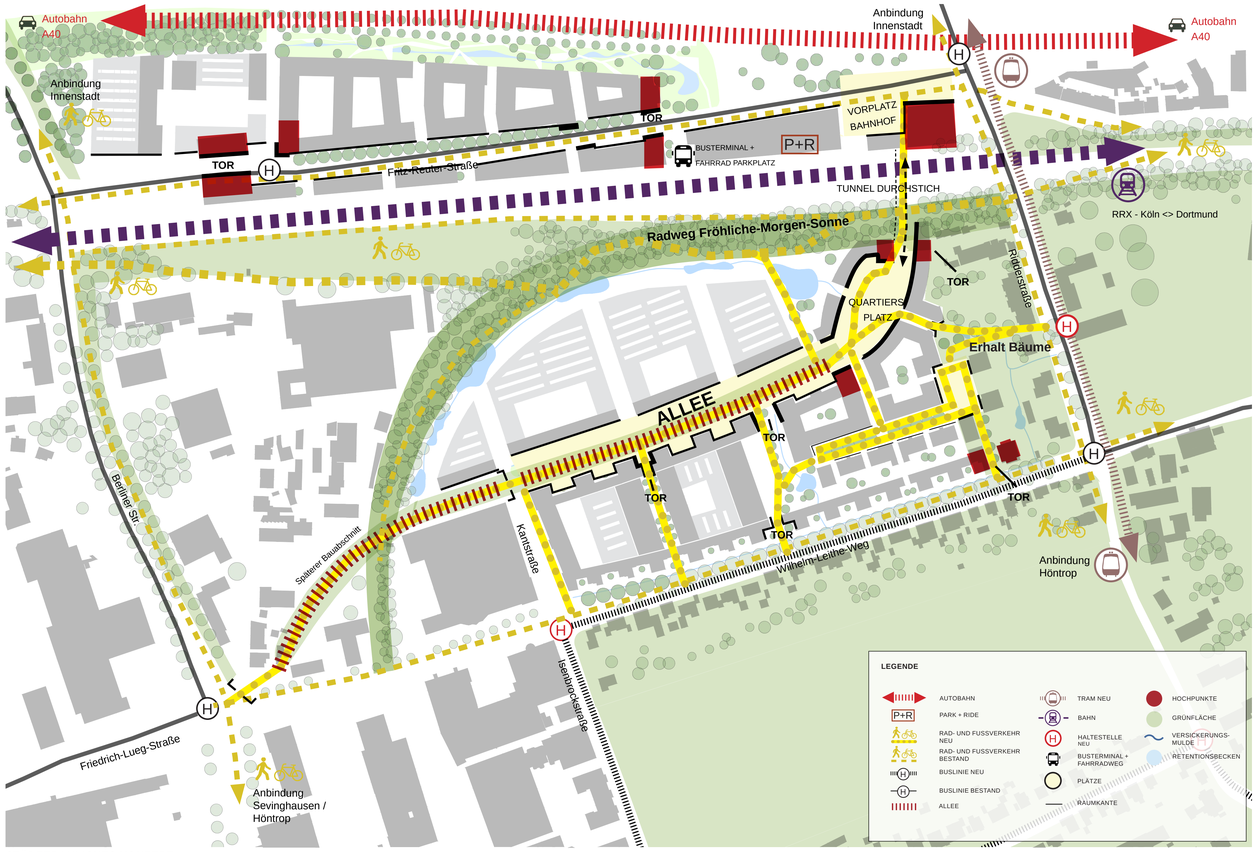
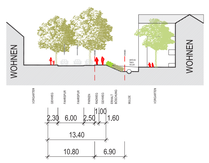
NEUES BAHNHOFSQUARTIER BOCHUM-WATTENSCHEID ZWEISTROMLAND / WILHELM-LEITHE-WEG-NORD

