und eindeutige Konturierung, so dass aus einer jetzt strukturlos erscheinenden Verkehrsbrache eine klar ablesbare und identitätsstiftende Stadtlichtung werden kann. Diese Bebauung erfolgt in einer Typologie, welche die Maßstäbe der unterschiedlichen Epochen mittels der Verbindung von Sockel- und höheren Bauten verbinden sollte. Es entsteht eine klare Kante, die gleichzeitig eine schallschutzwirksame Funktion zum Verkehrsbauwerk erfüllen soll.

In den weiteren Überlegungen stellte sich die Frage, wie mit dem beschriebenen Gebiet umzugehen sei, sobald die Verkehrsanlage nicht mehr notwendig ist und zurückgebaut werden kann. Neben den vier bislang behandelten lateralen Bereichen müssen dann auch die zentralen Be-

reiche betrachtet werden, die bislang allein der Verkehrsanlage vorbehalten waren.

Der vorliegende Entwurf beschäftigt sich somit mit den Fragen der Kompatibilität des Leitbildes bzw. der aktuellen Planungen für diesen Bereich mit einer langfristigen Planung, die auch den Rückbau der Verkehrsanlage einbezieht.

Die städtebaulichen Prinzipien der klassischen Moderne, die den derzeitigen Zustand des Gebietes prägen, sahen die Trennung der Funktionen vor. So wurden der KFZ-Verkehr von Fußgängern, reine Verkehrsadern von Grünräumen oder Wohnviertel von Verkehrsbauwerken getrennt. Die Folge waren unwirtliche Räume, die alleine vom Autoverkehr geprägt waren oder Grünanlagen, die in Ermangelung sozialer Kontrolle zu Angsträumen ver-

kamen. Das stadträumliche Gefüge von Straße, Gasse, Platz und Boulevard wurde aufgelöst, womit ein allgemein verständliches und vertrautes System, welches sich über lange Zeit entwickelt hatte, verloren ging.

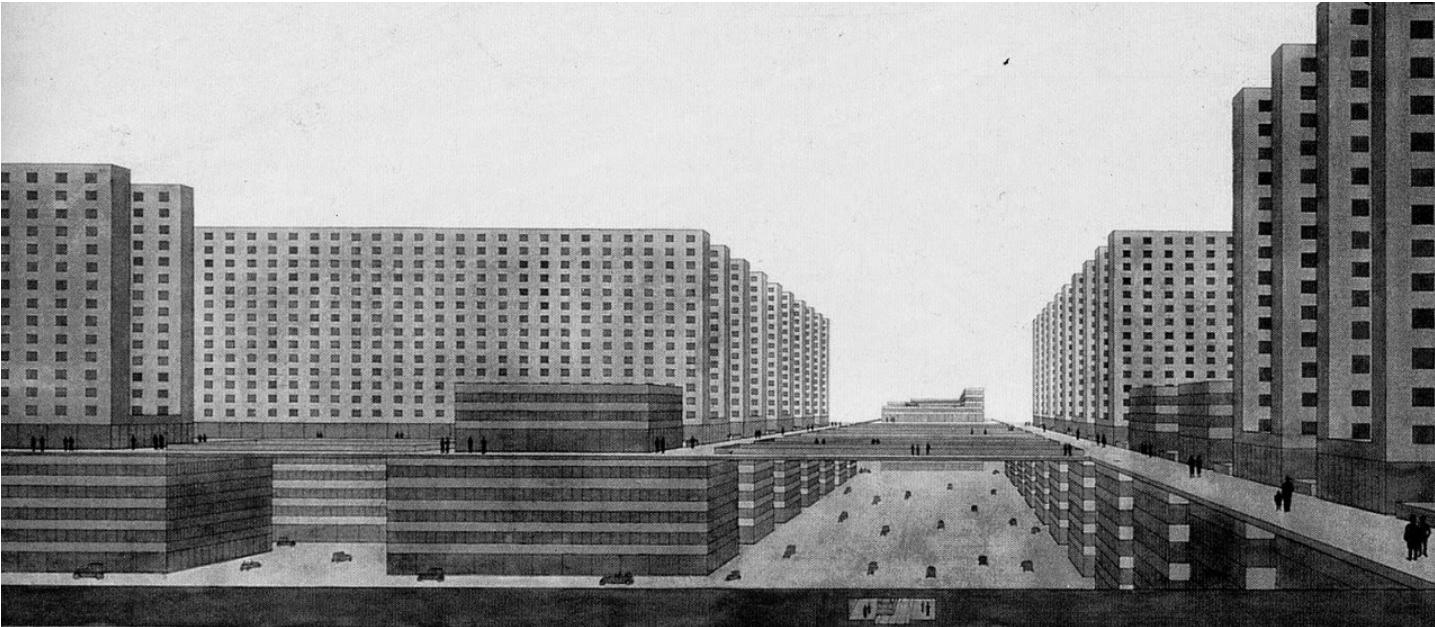
Das grundsätzliche Ziel der Überlegungen ist die Auflösung der Funktionstrennungen und die Wiederherstellung von nachvollziehbaren und verständlichen Stadträumen. Diese sollen mit den benachbarten Vierteln verbunden und räumlich verzahnt werden. Die unterschiedlichen Verkehre von KFZ-, Rad- und Fußgängerverkehr werden zusammengeführt und folgen der gegebenen Topografie. Unterführungen und Brücken werden nach Möglichkeit vermieden, da sie die Trennung der Funktionen befördern. Auf dem Niveau des heutigen Kreisel entsteht eine Stadtebene, die sich dem Niveau der Straßenbahn und des Bahnhofsvorplatzes so weit öffnet, dass der Eindruck



Große Ulrichstraße Halle (Saale)



Leitbild Riebeckplatz Max Dudler



Ludwig Hilbersheimer Hochhausstadt

eines Brückenbauwerks oder einer Untertunnelung dem einer topografischen Stadtlandschaft weicht. Großzügige Treppenanlagen verbinden die Ebenen und fügen sich ein in die Folgen von Stadträumen. Sie bieten die Qualitäten von Aufenthaltsorten und urbanen Kumulationspunkten. Es entstehen grüne Verbindungen im Sinne der beschriebenen Stadtraumtypologien. So verbinden Boulevards, Straßen und Gassen die unterschiedlichen Plätze. Die Stadträume werden durch klare Baukörper definiert und durch Erdgeschoss-Nutzungen begleitet. Diese unterstreichen den öffentlichen Charakter, tragen zur Belebung bei und steigern die Aufenthaltsqualität durch den Faktor der sozialen Kontrolle.

Es wird eine urbane Verdichtung angestrebt, die ein durchgängiges städtisches Raumgefüge zeigt, welches sich an den Qualitäten der europäischen Stadt orientiert, wie wir



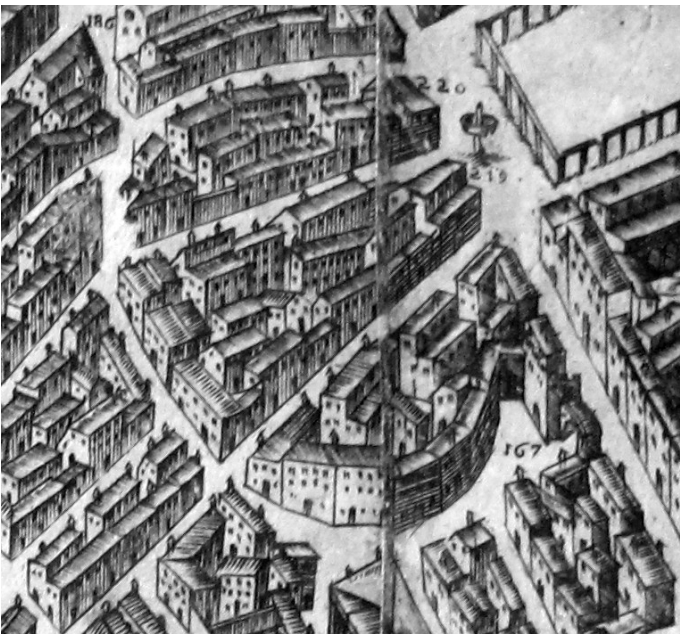
Riebeckplatz historische Aufnahme

sie auch in den angrenzenden Vierteln finden. Dennoch soll der Entwurf dem Ort und seiner Geschichte Rechnung tragen. So sind trotz dieser Verdichtung Spuren zu erkennen, die an die vielfältigen Eingriffe und die Veränderungen im Lauf der Stadtgeschichte erinnern. Dies betrifft die beschriebene Topografie, aber auch die Raumfigur, welche die ehemalige Nord-Südverbindung widerspiegelt.

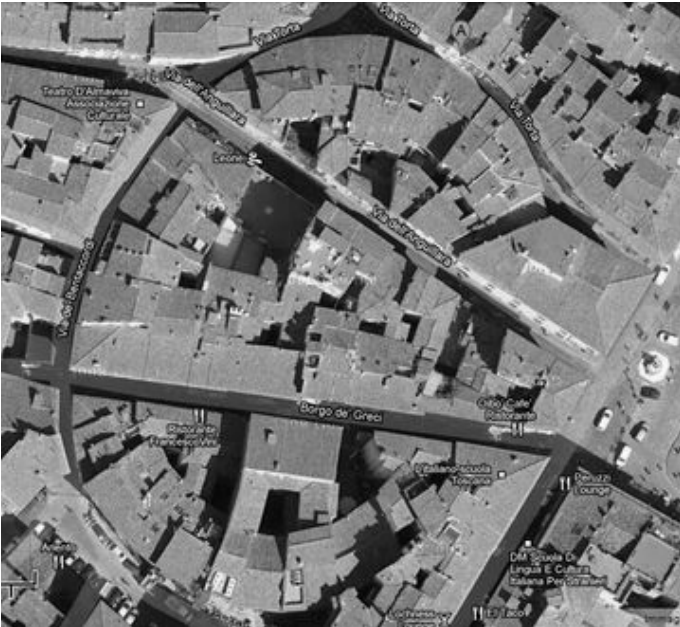
Als städtebauliche Orientierungspunkte werden drei Hochpunkte vorgesehen. Sie bilden ein charakteristisches Dreieck und markieren die unterschiedlichen Richtungen des Knotenpunktes und weisen auf die neue Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt hin.



