

Fragestellungen:

Ist eine weichere Einbindung markanter, moderner Elemente in die bestehende Bebauung realisierbar?

Ist eine Aufwertung des nördlichen Zugangs zum „neuen Markt“ und eine Aufweitung hinsichtlich der Zu- und Abfahrt von Lieferverkehr umsetzbar?

Wo finden sich ausreichend dimensionierte Fahrradstellflächen die praktisch und direkt erreichbar sind?

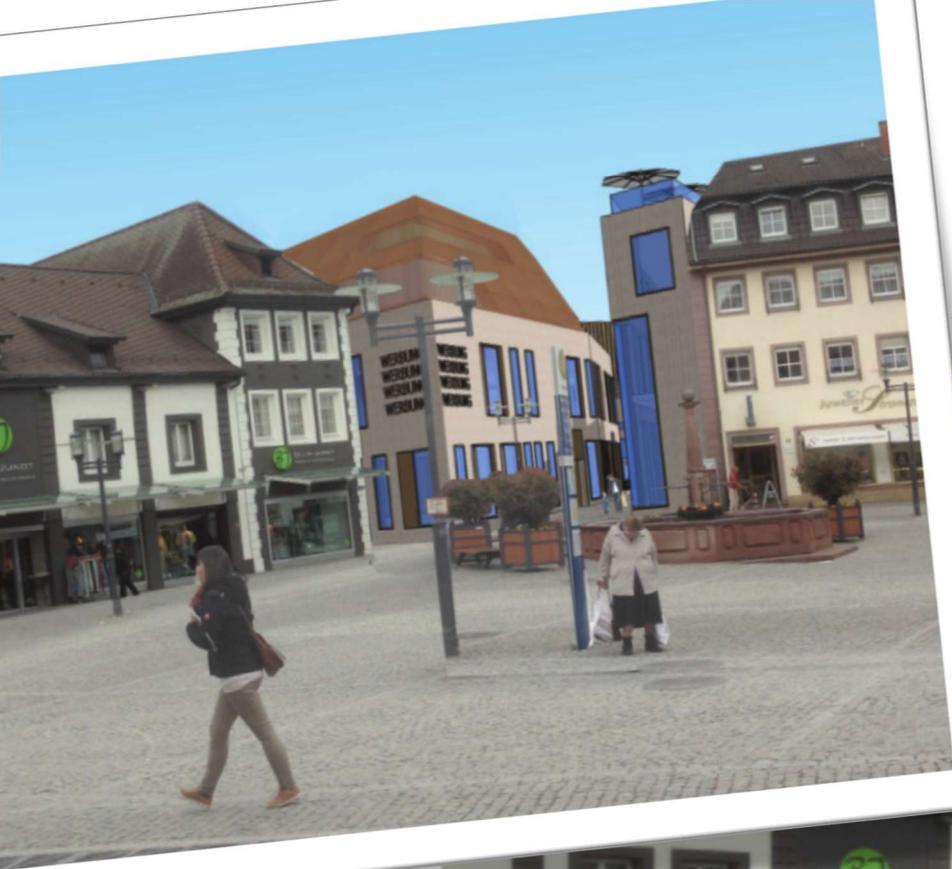
Grundsätzlich sollen hierbei Nutzflächenverluste vermieden werden und Mehrkosten ein entsprechender Mehrwert gegenüberstehen.

Alternativentwurf „Neuer Markt“

Zur Kenntnisnahme und Prüfung – Stand 07.02.18

Alternativentwurf Bauteil B - Szene 2

- > Bauteil B als Runderlement mit zweigeschossiger Glasfassade ausgeführt
- > Traufhöhe der Bestandsbebauung in der Fassadengestaltung aufgegriffen
- > Gebäudehöhe an den Knick des Mansarddaches angepasst