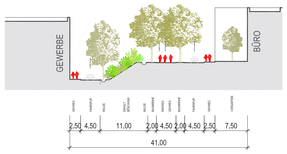
MÄCKLER ARCHITEKTEN



WILHELM-LEITHE-WEG

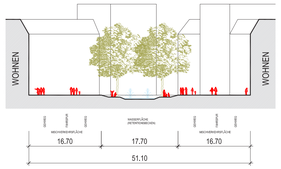


ZENTRALE ALLEE

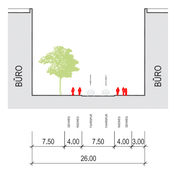


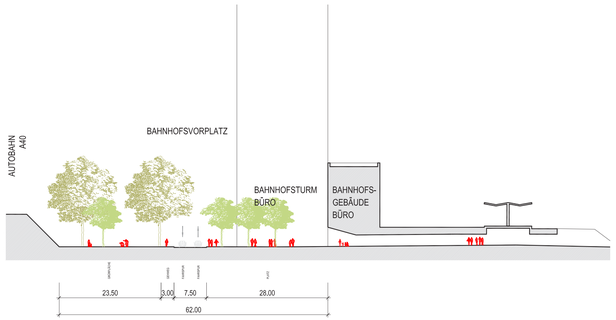
STICHSTRASSE

QUARTIERSPLATZ



FRITZ-REUTER-STRASSE





STÄDTEBAULICHES KONZEPT

ALLGEMEIN
Das neue Bahnhofsquartier Bochum Wattenscheid soll nach den grundsätzlichen Prinzipien der europäischen Stadt gedacht, geplant und realisiert werden. Diese sind:

- Soziale Mischung
- Funktionale Mischung
- Dichte
- Stadträumliche Gestaltung von Straßen und Plätzen
- Trennung von privaten und öffentlichen Räumen

Die soziale Mischung ermöglicht es allen Menschen im Quartier heimisch zu werden. Geförderter Wohnungsbau ist ebenso angedacht wie frei finanzierte Wohnungen, Generationenwohnen, Wohnraum für Senioren oder Studenten. So kann das gegenseitige gesellschaftliche Verständnis füreinander bestärkt werden.
Die funktionale Mischung bietet den Vorteil der Stadt der kurzen Wege. Arbeitsplätze in Büro bzw. Gewerbe und Wohnung liegen nah beieinander, lange Fahrten entfallen, das Verkehrsnetz wird entlastet.
Die dichte Bebauung entlastet die knappen zur Verfügung stehenden Flächen innerhalb der Stadt, so dass nicht zwingend „außerhalb der Stadt" auf der grünen Wiese gebaut werden muss. Innerstädtische Flächen wie diese, die derart gut an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen sind, sind rar.
Die stadträumliche Gestaltung dient den Bewohnern zur Orientierung in ihrem Viertel aber sie bietet auch unterschiedliche Räume, die auf verschiedenste Art und Weise genutzt werden können. Daher befinden sich im Quartier Orte für z. B. den Plausch zwischen Nachbarn, den Spaziergang mit dem Hund oder kulturelle oder sportliche Aktivitäten. Die soziale Kontrolle ist durch Nutzungsmischung und die damit einhergehende über den Tag verteilte Nutzung des öffentlichen Raumes durch Bewohner und Angestellte gewährleistet. Übersichtlich gestaltete Stadträume die einzusehen sind, unterstützen dieses Sicherheitsgefühl.
Die Trennung der privaten von den öffentlichen Räumen bildet eine klar wahrnehmbare Hierarchie, die es jedem erlaubt, die Privatsphäre seiner Mitmenschen auf der Terrasse oder im Garten zu wahren. Die öffentlichen Räume bieten eine eindeutige Möglichkeit sich mit seinen Mitmenschen auszutauschen, sich zu treffen, sich zu amüsieren.
Der integrierte Planungsansatz dieser fünf grundsätzlichen Prinzipien ermöglicht es, verschiedenste Ansprüche an Wohnen, Arbeiten und Freizeit miteinander in Verbindung zu bringen und ein lebendiges Viertel zu erschaffen, welches seinen Bewohnern Rückzugsmöglichkeiten aber auch Abwechslung bietet.

Ziele Stadtraum

Der Stadtraum gliedert sich in zwei Bereiche entlang der grünen Allee im Herzen des Grundstücks. An diesen einprägsamen Raum schließen sich weitere differenzierte Räume, die der Orientierung und dem Aufenthalt dienen. Die Allee mündet im neuen elliptisch geformten Quartiersplatz, der ein Gelenk zwischen dem neuen Quartier und dem nördlich gelegenen Bahnhof bildet. Klar gefasste Räume bieten vielfältige andere untergeordnete Straßenräume.
Die Gewerbeeinheiten werden nicht wie üblich als einfache Hallen den städtischen Raum verschandeln sondern durch hochwertige Fassaden an der zentralen Allee geprägt.
Nach Osten zur Ridderstraße entwickelt sich die südliche Bebauung über geschlossene dichte Blöcke über offen gestalte Blockstrukturen hin zu solitären Punkthäusern und gibt der Natur Freiraum. So können auf engem Raum völlig verschiedene Freiraumqualitäten erfahren werden.