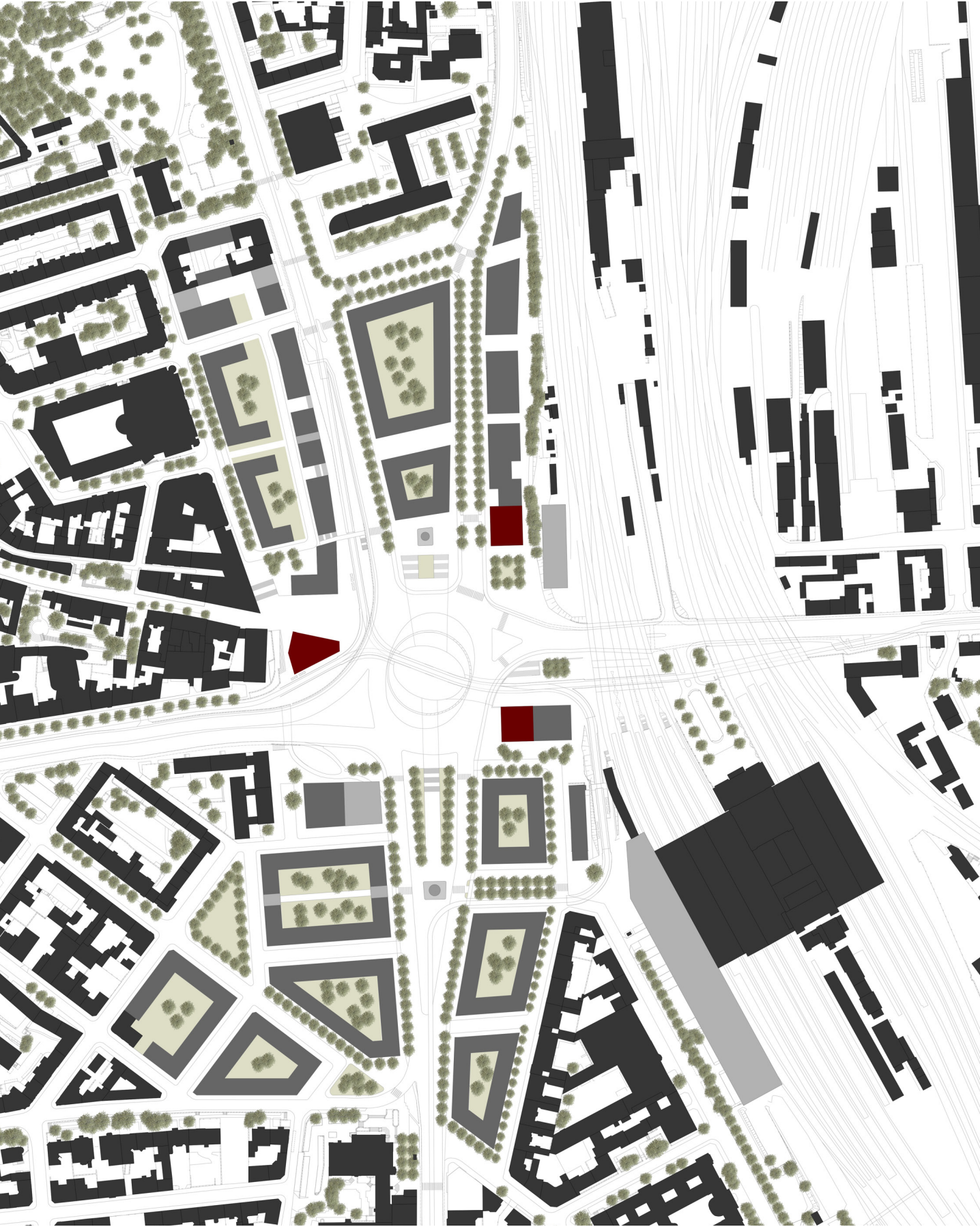
Riebeckplatz 1970



Via Torta Florenz



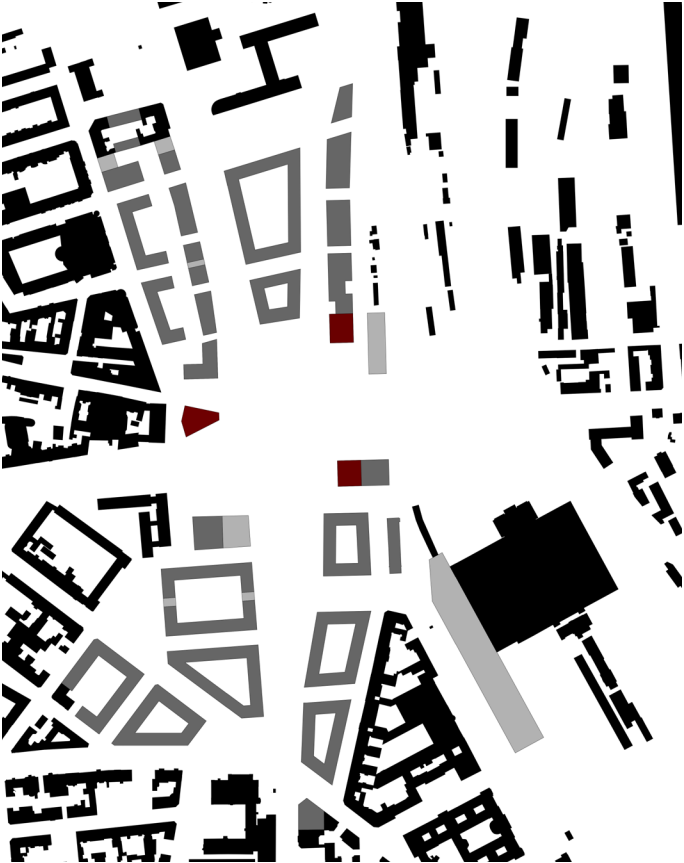
Städtebauliches Strukturkonzept für den Bereich
Riebeckplatz Halle (Saale)



Lageplan Strukturkonzept

Städtebauliches Strukturkonzept für den Bereich
Riebeckplatz Halle (Saale)

Schwarzplan Strukturkonzept

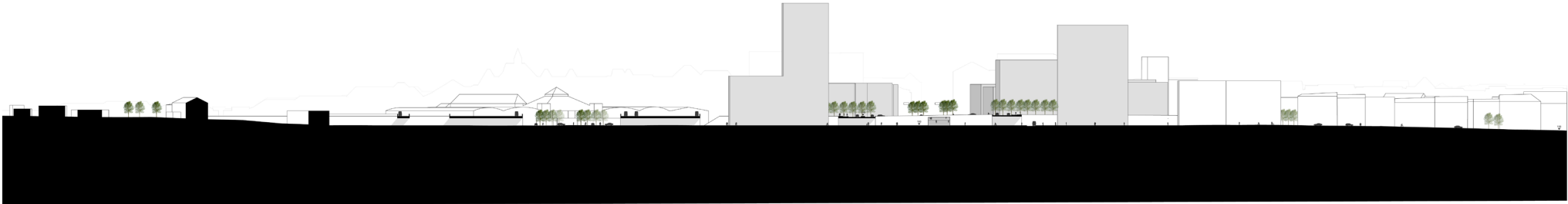


Höhenentwicklung Strukturkonzept

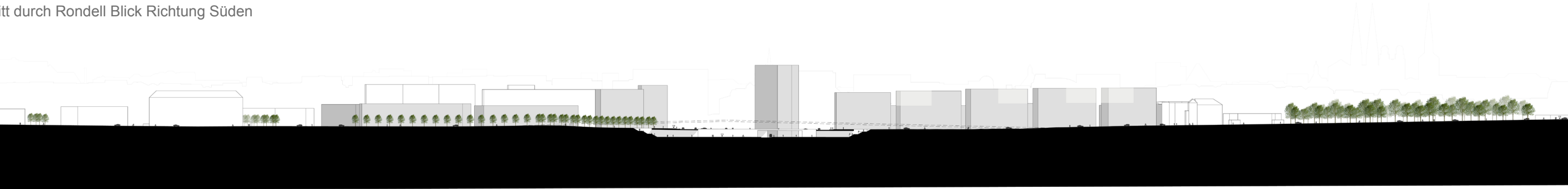




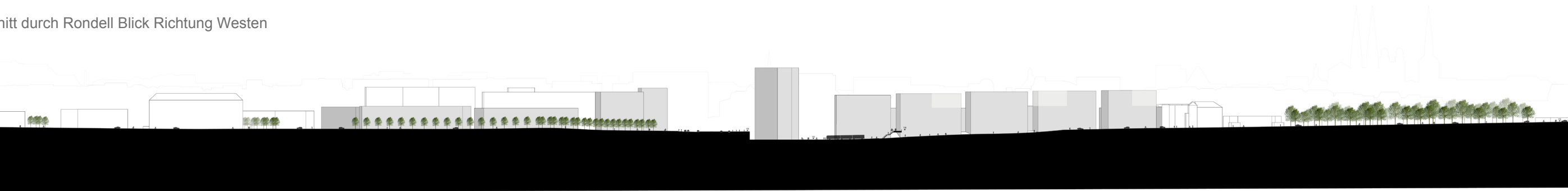
Querschnitt durch Treppe Blick Richtung Norden



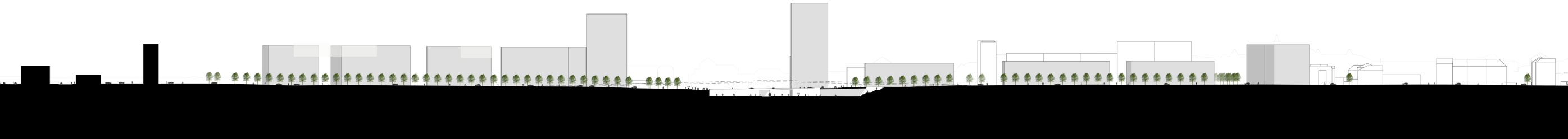
Querschnitt durch Rondell Blick Richtung Süden



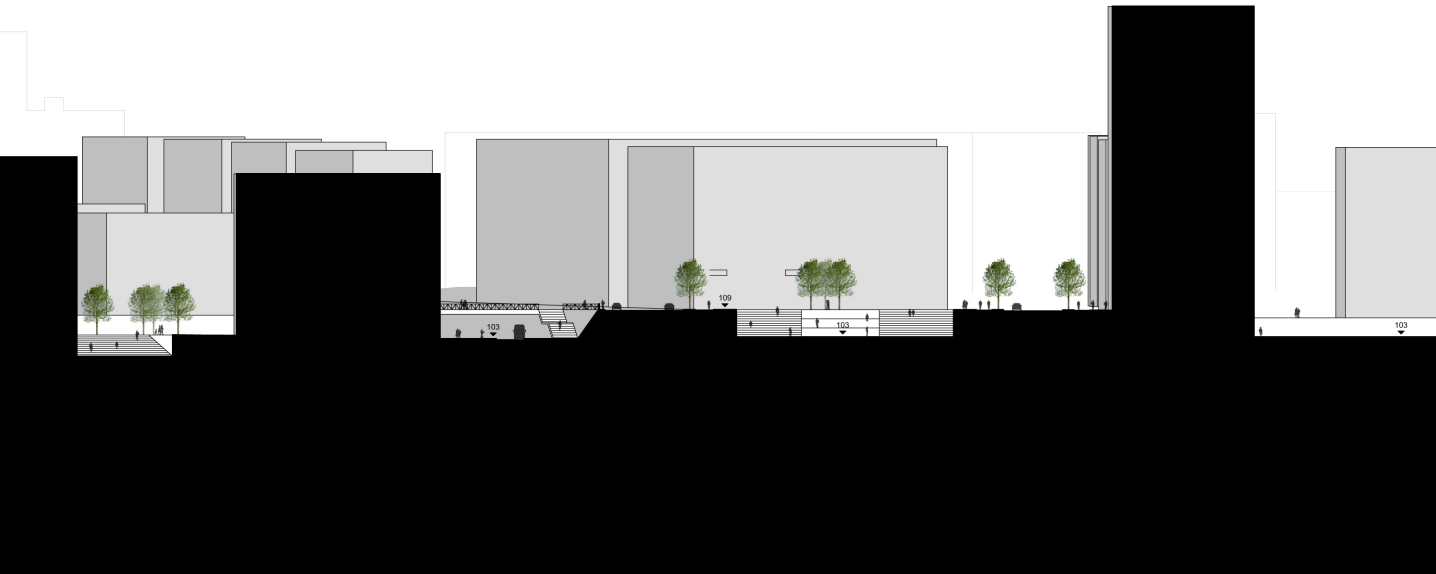
Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen



