

> ERLÄUTERUNG/KONZEPT

**"MOBILITÄTSKNOTEN UND BAHNHOFSUMFELD HESSENTAL"**  
- Verkehrsdrehscheibe und Tor zur Stadt -

**01 Verkehr, freiraumplanerische Vernetzung**  
Die verkehrliche Situation für den öffentlichen und Individual Verkehr wird entsprechend der Ausübungsvorgaben funktional zugeordnet und auf den angegebenen Flächenbedarf gebündelt. Die Bus-Haltestellen sind demzufolge wechselseitig entlang der Karl-Kurz-Str. angeordnet und räumlich und funktional vom Individualverkehr getrennt bzw. als Endhaltestelle im Karl-Kurz-Areal geplant.

Die neuen, großzügigen Wartebereiche und die Wegeverbindungen zwischen den Haltestellen, die fußläufige Verbindung zum Bahnhof, zur Park + Ride Anlage und zu den angrenzenden Freiflächen sind dadurch klar und übersichtlich gestaltet.

Die öffentlichen Zufahrten von der Karl-Kurz-Str. werden räumlich dahingehend entzerrt, dass im Bereich des Baumfeldes „West“ die Zufahrt für die bestehenden Stellplätze der DB und Taxis in Einbahnregelung vorgesehen ist. Das bahnhofsnahere Kurzzentrum wird kompakt ostlich der zentralen Platzfläche angeordnet und über eine neue Zufahrt im Bereich des Baumfeldes „Ost“ erschlossen.

Das Fahrradparken wird an drei Standorten vorgeschlagen. Im Osten als Fahrradstation mit freien Doppelstockpark-Stellplätzen, weiteren Fahrradabstellplätzen entlang der Treppen-Rampenschleifenanlage der DB und im Westen angrenzend an die Stellplätze der DB und südlich der Gleise entlang der Westfassade des Parkdecks.

Die Park + Ride Stellplätze für den ruhenden Verkehr werden südlich der Gleise in einem offenen 2-geschossigen, spül-level Parkdeck gebündelt. Im Hinblick auf zukunftsicheres, nachhaltiges und grünes Parken soll die Konstruktion vornehmlich aus Holz erfolgen und die Fassaden als „lebendige“, grüne Fassade ausgeführt werden. Das obere Parkdeck soll selbsterwartend und ebenso begrünt werden.

**02 Freiraumplanerisches Konzept**

Bewegung und Bewegtheit sind die charakteristischen Merkmale des Ortes. Die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen bestimmen das Geschehen und den Gestaltungssatz zur Zonierung der unterschiedlichen Freiräume entlang der Bahnlinie. Die „Hessental-Plaza“ und ihr Pendant, das „Stadt-Entrée“ auf der gegenüberliegenden Seite der Karl-Kurz-Straße bilden hierbei den zentralen und hochwertigen Platzbereich mit großformatigen Natursteinplattenbelag.

Auf den Platzseiten schließen im Westen und Osten zwei baumbestandene Freiräume an. Die lineare und großzügige Durchgrünung der beiden „Funktionsflächen“ im Bereich der Baumfelder erfolgt mit blühenden, herbst(ge)blühenden Solitären, alle einzigartig und in Summe bunt. Sie unterstreicht die Organisationsstruktur und gewährleistet eine einfache und einseitige Orientierung. Der ruhende Verkehr unter einem grünen Blätterdach wird zum selbstverständlichen Bestandteil der verkehrlichen Infrastrukturen und dem Gestaltungsprinzip. Das Spiel von Licht und Schatten bestimmt die Atmosphäre dieser Stadträume. In Anlehnung an das benachbarte ehemalige Industrieareal und dem dort vorhandenen gängigen Industrieerbelag schlagen wir für die Platzflächen der „Baumfelder“ und der weiterführenden Gehwege einen flächenhaften Belag aus hellem Betonplattenbelag in grau - gelbbraun Abstufungen vor.

Weiter im Osten bildet der Gedenkstein und die kleine „Platz der Stille“ den angemessenen Übergang zur KZ-Gedenkstätte. Aus Respekt vor der geschichtlichen Bedeutung des Ortes soll das Erscheinungsbild der beiden Freiräume hierbei auf Elementarstufe reduziert werden.

**03 Neue Architekturen, 'Busdächer'**

Zur „Kennzeichnung“ des neuen Mobilitätszentrums wird ein additives Dachsystem aus schirmartigen, miteinander verbundenen Strukturen mit zwei unterschiedlichen Abmessungen vorgeschlagen. Die Größe der Module variiert dabei zwischen 400 x 600 und 600 x 600 Zentimeter. Die Dächer erscheinen dabei als schwebende, abstrakt geometrische Dachkonstruktion.

Die Dächer sind als modulares, integrales System aus eingespannten Stahl-Rundrohrstützen mit Dachkonstruktion aus Stahl-Fachwerkträgern und Dach-Deckenflächen als gefalteten Dachflächen in VZA konzipiert. Ihre formale Ausdehnung zeichnet die neuen Architekturen als Einheit ab und wird zum prägenden Element des neuen Mobilitätszentrums und seiner Funktion als Tor zur Innenstadt.

**04 Beleuchtungskonzept**

Das gesamte Beleuchtungssystem entlang der Straßen und Platzräume des Bahnhofsbereichs wird durch Mastleuchten realisiert. Die Lichttechnik basiert dabei auf leistungsstarken und entdimmten LED-Lichtsystemen. Weitere Differenzierungen und Akzentuierungen der primären Grundbeleuchtung werden durch die gezielte Ausleuchtung der Zugänge zum Bahnhof, den Fassaden des Bahnhofgebäudes und der Illuminierung des Atriums erreicht. Die Direktbeleuchtung der Bussteige übernehmen in die Dachunterseiten der Überdachungen integrierte Direktstrahler mit weißer Lichtfarbe. Ziel ist eine angenehme und freundliche Aufenthaltsatmosphäre, in der sich die Wartenden wohl und sicher fühlen. Die Fußgängerbereiche sind dadurch in den Nachtstunden als eigenständiger Bereich, gegenüber dem warmweiß ausgeleuchten Platz- und Straßenbereich, erlebbar.

**05 Karl-Kurz-Areal**

Prägende Elemente des ehemaligen Industrie- und Gewerbestandorts sind die großen, identitätsstiftenden Bestandsgebäude. Zudem befindet sich das Areal, mit den nord-östlich angrenzenden Gehörfeldern, in einem besonderen landschaftsräumlichen Kontext. Ziel unseres Entwurfs ist es, ein Quartier mit unterschiedlichen Nutzungen und eigenem Charakter auszubilden. Weiteres städtebauliches Konzept ist das Schaffen einer klaren Raumkante zum angrenzenden, geplanten Pflanzgebiet. Unser Entwurf nimmt die orthogonale Grundstruktur des Quartiers auf und versucht eine einfache und robuste Struktur zu definieren, die den Zusammenhalt der bestehenden und neuen Stadtbausteine sicherstellen soll. Als ein wesentlicher Stadtbaustein soll das ehemalige Pförnerhaus zu einem Museum der Geschichte der sogenannten Fassfabrik K. Kurz Hessental KG umgebaut werden.

