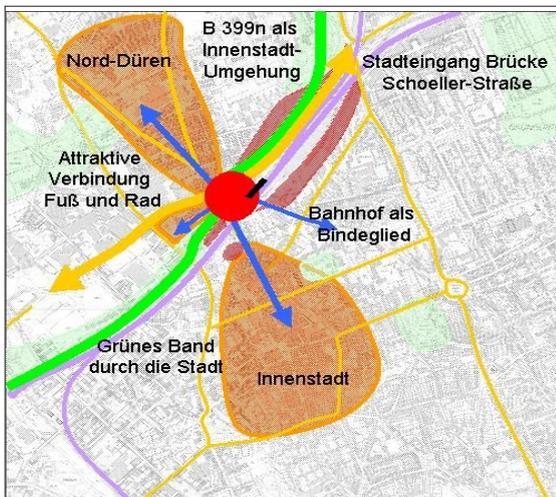


Stadt Düren

Rahmenplanung Bahnhofsumfeld Machbarkeitsstudie



Stadt Düren
Rahmenplanung Bahnhofsgelände
Machbarkeitsstudie
- Stand: 16. Juni 2005 -

<u>5</u>	<u>PLANUNGSKONZEPTE</u>	2
<u>5.1</u>	<u>Ziele / Maßnahmen</u>	2
<u>5.2</u>	<u>Grundkonzeption</u>	4
<u>5.3</u>	<u>Strukturkonzepte</u>	5
<u>5.4</u>	<u>Gestaltungskonzepte</u>	8
<u>5.5</u>	<u>“Bausteine” Teilbereiche</u>	12
<u>5.6</u>	<u>Nutzungsmaße</u>	20

5 Planungskonzepte

Als Grundlage der Planung werden zunächst Grundsätze und Ziele entwickelt. Auf dieser Basis werden dann Strukturkonzepte als Varianten dargestellt.

5.1 Ziele / Maßnahmen

5.1.1 Grundsätze der Planung

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze müssen folgenden Anforderungen genügen:

- Städtebauliche Integrierbarkeit
- Realisierbarkeit
- Wirtschaftlichkeit.

5.1.2 Planungsziele / Maßnahmen

Mitte der 70iger Jahre setzte eine konsequente städtebauliche Entwicklung zur Einbindung und Aufwertung Nord-Dürems ein, um das deutliche Gefälle zwischen Nord und Süd zu überwinden. Das Gelände nördlich der Bahn wurde als gewichtiger Standort für Handel, Gewerbe und Verkehr entwickelt und mit öffentlichen Einrichtungen für Kultur und Freizeit ausgestattet (sh. Abb. 13).

Der Erfolg dieser konsequenten Entwicklung zeigt sich u.a. in den aktuell in 2005 laufenden Bauvorhaben des Stadtcenters im Kuhgassenviertel und der Zentralverwaltung des WVER, die zur Zeit erweitert wird. Trotz der positiven Entwicklung in der Nordstadt besteht die Barrierewirkung in Richtung Innenstadt bisher fort.

Mit der Entwicklung der Nordstadt rückt das Bahnhofsumfeld sowohl städtebaulich als auch verkehrlich in eine zentrale Position. Die damit verbundenen Aufgaben und Anforderungen kann der Bahnhofsbereich in der gegenwärtigen Situation nur unzureichend erfüllen.

Städtebau

Die Planung hat zum Ziel, bei nachhaltiger Sicherstellung des Bahnbetriebs die trennende Wirkung der Bahntrasse zwischen der Innenstadt und Nord-Düren soweit möglich zu mindern und das Bahnhofsumfeld so umzugestalten, dass es zu einem attraktiven Bindeglied zwischen den beiden Bereichen wird.

Dabei soll der Verkehrsknoten Bahnhof durch Verbesserung der Verknüpfungen Schiene / Bus / MIV / Radfahrer / Fußgänger und eine bedarfsgerechte Ausstattung (Bus / P+R / Radfahrer) optimiert werden. Das erfordert eine integrierte städtebauliche Gesamtkonzeption für den Bereich Bahnhofsvorplatz, ZOB und P+R. Hier soll das Bahnhofsgebäude mit seiner wilhelminischen Architektur wieder stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Dazu muss ein Weg gefunden werden, die Höhendifferenz von ca. 6,0 m zwischen der Josef-Schregel-Straße und Bahnsteigniveau gestalterisch wie auch funktional zu bewältigen.

B 399n

Die geplante B 399n verläuft durch das Plangebiet. Sie stellt einen maßgeblichen Planungsfaktor dar. Ziel ist es, die Straße städtebaulich zu integrieren und ihre Auswirkungen für eine städtebauliche Neuordnung und Gestaltung zu nutzen.

Bahnbrachen

Die brach liegenden Flächen der DB AG nördlich und südlich der Bahnstrecke besitzen interessante und unterschiedliche Entwicklungspotentiale.

Ziel muss es sein, die Potentiale zu nutzen und damit zur nachhaltigen Stärkung, Gestaltung und Aufwertung des Stadtteils beizutragen.