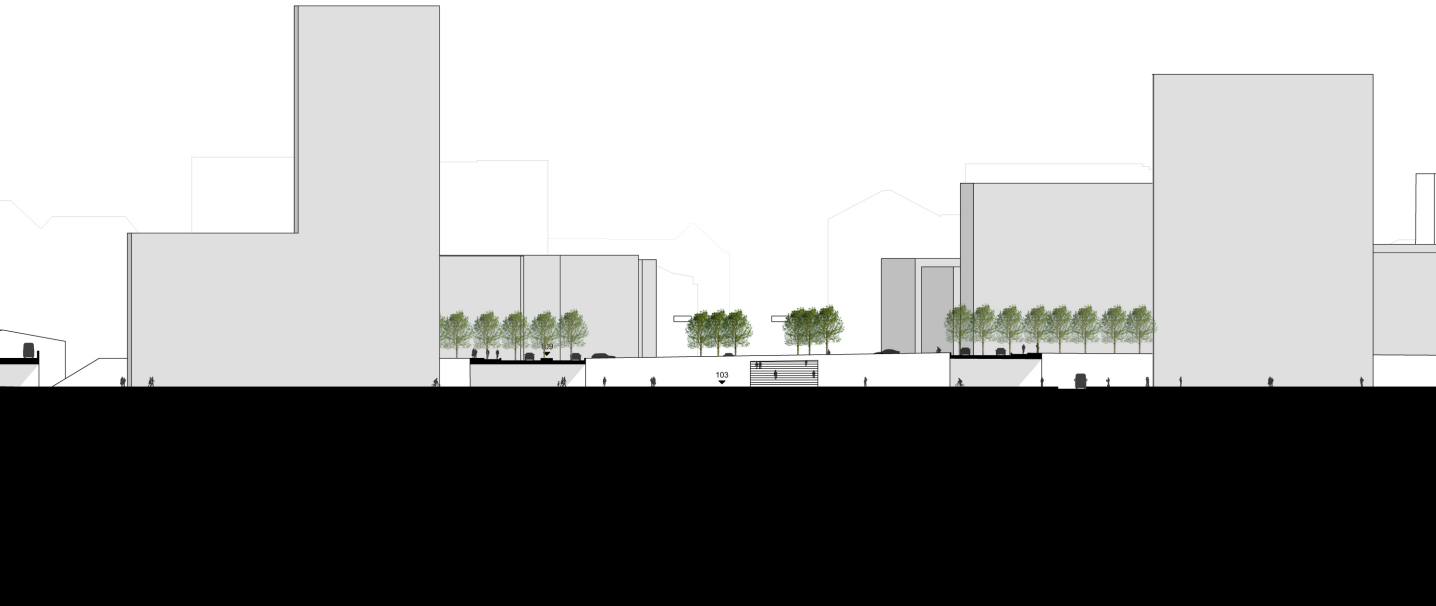
Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen



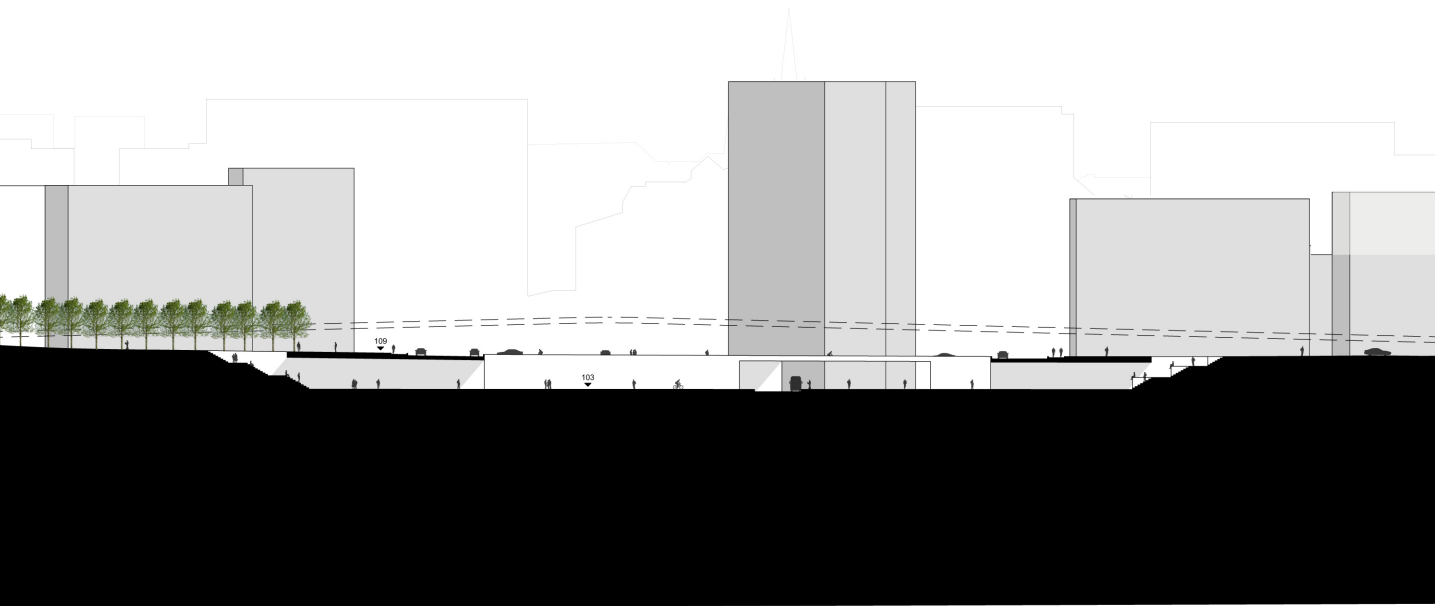
Längsschnitt durch Rondell/Gelände Blick Richtung Osten



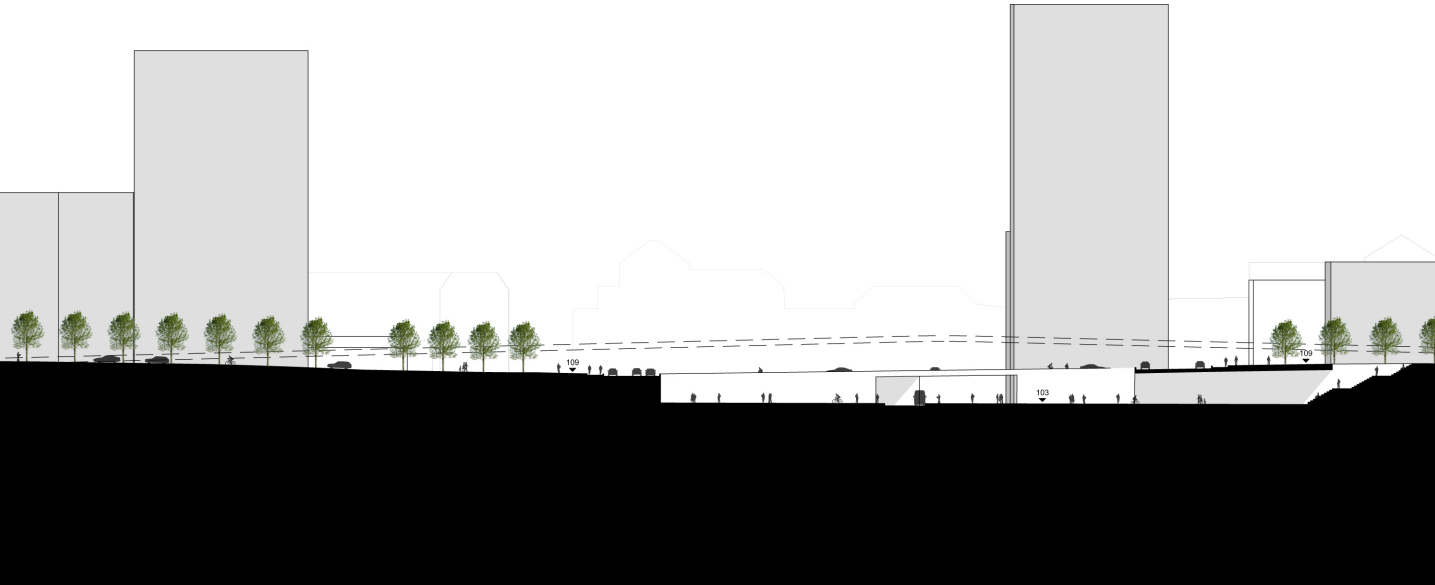
Querschnitt durch Treppe Blick Richtung Norden, Ausschnitt