Auch im Zweistromland wird der Stadtraum gegliedert. Den Auftakt im Osten bildet der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz. Nach Westen schließt sich nach dem Busterminal eine Torsituation an, die gerade für die Autofahrer, die von der A40 abbiegen ein sichtbares Signal des Eingangs zum Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet darstellt. Entlang der Fritz-Reuter-Straße wird nordwärts eine großkronige Baumreihe platziert, die den Straßenraum belebt. Im Westen wird das Gebiet durch einen kleinen Pulk von Hochpunkten als Eingang bzw. Abschluss akzentuiert. So entsteht ein Dreiklang in Abfolge von Hochhauscluster mit drei Gebäuden im Westen, einer straßenbegleitenden Torsituation und einem solitären Hochhaus am Bahnhof.
Besondere Aufmerksamkeit wird dem Bahnhofstunnel zuteil, der als helle übersichtliche Passage gestaltet werden soll und beide Bereiche miteinander verbindet.

Ziele Nutzung

Die zentral gelegene Allee bildet das funktionale Rückgrat des neuen Quartiers. Sie verknüpft sowohl Ost und West als auch Nord und Süd und damit die Nutzungen wie Büro bzw. Gewerbe und Wohnen. Durch diese vielfältige Nutzungsmischung wird sie lebendig gehalten, stellt sie auch die Verbindung zum neuen Mittelpunkt – dem Quartiersplatz – her. Dieser wird durch attraktive Nutzungen aktiviert, so dass dies der neue Treffpunkt für die Bewohner wird. Darüber hinaus bildet er eine einladende Geste für den Zugang zu den Bahngleisen.
An der Allee schließen sich nördlich großflächige Gewerbeflächen an. Im Süden liegt zwischen Büros an der Allee und Wohnhäusern am Wilhelm-Leithe-Weg nicht störendes Gewerbe.
Die bestehende offene Wohnbebauung an der Ridderstraße wird als Übergang nach Westen durch Punkthäuser mit Wohnungen in lockerer Bebauung ergänzt.
Die kleinteilige Bebauung am Wilhelm-Leithe-Weg wird aufgegriffen und Wohnhäuser in ähnlichen Dimensionen werden dieser gegenübergestellt.

Im Zweistromland ist durch die Anbindung an die beiden Verkehrsadern – A40 und Bahnstrecke – eine Nutzung für Gewerbe und Büro/Dienstleistung prädestiniert. Daher werden die nördlich gelegenen Grundstücke mit den großen Flächen für diese Zwecke genutzt. Die schmalen Grundstücke zwischen Fritz-Reuter- Straße und Bahnlinie können - durch passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Anforderungen ausgestattet – ebenfalls für Bürozwecke genutzt werden.
Das Bahnhofsumfeld wird einer Drehscheibe verschiedener Mobilitätsarten gerecht: Bus, Bahn, Taxi, Fahrrad, PKW (E-Mobilität). Bahnhofstypische Nutzungen, die im Sockelgebäude des neuen Bahnhofsgebäudes angesiedelt werden, beleben diesen Ort und dienen dem Komfort des Reisenden oder Pendelnden. Direkt am Bahnhof entsteht ein Park&Ride Parkhaus, welches einen Busterminal und eine Fahrradstation und -parkhaus im Erdgeschoss beinhaltet.

Ziele Verkehr

Die mitten durch das Areal verlaufende Allee wird von der Kantstraße aus angebunden. Später soll durch den Umbau der Kreuzung Berliner Straße / Wilhelm-Leithe-Weg zu einem Kreisverkehr der gesamte Verkehr aus Westen gebündelt und direkt über die dann durchgehende Allee ins neue Quartier geleitet werden.
Der Wilhelm-Leithe-Weg wird so von LKWs und Transporten entlastet.
Der Verkehr im Quartier wird über diese Allee geführt, die im Einrichtungsverkehr angedacht ist. Alle Wohnungen, Büros und Gewerbeeinheiten können so erschlossen werden. Stichstraßen führen nach Süden zu den Quartiersgaragen, der Quartiersplatz kann für Anlieferungen ebenfalls befahren werden. Die Wohnbebauung im Osten wird durch eine Ringstraße erschlossen.
Der ÖPNV kann gestärkt werden. So ist eine zusätzliche Haltestelle der Straßenbahn 310 an der Ridderstraße vorstellbar und eine zusätzliche Schleife der Buslinie 344. So dass im Osten und Westen jeweils eine neue Haltestelle kurze Wege garantiert.