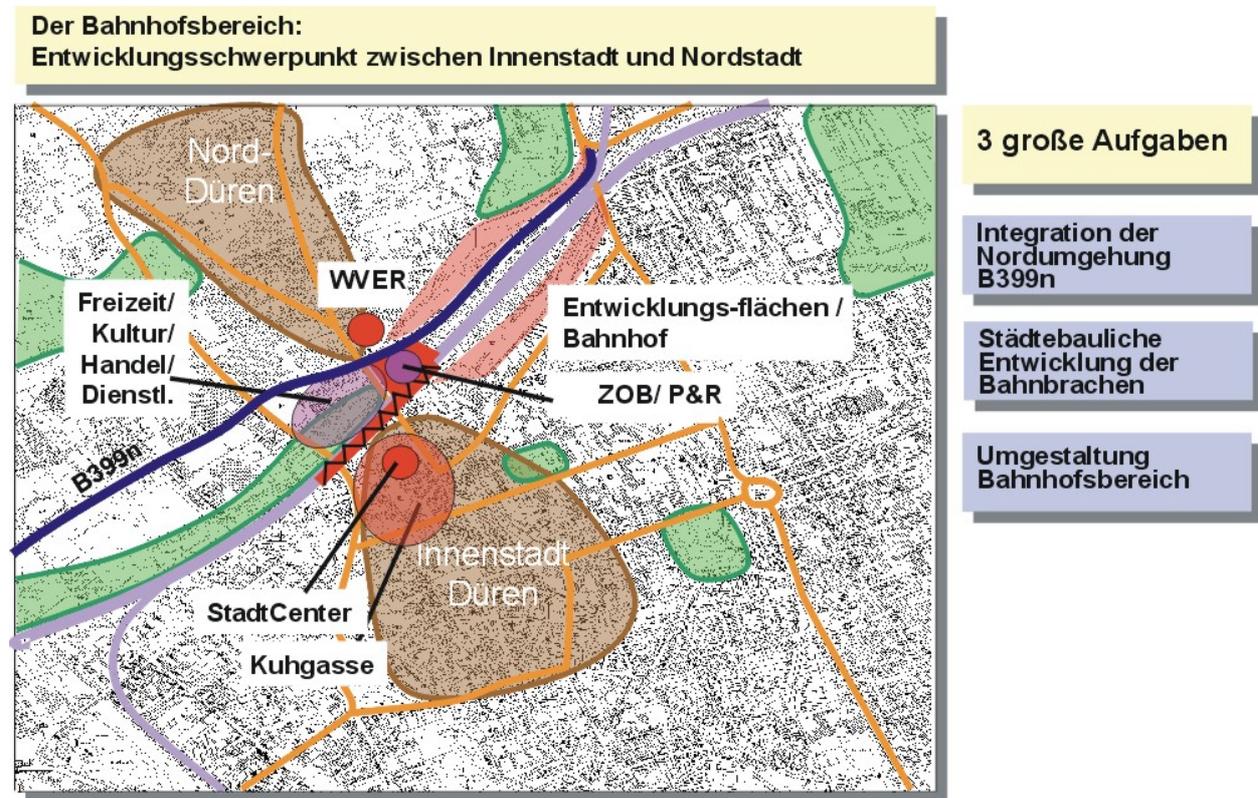


Abbildung 1: Ziele der Planung

Die Umsetzungsorientierung der gesamten Maßnahme erfordert eine Wertschöpfung für die Freigabe- und Entwicklungsflächen, die zur Finanzierung des Gesamtvorhabens eingesetzt wird. Ziel dieser Planungsstufe ist damit eine realisierungsbezogene Überprüfung und Vertiefung der in der Auftaktmoderation erarbeiteten Lösungsansätze hinsichtlich der Kriterien Städtebau, Verkehr, Nutzung, sonstige Rahmenbedingungen und Kosten.

Die Planung ist dabei vor dem Hintergrund konkreter Umsetzungsabsichten zu betrachten. Zielvorgabe für diese Planung ist darum, neben der städtebaulich-gestalterischen Qualität, insbesondere die Prüfung der Machbarkeit der geplanten Maßnahmen. Dazu ist eine realisierungsbezogene Vertiefung und Durcharbeitung der Planungsansätze in Einzelmaßnahmen mit übersichtlichen Kostenermittlungen erforderlich.

5.2 Grundkonzeption

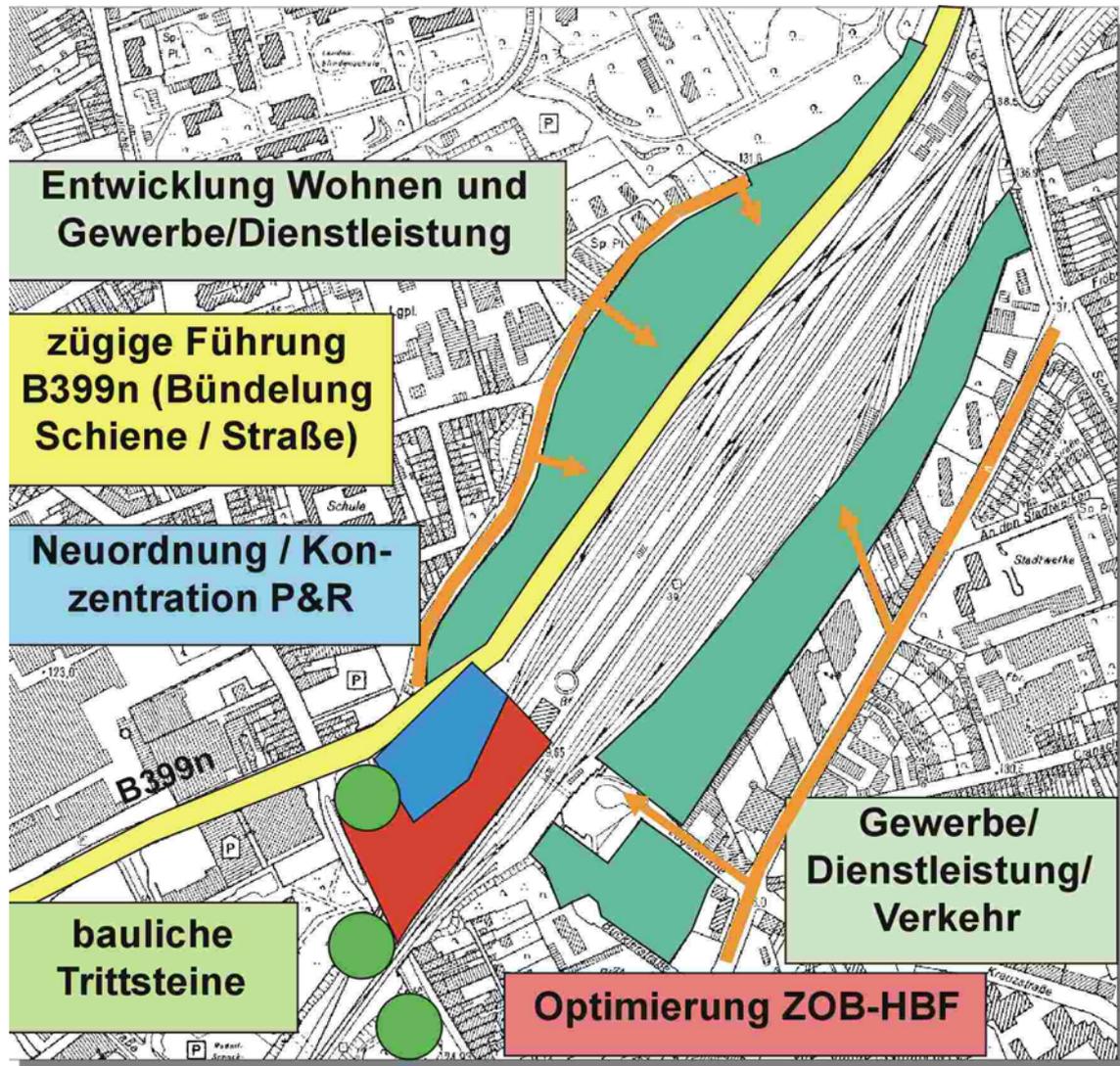


Abbildung 2: Grundkonzeption

Aus den örtlichen Rahmenbedingungen und den Planungsvorgaben sowie der klaren Strukturierung in drei relativ selbstständige Entwicklungsbereiche ergibt sich ein eindeutiges Eignungs- und Entwicklungsprofil:

- Der Entwicklungsbereich Nord wird als Folge der zusätzlichen Zäsur durch die B 399n stadträumlich auf das nördliche Stadtgebiet orientiert, das durch Wohnen geprägt ist. Daher bietet sich die Entwicklung der Flächen als qualifizierter Wohnstandort an mit Ansätzen für Gewerbe / Dienstleistung im südwestlichen Übergangsbereich zum Zentrum Nord. Mit der Eisenbahnstraße, die als Wohnstraße umgestaltet wird, steht eine qualifizierte Erschließung zur Verfügung.
- Der Entwicklungsbereich Süd.
Die Lage zwischen der Bahnstrecke und der durch Gewerbe, Handel und Dienstleistung mit Wohnen geprägten Mischnutzung an der Arnoldsweilerstraße schließt eine Entwicklung als qualifizierten Wohnstandort aus.
Das Entwicklungspotential des Standortes ist daher zu sehen in Gewerbe, Dienstleistung und bahnorientierten Verkehrsanlagen. Die Erschließungssituation ist mit den Zugängen

Lagerstraße und Zufahrt an der Arnoldsweilerstraße in Höhe der Albrecht-Dürer-Straße relativ schwach und bedarf der Verbesserung.

- Der Entwicklungsbereich West ist im Wesentlichen bestimmt durch bahnorientierte Verkehrsanlagen, die im Zuge des Ausbaus der B 399n umgestaltet optimiert und an den heutigen Bedarf angepasst werden können.