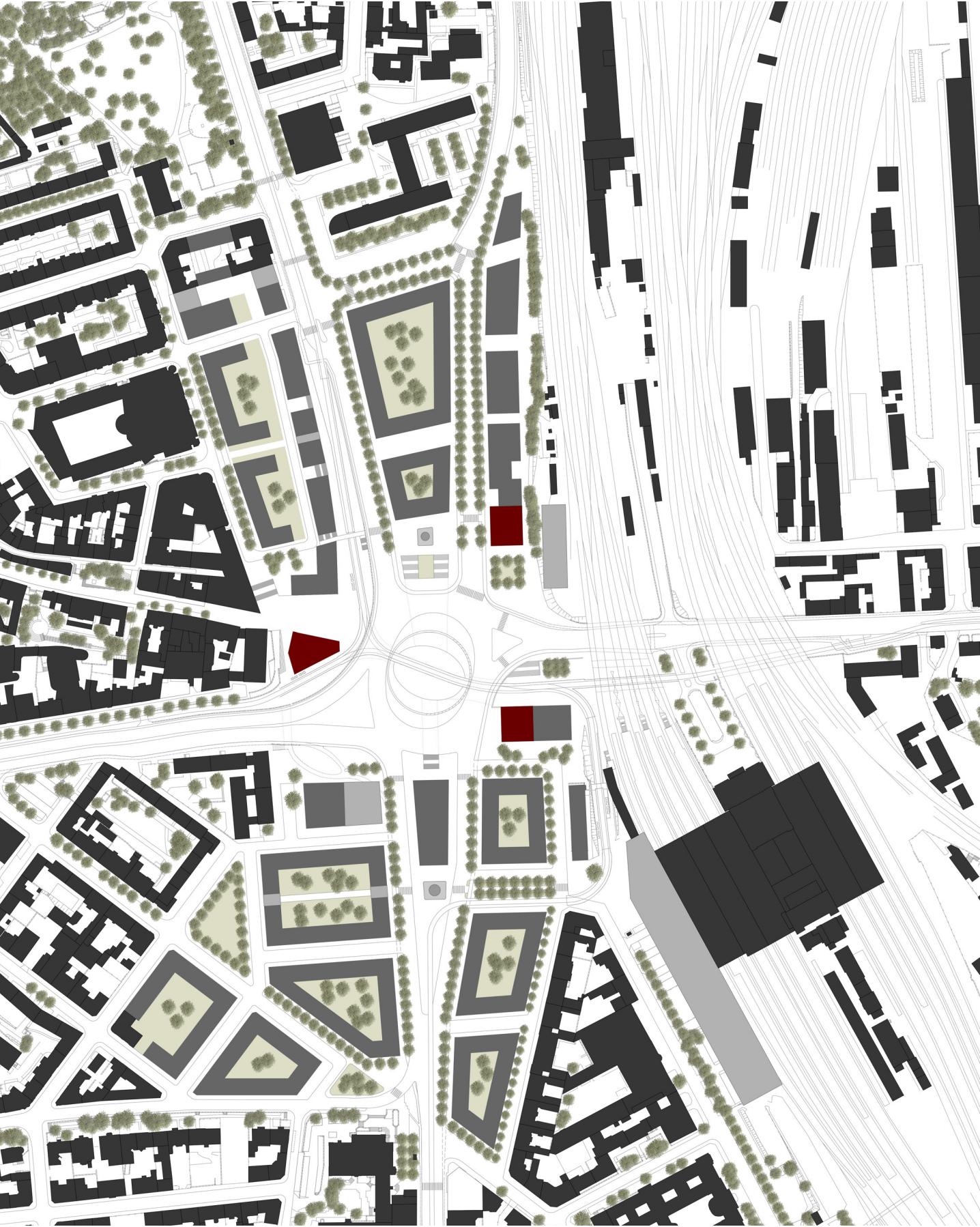
Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Süden, Ausschnitt



Längsschnitt durch Rondell, Blick Richtung Westen, Ausschnitt



Längsschnitt durch Rondell, Blick Richtung Osten, Ausschnitt



Lageplan Strukturkonzept Alternative Mittelbebauung



Strukturkonzept Grünräume - grüne Verbindungen

Grünräume - Grüne Verbindungen

Im Zentrum der Grünraumplanung stehen die qualitätsvollen und grünen Verbindungen, die das Planungsgebiet durchqueren und es mit den anliegenden Vierteln verbinden. Besondere Beachtung findet dabei der Weg vom nördlich liegenden Stadtpark in die südlich gelegenen Viertel und den Anschluss an das Gebiet des Thüringer Bahnhofs. Dabei soll dieser Weg sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer attraktiv sein.

Bei den grünen Verbindungen handelt es sich um eine Abfolge von städtischen Räumen, die sich aus den beschriebenen Stadtraumtypologien zusammensetzt und damit eine abwechslungsreiche urbane Promenade anbietet. Die Magdeburger Straße und die Volkmannstraße werden als Boulevards mit einer straßenbegleitenden Bepflanzung ausgebildet und bieten eine attraktive Verbindung bis an das Rondell. Dort entsteht ein städtischer Platz, der von den Bauten des in Mitte liegenden Teilgebietes und des Nordost-Quadranten gebildet wird. Von dort kann der Weg durch das Rondell über die großen Treppenanlagen, die das Rondell nach Norden und nach Süden hin öffnen, fortgesetzt werden. Die südliche Treppe mündet in einen weiteren urbanen Raum, der als Vorplatz für einen zukünftigen Westeingang zum Bahnhof fungiert. Von dort aus kann der Weg fortgesetzt werden über die Merseburger Straße, die ebenfalls als Boulevard mit einer beidseitigen Bepflanzung zu verstehen ist. Alternativ gibt es die Verbindung über die Ernst-Kamieth-Straße, um in Richtung Thüringer Bahnhof zu gelangen. Auf diese Weise werden alle Wege zu einer Abfolge von Räumen, die unterschiedliche Qualitäten aufweisen. Durch Straßen und Boulevards werden die Verbindungen dargestellt. An den Kreuzungspunkten gibt es Plätze, die entweder urbanen oder grünen Charakter aufweisen. Für die urbanen Plätze können Elemente (z.B. Kunst) vorge-

sehen werden, die eine räumliche Konzentration fördern und als Mittelpunkt fungieren. Grüne Plätze weisen eine Bepflanzung auf und haben parkartigen Charakter. In beiden Fällen handelt es sich um Orte, die zum Aufenthalt und zur Begegnung einladen. Sie werden zu Kumulationspunkten des öffentlichen Lebens, die den urbanen Raum zum Leben erwecken.

Besondere Räume werden durch die charakteristischen und durch die Topografie bedingten zahlreichen Treppen und Rampenanlagen gebildet. Mehr noch als Plätze gelten sie gemeinhin als Aufenthaltsorte und Treffpunkte. Sie sind in der Regel breit und großzügig. Sie werden ergänzt durch Sitzstufen oder durch Terrassen, die bepflanzt werden sollen.

Die Verbindung von der Dorotheenstraße in das Gebiet zwischen Magdeburger Straße und Volkmannstraße erfolgt mittels einer kleinen Brücke, welche die Absenkung der Straßenbahntrasse parallel zur Magdeburger Straße überwindet. Auch hier soll die Topografie zum qualitätsvollen Charakteristikum umgewidmet werden.

Städtebauliches Strukturkonzept für den Bereich Riebeckplatz Halle (Saale)



Stadtraum: Grüne Verbindung



Stadtraum: Grüne Verbindung



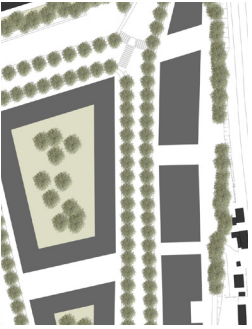
Verbindungselement der Ebenen



Verbindungselement der Ebenen



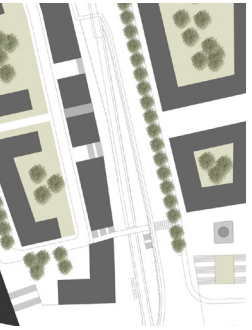
Boulevard mit zweiseitiger Bepflanzung



Straße mit einseitiger Bepflanzung



Treppenanlagen



Brücke (Bsp. Max Dudler)

Städtebauliches Strukturkonzept für den Bereich Riebeckplatz Halle (Saale)