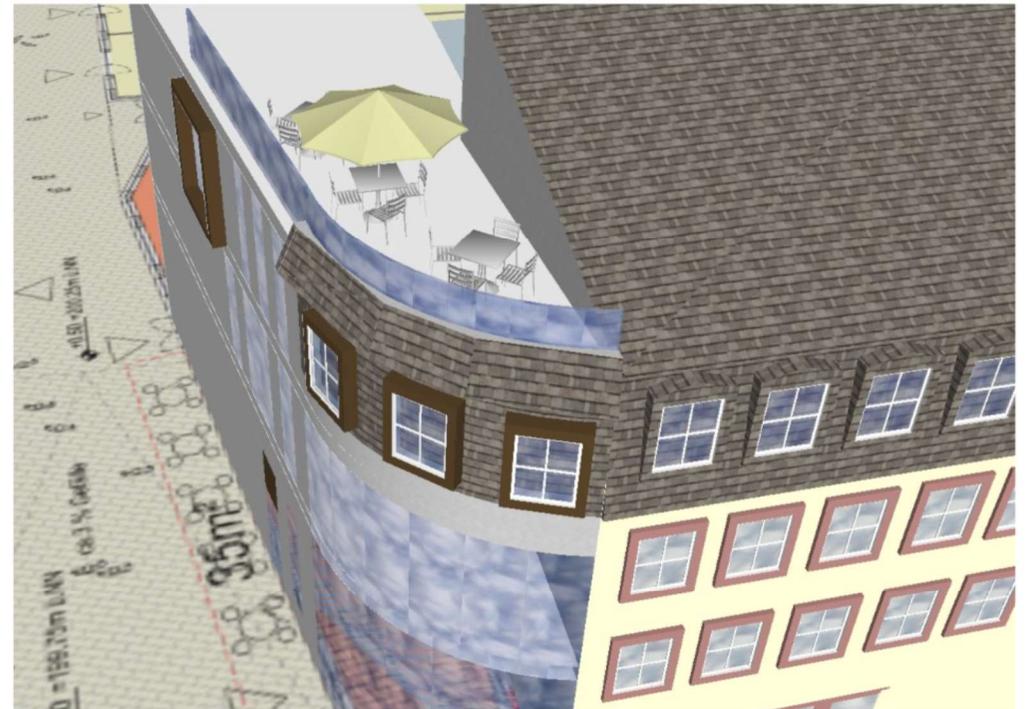


Alternativentwurf BT B - Details

- + Aspekt der Auffälligkeit und Provokation als einziges nennenswertes Rundelement in der Innen- und Kernstadt bleibt erhalten
- + Glasfassade stellt einen modernen Kontrast zur oberen Fassadengestaltung dar und gibt damit dem Neuen einen vom Vertrautem „behüteten“ Raum
- + Rundbogen lädt weich in den aufgeweiteten „neuen Markt“ ein
- Flächenverlust bei runder Ausführung
- Mehrkosten durch Fassadengestaltung und ggf. durch Einpassung der Treppen (0/+1)