Mit der Neuordnung der Verkehrsanlagen bietet sich die Möglichkeit zu baulichen Entwicklungen, die der städtebaulichen Gestaltung dienen und zum weiteren Abbau der Barriere zwischen Innen- und Nordstadt beitragen.

5.3 Strukturkonzepte

Als Grundlage für die weiteren Entscheidungen werden verschiedene Lösungsvarianten aus dem Grundkonzept entwickelt. Aufgrund des Baukastensystems sind unterschiedliche Kombinationsmöglichkeiten gegeben. Deshalb werden zunächst die drei Varianten im Gesamtüberblick vorgestellt. Anschließend werden dann die Varianten in den drei einzelnen Bereichen erläutert.

5.3.1 Nutzung

Die Nutzungskonzeptionen sind bei allen drei Varianten aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen im Ansatz ähnlich. Sie unterscheiden sich im Detail. Eine besondere Anforderung für die bauliche Entwicklung stellen die bahntypischen Flächenzuschnitte dar, d.h. Flächen mit großer Längenausdehnung bei zum Teil geringer Tiefe.

Teilbereich Nord, Eisenbahnstraße

Der Bereich Nord-Düren ist wie folgt gegliedert: Im Bereich zwischen Bahnhof und dem im Konzept neu geplanten Platz wird ein Band mit Gewerbe und Dienstleistungen gebildet. Dieses Band beginnt mit der Verwaltung des Wasserverbandes Eifel-Rur (WVER) an der Josef-Schregel-Straße und endet an dem Platz, der als Positiv-/ Negativ-Form den neuen Bereich mit dem gründerzeitlichen Quartier verbindet (sh. Abb. 15). Der Platz definiert auch den Übergang von der gewerblichen Nutzung zu der hier beginnenden Wohnnutzung. Diese rundet den bisher isoliert liegenden Wohnbereich an der nördlichen Eisenbahnstraße ab und schafft mit einer städtischen Reihenhaus bzw. Hausgruppenbebauung in Verbindung mit dem bestehenden Wohnungsbau eine ausgewogene Mischung verschiedener Wohnformen.



Abb. 15

Der Bereich im direkten Bahnhofsumfeld soll mit publikumsintensiven Nutzungen zu einer nachhaltigen Belebung beitragen. Deshalb ist hier neben Publikum anziehenden Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen auch an arbeitsplatzintensive Nutzungen aus den Bereichen Verwaltung und Gewerbe gedacht.

Die verkehrlichen Umgestaltungen erfordern hier bei Erhalt der bestehenden Kapazität die Einrichtung einer P+R-Anlage auf mehreren Ebenen. Weiter wird ein flächensparender Umbau des ZOB angestrebt.

Teilbereich Süd: Arnoldsweilerstraße

Der zur Innenstadt hin gelegene Bereich ist für ein ähnliches Nutzungsspektrum in verminderter Dichte geeignet. Dabei kann der nah am Bahnhof und der Unterführung liegende Neubaubereich neben gewerblichen und Dienstleistungsnutzungen auch für Gastronomie und Hotellerie sowie in untergeordnetem Umfang für Einzelhandel ein attraktiver Standort sein. Der Bereich nordöstlich der P+R-Anlage soll dagegen den rein gewerblichen und Dienstleistungsnutzungen vorbehalten bleiben.

5.3.2 Erschließung

Die Erschließungskonzepte unterscheiden sich in den Teilbereichen aufgrund der Funktion und örtlichen Situation sehr deutlich.

Teilbereich Nord, Eisenbahnstraße

Maßgeblich bestimmt wird die künftige Situation von der Führung der B 399n. Sie wird in Verlängerung der Fritz-Erlor-Straße nahe am Bahngelände geführt und schließt in Höhe der Schöllbrücke an die umgestaltete B 56 an.

Zu diesem Abschnitt werden 3 Anschlüsse vorgesehen:

- Das Parkhaus im Bereich der heutigen P+R-Anlage.
- Die Eisenbahnstraße, die künftig der Erschließung des nördlich gelegenen Wohngebietes dient.
- Die Tankstelle und die Verwaltungsgebäude der DKB / Rurtalbahn.

Die freigesetzten Bahnflächen sind grundsätzlich als qualifiziertes Wohngebiet entwickelbar. Maßgebliche Voraussetzung ist aktiver Lärmschutz, der beim Bau der B 399n errichtet wird.

Die Anforderungen an Schutzabstände sind mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.

Dieser Abschnitt der B 399n wird als anbaufreie Strecke geführt. Varianten zu diesem Konzept werden nicht vorgeschlagen.

Teilbereich ZOB / Bahnhof

Der ZOB wird neu angeordnet mit folgenden Zielen:

- Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten
- Nachhaltige Verbesserung der Verknüpfung Bus / Schiene über den Haupteingang des Bahnhofs
- Bauliche Gestaltung des Kreuzungsbereiches Josef-Schregel-Straße / Eisenbahnstraße (B 399n)

Das Konzept geht von der Erhaltung der Nordbrücke aus.

Der ZOB ist daher in 2 Schwerpunkte gegliedert:

- Anordnung an der Josef-Schregel-Straße in Form einer konzentrierten Linienhaltestelle
- Nutzung der Bahnhofsauffahrt vornehmlich als Verknüpfungshaltestelle Bus/Bahn.I

Mit einem großzügigen Durchstich des Nordbrückendamms wird eine optimale Verbindung der beiden Schwerpunkte untereinander und mit dem Bahnhofseingang hergestellt. Das Konzept bietet gleichzeitig gute Ansätze zur Weiterentwicklung für den Fall, dass die Nordbrücke entbehrlich sein sollte.

Teilbereich Süd: Arnoldsweilerstraße

- Maßgeblich für die Erschließung des Entwicklungsbereiches Süd ist die Arnoldsweilerstraße, die Lagerstraße als Zufahrt zur Fußgängerunterführung und zur vorhandenen P+R-Anlage sowie eine neue Anschlussmöglichkeit im Mittelabschnitt der Arnoldsweilerstraße.
- Für die innere Erschließung des langgestreckten Entwicklungsbereichs gibt es mehrere Lagevarianten, die in sehr unterschiedlicher Weise die Neu- und auch Altbauf Flächen gliedern.
- Als besondere Erschließungsaufgaben sind Vorschläge zur Gestaltung des Vorplatzes an der Bahnunterführung und der P+R-Anlage zu erarbeiten.

5.3.3 Grünkonzept

Das Plangebiet wird von zwei großen Grünanlagen berührt:

- Der Park am „Haus der Stadt“ beidseits der Bahnstrecke im Südwesten
- Der Park der Kliniken des Landschaftsverbandes Rheinland im Nordosten.

Auf der Südostseite der Arnoldsweilerstraße sind keine Grünansätze vorhanden. Aufgrund der örtlichen Situation und der langgestreckten, relativ schmalen Entwicklungsflächen können flächige Grünanlagen nicht ausgebildet werden. Die Grünkonzeption beschränkt sich auf punktuelle Grünflächen („Trittsteine“) und Grünbegleitung an Straßen, insbesondere der B 399n.

5.4 Gestaltungskonzepte

Nachfolgend werden drei Varianten vorgestellt, die unterschiedliche Ansätze sowohl in konzeptioneller Hinsicht als auch im Detail darstellen. Damit wird der Handlungs- und Entwicklungsspielraum erkennbar. Da die 3 Teilbereiche der Gesamtkonzeption relativ unabhängig voneinander sind, sind auch andere Kombinationen als in den drei Varianten dargestellt denkbar (Bausteine). Die Bausteine werden in Kap. 5.5. erläutert.