Stadtraum: Platz



Stadtraum: Grüner Platz



Stadtraum: Innenhof



Weitere Grünflächen



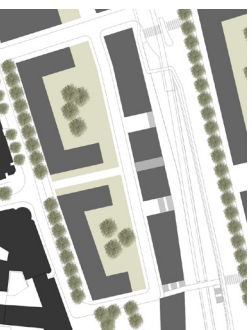
Urbaner Platz mit zentrierendem Element



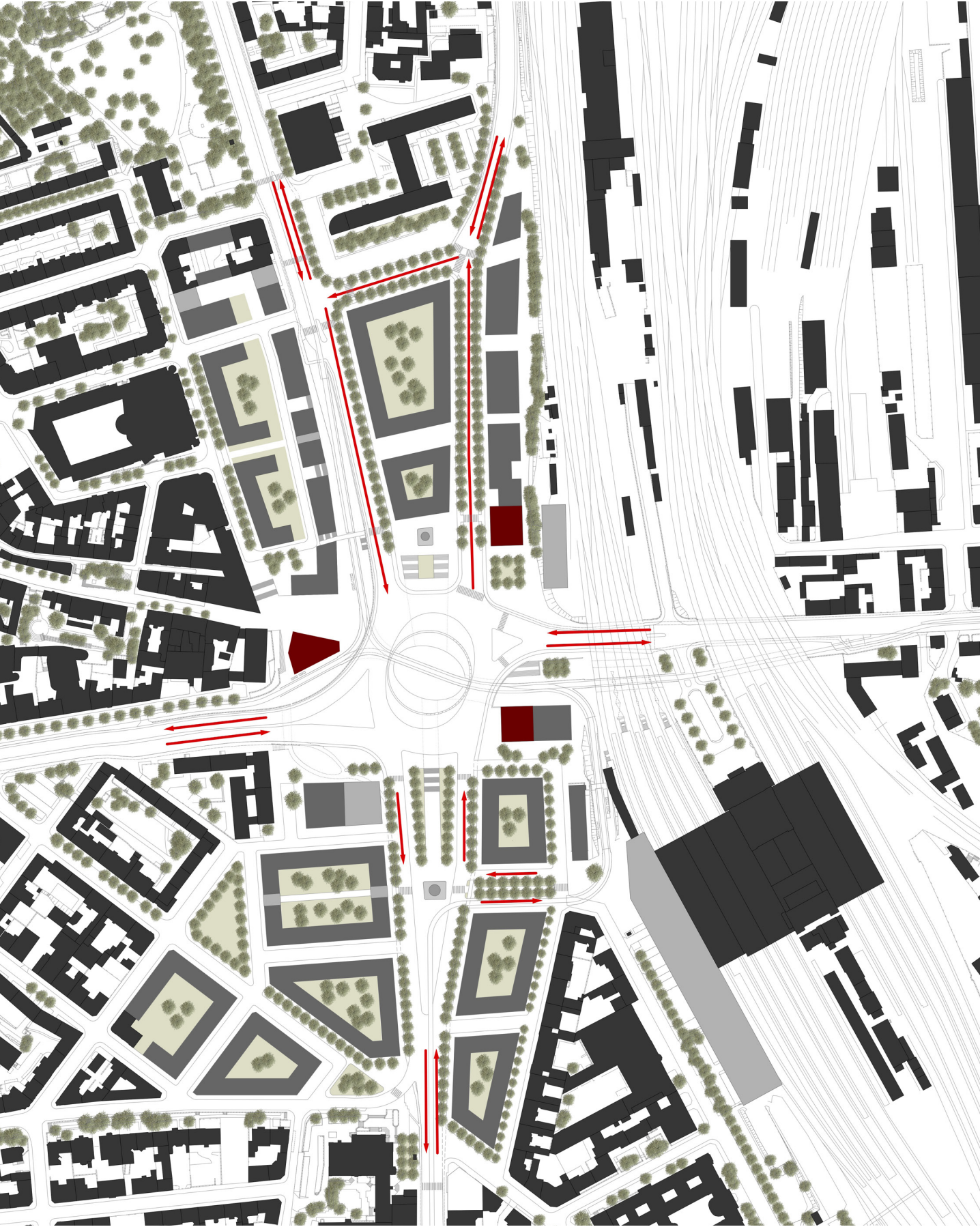
Grüner Platz mit Bepflanzung



Grüner Hof mit Bepflanzung



Dachbegrünung



Strukturkonzept Verbindungen Kfz

Verkehrliche Erschließung

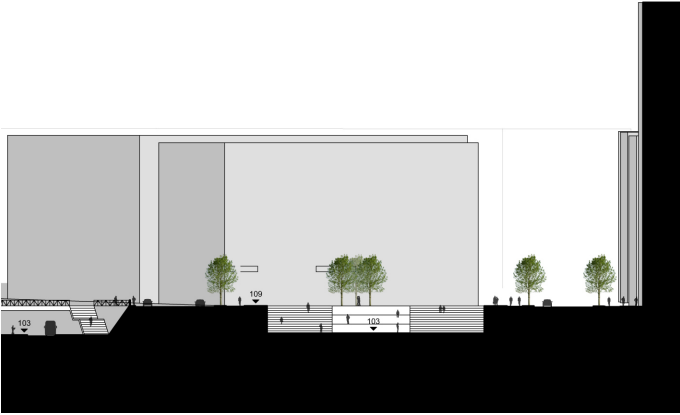
Der Riebeckplatz als die verkehrliche Drehscheibe für regionale und überregionale Verkehre in der Stadt Halle (Saale), verteilt an Werktagen täglich etwa 65.000 Kraftfahrzeuge im Kreisverkehr und ca. 24.000 Kraftfahrzeuge auf dem Brückenbauwerk. Die Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr des Stadtraumes am Riebeckplatz ist durch seine Lage an den drei Bundesstraßen B 6, B 80, B 91 als sehr gut einzustufen. Zusätzlich queren den Platz 6 Straßenbahnlinien mit insgesamt 48 Fahrten pro Stunde im Tagesverkehr und gut 20.000 Fahrgästen pro Tag.

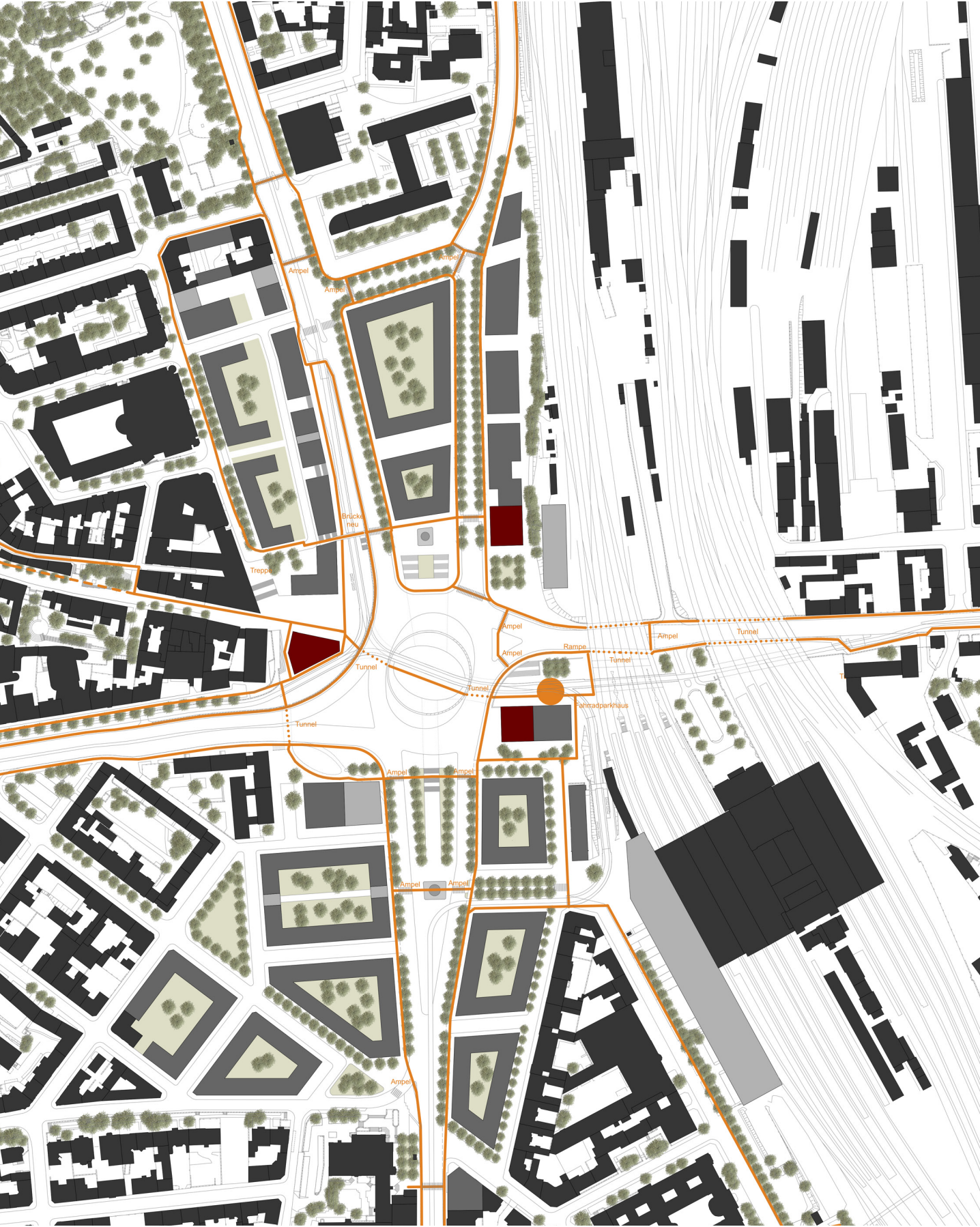
Der Riebeckplatz und das von ihm radial abzweigende Straßennetz wurden daher bei ihrem letzten Umbau 2002 bis 2006 auf einem hohen Leistungsniveau angesiedelt und sind daher in der Lage, weitere Verkehre aufzunehmen und abzuwickeln. Die Erschließung der Teilräume ist trotz der Drehscheibe der Kreisverkehrsanlage Riebeckplatz nicht optimal. Aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung am Riebeckplatz sind von der Kreisfahrbahn aus keine direkten Zufahrten zu den einzelnen Teilräumen möglich. Ausnahmen betreffen die Zufahrt zum Parkplatz Volkmannstraße im Teilraum Nordost und für Busse die Zufahrt zum Busbahnhof im Teilraum Südwest. Die anderen Teilräume sind daher nur über Umwege bzw. Nebenstraßen, sozusagen „von hinten“ aus erreichbar.

Verbindungen Kfz

Die Überlegungen zum KFZ-Verkehr betreffen vor allem die Umstrukturierung beim perspektivischen Entfall der Hochstraße. Das Ziel ist es den KFZ-Verkehr nicht mehr in den Mittelpunkt zu stellen und zum städtebaulichen Prinzip zu erheben, sondern öffentliche Räume zu schaffen, in denen sich alle Formen des Verkehrs, aber auch des Aufenthalts vermischen. Es gibt keine reinen Verkehrsadern mehr, sondern nur noch Straßen oder Boulevards als Teil eines Systems öffentlicher Räume. Es wird ein Einbahnring aus Volkmannstraße und Magdeburger Straße vorgesehen, die durch eine Spange im Norden verbunden werden. Die Hauptverbindungen werden von Bäumen flankiert und von Fuß- und Radwegen begleitet. Überquerungen erfolgen nach Möglichkeit über ebenerdige Übergänge und Ampelanlagen.

Die Busparkplätze für die Systemhalte des Regionalbusverkehrs können mittelfristig vor dem Envia M- Gebäude angeordnet werden. Langfristig sollen sie östlich des Hauptbahnhofs ihren Platz finden.





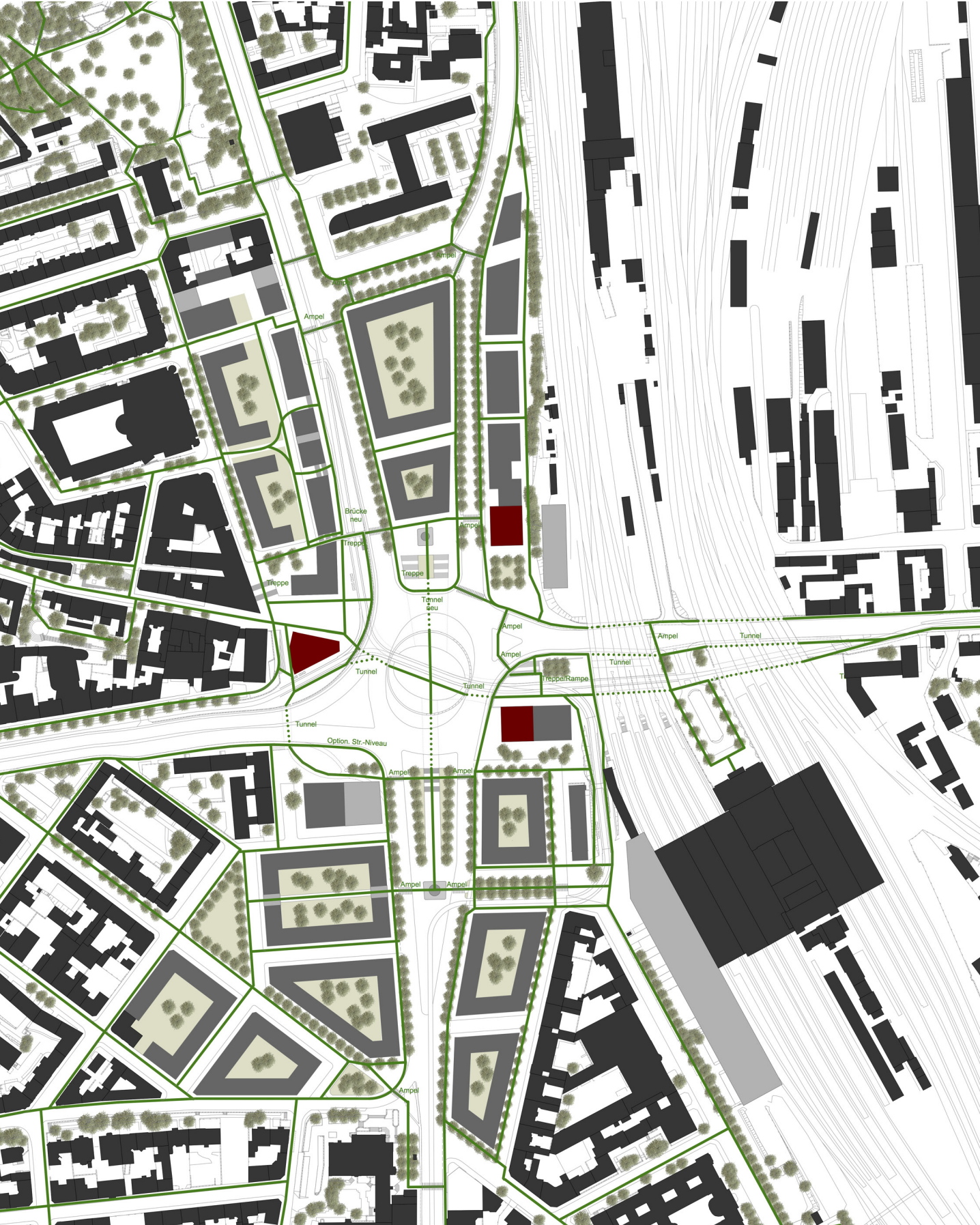
Strukturkonzept Verbindungen Fahrräder

Verbindungen Fahrräder

Den Verbindungsmöglichkeiten für Radfahrer wird große Bedeutung beigemessen. Ziel ist es durchgehende Routen zwischen den angrenzenden Quartieren zu schaffen, ohne dass die Trennung der Ebenen größere Hindernisse mit sich bringt. Prinzipiell sollen die Radwege entlang der Straßen laufen und als Teil des öffentlichen Raums verstanden werden. Zur Querung von Straßen werden Ampelanlagen vorgesehen. Die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen den Ebenen erfolgt mit Rampen, die nach Möglichkeit dem natürlichen Geländeverlauf folgen. Aufzüge und Brücken werden vermieden. Die großen Straßen mit Radwegen werden von Baumreihen begleitet, so dass die Wege nicht nur gut funktionieren, sondern auch Aufenthaltsqualität generieren.