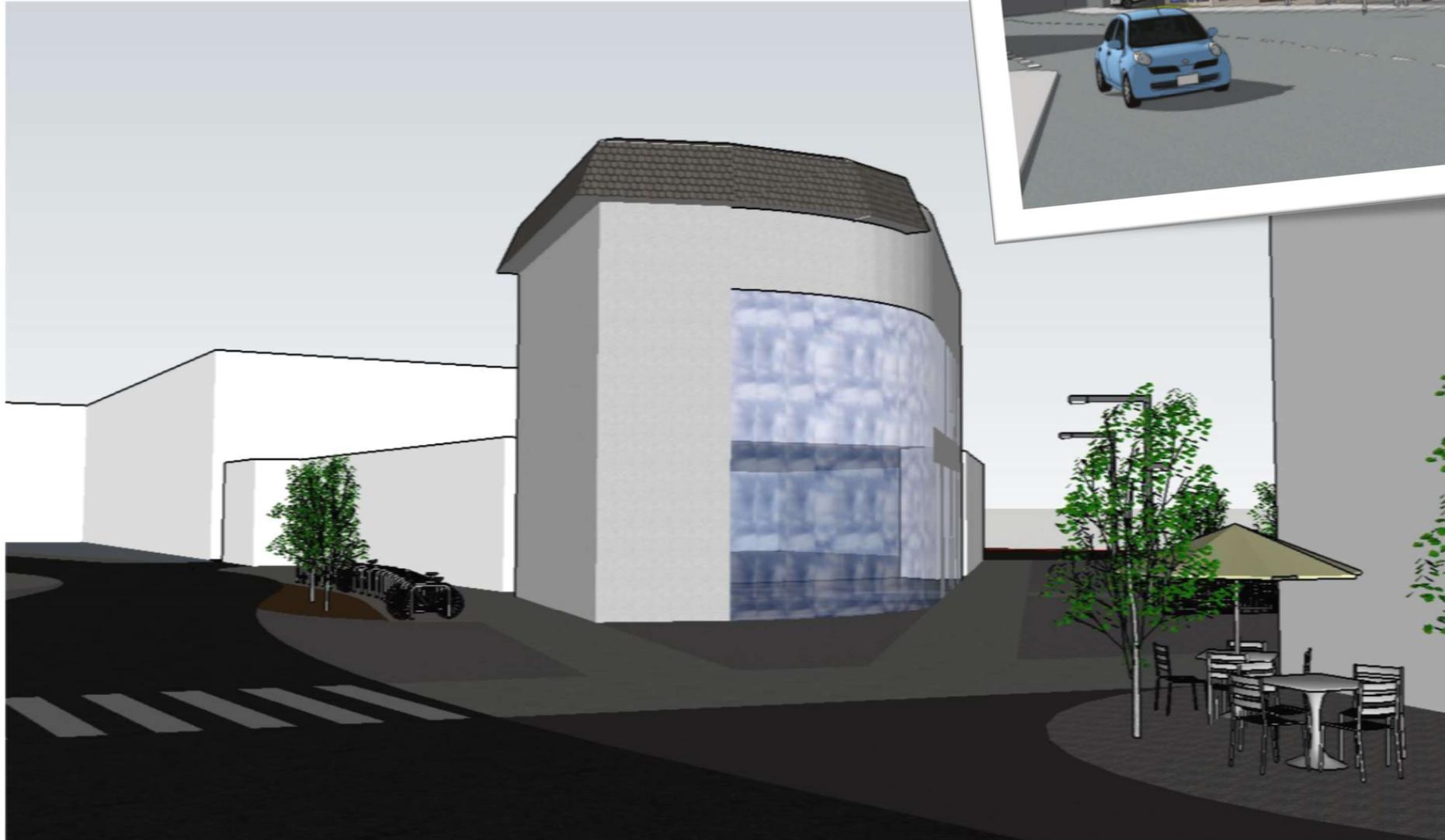


Weicher Übergang zwischen Bestandsbebauung und Bauteil B durch fortgeführte Fassadengestaltung und aufgegriffener Dachlinie als Sockel mit Dachschräge im Bereich des Rundbogens. Fenster in ihrer Ausführung am Gebäude „Stronzek“ orientiert, Fensterumbauung entsprechend Bauteil B.