5.4.1 Variante 1

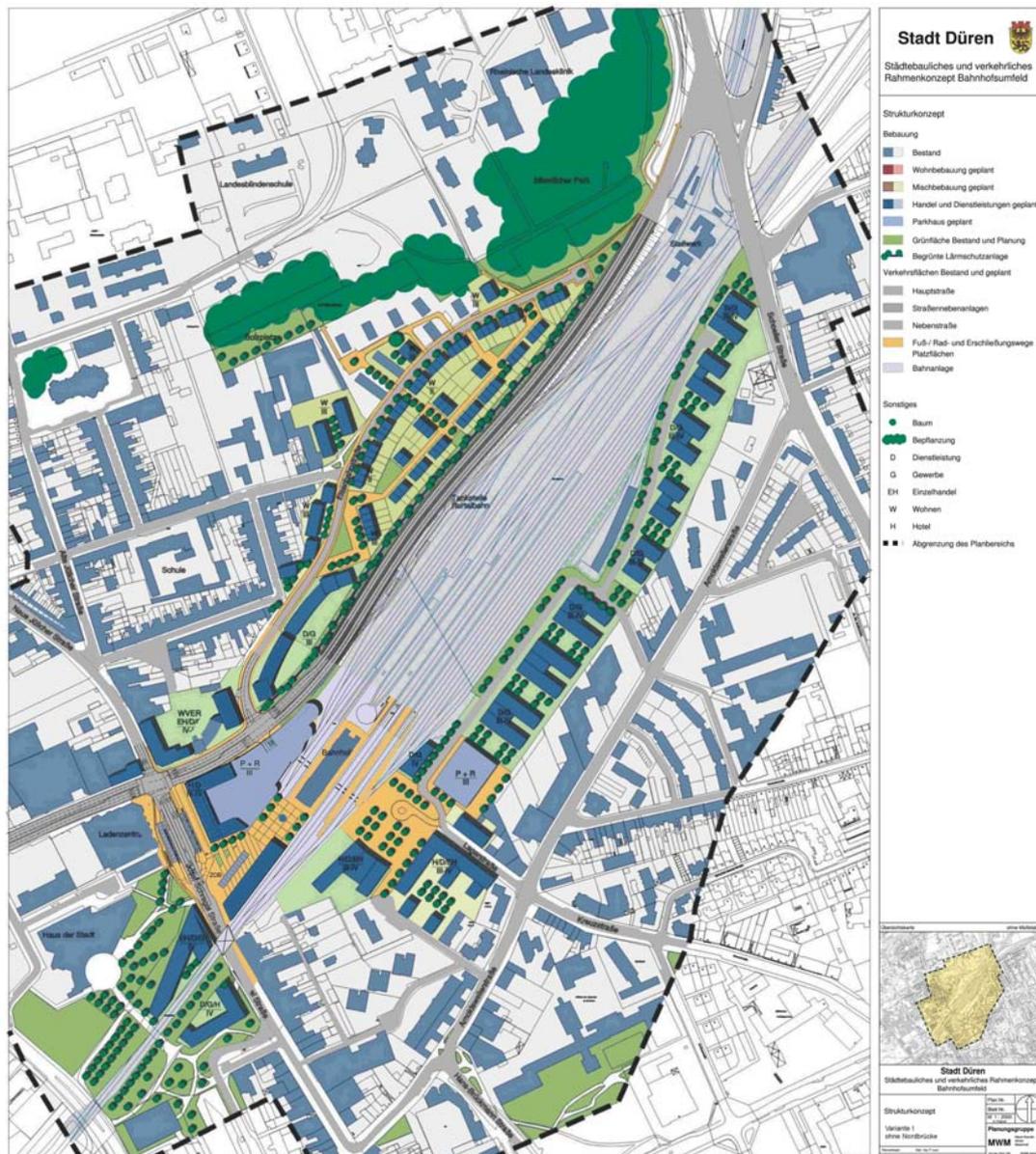


Abb.16 :Variante 1

- Im unmittelbaren Bahnhofsbereich werden die Optionen zur städtebaulichen Entwicklung und Aufwertung unter der Prämisse untersucht, dass die Nordbrücke niedergelegt wird und die Gleise nördlich des Bahnhofsbereiches bis zur südlichen Gebäudekante hin vollständig abgebaut werden.

- Im Bereich nordwestlich der neuen B 399n wird Nord-Düren zur neuen Umgehungsstraße hin abgerundet, dabei werden die vorhandenen Nutzungsarten Wohnen und Dienstleistung / Gewerbe aufgegriffen und weitergeführt.
- Der Bereich südöstlich der Bahnstrecke wird in Anlehnung an den Bestand entlang der Arnoldsweilerstraße in gelockerter Bebauung mit klarer Struktur und mittlerer Höhe für Gewerbe und Dienstleistungen entwickelt.
- Die P+R -Anlage wird konzentriert und als drei- bis viergeschossige Anlage ausgelegt.
- Die Südseite des Platzes an der Fussgängerunterführung wird baulich entwickelt.
- Die Erschließung des Entwicklungsbereiches wird konsequent bahnseitig geführt, so dass grösstmögliche variable Flächenzusammenhänge geschaffen werden.

5.4.2 Variante 2



Abb.17 :Variante 2

Im Bahnhofsbereich geht diese Variante ebenfalls von der Niederlegung der Nordbrücke und den dadurch gegebenen Aufwertungsmöglichkeiten im direkten Bahnhofsumfeld aus. Nordwestlich der neuen B 399n wird Nord-Düren unter Rückgriff auf die bestehenden Strukturen zur neuen Umgehungsstraße hin abgerundet.

- Im Bereich südöstlich der Bahnstrecke wird mit einer höheren Punkthausbebauung eine neue Silhouette an der Bahn geschaffen, die als Erkennungszeichen und Stadteingang an der Bahn und der Brücke Schoellerstraße Signalwirkung hat. Für diese Bebauung ist als Nutzung Gewerbe und Dienstleistung angedacht.
- Die Erschließung wird im Südostabschnitt des Entwicklungsbereiches zentral geführt, so dass kleinteilige Flächenzuschnitte mit relativ geringer Grundstückstiefe entstehen.
- Die P+R-Anlage bleibt in der heutigen Lage, wird allerdings verkürzt und mit 2 - 3 Parkdecks ausgestattet.
- Die Südseite des Platzes an der Fußgängerunterführung wird ebenfalls baulich gestaltet.

