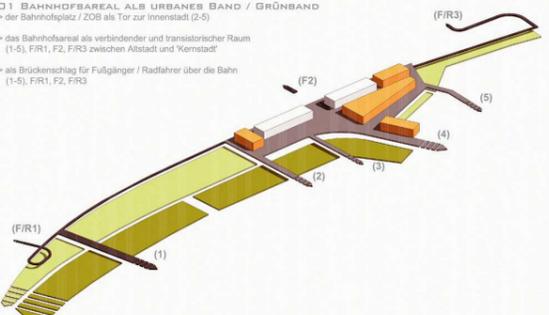


ENTWURFSKONZEPTION

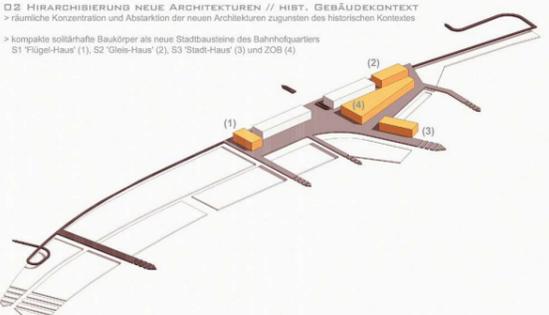
01 BAHNHOFAREAL ALS URBANES BAND / GRÜN BAND

> das Bahnhofareal als verbindender und transitorischer Raum (1-5), FR1, F2, FR3 zwischen Altstadt und Kernstadt  
> als Brückenschlag für Fußgänger / Radfahrer über die Bahn (1-5), FR1, F2, FR3



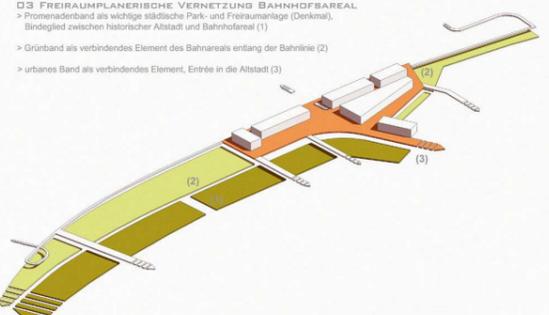
02 HIRARCHISIERUNG NEUER ARCHITEKTUREN // HIST. GEBÄUDEKONTEXT

> räumliche Konzentration und Abarfktion der neuen Architekturen zugunsten des historischen Kontextes  
> kompakte kollaborative Baukörper als neue Stadtbauelemente des Bahnhofquartiers  
S1 'Flügel-Haus' (1), S2 'Gleis-Haus' (2), S3 'Stadt-Haus' (3) und ZOB (4)



03 FREIRAUMPLANERISCHE VERNETZUNG BAHNHOFAREAL

> Promenadenband als wichtige städtische Park- und Freiraumanlage (Denkmal), Bindeglied zwischen historischer Altstadt und Bahnhofareal (1)  
> Grünband als verbindendes Element des Bahnhofs entlang der Bahnlinie (2)  
> urbanes Band als verbindendes Element, Entrée in die Altstadt (3)



'BAHNHOFAREAL HABSPUR' - VERKEHRSDREHSCHEIBE UND TOR ZUR INNERSTADT -

... von einem 'Platz' zum anderen faires und würde in jedem Zwischenraum ein anderes Bild entdecken ...

> Ausgangssituation  
Das Bahnhofareal in Haffort soll als attraktives Mobilitätszentrum entwickelt werden und zentrale Verkehrsfunktionen des ÖPNV und anderen Verkehrs übernehmen. Die wesentliche Gebäudefunktion der Area geht dabei von Eingangsgebäude des Bahnhofs, vom ehemaligen, denkmalgeschützten Lagergebäude - Lokwerk -, der historisch bedeutsamen Altschule und dem Promenadenband als wichtige städtische Park- und Freiraumanlage aus.

Die derzeitige städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Situation nimmt keine Wertung dieser wichtigen Situation vor. Der bestehende Bahnhof und die verkehrliche Infrastruktur sind Vernetzung entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Insgesamt stellt sich die derzeitige Situation als heterogener städtischer Raum mit zahlreichen Störungen der Klarheit und Orientierung sowie die abstrakte Ordnung des Verkehrs stellen. Dies ist ebenfalls eine Einschränkung, andererseits bietet sich die Chance diese Funktionen zum Ausgangspunkt der Gestaltung - über herausziehen und das pulsierende Herz - die Drehachse des öffentlichen Verkehrs im Großen Haffort - mit den klassischen Anforderungen an eine Drehscheibe für moderne Mobilität zu verknüpfen.