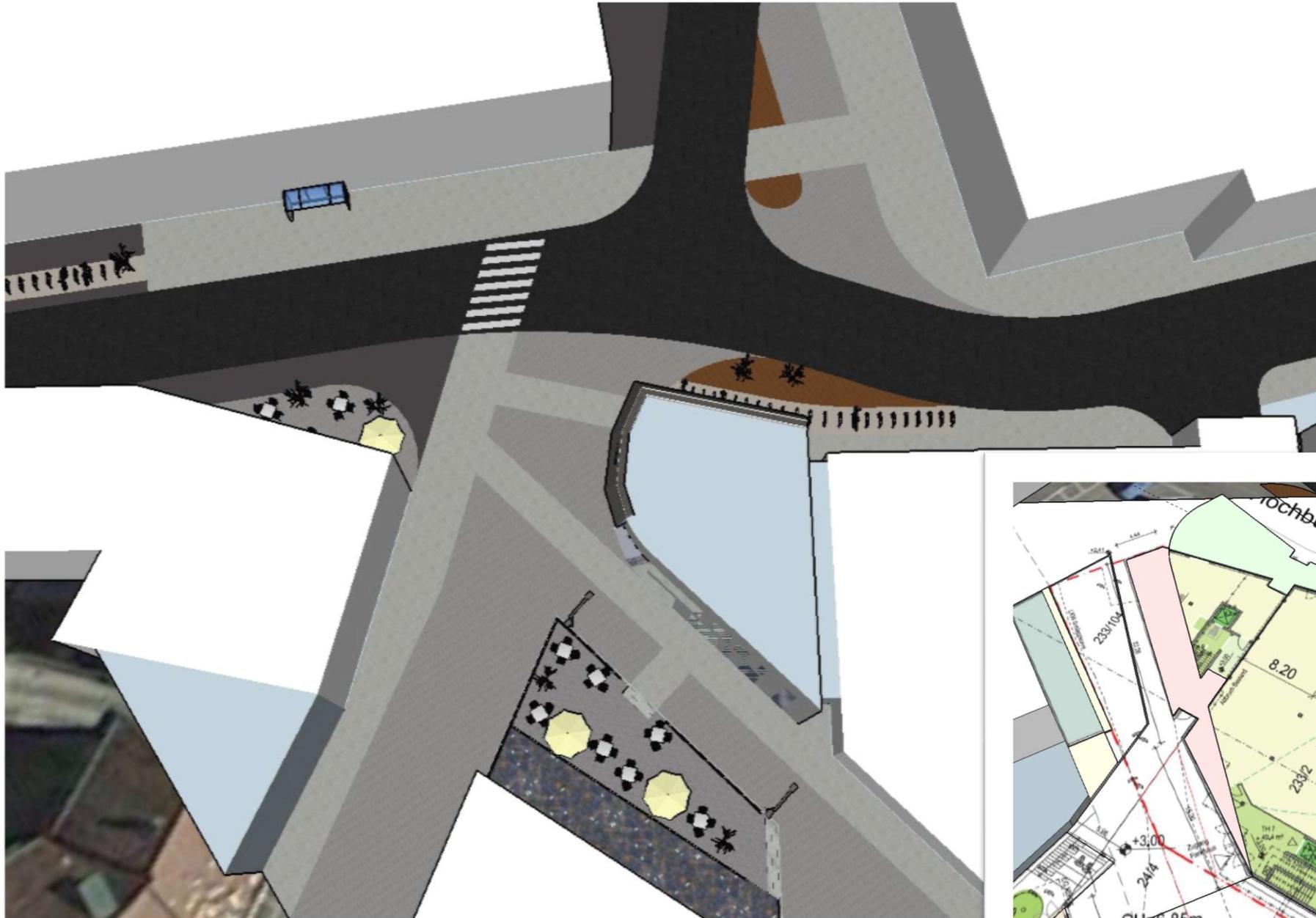


Alternativentwurf Torhaus - Szene 6

- > Torhaus in Anlehnung an Bauteil B entsprechend der bestehenden Planung
- > Rückgebauter Fahrbahn- und Kreuzungsbereich Hebel-/Hochburger-/Gartenstraße
- > Verschiebung des Gebäudes Richtung Norden ohne Nutzflächenverlust des Torhauses
- > Aufweitung des nördlichen Zuganges zum „neuen Markt“
- > Schaffung von Fahrradstellplätzen (90-100, davon die Hälfte unmittelbar am Torhaus)

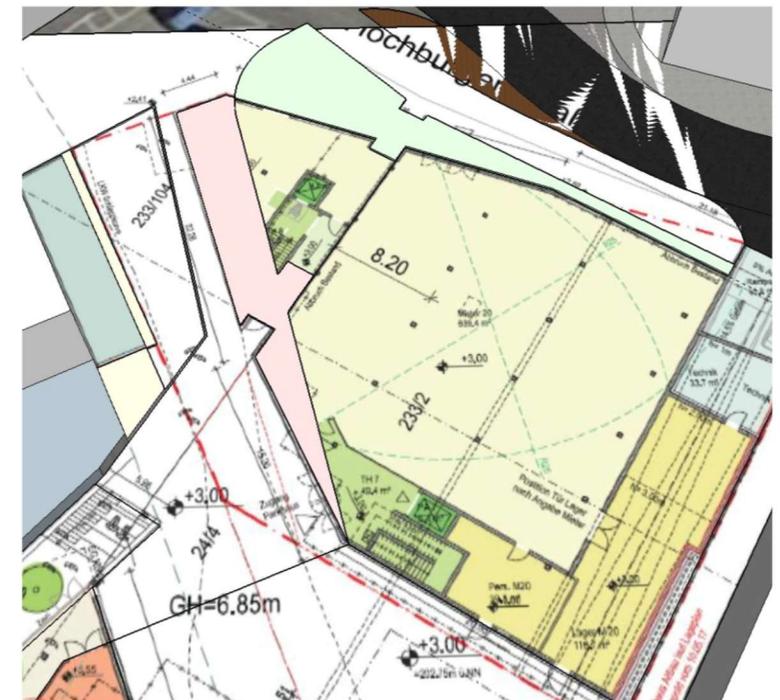


Alternativentwurf Torhaus - Übersicht



Zu Prüfen!