5.4.3 Variante 3

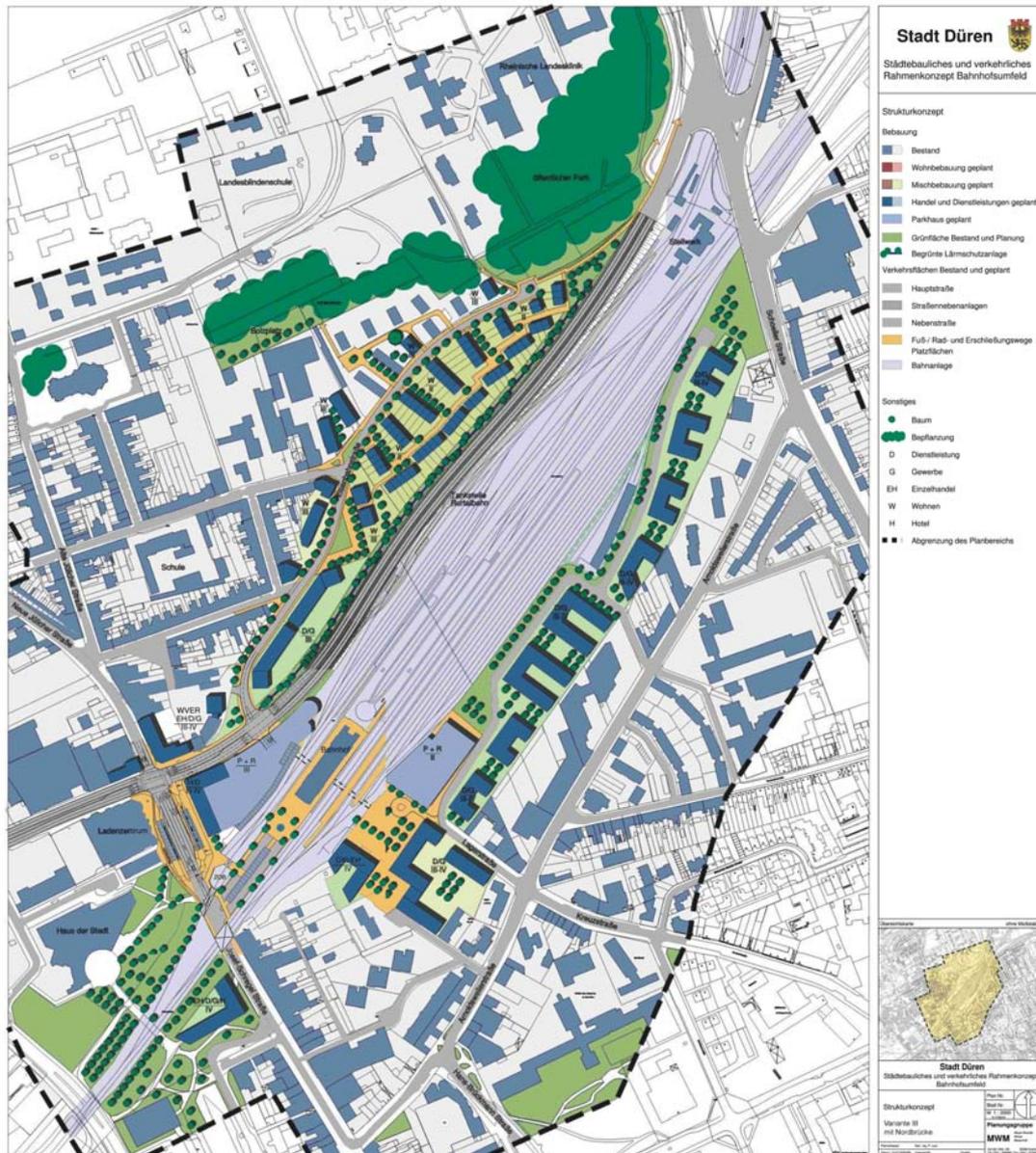


Abb. 18 : Variante 3

- Bei Erhalt der Nordbrücke beschränken sich die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf den Eckbereich Josef-Schregel-Straße / Eisenbahnstraße (B 399n).
- Der Teilbereich Nord entspricht der Variante 2.
- Der Teilbereich Süd variiert die Erschließung im südwestlichen Abschnitt.
 - Die P+R-Anlage wird konzentriert wie Variante 2 als Parkdeck.
 - Die Straßenführung wird verschwenkt, so dass eine Kombination großer und kleiner Grundstückszuschnitte entsteht.
 - Die Bebauung erfolgt drei- bis viergeschossig.

5.5 “Bausteine” Teilbereiche

5.5.1 Bahnhofsvorplatz / ZOB

Baustein A

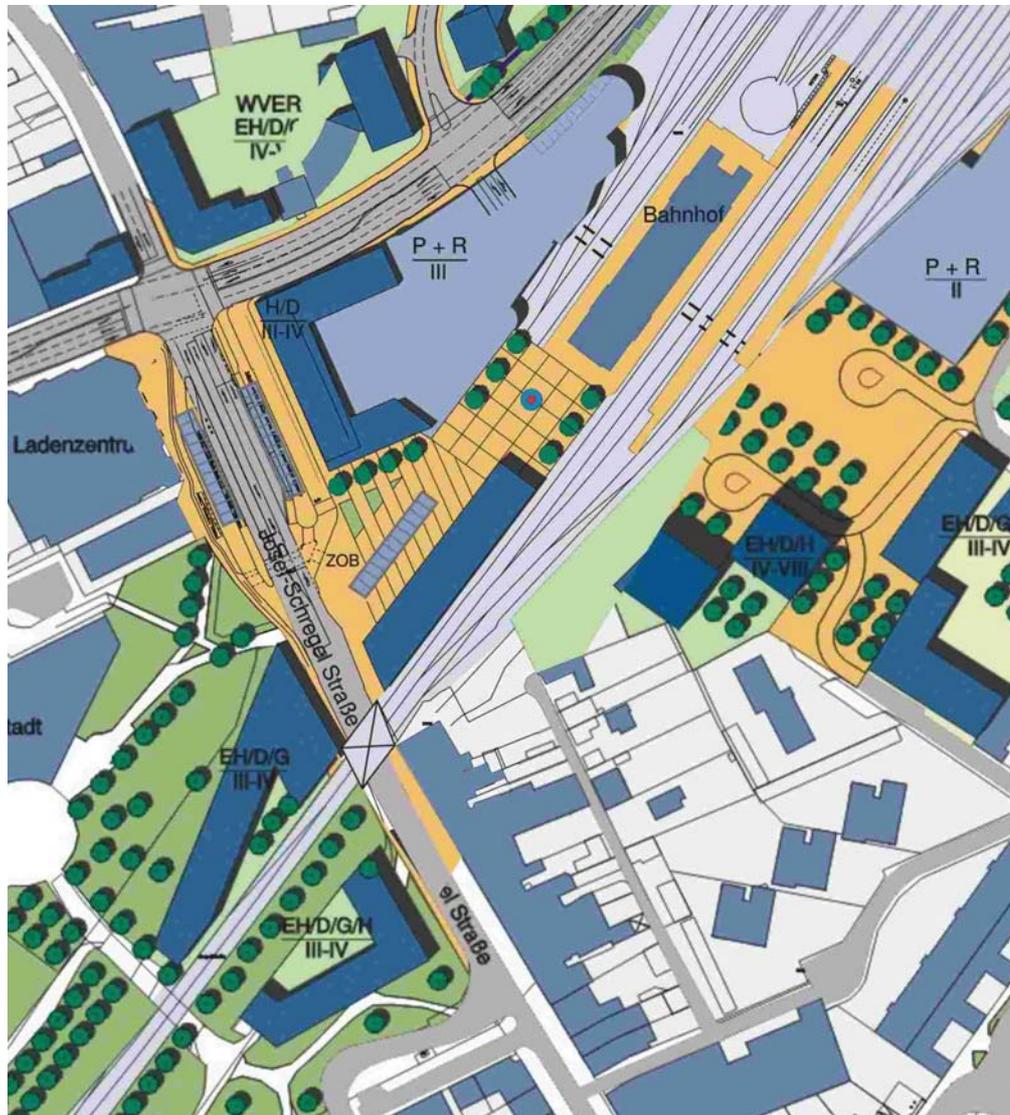


Abb. 19 : Baustein A, Varianten 1 und 2

Mit der Öffnung des Bahnhofs und der Umgestaltung des ZOB werden erhebliche Flächen für bauliche Entwicklungen und nachhaltige Verbesserungen der verkehrlichen Verknüpfungen gewonnen.