Im Zweistromland bleibt der Anschluss an die A40 bestehen. Die Fritz-Reuter-Straße behält ihre Funktion als Verteiler des ankommenden oder abgehenden Verkehrs zur A40 bei. Lediglich im Osten an der Kreuzung zur Ridderstraße ist ein Kreisverkehr geplant, der das Abbiegen erleichtern soll.
Der 40 Meter Streifen zur A40 wird teilweise als schmaler Grünstreifen, der von den Büroangestellten genutzt werden kann, umgestaltet. Die Restfläche zur A40 hin wird als zusätzlicher Park&Ride Parkplatz genutzt.
Der Umbau des Bahnhofbereiches bietet den Vorteil der Neuorientierung für den ÖPNV. So kann die Bus-Haltestelle Bahnhof Wattenscheid künftig ins Erdgeschoss des Park&Ride Parkhauses direkt neben dem Bahnhof umziehen.

Ziele Freiraum

Die grüne Lunge und gleichzeitig Frischluftschneise im neuen Quartier bildet die Allee. Dieser langgezogene Grünraum bietet für verschiedenste Interessen wie z. B. mit dem Hund spazieren, joggen oder die Mittagspause den passenden Rahmen. Natürlich auch zur fußläufigen Erschließung des neuen Quartierplatzes oder per Rad. Dabei berücksichtigt der Verlauf der Allee die vorhandene Topographie. Die nach Osten führende Fahrspur liegt oben auf der Böschungskante, während die nach Westen führende Fahrspur am Fuße der Böschung liegt. Die Höhenunterschiede werden durch Rampen ausgeglichen. Das Biotop der Böschungskante wird dadurch integriert und zu einem dem Ort spezifischen Element gemacht. Zusätzlich zum Erhalt des Biotops wird eine zweireihige Baumreihe auf der Böschungskante gepflanzt, hier sind Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) zusammengefasst. Eine weitere Baumreihe am Fuße der Böschung begleitet die andere Fahrspur im Norden.
Weitere eher städtisch geprägte oder naturbezogene Außenräume finden sich im Quartier.
Die neue Mitte stellt der Quartiersplatz dar. Er entwickelt sich aus dem Bogen der Allee und setzt diesen bis zum Bahnhofstunnel fort. Der Blick wird eindeutig geleitet und die Orientierung erleichtert. Die Form des Platzes wird durch eine ellipsenförmige Grünfläche mit Bäumen und Wasserfläche (Retentionsbecken) in der Mitte betont und strukturiert. Das Wasser trägt zu einem angenehmen Mikroklima bei. Der Platz wird als Mischverkehrsfläche betrachtet und einheitlich hell gepflastert. Zum Bahnhofstunnel hin wird es einen barrierefreien Übergang mittels Rampen geben, der die Topographie überwindet. Jenseits der Ellipse schließen sich naturnahe Flächen an. Im Osten können Bäume erhalten werden, die einen Puffer zur Bestandsbebauung an der Ridderstraße bilden. Dieser Freiraum geht nach Süden über eine weitere Retentionsfläche in einen von zwei Baumreihen gefassten Platz über. Hier wird es einen verkehrsberuhigten Bereich mit großzügigem Kinderspielplatz geben.
Die ehemalige Trasse der Zechenbahn „Fröhliche Morgensonne" hat einen bogenförmigen Grünzug im Norden des Plangebietes Wilhelm-Leithe-Weg Nord hinterlassen. Dieser wird unter Berücksichtigung des Baumbestandes als Fuß- und Radwegverbindung gestärkt und in die überregionale Planung miteinbezogen. Er wird durch mit Bäumen gesäumte Stichstraßen mit anderen Grünzügen verknüpft. Auch die erhaltene Böschungskante in Nord-Süd-Richtung vernetzt die Allee am Wilhelm-Leithe-Weg über die neue Allee mit dem Grünzug am Bahndamm.
Die unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten der Straßen und Plätze machen sich in Bepflanzung und Materialwahl bemerkbar ohne dabei ihre Einheitlichkeit zu verlieren, die dem Quartier eine eigene Note gibt.