Parkplätze im Bereich der Bushaltestelle (Gartenstraße) und Hofzufahrten im Bereich der Haltestelle und Fahrradstellflächen in der Hebelstraße





Torhaus - Details Außengastronomie

- + Aufweitung des nördlichen Zuganges von einem „engen Parkhauszugang“ zu einem lebendigen, grünen und naturnahen Seitenast
- + Frequenzbringer am Nordende der Innenstadt
- + Mehrwert: Gastrofläche als Terrasse mit Süd-Sonne und Innengastrofläche hinter dem Rundelement mit abendlicher West-Sonne
- + Übersichtlicher, unbebauter Kreuzungsbereich gewährt sichere Ausfahrt von Zu- und Ablieferung nach Ost und West (mind. 6m Durchfahrtsbreite im Bereich der Passage)
- + Kein Verlust von Nutzfläche im Torhaus durch Verlagerung in den ehem. Straßenraum

Verlagerung des Torhauses in Richtung Norden schafft Platz für eine Terrasse mit Gastrofläche am Mühlbach. Zugänge zur Sitzfläche dienen in ihrer Ausrichtung auch als Frequenzbringer für den „neuen Markt“.

Die Sichtachse aus der Hebelstraße und von der Bushaltestelle „neuer Markt“, stellen die T.-L.-Str. als einen vollwertigen Seitenast mit lebendigem und einladendem Charme dar. Die aus dem Rundelement auslaufenden, verspielten Fensterelemente bilden hier den modernen Kontrast zur Fassade „Sport-Kraus“ hinter dem Mühlbach.





Torhaus - Details Kreuzungsbereich

- + Torhaus ragt hier als „Bug“ in die Hauptachse Hochburger-/Hebelstraße bei versetzter Ausrichtung der Fronten an den Bestandsbebauungen Hebel- und T.-L.-Str.
- + Rückbau des Kreuzungsbereiches bildet Torhaus als Teil der Fußgängerzone ab und nimmt durch Grünflächen hin zum Verkehrsraum und das zweigeschossig verglaste Runderlement hin zur T.-L.-Str. die Massivität des Gebäudes am Eingang zur Innenstadt
- + Fahrradstellplätze unmittelbar am Torhaus (46) und im Bereich der Hebelstraße (ca. 50) entlasten den „neuen Markt“ von parkenden Fahrrädern

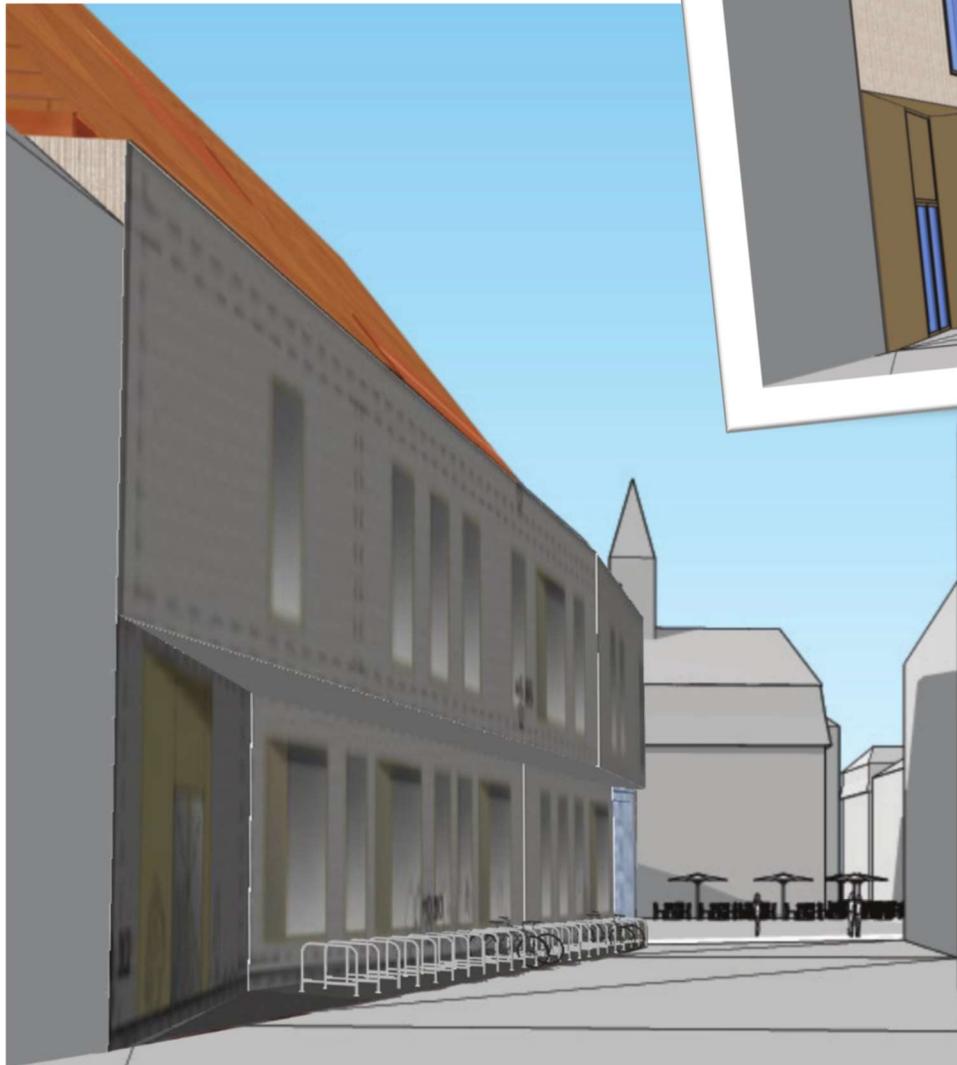
- + Fußgängerfreundliche Gestaltung des Kreuzungsbereiches mit Geschwindigkeitsreduktion durch Verschwenkung der Fahrbahn und zunehmendem Fußgänger-Querverkehr bei großzügiger Anlage einer Bushaltestelle „Neuer Markt“ im Kreuzungsbereich (in Richtung Kreiskrankenhaus ohne Behinderung von Rettungsmittel)
- Ggf. verzögerter Baubeginn aufgrund der Umwidmung des Straßenraumes