An der Bahnlinie, die nur noch eine schmale Brücke über die Josef-Schregel-Straße bildet, sind Bebauungen vorgesehen, die

- das Bahnhofsgebäude einbinden,
- eine kontinuierliche Entwicklung der Josef-Schregel-Straße nach Norden ermöglichen,
- die öffentlichen Einrichtungen „Haus der Stadt“, Kinocenter u.ä. einbeziehen,
- die Stadteingangssituation baulich definieren.

Das Parkhaus ist mit 4 Ebenen ausgestattet. Es dient Besuchern, Kunden und Reisenden (P+R). Das Oberdeck ist höhengleich an den neuen Bahnhofsvorplatz angeschlossen, so dass ein direkter Zugang zum Bahnhof möglich wird.

Der baulichen Gliederung entspricht eine differenzierte Abfolge von Plätzen und Wegen:

- Der Bahnhofplatz ist als eigenständiger Platz mit repräsentativer Gestaltung baulich gefasst und auf das Bahnhofsgebäude ausgerichtet.
- Der dreieckig ausgebildete Vorplatz öffnet den Bahnhofplatz mit dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes. Der Vorplatz wird für den ZOB genutzt und schafft damit eine optimale Verknüpfung zwischen Bus und Bahn.
- Auf der Westseite der Josef-Schregel-Straße wird in Verbindung mit der Neubebauung eine Platzöffnung geschaffen, die das „Haus der Stadt“ einbezieht.
- Der Stadtraum, in dem die zentrale Linienhaltestelle liegt, wird durch die Neubebauung an der Ecke B 399n / Josef-Schregel-Straße und die bahnbegleitende Bebauung auf der Nordseite der verbliebenen Bahnstrecke platzartig gefasst.

Baustein B

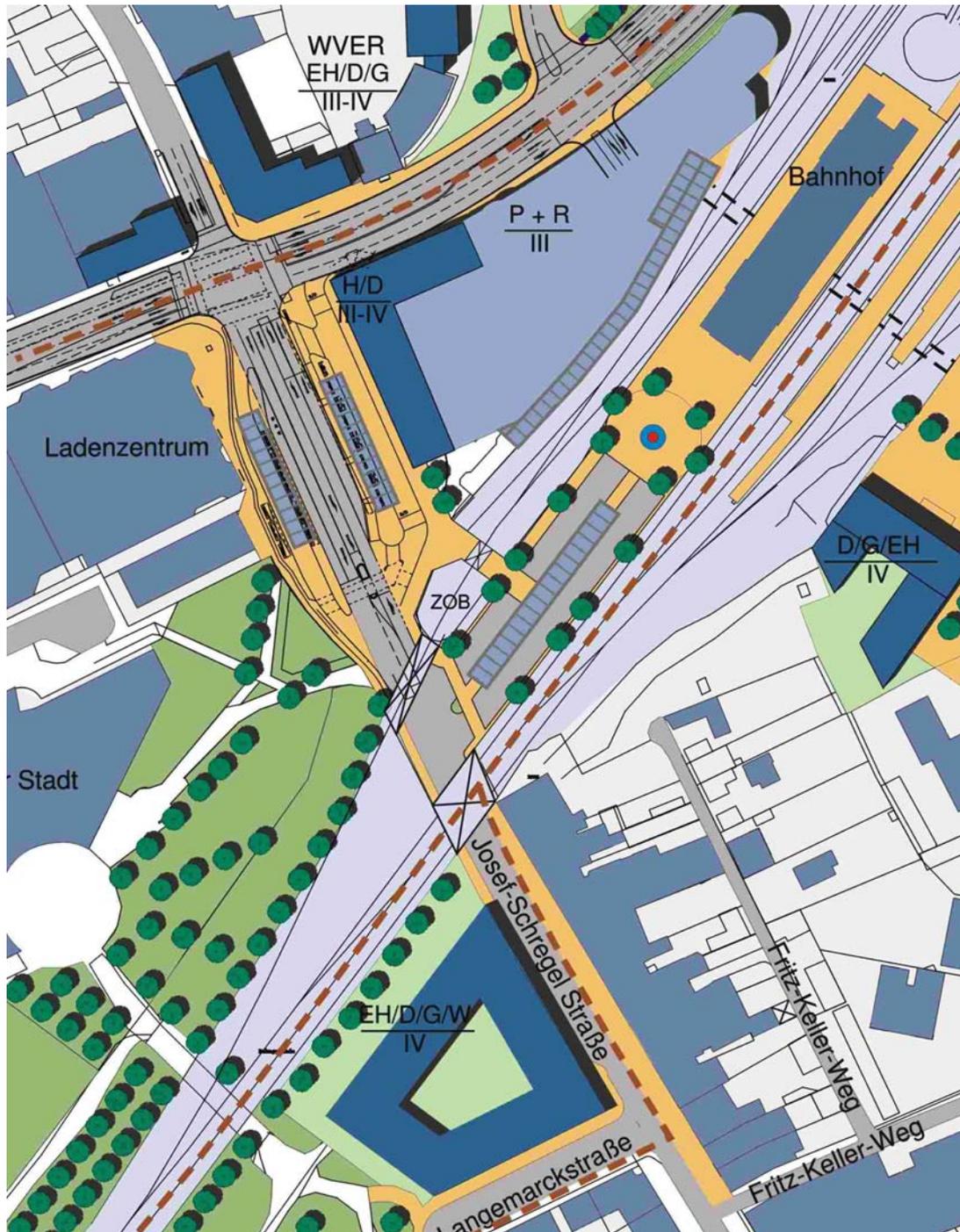


Abb. 20 : Baustein B, Variante 3

Durch die Erhaltung der Nordbrücke müssen sich die baulichen Planungsvorschläge auf die Bereiche neben der heutigen Bahnstrecke beschränken.

Wesentliche Maßnahme ist hier die gegliederte Umgestaltung des ZOB an der Josef-Schregel-Straße und in der Bahnhofsauffahrt. Durch eine bauliche Fassung mit Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen und die Errichtung eines Parkhauses, das in Verbindung mit der Eckbebauung und dem Bahnhof steht, wird hier der Straßenraum gefasst.

Südlich der Bahnlinie fasst ein im heutigen Park stehendes, gemischt genutztes Gebäude die Josef-Schregel-Straße.

5.5.2 Bereich Nord - Eisenbahnstraße

Baustein C:



Abb. 21 :Baustein C, Variante 1

Bei diesem Baustein wird der neue Wohnbereich mit einer eigenständigen Form dem bestehenden Wohnbereich selbstbewusst gegenüber gestellt. Alt und neu werden deutlich markiert, über durchgehende Wegebeziehungen aber gut vernetzt. Der neue Wohnbereich wird durch das Wegesystem und die kleinen Plätzchen gut gegliedert und schafft Orientierung. Der bestehende Wohnbereich wird angebunden, behutsam nachverdichtet und mit einer Grüngestaltung aufgewertet.

Der Platz schafft durch Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten Verbindung mit dem angrenzenden Quartier.

