

Stadtraum BINDEGLIED IM STADTRAUM

Der Friedrich-Ebert-Platz wird als urbanes Bindeglied zwischen Innenstadt, Gymnasium und Bürgeramt gestärkt. Über den südlichen Platzrand wird eine grüne Verbindung zwischen Alleecenter und Bokerspark hergestellt.

Freiraum EINHEITLICHER BELAGSTEPPICH

Ein einheitlicher hochwertiger Belagsteppich fasst die Teilbereiche des Platzes zusammen. Den verschiedenen Nutzungen und Beanspruchungen entsprechend werden die Formate variiert.

Freiraum AUFENTHALT UND BEWEGUNG

Der südliche Platzteil bietet mit lockerem Baumbesatz hohe Verweilqualität mit räumlicher Distanz zur Elberfelder Straße. Der ZOB wird als Ort der Bewegung und des Transit verstanden und entlang der Elberfelder Straße organisiert.

Bewegung ORIENTIERUNG UND VERKNÜPFUNG

Ausgehend vom Antritt von Süden (Innenstadt, Engelspassage) sind die Bussteige über zwei Fußgängerquerungen intuitiv auffind- und erreichbar. Die Querung der Elberfelder Straße wird direkt angebunden.

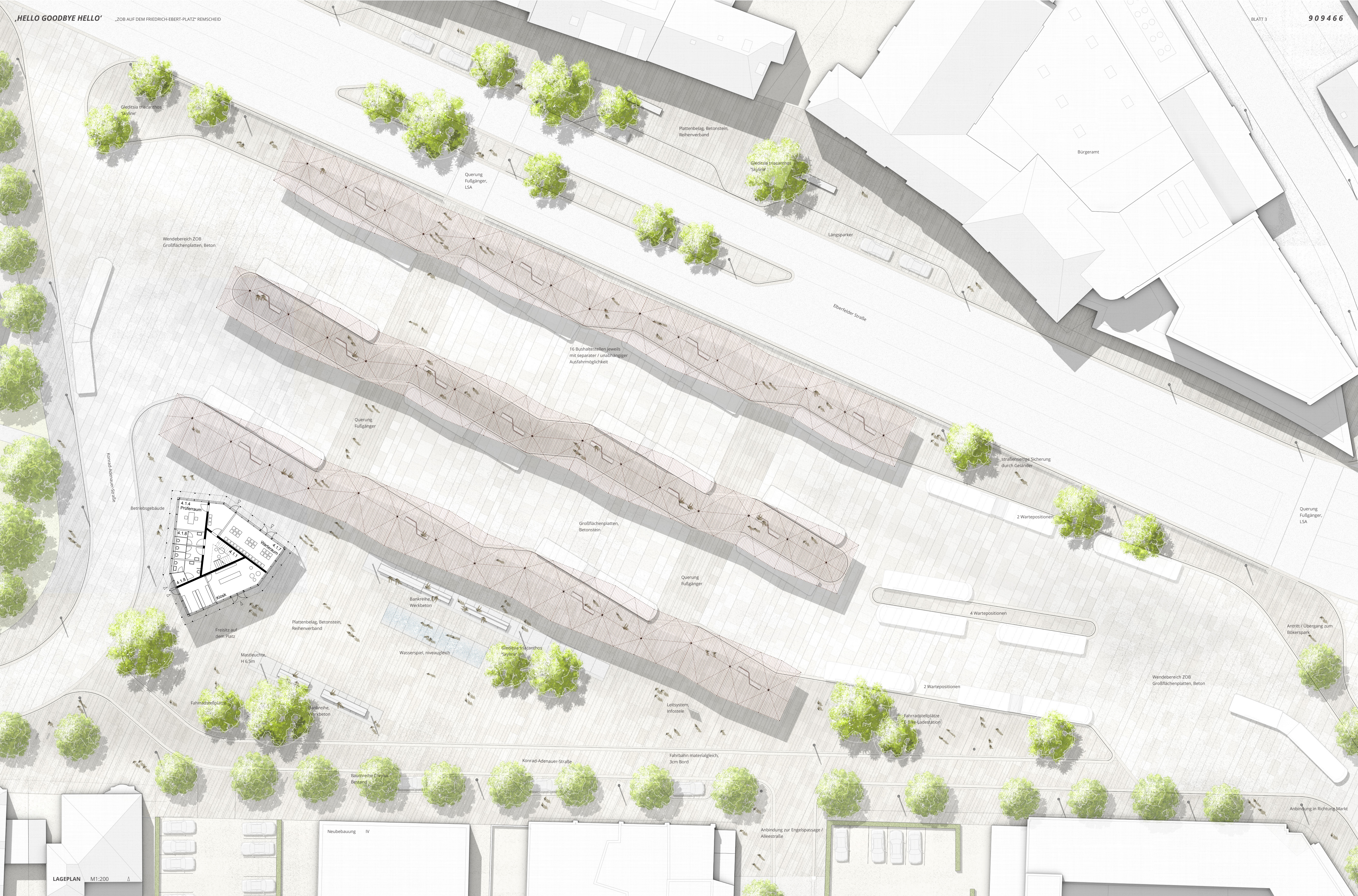
Verkehr ORGANISATION UND FLEXIBILITÄT

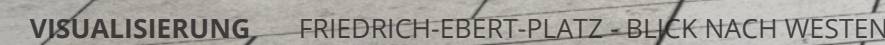