> Entwurfsstrategie  
Dieser Situation Rechnung tragend, schlagen wir eine Weiterführung sowie Präzisierung der vorgeschriebenen städtebaulichen Ausprägungen vor. Ausgehend von der eingehenden Analyse des Ist-Zustandes ist ein stadt-räumliches Konzept zur Neugestaltung und -gestaltung des Bahnhofareals geplant, welches auf den nachfolgenden Grundprinzipien aufbaut:  
Ziel ist es die vorhandenen und geplanten Funktionen zu ordnen und den Hauptachsen des Bahnhof Haffort / Lokwerk, dem geplanten Omnibusbahnhof, der neuen kompakten Stadtbauelemente des Bahnhofquartiers (S1/S2/S3) und der parkside-Anlage ihrer Bedeutung entsprechende Platz- und Freiraumstrukturen zu geben.

> Zentrenbildung  
=> Mobilitätszentrum aus Bahnhof, Subbahnhof und ÖPNV als Motor der Gemeinde- und Standortentwicklung in Haffort.  
=> Bündelung der verkehrlichen Anforderungen auf ein Mindestdaß  
=> Zielsetzung und Vernetzung  
=> dezentraler, barrierefrei und auf kurzen Wegen von Bus auf Bahn durch Positionierung des Subbahnhofs unmittelbar an der Bahnlinie, Unterführung der DB  
=> klare und eindeutige Vernetzung mit hoher Verkehrssicherheit zum historischen Ortszentrum und zur Kernstadt südlich der Bahnlinie und der ehemaligen S-Bahn.

> Identifikation  
=> Durchhebung der Eigenständigkeit und Besonderheit der neuen Mobilitätsdrehscheibe durch signifikante neue Architekturen  
=> Hierarchisierung  
=> Räumliche Konzentration und Abstraktion der neuen Architekturen im Kontext des bestehenden historischen Raumkontextes  
=> Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen- und Platzräumen durch einseitige Funktionsanordnung und Wegvernetzung  
=> Aufwertung Straßen und Plätze durch Bahnhofsfläche, Bahnhofsfläche, ZOB durch einseitiges durchgängiges Belagmaterial  
=> klare Strukturierung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch großzügige Durchdringung der Freiräume.

01, Verkehr  
Die verkehrliche Situation für individual- und öffentlichen Verkehr wird entsprechend der Auslobungsvorgaben auf den angegebenen Flächenbedarf gebildet. Der Subbahnhof ist aufgrund der Verkehrssicherheit ausschließlich vom Busverkehr befahrbar und von der Bahnlinie über die Bahnlinie und funktional getrennt. Klar und übersichtlich sind die neuen großzügigen Wartebereiche des Busminimals und die Wegverbindungen vom Subbahnhof zum Bahnhof, zu den angrenzenden Straßen und zum historischen Ortszentrum.  
Die Gehwegbereiche entlang der Bahntrasse werden als Halteplätze für die Stadtbusse, Fernbusse und im Bedarfsfall für den Schienenbusverkehr genutzt. Die Sitz- und Tasterplätze und im dessen Platzbereich entlang der Bahntrasse angeordnet. Die Parkplätze der parkside-Anlage und Parkplätze für Mietfahrzeuge, ebenfalls werden als kompakte Parkanlage westlich des Mobilitätszentrums angeordnet und über zwei neue Zu-/Ausfahrten von der Bahnhofstraße aus erschlossen. Die Abstellfläche wird auf drei und einem Weg direkt über die parkside-Anlage erschlossen.  
Die freien und großzügige Durchdringung der Parkierungsanlage aus hellen, hebelig-jahrelangen Säulen, alle einseitig und in Summe baut, unterstützt die Organisationsstruktur und gewährleistet eine einfache und eindeutige Orientierung. Der zentrale Verkehr unter einem großen Baldachin wird zum selbstverständlichen Bestandteil der verkehrlichen Infrastruktur und dem Gestaltungskonzept. Das Spiel von Licht und Schatten bestimmt die Atmosphäre.