Baustein D:



Abb. 22 : Baustein D, Varianten 2 und 3

Hier wird der neue Wohnbereich durch Aufnahme der Zeilenausrichtung in einer Ziehharmonikaform mit dem Bestand verbunden. Diese Verbindung wird durch eine enge Wegevernetzung noch verstärkt. Im neuen Wohnbereich werden durch Wege und vor Kopf stehende Zeilen Nachbarschaften gebildet. Die kleinen Plätzchen gliedern das Gebiet und geben Orientierung. Der bestehende Wohnbereich wird behutsam nachverdichtet und mit einer Grüngestaltung aufgewertet.

5.5.3 Bereich Süd - Arnoldsweilerstraße

Baustein E

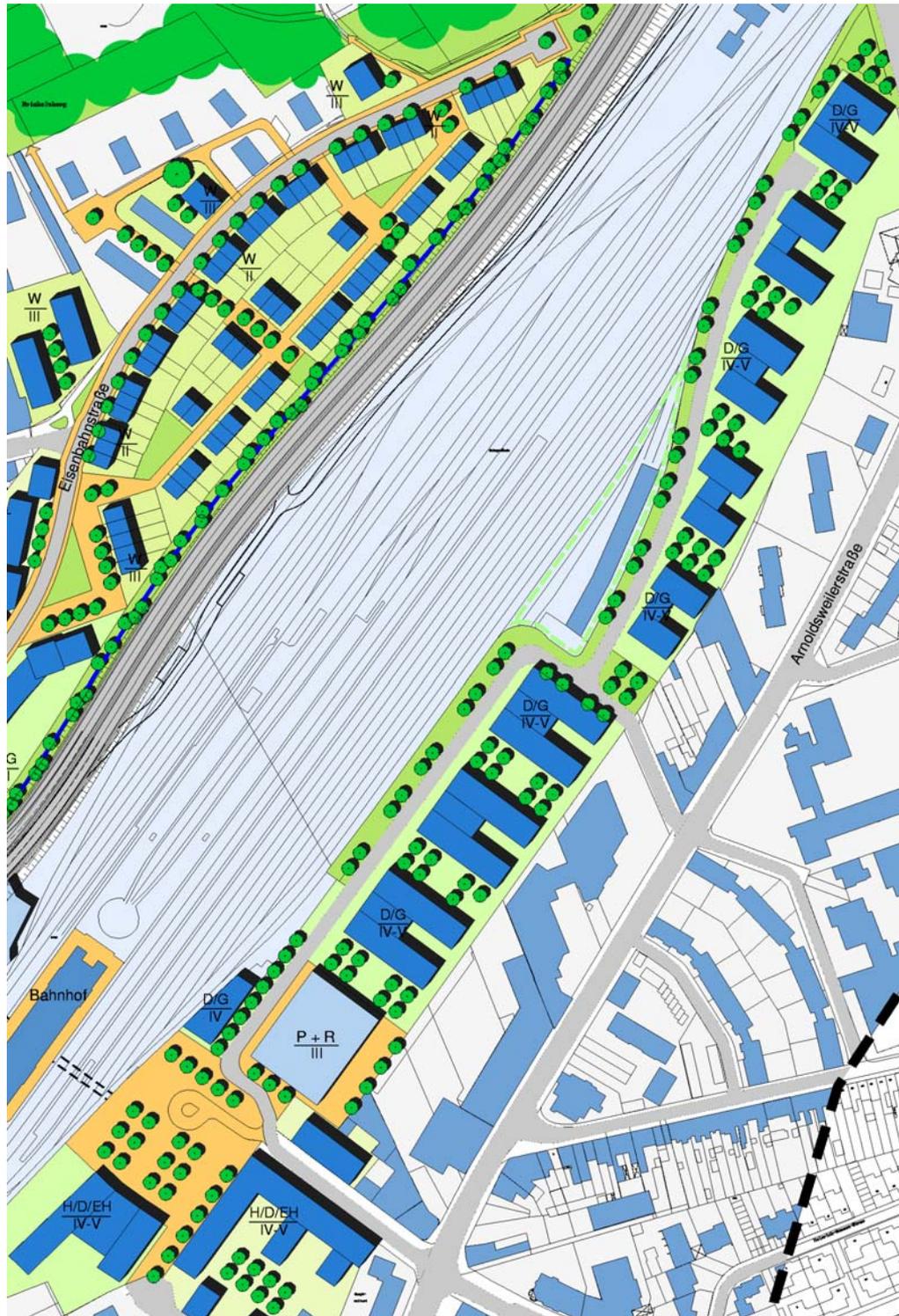


Abb. 23 : Baustein E, Variante 1

Die Erschließung wird konsequent bahnseitig geführt, so dass große, möglichst variable Flächenzusammenhänge geschaffen werden. Der Bereich südöstlich der Bahnstrecke wird in gelockelter Bebauung mit klarer Struktur und mittlerer Höhe für Gewerbe und Dienstleistungen entwickelt. Die P+R-Anlage wird als dreigeschossige Parkanlage konzentriert. Die Südseite des Platzes an der Fussgängerunterführung wird baulich entwickelt und rahmt den Platz.