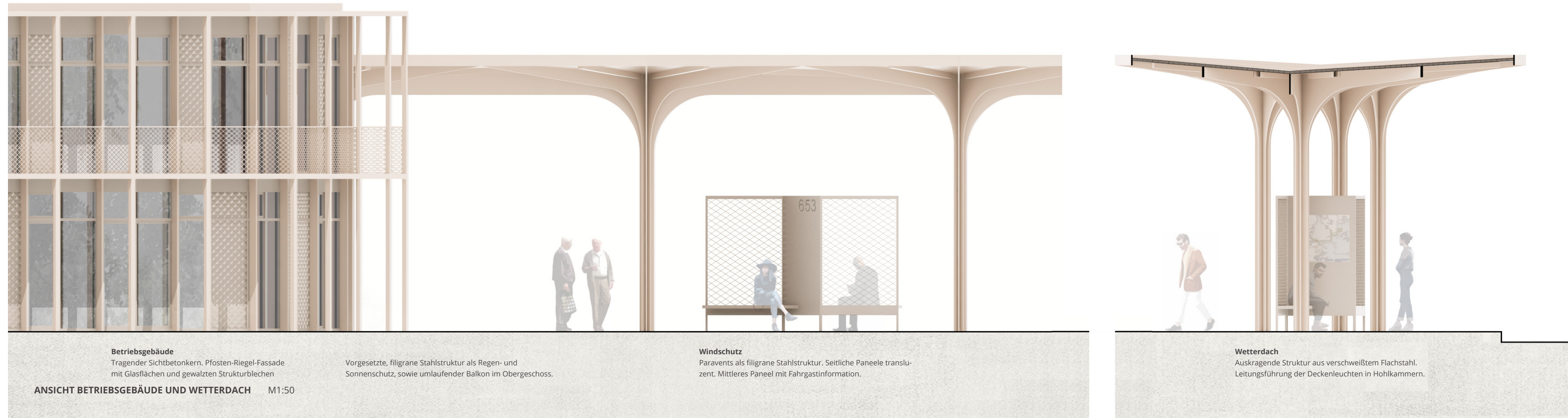
Der ZOB ist auf eine Minimierung der Verkehrsflächen und eine hohe Flexibilität ausgelegt. Es bestehen Wendemöglichkeiten direkt auf dem ZOB. Das Betriebsgebäude hat freien Blick über die westliche Zufahrt und unter den Dächern hindurch.

Bauabschnitte SCHRITT FÜR SCHRITT

Die durchgehende Betriebsfähigkeit des ZOB wird durch eine Umsetzung in zwei Abschnitten gewährleistet. Für BA1 werden provisorische Haltestellen entlang der Konrad-Adenauer-Straße vorgesehen. Für BA2 kann der neue ZOB genutzt werden.







Annäherung

Der Friedrich-Ebert-Platz und der ZOB gelegen zwischen der Innenstadt, wichtigen öffentlichen Gebäuden und Grünräumen, besitzt hohe stadträumliche Bedeutung, die es zu stärken gilt. Die trennende Zäsur durch die vielbefahrene Elberfelder Straße ist im Rahmen des ausgelobten Wettbewerbes nur in Teilen heilbar. Aus diesem Grund gilt es den Friedrich-Ebert-Platz einerseits als Ort der Mobilität, gleichermaßen als Bindeglied im Stadtraum und Insbesondere als lebendigen Stadtraum zu entwerfen.

