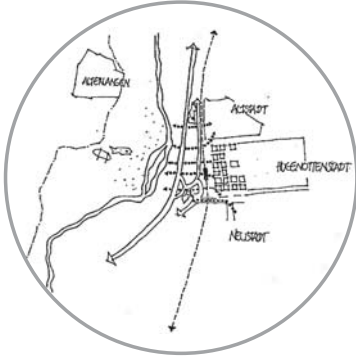


„Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt“
Städtebauliches Gutachten 1987 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Sieverts

Skizze der Gesamtsituation



Engeres Planungsgebiet - Offene Fragen und Aufgaben

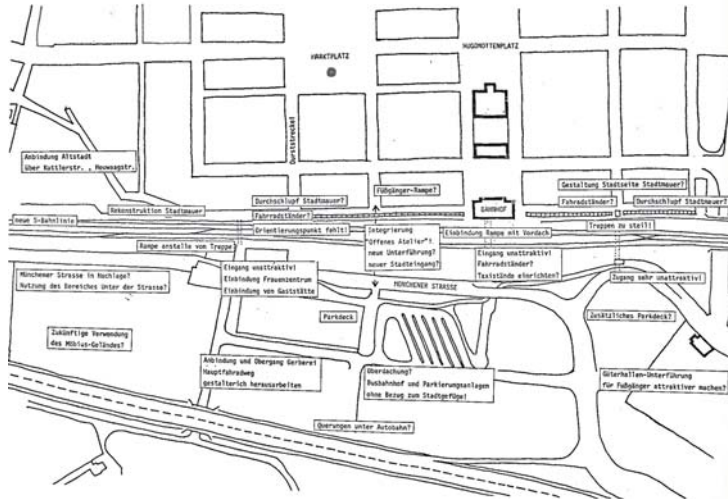


Abbildung oben: Skizze der Gesamtsituation (o.M.)
Abbildung unten: Engeres Planungsgebiet - Offene Fragen und Aufgaben (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 7-4 und 7

Anlass, allgemeine Zielsetzung und Bearbeitungsumfang des Planungsgutachtens

Titel:
Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
Frühjahr 1987

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Jörg Neubig
Achim Laleik

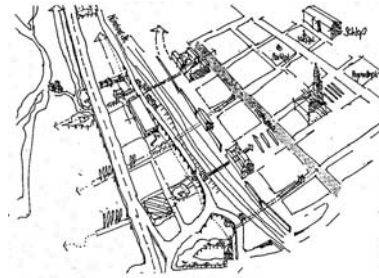
Die einzelnen städtebaulichen Planungsprobleme im Zusammenhang

[...] Es zeigt sich dann deutlich, dass es nicht nur um die Überwindung der Bahn-Barriere gehen kann, sondern dass auch die Querung der Autobahn mitbedacht werden muss, um die Durchlässigkeit des Stadtgefüges für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr von den westlichen Stadtteilen über den großen Landschafts- und Erholungsraum der Regnitz bis in die Innenstadt zu gewährleisten. [...]

Referat für Planen und Bauen

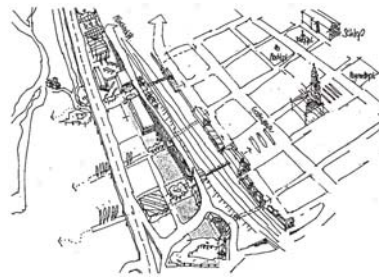


„Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt“
Städtebauliches Gutachten 1987 | Verfasser: Planungsbüro Prof. Sieverts



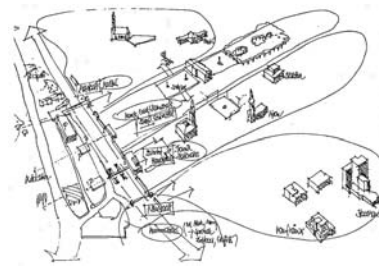
„Attraktivere Überwindung der Höhendifferenz durch gut mit der Innenstadt verknüpfte Rampen in der Hauptzielrichtung“

Die Überwindung der Höhendifferenz von ca. 7 m ist ein besonderes Problem. Gegenwärtig haben die südliche und nördliche Unterführung rechtwinklig zur Laufrichtung und parallel zur Stadtmauer angelegte Treppen bzw. Rampen; die Bahnunterführung hat eine ebenfalls quer zur Hauptrichtung doppelstufige Rampe. Zusätzlich ist eine (Roll-)Treppe in der Bahnhofshalle vorgesehen; Alle diese Verbindungen mit der Innenstadt zwingen den Fußgänger zu einem scharfen Richtungswechsel.