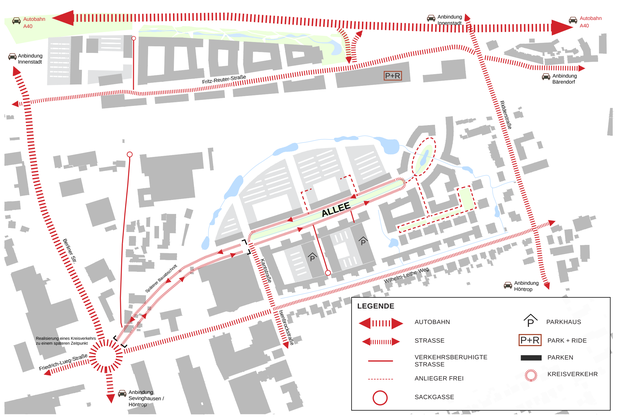
Abwechslungsreiche Raumeindrücke sind auch im Zweistromland zu finden. Entlang der Fritz-Reuter-Straße zieht sich eine Abfolge dieser. Den Auftakt macht der Bahnhofsvorplatz mit einer gepflasterten Fläche, die durch Bäume und Beete aufgelockert wird. Dann folgt eine Allee, die das Torensemble mit dem Pulk kleinerer Hochpunkte im Westen verbindet. Aufenthaltsbereiche finden sich auf dem 40 m breiten Streifen zur A40 hin. Ein langgestreckter Park sowie ein Baumdach über der Park&Ride Anlage sind vorgesehen, beide verknüpfen ebenfalls die vorhandenen Grünzüge miteinander.

Ziele Umwelt

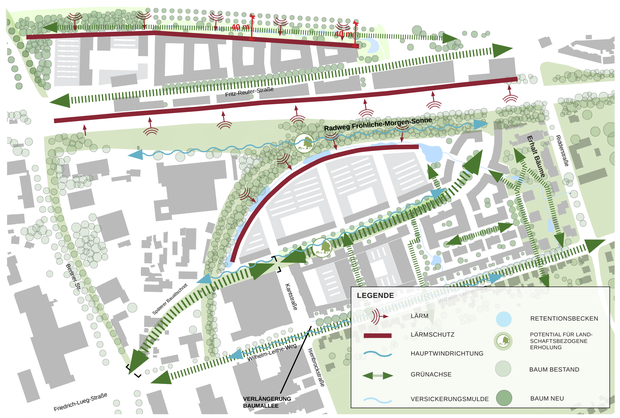
Die Bebauung fügt sich der Hauptwindrichtung aus Westen. Die Allee und die vorhandene Fritz-Reuter-Straße verlaufen in Ost-West und bieten somit keine Barriere. Eine weitere Öffnung in der südlichen Randbebauung zum Wilhelm-Leithe-Weg sorgt für zusätzliche Durchströmung. Der Wind kann so für eine angenehme Abkühlung im Quartier sorgen.
Des Weiteren stehen naturähnliche Flächen mit Retentionsbecken zur Verfügung, die bei Starkregenereignissen das Oberflächenwasser der Straßen und Dächer aufnehmen und über offene Mulden zum Kanal in der Ridderstraße leiten sollen. Diese Elemente bieten eine ganz andere Atmosphäre und ermöglichen speziell den Kindern eine an¬dere Naturerfahrung mitten in der Stadt. Das System zur Ableitung kreuzt in Teilbereichen gepflasterte Bereiche, auch hier soll das Wasser über entsprechend gestaltete offene „Kanäle" aufgenommen und zu den Versickerungsflächen abgeleitet werden.
Zusätzlich ist zur Regenrückhaltung eine extensive Begrünung der Flachdächer geplant. Dadurch wird Regenwasser zurückgehalten und weniger Wasser muss von den Mulden aufgenommen werden.
Der sowohl von der A40 als auch von der Bahnstrecke produzierte Lärm wird über wandartige Bebauung aus dem Quartier herausgehalten. Entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Kastenfenster) sorgen für die Einhaltung der Schallschutzwerte.
Die Nutzung regenerativer Energien steht im Vordergrund. Daher werden die Dachflächen auch für Solarpaneele genutzt. Weitere Verfahren zur Nutzung natürlicher Energiequellen können auch eingesetzt werden.
Innovative Bauherren werden ermutigt mit ökologischen Baumaterialien ihre Gebäude zu errichten. Nachwachsende Baustoffe wie in erster Linie Holz binden CO^2 und reduzieren den ökologischen Fußabdruck.