Konzept Freiraum

Der Friedrich-Ebert-Platz wird als urbanes Bindeglied zwischen Innenstadt, Gymnasium und Bürgeramt gestärkt. Über den südlichen Platzrand wird eine grüne Verbindung zwischen Alleecenter und Bökerspark hergestellt. Der südliche Platzteil bietet mit lockerem Baumbesatz hohe Verweilqualität mit räumlicher Distanz zur Elberfelder Straße. Der ZOB wird als Ort der Bewegung und des Transit verstanden und linear entlang der Elberfelder Straße organisiert. Ausgehend vom Antritt von Süden (Innenstadt, Engelspassage) sind die Bussteige vom Platz bzw. über zwei Fußgängerquerungen intuitiv auffind- und erreichbar. Die Querung der Elberfelder Straße wird direkt angebunden und eine sichere Verbindung des Bürgeramtes und des Gymnasiums hergestellt.

Oberflächen - Ein einheitlicher Belagsteppich fasst die Teilbereiche des Friedrich-Ebert-Platzes zusammen. Dabei bildet die Platzgrenze die nördlich und südlich am Platz befindliche Bebauung. Die Konrad-Adenauer-Straße wird materialgleich und mit einem barrierefreien flachen Bord gestaltet. Den verschiedenen Nutzungen entsprechend variiert die Größe der Platten aus warmgrau changierendem Werkbeton. Schwerlastbefahrbare Großflächenplatten für die Fahr- und Haltestellenbereiche des ZOB geben ein grundlegendes Lineament (Formate 2/2 u. 2/1 m) für den Platz vor (orthogonal zur Elberfelder Straße). Darauf basierend werden in den Fußgängerbereichen klein- mittelformatige Werkbetonplatten im ebenso gerichteten Reihenverband vorgeschlagen. Es entsteht eine differenzierte und dennoch einheitliche Gestalt und Maßstäblichkeit. Die Oberflächen werden durch ein leichtes Schleifen und Sandstrahlen veredelt. Der warmgraue Natursteinzuschlag tritt leicht hervor, es entsteht eine schmutzabsorbierende und robust-wertige Belagsfläche.

Ausstattung - Zwei großformatige steinerne Platzmöbel (Werkbeton, warmgrau) bilden den Rahmen zur für die Platzfläche. Zu beiden Seiten nutzbar bilden die Möbel verbindende Orte zwischen ZOB und Stadt, zwischen Reise und Ankunft. Ein niveaugleiches Wasserspiel mit flachem Wasserfilm und Düsen für feinen Nebel stärkt die Verweilqualität ohne die intensive Nutzung bzw. Bewegung einzuschränken. Fiederblättrige Gleditsia triacanthos spenden, locker über den Platz verteilt, lichten Schatten und geben dem Friedrich-Ebert-Platz mit Ihrer intensiv gelben Herbstfärbung einen eigenständigen Charakter. Die Beleuchtung des Platzes erfolgt über mittelhohe Mastansatzleuchten mit hell-weißer Lichtfarbe (5000k, LED Technik).

Konzept Verkehr

Der ZOB ist auf eine Minimierung der Verkehrsflächen und eine hohe Flexibilität ausgelegt. Es bestehen Wendemöglichkeiten direkt auf dem ZOB. Das Betriebsgebäude hat freien Blick über die westliche Zufahrt und unter den Dächern hindurch. Es wird eine übersichtliche Anordnung der benötigten 16 Bushaltestellen für 4 Standard-Linienbusse und 12 Gelenkbusse sowie für 8 Wartepositionen vorgeschlagen. An vier sägeförmigen Bussteigen werden jeweils vier Busse pro Fahrtrichtung gruppiert. An jeder Haltestelle wird ein unabhängiges Ein- und Ausfahren gewährleistet. Wendemöglichkeiten für Gelenkbusse sind sowohl am östlichen als am westlichen Ende des Platzes vorgesehen. Die Abstell- und Wartepositionen befinden sich in kompakter Anordnung östlich der Bussteige des ZOB. Die vorgeschlagene Gliederung bietet kurze Bussteige und somit kurze Laufwege beim Umsteigen. Die gleichmäßige Anordnung der Busse ermöglicht eine schnelle Orientierung für die Fahrgäste. Zwei großzügige Querungen bündeln die Bewegungsströme und binden die Fussgängerquerung der Elberfelder Straße an. Die Sicherung der Fussgänger an der vielbefahrenen Straße erfolgt über schlichte und transparente Geländer. Im östlichen Teil des Platzes werden 30 Fahrradstellplätze und eine integrierte E-Bike-Ladestation vorgesehen. Ggf. kann der auf dem Flurstück 327 befindliche Parkplatz südlich der Konrad-Adenauer-Straße als ‚Mobilitätshafen‘ genutzt werden (Car-Sharing, Ladestation für E-Autos). Weiterhin werden an der Konrad-Adenauer-Straße und an der Elberfelder Straße Längsparker vorgesehen.