„Milderung der Barrierewirkung des Bahnkörpers durch die Anlagerung von Einzelhandel und Dienstleistungen westlich der Bahn“

Gegenwärtig ist optisch und funktional nicht erkennbar, dass die Unterführungen unmittelbar in den Einkaufsbereich der Innenstadt münden. Eine Anlagerung von Einzelhandel und Dienstleistungen westlich der Bahn würde diese Funktionen eindeutig markieren.



„Gestalterisch-funktionale Interpretation der Durchgänge in der Zuordnung zu charakteristischen Bereichen der Innenstadt“

- Bereich Altstadt
- Bereich Schloß, Universität, Theater
- Bereich Bahnhofplatz und Hugentotenplatz
- Bereich südliche Hugentotenstadt, Nürnberger Straße

Abbildung oben: Überwindung der Höhendifferenz (o.M.)
Abbildung mitte: Anlagerung von Einzelhandel und Dienstleistungen (o.M.)
Abbildung unten: Gestalterisch-funktionale Interpretation (o.M.)
Text: Auszug Erläuterungstext S. 12-15

Prinzipiell unterschiedliche Ansätze der Verknüpfung von Westbereich und Innenstadt

Titel:
Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
Frühjahr 1987

Herausgeber:
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
Planungsbüro Prof. Sieverts
Thomas Sieverts
Jörg Neubig
Achim Laleik

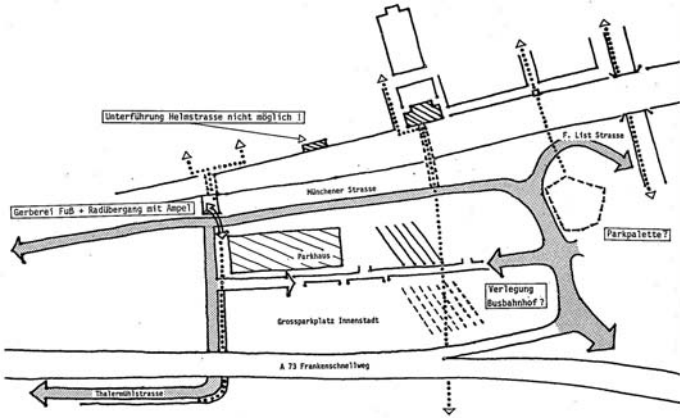
Für eine attraktivere Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt lassen sich verschiedenartige Ansätze entwickeln.

- Man könnte versuchen, die erhebliche Höhendifferenz von ca. 7 m zwischen Innenstadt und Westseite durch großzügige, gut mit der Innenstadt verknüpfte stufenlose Rampen an allen vier möglichen Durchgängen attraktiver zu überwinden.
- Man könnte die Grenzwirkung des Bahnkörpers dadurch mildern, dass man typische Innenstadtnutzungen, insbesondere Einzelhandel, auch auf der Westseite des Bahnkörpers anlagert.
- Man könnte die Unterführungen als jeweils wichtigen Abschnitt von unterschiedlichen Wegabfolgen interpretieren, vom Parkplatz bzw. vom Busbahnhof zu jeweils spezifischen Zielen in der Innenstadt. Die unterschiedliche Gestaltung der Durchgänge selbst würde die Unterschiedlichkeit der Wege und Innenstadziele hervorheben.

Referat für Planen und Bauen



Münchener Straße gegenwärtiger Zustand



Münchener Straße in Hochlage

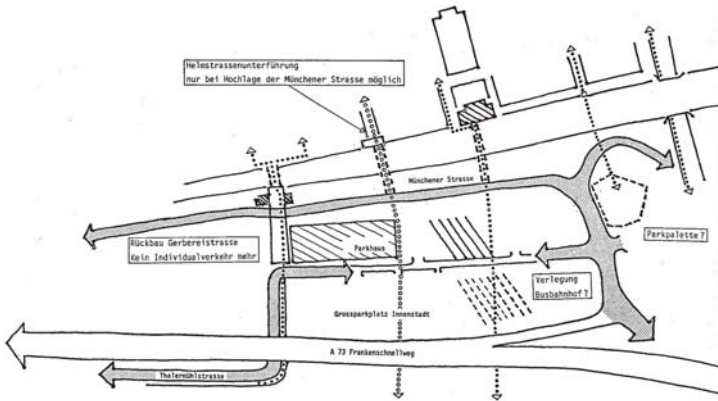


Abbildung oben: Münchener Straße gegenwärtiger Zustand (o.M.)
 Abbildung unten: Münchener Straße in Hochlage (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungsblatt S. 8-11

