

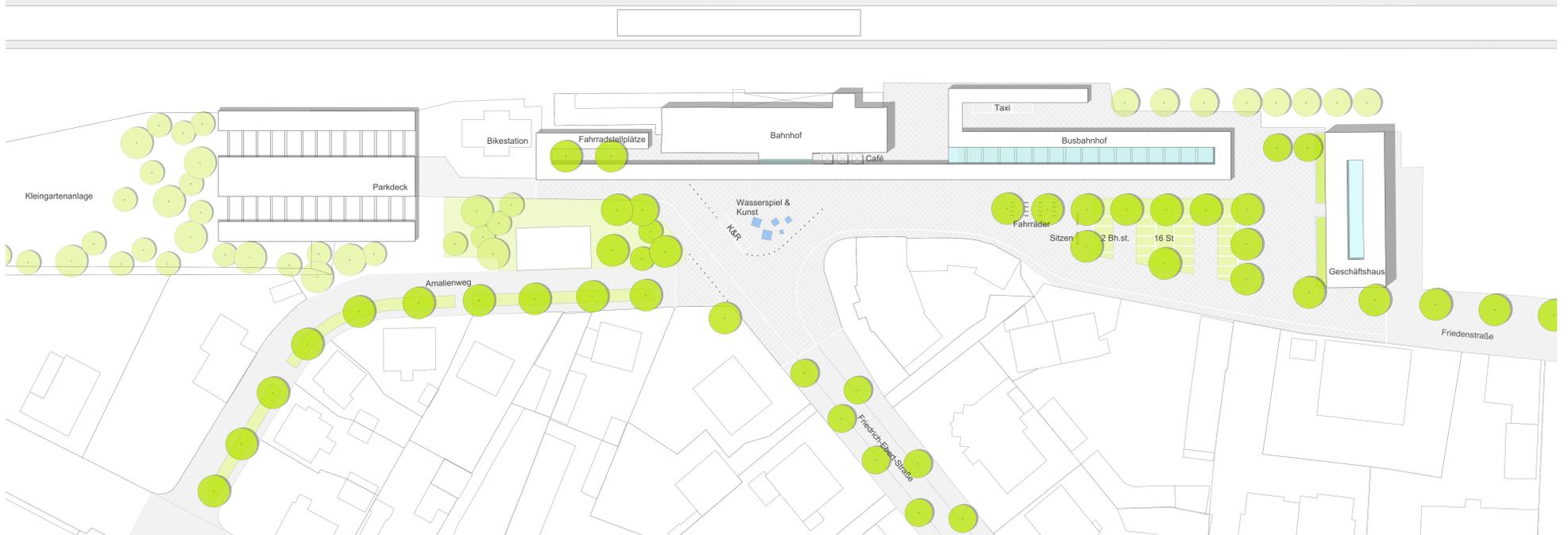
BAHNHOFSUMFELD KITZINGEN

Konkurrierendes Planungs- bzw. Auswahlverfahren

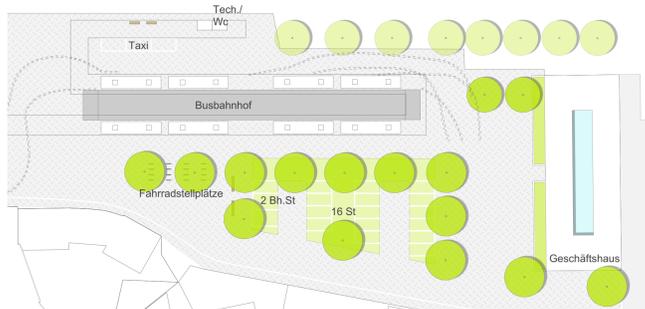
hofmann keicher ring architekten
Molenaar. Architekten und Stadtplaner
Claudia Weber-Molenaar. Landschaftsarchitektin