Konzept Architektur

Wetterdach - Drei längliche Dächer überdecken den Trubel auf dem Busbahnhof und säumen den Stadtplatz. An Regentagen bieten sie wirksamen Schutz auf jedem Bussteig beim Ein-, Aus- oder Umsteigen. Die geknickte Form der Dächer spiegelt die Sägezähne der Bussteige wieder. Die Stützen stehen aufgereiht in Vierergruppen und rhythmisieren den Raum unterhalb des Dachs. Die frei auskragenden Dächer werden aus Flachstahl gefertigt. Ihre architektonische Gestalt wird geprägt von den schlanken Rippen in der Dachuntersicht, die in einem weichen Bogen in die kreuzförmigen Stützen übergehen. Durch das Verschweißen der einzelnen, dünnen Flachstahl-Elemente und die Faltungen im Dach bekommt die Gesamtstruktur ihre Stabilität. Ein einheitlicher leicht metallischer, elfenbeinfarbener Anstrich versinnlicht die Räume unter dem Dach. Mit einer lichten Höhe von 4,5m bieten die Dächer Schutz und sind gleichermaßen licht und transparent. Die Beleuchtung der Bussteige erfolgt durch Lichtlinien an der Unterseite der Dächer. Jede Haltestelle wird mit einem Wartebereich mit einer ausreichenden Anzahl an Sitzgelegenheiten ausgerüstet. Für den Windschutz wurde das klassische Thema des Paravents aufgenommen und neu interpretiert. Die Faltwände stehen als leichte Konstruktionen frei zwischen den Stützen und bieten durch ihre geknickte Form vom Fußgängerstrom abgetrennte und vom Wind geschützte Sitzecken. Die seitlichen Paneele sind als feinmaschige, transluzente Elemente gestaltet. In dem mittleren, geschlossenen Paneel wird eine Tafel als Fahrgastinformation integriert.

Betriebsgebäude - Die Räume im Betriebsgebäude werden um einem dreieckigen Erschließungskern angeordnet. Der Wartepavillon mit Serviceeinrichtungen im Erdgeschoss und

die Leitstelle im Obergeschoss orientieren sich mit weitem Blick zu den Bussteigen und zur westlichen ZOB-Zufahrt. Der Aufenthaltsraum der Busfahrer befindet sich im Obergeschoss. Im Erdgeschoss wird ein kleiner Kiosk für Fahrgäste und Passanten vorgeschlagen. Eine temporäre Bestuhlung ist direkt auf dem Platz vorgesehen. Eine eigenständige Architektursprache betont den Charakter eines freistehenden Pavillons. Das Gebäude wurde als Massivbau konzipiert. In der Fassade wechseln sich großzügige Glasflächen mit gewalzten Strukturblechen ab. Eine vorgesetzte, filigrane Stahlstruktur funktioniert sowohl als gegen Regen schützendes Vordach, als fester Sonnenschutz und als umlaufender Balkon im Obergeschoss. Für die Fensterprofile, den Sonnenschutz und den Stahlrahmen wurden leicht unterschiedliche Farbnuancen gewählt um die Tiefe der Fassade zu betonen. Das Material und die Farben bringen das Gebäude in Einklang mit den drei Dächern des Busbahnhofs.

Umsetzung in Bauabschnitten - Der durchgehende Betrieb des ZOB ist durch eine Umsetzung in zwei Abschnitten möglich: Bauabschnitt 1 bildet der Rückbau des bestehenden Betriebsgebäudes, die Aufhebung der Bushaltestellen und die Einrichtung von Baucontainern als temporäres Betriebsgebäude. Der Busverkehr wird auf der südlichen Platzfläche sowie entlang temporärer Bushaltestellen entlang der Konrad-Adenauer-Straße organisiert. Es erfolgt der Neubau der Fahrspuren und der Neubau der Wetterdächer. Nach Abschluss der ersten Bauphase werden die Fahrspuren in Betrieb genommen und die provisorischen Haltestellen entfallen. Der Bauabschnitt 2 beinhaltet die Errichtung des neuen Betriebsgebäudes sowie des südlichen Fussgängerbereiches (Stadtplatz) und die Umgestaltung der Konrad-Adenauer-Straße.

** ,HELLO GOODBYE HELLO' - Arbeitstitel für einen urbanen Raum intensiver Nutzung, vielfältiger Bewegung und hoher Verweilqualität.*