Ziele Wirtschaftlichkeit

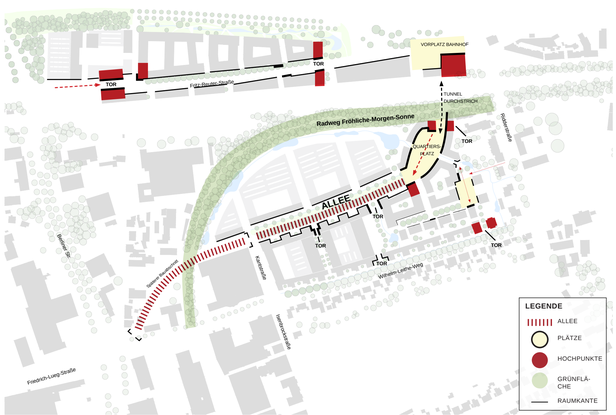
Die im Zentrum des Plangebietes gelegene Allee reduziert die Erschließungskosten. Von dort können alle Nutzungen direkt oder über kurze Stichstraßen an¬gedient werden.
Sämtliche Gebäude sind variabel geplant, so dass z. B. aus einem Wohnhaus auch ein Bürohaus werden kann. Dieser Bebauungstyp erlaubt in Zukunft ein hohes Maß an Flexibilität und kann auf den sich ändernden Markt reagieren.
Auch im Zweistromland werden die Nutzungseinheiten direkt über die bestehende Fritz-Reuter-Straße erschlossen. Auch diese Gebäude können je nach künf¬tigem Bedarf umgenutzt werden.
Im Plangebiet gibt es etliche Grundstücke im Besitz der Stadt Bochum. Sowohl im Zweistromland als auch am Wilhelm-Leithe-Weg (nördlicher Teil). Diese gilt es als erstes zu entwickeln. So kann die Stadt Bochum finanzielle Mittel generieren, die wiederum in weitere Bauabschnitte investiert werden können.
Der Beginn der Realisierung stellt die Allee dar, so dass für die Erschließung aller Grundstücke gesorgt ist. Parallel dazu wird der Bahnhofstunnel verlängert, so dass sich an diesem Schnittpunkt befindlichen Flächen als erstes für eine Bebauung eignen.
Ebenso kann am Bahnhof direkt mit dem Bau eines Park&Ride Parkhauses (inkl. Busterminal und Fahrradparkhaus) begonnen werden, es schließen sich Büronutzungen daran an.
Die nördlichen Flächen an der Allee – im Besitz der Stadt – können im nächsten Schritt entwickelt werden. Daran schließen sich die Bebauungen südlich und östlich der Allee – zum Wilhelm-Leithe-Weg und zur Ridderstraße an.
Der letzte Bauabschnitt wird die Bebauung an der A40 sein, da hier ungewiss ist, wann diese Grundstücke frei werden.



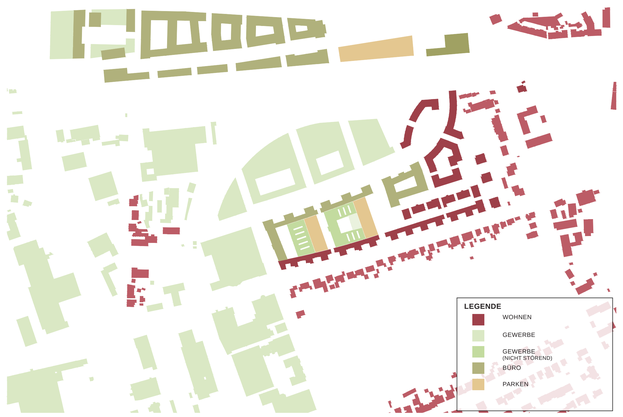
STRASSENHIERARCHIE



GRÜNSTRUKTUR, UMWELT UND KLIMA



STÄDTEBAULICHE PRIORITÄTEN



NUTZUNGSMISCHUNG