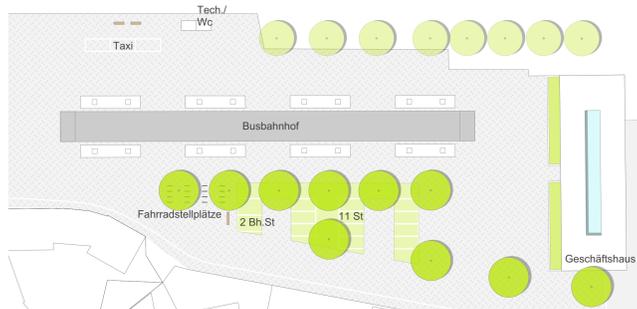
ANSICHT SÜD-OST M 1:500



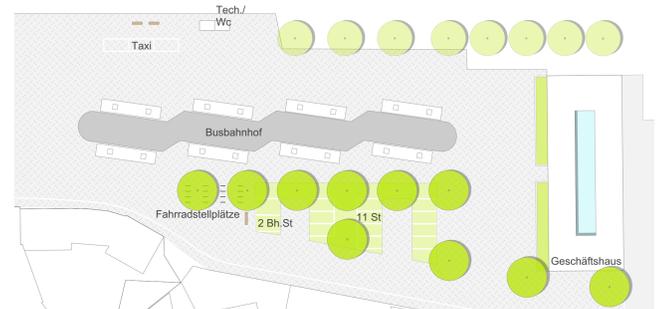
LAGEPLAN M 1:500



BUSBAHNHOF VARIANTE 1 M 1:500



BUSBAHNHOF VARIANTE 2 M 1:500



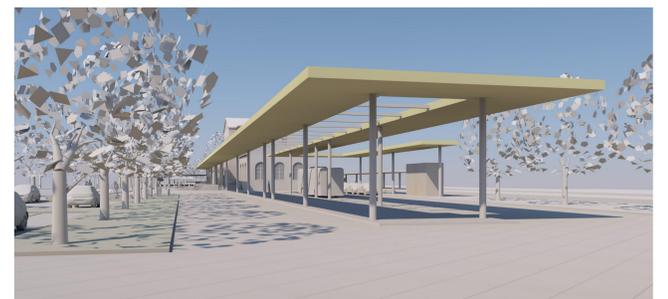
BUSBAHNHOF VARIANTE 3 M 1:500



PERSPEKTIVE VON SÜDEN



PERSPEKTIVE VON SÜDOSTEN



PERSPEKTIVE VON NORDEN

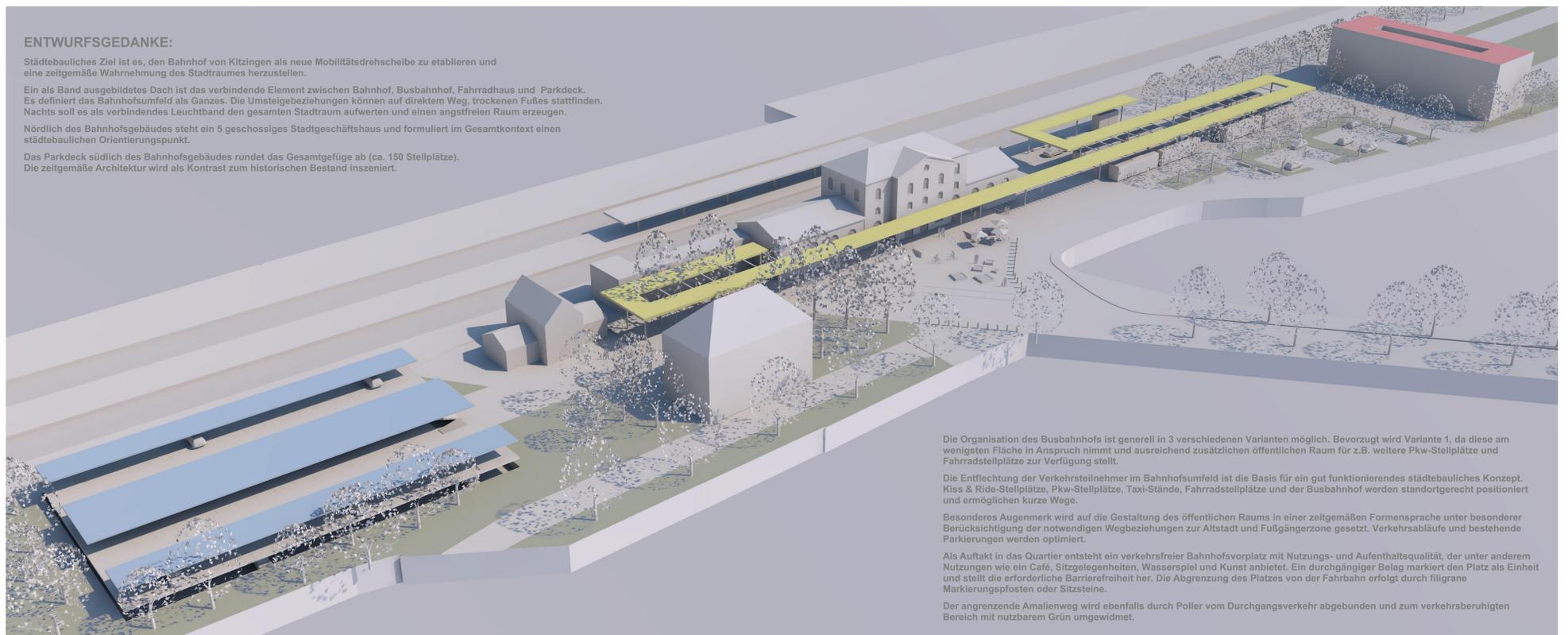
ENTWURFSGEDANKE:

Städtebauliches Ziel ist es, den Bahnhof von Kitzingen als neue Mobilitätsdrehscheibe zu etablieren und eine zeitgemäße Wahrnehmung des Stadtraumes herzustellen.

Ein als Band ausgebildetes Dach ist das verbindende Element zwischen Bahnhof, Busbahnhof, Fahrradhaus und Parkdeck. Es definiert das Bahnhofsumfeld als Ganzes. Die Umsteigebeziehungen können auf direktem Weg, trockenen Fußes stattfinden. Nachts soll es als verbindendes Leuchtband den gesamten Stadtraum aufwerten und einen angstfreien Raum erzeugen.

Nördlich des Bahnhofsgebäudes steht ein 5 geschossiges Stadtgeschäftshaus und formuliert im Gesamtkontext einen städtebaulichen Orientierungspunkt.

Das Parkdeck südlich des Bahnhofsgebäudes rundet das Gesamtgefüge ab (ca. 150 Stellplätze). Die zeitgemäße Architektur wird als Kontrast zum historischen Bestand inszeniert.



Die Organisation des Busbahnhofs ist generell in 3 verschiedenen Varianten möglich. Bevorzugt wird Variante 1, da diese am wenigsten Fläche in Anspruch nimmt und ausreichend zusätzlichen öffentlichen Raum für z.B. weitere Pkw-Stellplätze und Fahrradstellplätze zur Verfügung stellt.

Die Entflechtung der Verkehrsteilnehmer im Bahnhofsumfeld ist die Basis für ein gut funktionierendes städtebauliches Konzept. Kiss & Ride-Stellplätze, Pkw-Stellplätze, Taxi-Stände, Fahrradstellplätze und der Busbahnhof werden standortgerecht positioniert und ermöglichen kurze Wege.

Besonderes Augenmerk wird auf die Gestaltung des öffentlichen Raums in einer zeitgemäßen Formsprache unter besonderer Berücksichtigung der notwendigen Wegbeziehungen zur Altstadt und Fußgängerzone gesetzt. Verkehrsabläufe und bestehende Parkierungen werden optimiert.

Als Auftakt in das Quartier entsteht ein verkehrsfreier Bahnhofsvorplatz mit Nutzungs- und Aufenthaltsqualität, der unter anderem Nutzungen wie ein Café, Sitzgelegenheiten, Wasserspiel und Kunst anbietet. Ein durchgängiger Belag markiert den Platz als Einheit und stellt die erforderliche Barrierefreiheit her. Die Abgrenzung des Platzes von der Fahrbahn erfolgt durch filigrane Markierungsposten oder Sitzsteine.

Der angrenzende Amalienweg wird ebenfalls durch Poller vom Durchgangsverkehr abgegrenzt und zum verkehrsberuhigten Bereich mit nutzbarem Grün umgewidmet.

STÄDTEBAULICHES MODELL



REALISIERTE BEISPIELE - PLATZGESTALTUNG / STÄDTEBAU / MATERIALITÄT