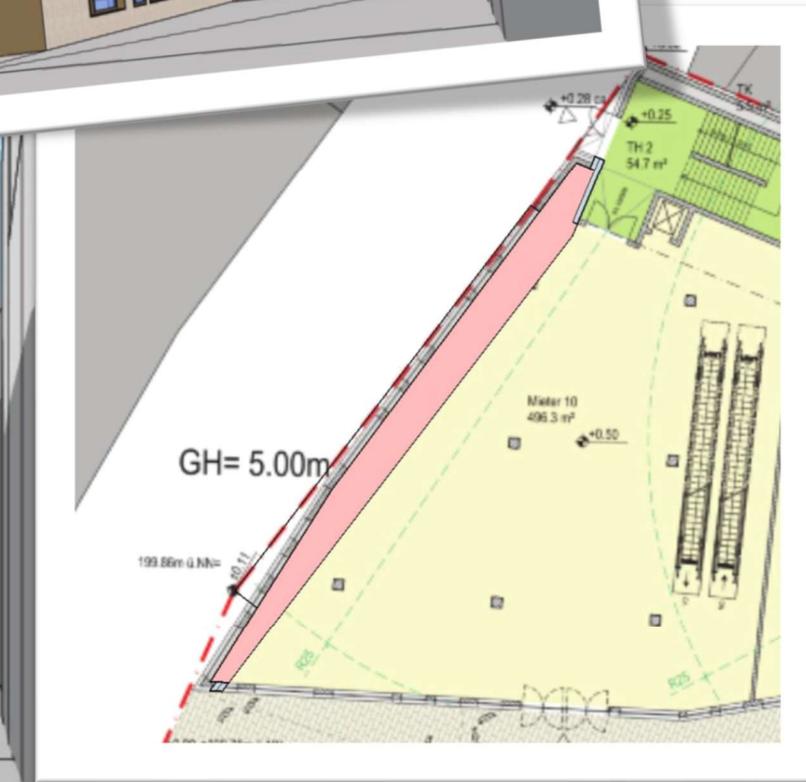
Alternativentwurf

Bauteil A - Szene 14

> Zurück versetzte Ebene 0 schafft Stellplätze für ca. 50 Fahrräder bei einem Nutzflächenverlust (Mieter 10) von ca. 50m²



- + Fahrradstellflächen unmittelbar am Südeingang zum „neuen Markt“
- + Effektive Ausnutzung der Grundstücksfläche
- + Höher frequentierte Schaufensterauslagen durch Fahrradparkende
- Schlechtere Einsicht in Schaufflächen durch Radständer (Distanz 2m)
- Flächenverlust von ca. 50m² im Bereich der Mietfläche 10



Zu Prüfen!

Statik hinsichtlich Überbauung (max. 2m)