02, Materialität  
Bewegung und Bewegtheit sind die charakteristischen Merkmale des Ortes. Die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen bestimmen das Geschehen. Fußgängerzone quer, über und zum Mobilitätszentrum setzen eine offene und durchlässige Gestaltung voraus. Diese wird durch den schilleren und homogenen Rahmen aus Natursteinblech (S1, S2, S3) in gelblicher Bauweise unterlegt. Der Stadtkern sollte einer fließenden gleichem homogenen Flächenrhythmus verleiht. Dem entsprechend schlagen wir einen flächendeckenden Belag aus Granitsteinblech in grau-gelber, -braun Abblenden, dem Faser der Stadt, vor. Die Mischung aus verschiedenen, jedoch unterschiedlichen Materialien erlaubt eine Vielfalt in Detail und ein Homoginität in der Gesamtheit.

03, Architekturen, 'Baudach'  
Zur Orientierung des neuen Mobilitätszentrums werden 3 kühne, markante und selbstbewusste Solitärbauten in gleicher Form- und Gestaltungsprache als neue prägnante Stadtbauelemente vorgeschlagen. Das Baudach ist nach demselben architektonischen, konstruktiven und formalen Prinzip ausgebildet. Das Erscheinungsbild wird dabei auf das Elementare reduziert. Auf stützenden Elementen ruht über große Spannweiten eine weit auskragende Dachplatte. Ihre formale Ausbildung zitiert die neuen Architekturen als Einheit ab. Das Dach erscheint als abstrakte geometrische Platte, ist transparenter Witterungsschutz und kühler Schattenspende in einem.  
Die Dachüberdeckung ist als Glasstruktur aus 2 x 170 m mit zwischen den Glasscheiben integrierten Photovoltaikmodulen geplant. Die Normierung der Photovoltaikanlage beträgt ca. 100.000 kWh pro Jahr und soll das Bahnhofareal nachhaltig mit Energie versorgen. Die nötige elektrische Infrastruktur wie Steuerung, Wechselschalter, Speichermodul, etc. soll im UG des Gebäudes S2 - 'Gleis-Haus' - angeordnet werden.  
Die modulare, erschließung gezielten und perfekten Unterseiten der Dachkonstruktion werden je nach Sonneneinstrahlung, Tages- und Jahreszeit feine Schattenmuster auf die Wartebereiche des Busminimals und erzeugt ein sich änderndes Erscheinungsbild. Die Dachentlastung ist als invariablen System in die Stahlstruktur integriert.

04, Beleuchtungskonzept  
In der Gärtnerei und bei Nacht entsteht der neue Subbahnhof durch die als Leuchtflächen ausgebildeten Unterseiten seine besondere Wirkung.  
Die Direktbeleuchtung der Bussteige und Verkehrsflächen übernehmen in der Tragstruktur integrierte Dreistreifen mit weicher Lichtfarbe. Ziel ist eine angenehme und freundliche Außenraumumgebung, in der sich die Wanderer wohl und sicher fühlen. Die Fußgängerzone der Haltebereiche ist durch in den Nachtstunden als eigenständiger Bereich in gegenüber warmweiß angestrichelten Platz- und Straßenbereich abgeleitet.

Das gesamte Beleuchtungssystem entlang der Straßen und Plätze des Bahnhofareals wird durch Lichtleiste realisiert. Die Lichtleiste basiert auf entstellenden und leistungsstarken Viererstrahlern, die das Licht über Unterleuchten in den Stadtraum reflektieren.  
Weitere Differenzierungen und Akzentuierungen der primären Grundbeleuchtung werden durch die gesteuerte Ausleuchtung der Zug- und Subbahnhofs, hervorgehoben der gleichgeordneten Freizeitanlagen des Bahnhofs erreicht.  
Im Gegensatz zum Bahnhofareal erhalten die 'Eingänge' und darauf aufliegenden Stassen spezial für ihre Funktionen ausgerichtete Beleuchtungssysteme, die alle 'Platz- und eingänge' einheitlich und bewusst beleuchten. Sie nutzen die Platzbeleuchtung ab und schaffen atmosphärische Übergänge zu den erschließenden Stadträumen.



IDEEN- UND REALISIERUNGSWETTBEWERB 'NEUGESTALTUNG BAHNHOFAREAL MIT ZOB UND VERKEHRSDREHSCHEIBE' - LAGEPLAN M1/500