Niveaulage der Münchener Straße

Titel:
 Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
 Frühjahr 1987

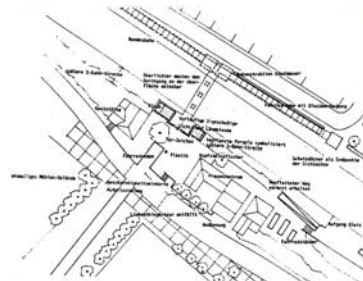
Herausgeber:
 Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
 Planungsbüro Prof. Sieverts
 Thomas Sieverts
 Jörg Neubig
 Achim Laleik

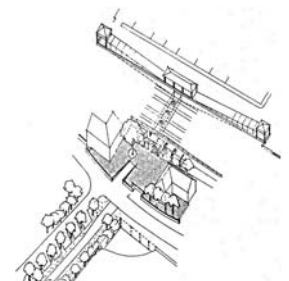
Von besonderer Bedeutung für die Lösung der Aufgabe in Verbindung mit der Erschließung der Parkierungsanlage ist die Führung der Münchener Straße die auch Erschließungsfunktion für das nördlich angrenzende Gebiet hat und als eine unverzichtbare Umfahrung der nördlichen, für den Individualverkehr weitgehend gesperrten Innenstadt dient.

Hierfür bieten sich zwei Varianten an: Die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands und die Verlegung der Münchener Straße in die Hochlage entlang des Bahnkörpers. Der Nachteil des gegenwärtigen Zustands besteht darin, dass die Fußgänger und Radfahrer diese Straße im Zuge der Gerberei-Unterführung niveaugleich queren müssen, dieser Nachteil würde mit der Hochlage der Münchener Straße vermieden werden. Beide Varianten lassen sich auch als Stufenlösungen interpretieren. Die Hochlegung ist dann unumgänglich, wenn der Durchgang im Zuge der Helmsstraße realisiert werden soll. [...]

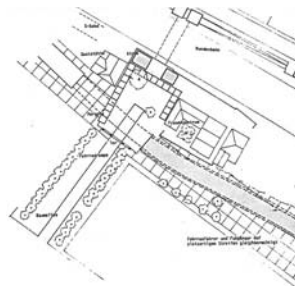
Durchgang Gerberei zur nördlichen Innenstadt und Altstadt



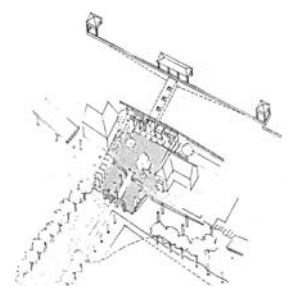
Münchener Straße ohne Niveauländerung - Grundriss



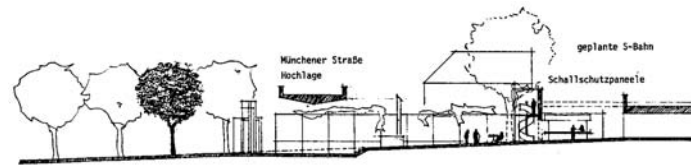
Münchener Straße ohne Niveauländerung - Isometrie



Münchener Straße in Hochlage - Grundriss



Münchener Straße in Hochlage - Isometrie



Systemschnitt - Münchener Straße in Hochlage

Abbildung oben: Grundriss/isometrie Münchener Straße Bestand (o.M.)
 Abbildung mitte: Grundriss/isometrie Münchener Straße Hochlage (o.M.)
 Abbildung unten: Systemschnitt - Münchener Straße Hochlage (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungsblatt S. 18-21

Durchgang Gerberei zur nördlichen Innenstadt und Altstadt

Titel:
 Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
 Frühjahr 1987

Herausgeber:
 Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
 Planungsbüro Prof. Sieverts
 Thomas Sieverts
 Jörg Neubig
 Achim Laleik

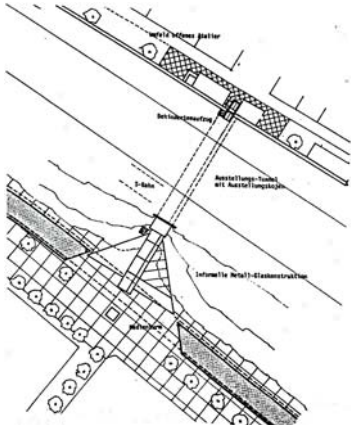
Für diesen Bereich und derzeit meistgenutzten Durchgang sind zwei Varianten gezeichnet worden:

- für den gegenwärtigen Bestand der Münchener Straße einerseits und
- für die Münchener Straße in Hochlage andererseits.