Im Erdgeschoss der neuen Hochhausbebauung im Bereich des Süd-Ost-Quadranten wird ein Fahrradparkhaus

geplant. Es steht im Zusammenhang mit einer gegenüberliegenden großzügigen Treppen- und Rampenanlage, welche die beiden Verkehrsebenen (Straßenbahn und fußläufige Verbindung durch das Rondell – Straßenraum) verbindet. Es werden Sitzstufen vorgesehen, so dass an dieser Stelle ein öffentlicher Ort entstehen kann, an dem der Radfahrende nicht nur ihr Fahrrad abstellen können, sondern der auch die Möglichkeit zum Aufenthalt bietet, der als Treffpunkt in der Nähe des Bahnhofs und zwischen Nutzungen des Süd-Ost- und des Nord-Ost-Quadranten fungiert.



Strukturkonzept Verbindungen Fussgänger

Verbindungen Fussgänger

Auch dem Wegenetz für Fußgänger wird größte Beachtung geschenkt. Sie sind es, die den öffentlichen Raum letztendlich beleben und die angestrebte urbane Atmosphäre ausmachen. Wie die Fahrradwege werden die Fußwege als Bürgersteige neben den Straßen und Radwegen angeordnet und entlang der Hauptverbindungen von Baumreihen begleitet. So entstehen die grünen Verbindungen. Auch im Bereich des Kreisels sollen Bürgersteige vorgesehen werden, so dass die ehemals rein technischen Verkehrsflächen zu Stadträumen qualifiziert werden.

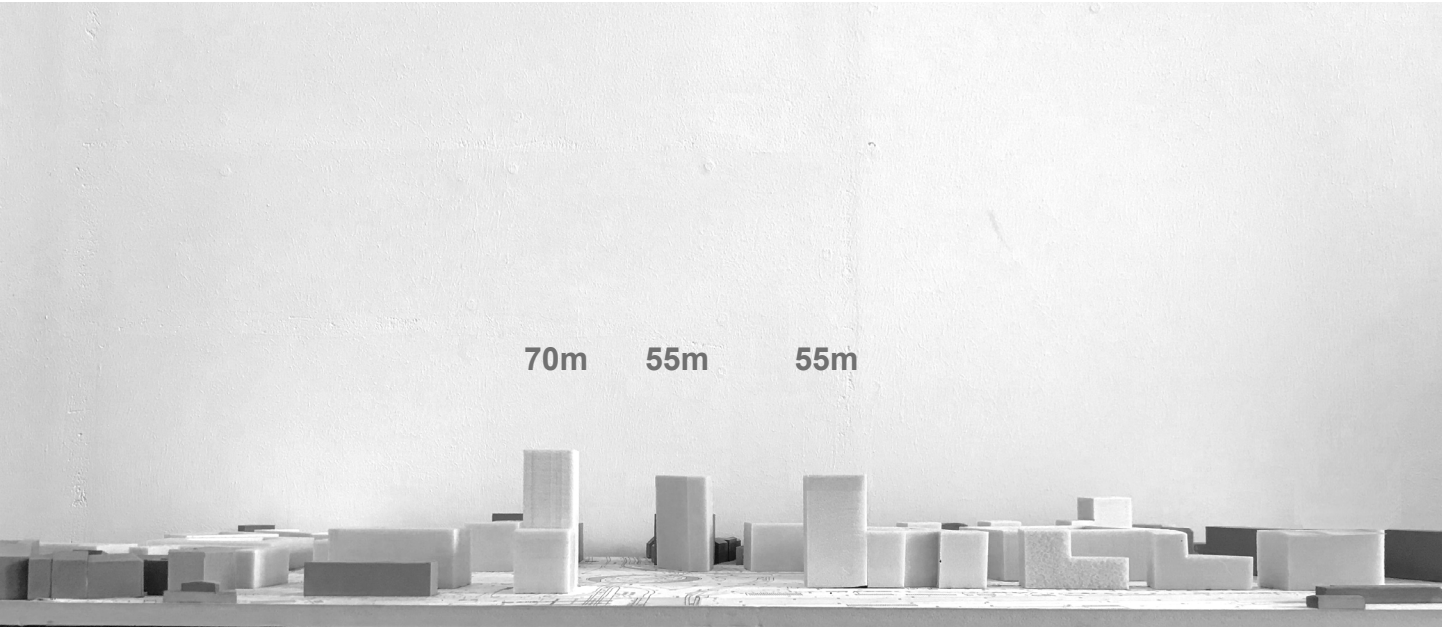
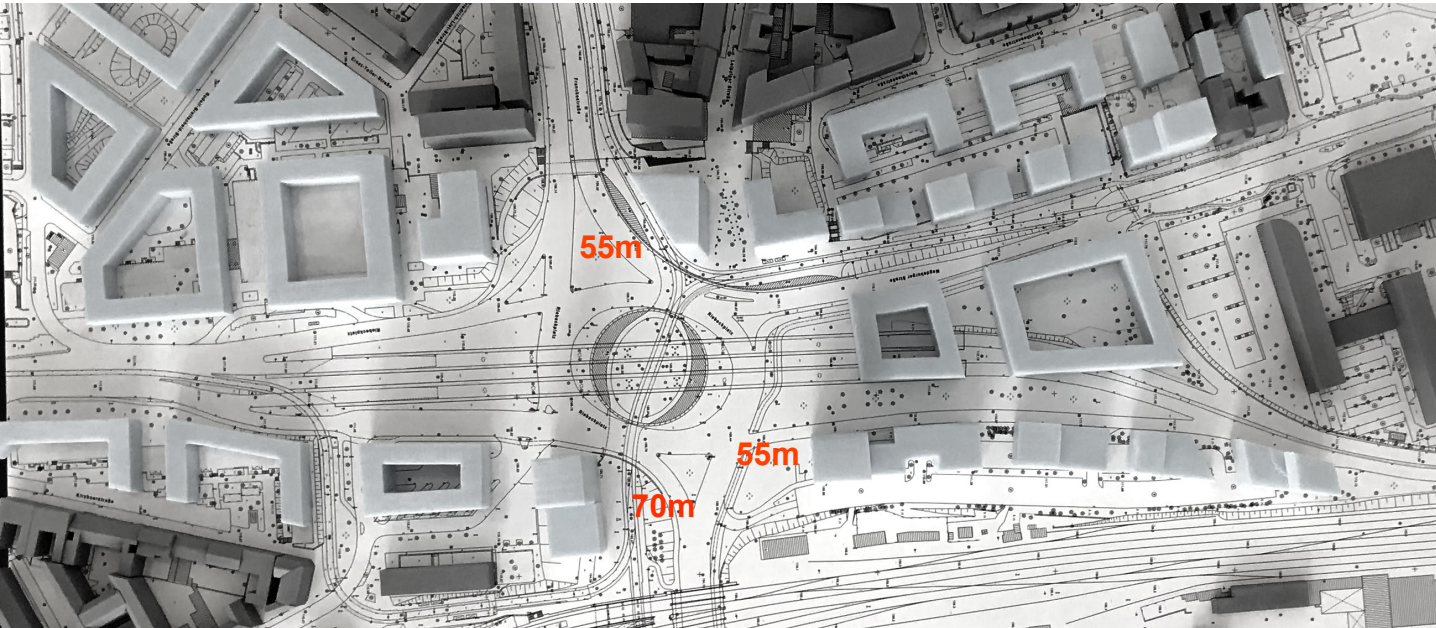
Die Überquerung der Straßen erfolgt nach Möglichkeit über Ampelanlagen und Zebrastreifen ebenerdig. Brücken und vor allem Tunnels werden vermieden. Die Wegeführung folgt in der Regel der Straßentopografie. Zwischen den grünen Verbindungen werden Plätze unterschiedlicher Qualität vorgesehen, die zum Aufenthalt einladen und als stadträumliche Orientierungspunkte dienen.

Straßen und Plätze werden von Baukörpern begrenzt und definiert. Entscheidend für die Qualität der öffentlichen Räume für Fußgänger ist die jeweilige Erdgeschossnutzung. So ist anzustreben, dass in den Erdgeschossen möglichst öffentliche Nutzungen vorgesehen werden. Damit kann die Belebung unterstützt werden und es erfolgt die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums.

Der Zugang zum Hochhaus im Süd-Ost-Quadranten soll zum Beispiel vom Kreisverkehr aus erfolgen. Vor dem Gebäude entsteht nun ein Eingangsplatz, der den Charakter des ehemaligen reinen Verkehrsweges völlig verändert und zum Teil der Stadt werden lässt. Ähnlich verhält es sich mit den anderen Gebäuden, die im Bereich der uminterpretierten Verkehrsanlage entstehen. Wo man sich derzeit nur schwer zu Fuß bewegen kann, gibt es dann

die Möglichkeit durch ein städtebauliches Gefüge zu spazieren, in dem man sich gut orientieren und sich sicher fühlen kann.

Das heutige umstrittene Rondell soll möglichst weit geöffnet werden. So gibt es von der unteren Ebene breite Treppenanlagen nach Norden und nach Süden, die eine direkte Verbindung von Nord nach Süd herstellen. Die unterschiedlichen Ebenen stehen in enger Beziehung zueinander und können sogar zu besonderen Qualitäten führen. Der Weg vom Bahnhof ins Zentrum wird um vieles attraktiver. Das Rondell verbindet alle vier Laufrichtungen und bildet damit den Mittelpunkt eines Systems der kurzen Wege.