Baustein F

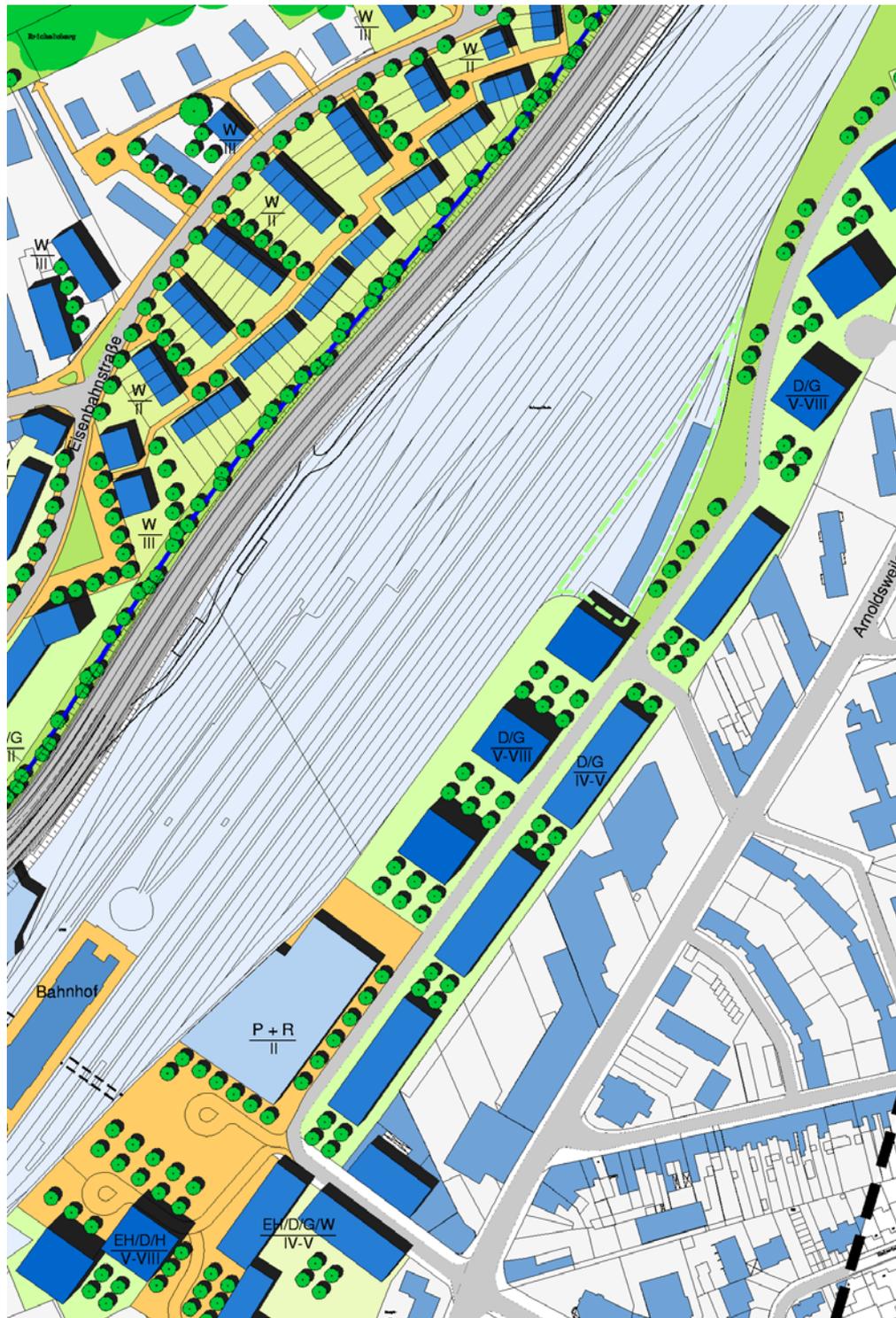


Abb.:24 : Baustein F, Variante 2

Die Erschließung wird im Süd-Ost-Abschnitt des Entwicklungsbereiches zentral geführt, so dass kleinteilige Flächenzuschnitte mit relativ geringer Grundstückstiefe entstehen.

Mit einer höheren Punkthausbebauung wird eine neue Silhouette an der Bahn geschaffen, die als Erkennungszeichen und Stadteingang an der Bahn und der Brücke Schoellerstraße Signalwirkung hat. Die Südseite des Platzes an der Fußgängerunterführung wird ebenfalls durch Punkthäuser baulich markiert. Für die Bebauung ist als Nutzung Gewerbe und Dienstleistung vorgesehen.

Die P+R-Anlage bleibt in der heutigen Lage, wird allerdings verkürzt und mit 2 Parkdecks ausgestattet.

Baustein G



Abb. 25 : Baustein G, Variante 3

Die Straßenführung folgt zunächst der bestehenden Lagerstraße, um dann nördlich der komprimierten P+R-Anlage an die Bahnstrecke zu verschwenken, so dass eine Kombination tieferer und weniger tiefer Grundstückszuschnitte entsteht.

Es wird eine gelockerte Bebauung mit klarer Struktur und mittlerer Höhe für Gewerbe und Dienstleistungen entwickelt. Die Südseite des Platzes an der Unterführung wird baulich entwickelt und rahmt den Platz.

5.6 Nutzungsmaße

Grundlage für die Ermittlung von Kosten und Einnahmen sind die Flächen und Nutzungen nach Art und Maß. Deshalb ist die Flächenanalyse nach folgenden Kategorien aufgebaut:

- Gesamtfläche als Summe aller Teilflächen
- Nettobaulandflächen (Wohnen, Gewerbe, Handel, Dienstleistung)
- Verkehrsflächen
- Besondere Verkehrsanlagen (ZOB / P + R / Plätze u.ä.)
- Grünflächen
- Gemeinbedarf

5.6.1 Flächenbilanz Teilgebiet Nord

Die Flächenbilanzierung beschränkt sich auf das frei werdende Bahngelände.

Die Eisenbahnstraße wird künftig als Anlieger- und Wohnsammelstraße auch der Erschließung des Bahngeländes dienen. Sie wird deshalb anteilig der Erschließung der künftigen Baugebiete zugerechnet.

Die Bilanz gilt für alle vorgestellten Varianten, da sich die Flächenanteile jeweils nur geringfügig unterscheiden.

Bezüglich der Anzahl Wohneinheiten wurde von zweigeschossiger Reihenhausbauung und zwei- bis dreigeschossigem Geschosswohnungsbau ausgegangen. Die Grundstückszuschnitte variieren zwischen 180-400 qm. Danach ergeben sich für Var. I ca. 69 Grundstückseinheiten (Geschosswohnungsbau entfällt).

Für Var. II und III ergeben sich 62 Grundstückseinheiten für Einfamilienhäuser und 2 Grundstückseinheiten mit jeweils ca. 5 Geschosswohnungen.

Die Flächenanteile der Trasse B 399 sind ermittelt, aber aufgrund des Sonderstatus nicht bilanziert. Die begrünte Lärmschutzanlage (Wall-Wand) ist dabei teilweise in die Netto-Baulandfläche aufgenommen.

Der Baulandanteil erreicht mit über 75% einen günstigen Wert.

Art	qm	Anteil in %
Gesamtfläche	ca. 36.000	100
Wohnen, Nettobauland	ca. 20.000	ca. 55,6
Dienstleistung / Gewerbe	ca. 7.500	ca. 20,8
Teilsomme	ca. 27.500	ca. 76,4
Verkehrsfläche	ca. 7.100	ca. 19,7
Grünfläche	ca. 1.400	ca. 3,9
Teilsomme	ca. 8.500	ca. 23,6

Tabelle 1: Flächenbilanz Planung, Teilgebiet Nord

5.6.2 Flächenbilanz Teilgebiet - Süd

Das Gebiet ist durchgängig als Fläche für Dienstleistung und Gewerbe entwickelt, mit Ausnahme einer Teilfläche zwischen Bücklers- und Josef-Schregel-Straße, für die Mischgebiet vorgesehen ist.

Als besondere Verkehrsanlagen werden das Parkdeck und die Platzanlage an der Unterführung Bahnhof ausgewiesen.

Bedingt durch diese Flächen erscheint der Anteil der Bauflächen mit 55 - 60% relativ gering. Unberücksichtigt dieser besonderen Flächen liegt der Flächenanteil Bauland mit ca. 70% im normalen Rahmen.

Art der Nutzung	qm	Anteil in %
Gesamtfläche	ca. 59.800	100
Dienstleistung / Gewerbe	ca. 27.200	ca. 45,5
Mischgebiet	ca. 6.400	ca. 10,7
Teilsumme Nettobauland	ca. 33.600	ca. 56,2
Verkehrsfläche	ca. 8.000	ca. 13,4
Platz	ca. 5.800	ca. 9,7
Parkdeck	ca. 5.000	ca. 8,3
Grünfläche	ca. 7.400	ca. 12,4
Teilsumme Verkehr + Grün	ca. 26.200	ca. 43,8

Tabelle 2: Flächenbilanz Planung, Teilgebiet - Süd

5.6.3 Flächenbilanz Teilgebiet - West

Da der Bereich weit überwiegend für verkehrliche Zwecke genutzt wird (Straßen / ZOB / P+R), bleiben die baulich nutzbaren Flächenanteile mit ca. 33% relativ gering. Es handelt sich um 2 Bauflächen südlich und nördlich der Bahnlinie. Als Nutzungen sind Handel und Dienstleistung vorgesehen.

Art der Nutzung	qm	Anteil in %
Gesamtfläche	ca. 25.900	100
Dienstleistung / Handel	ca. 8.500	33
ZOB	ca. 3.000	11
Hbf - Platz	ca. 600	2
P+R	ca. 4.800	19
Verkehr u. Grün	ca. 9.000	35

Tabelle 3: Flächenbilanz Planung, Teilgebiet - West