Modell Höhenentwicklung

Höhenentwicklung

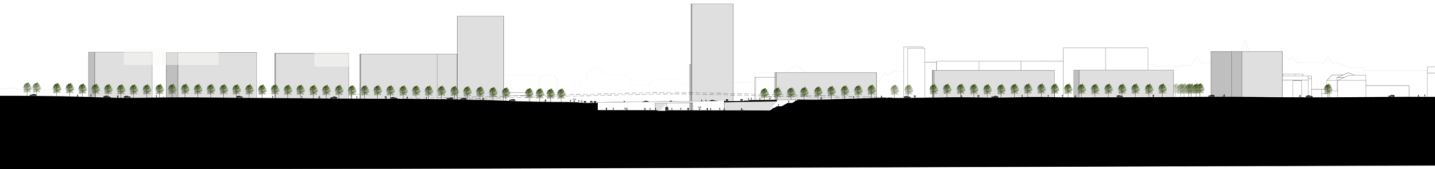
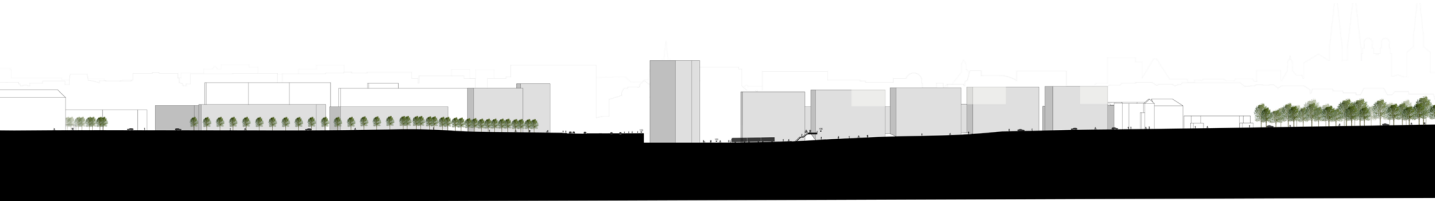
Die Höhe der vorgeschlagenen Bebauung thematisiert den Gegensatz zwischen den Maßstäben der gründerzeitlichen und der modernen Stadt. Die Bebauung der Gründerzeit weist eine Traufhöhe von ungefähr 18m auf. Die Bauten der DDR-Moderne im Bereich des Riebeckplatzes erreichen in der Regel eine Höhe von ungefähr 30m. Auf den heutigen Nord-West- und Süd-West-Quadranten standen zwei Hochhäuser, die aber zurückgebaut wurden.

Die vorgeschlagene Bebauung übernimmt die vorgefundenen Höhen und lässt eine Entwicklung zwischen beiden Maßstäben zu. Die Bebauung im nördlichen Teil kann eine Höhe bis zu 30m erreichen, soll aber mindestens die Höhe der Gründerzeit aufweisen. Trotz der Verdichtung sind die entstehenden oder verbleibenden Räume groß und auf eine Bebauung in angemessener Höhe angewiesen, damit sie ihre Wirkung als raumbildende Volumina nicht

verlieren. Im Süden wird die Höhe der gründerzeitlichen Blockrandbebauung vorgeschlagen.

Als städtebauliche Orientierungspunkte werden drei Hochpunkte im Zentrum des Gebietes vorgesehen. Sie bilden ein charakteristisches Dreieck und markieren die unterschiedlichen Richtungen des Knotenpunktes und weisen auf die neue Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt hin.

Diese werden in unterschiedlicher Höhe geplant. Für das Hochhaus auf dem Süd-Ost-Quadranten ist eine Höhe von 70m vorgesehen, für die beiden anderen Hochpunkte eine Höhe von 55m. Die geringere Höhe des Hochpunktes auf der Westseite vermittelt zu den modernen Bauten und zu den Bauten der Altstadt.



Längsschnitte



Skizze Perspektive Höhenentwicklung

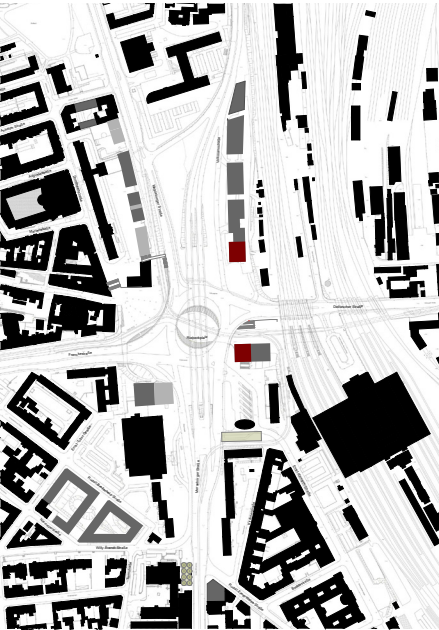


Skizze Perspektive Höhenentwicklung

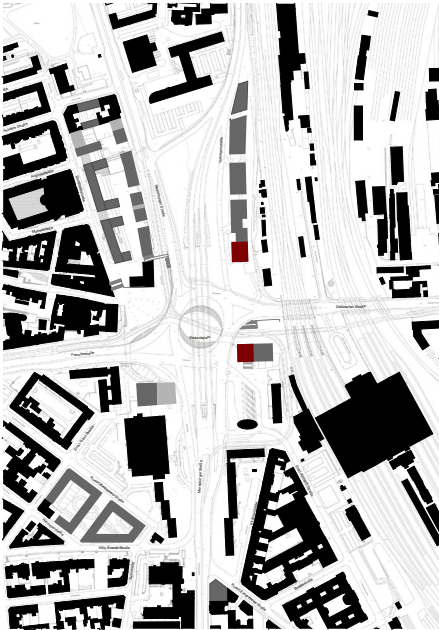
Entwicklungsstufen

Es werden unterschiedliche Stadien der Entwicklung des Riebeckplatzes gezeigt. Die ersten Schritte, die im Wesentlichen dem Leitbild von Max Dudler entsprechen, können sofort vollzogen werden. Die weiteren Schritte sind abhängig von bestimmten Entwicklungen, die als Voraussetzung für deren Umsetzung unerlässlich sind. Dabei geht es zum Beispiel um den Abbruch des Riegels an der Dorotheenstraße und dann im Wesentlichen um den Rückbau der Hochstraße. Entscheidend ist, dass die ersten Schritte nicht die Entwicklungsmöglichkeiten einer späteren Phase (die vielleicht erst in mehreren Jahrzehnten zum Tragen kommt) einschränken.

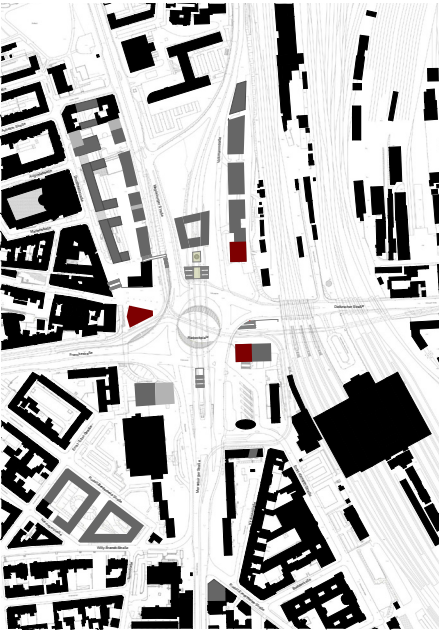
Die zeitliche Abfolge der Stufen kann nicht beziffert werden. Es handelt sich aber um große Zeiträume. Auch ist die Reihenfolge der einzelnen Schritte nicht vorauszusagen und kann anders erfolgen als dargestellt. Die letzten Abbildungen stellen noch einmal die ersten Schritte und die endgültige Planung gegenüber.



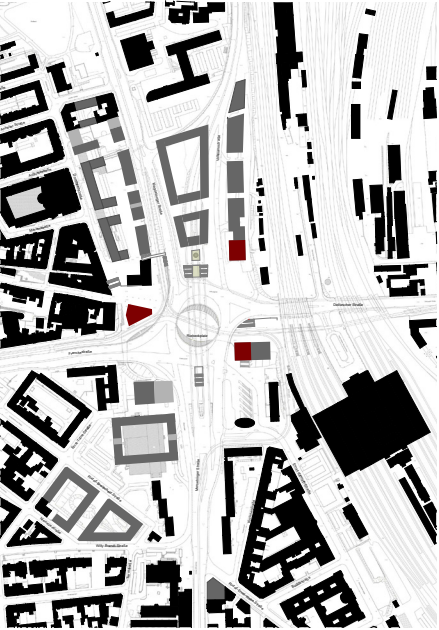
Stufe 1



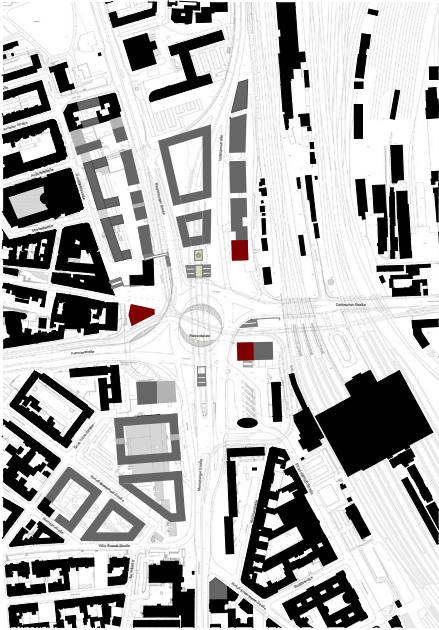
Stufe 2



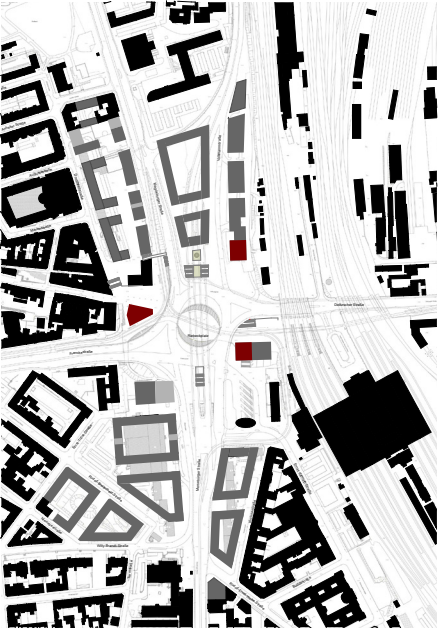
Stufe 3 (Entfall Hochstraße)



Stufe 4



Stufe 5



Stufe 6



Stufe 1



Stufe 3 Rückbau Hochstraße



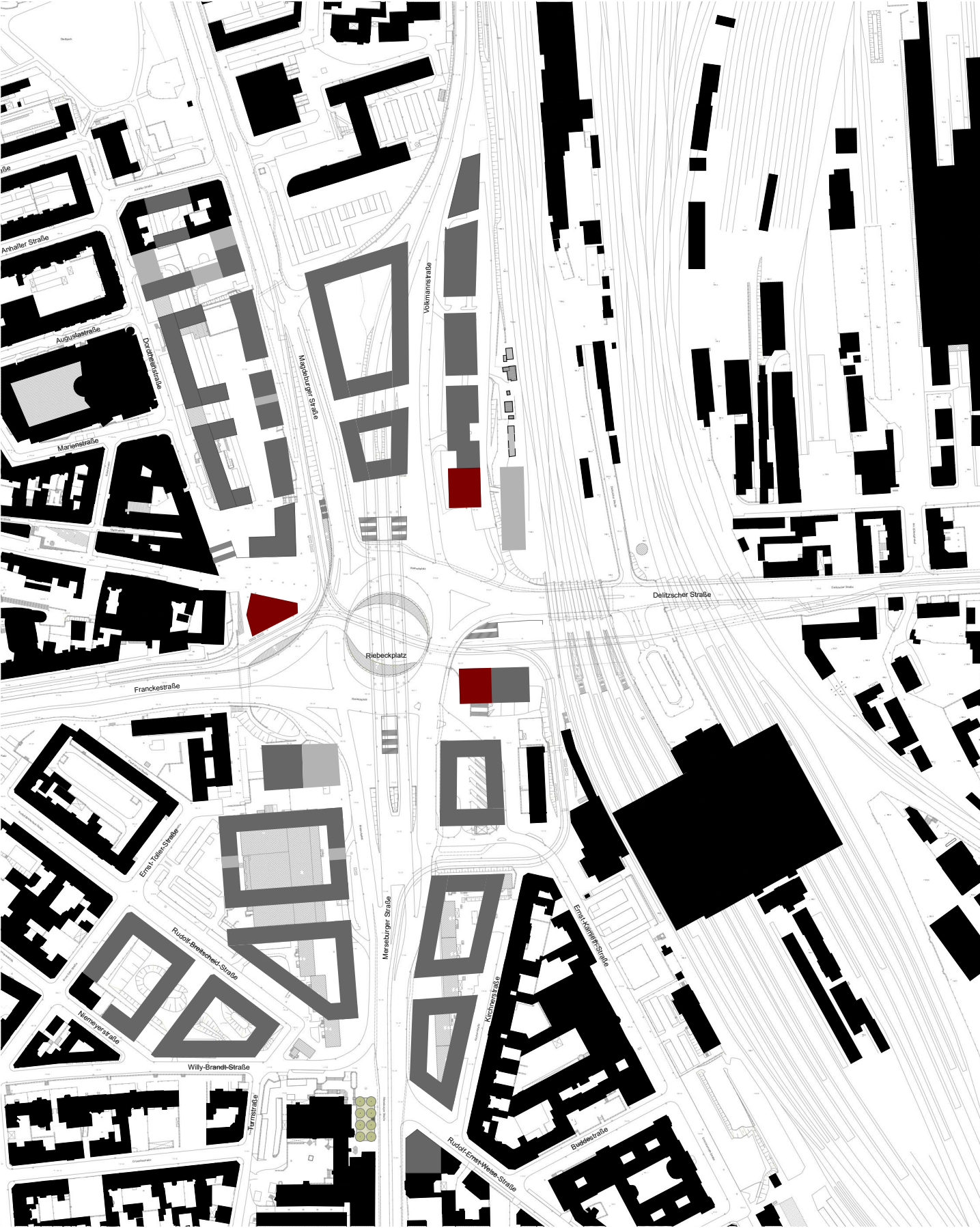
Stufe 3 Mittelbebauung



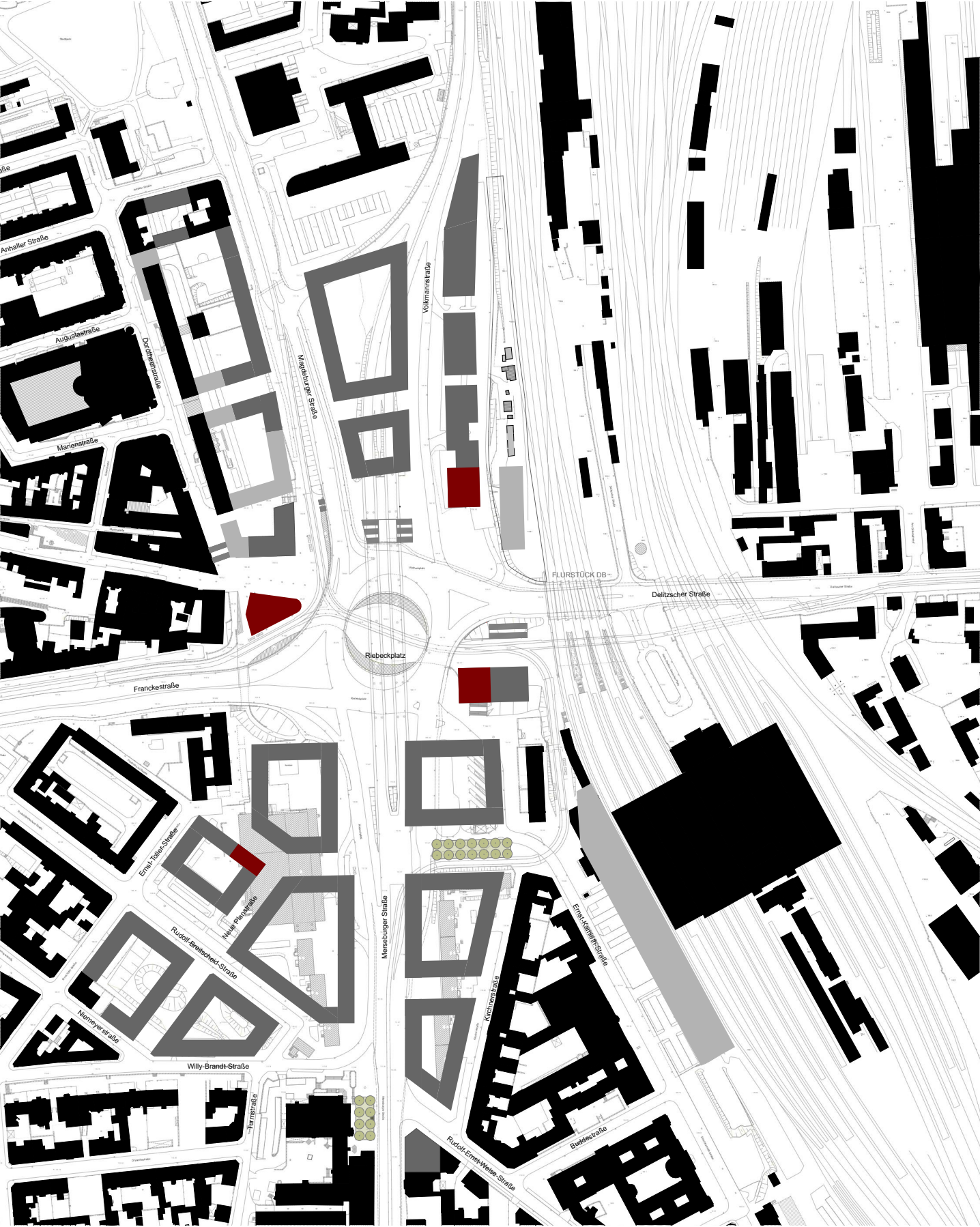
Stufe 3 Hochpunkt Leipziger Straße



Entwicklung 1. Stufe. Realitätsbausteine



Entwicklung letzte Stufe



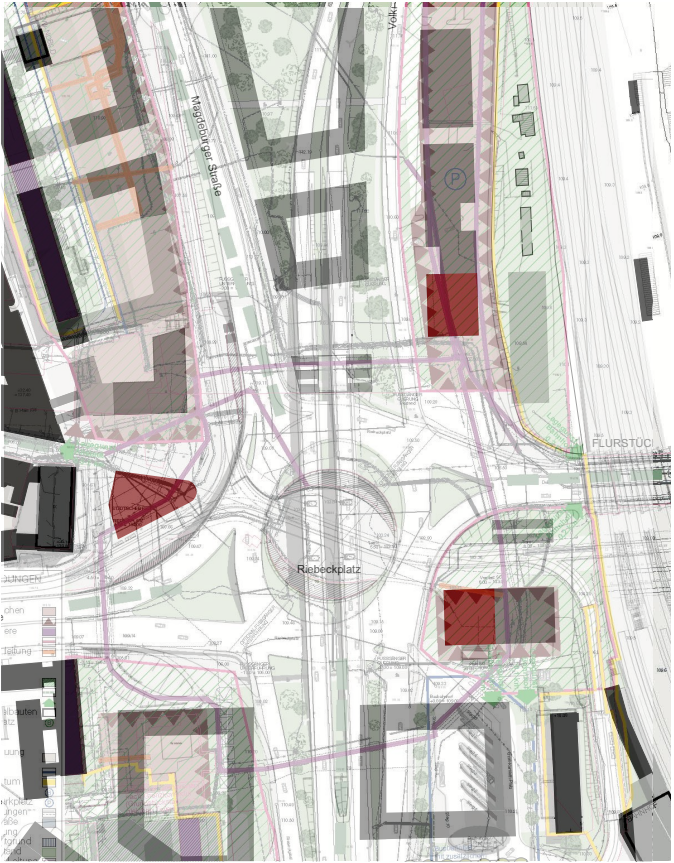
Strukturkonzept Lageplan Variante ohne Realitätsbausteinew

Varianz und Flexibilität

Das vorliegende Strukturkonzept gibt Raum für architektonische Interpretationen und unterschiedliche Varianten. So kann in der weiteren Entwicklung – vor allem langfristig – auf zukünftige und derzeit noch nicht vorhersehbare Bedürfnisse und Entwicklungen reagiert werden. Die Struktur ist stark genug, um ihre Qualität auch im Falle von Anpassungen und Abweichungen nicht zu verlieren.

In diesem Rahmen gibt es viele Möglichkeiten. Gezeigt wird insbesondere eine Variante, die sich stärker an den historischen Straßenverläufen des anschließenden Königsviertels orientiert und die historische Wegebeziehung der ehemaligen Friedrich-List-Straße im Süd-Ost-Quadranten wieder aufnimmt. Diese Idealplanung ist aber von einer gemeinsamen Grundstücksentwicklung aller Grundstückseigentümer im Nord-West-Quadranten abhängig und kollidiert in größerem Maße mit den unterirdisch liegenden Medien in den südlichen Quadranten.

Genauso gilt dies für die angegebenen Gebäudehöhen. Auch hier sind ganz im Sinne einer gewachsenen Stadt Anpassungen möglich, die sich im weiteren Verlauf aus dem Bedarf und den Notwendigkeiten an die Bebauung



entwickeln lassen. Das Strukturkonzept ist im Sinne der gewachsenen Stadt zu verstehen und vermeidet damit die Starrheit, die eine endgültige und absolute Planung mit sich bringt.

In dieser Art gibt es viele Möglichkeiten und Varianten. Es soll gezeigt werden, dass das Strukturkonzept nicht in einem endgültigen Plan besteht, sondern in einer gemeinsam im Rahmen des Gremiums erarbeiteten Zielvorstellung für die Qualität der Stadt im Bereich des Riebeckplatzes.

SCHÖNBORN SCHMITZ ARCHITEKTEN

Schönhauser Allee 167B 10435 Berlin

T 0049 30 86336444

F 0049 30 89374852

M 0049 177 4973966

gs@schoenbornschmitz.de

www.schoenbornschmitz.de