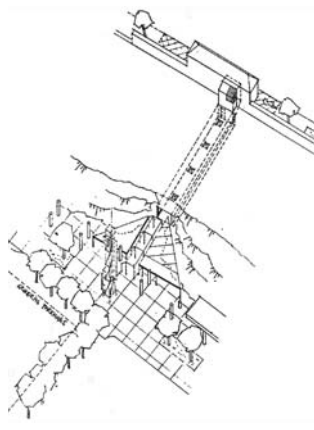
In beiden Varianten wird ein kleiner gepflasterter, um ca. 0,80 m angehobener Platz vor dem Durchgang gebildet, gefasst vom Restaurant im Norden und vom Frauenzentrum im Süden, die den Platz beleben.

Zu beiden Seiten des Durchgangs sind Kioske vorgesehen, die in eine zweigeschossige Pergola eingebunden sind, die als Lärm- und Sichtschutz gegenüber der Bahn dient und in deren Verlauf die späteren S-Bahn-Gleise liegen werden. [...]

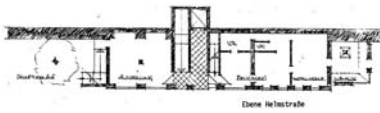
Neuer Durchgang Helmstraße zum Bereich Schloß und Universität



Durchgang Helmstraße - Grundriss

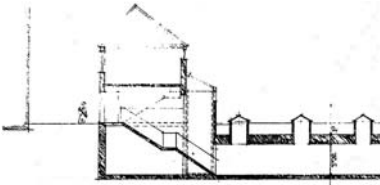


Durchgang Helmstraße - Isometrie



„Atelierhaus“ Helmstraße - Grundriss

Auf der Innenseite müsste das alte Atelierhaus im Inneren umgebaut werden, um den Zugang zum Durchgang aufnehmen zu können. Der hierfür erforderliche Raum könnte durch leichte seitliche Anbauten an das Atelierhaus und die Stadtmauer ersetzt werden.



„Atelierhaus“ Helmstraße und Durchgang - Systemschnitt

Der Durchgang könnte durch den großen vorhandenen, in der Sichtachse der Helmstraße liegenden Torbogen des Atelierhauses geführt werden, die Hölzendifferenz könnte durch eine bequeme Treppe in der Achse der Unterführung überwunden werden - unter Umständen auch als Rolltreppe ausgeführt - ergänzt durch einen Behinderten-Aufzug.

Abbildung oben: Grundriss/Isometrie Durchgang Helmstraße (o.M.)
 Abbildung mitte: Grundriss „Atelierhaus“ Ebene Helmstraße (o.M.)
 Abbildung unten: Schnitt „Atelierhaus“ Ebene Helmstraße (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungstext S. 21-23

Durchgang Helmstraße zum Bereich Schloß und Universität

Titel:
 Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
 Frühjahr 1987

Herausgeber:
 Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

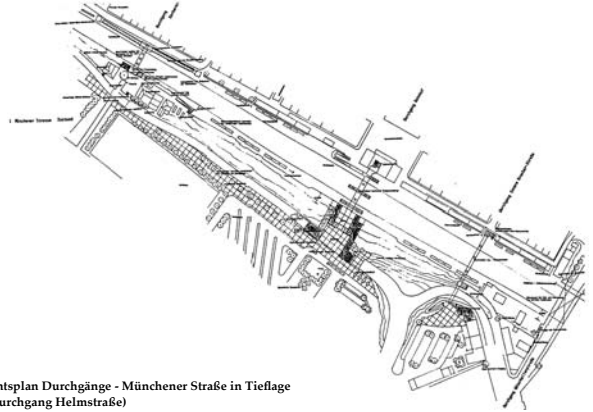
Verfasser:
 Planungsbüro Prof. Sieverts
 Thomas Sieverts
 Jörg Neubig
 Achim Laleik

Wie oben ausgeführt, ist ein weiterer, nur für Fußgänger vorbehaltener Durchgang im Zuge der Helmstraße sehr erwünscht, weil sich die Situation des Gerberei-Tunnels [...] wahrscheinlich nur mit großem technischen und wirtschaftlichem Aufwand und unter Inkaufnahme anderer städtebaulicher Nachteile wirksam verbessern lässt.

Der besondere Bezug zum Bereich Schloß und Universität und das in der Achse dieses Durchgangs liegende „offene Atelier“ legen es nahe, diesen Durchgang als „Erlebnis-Passage“ auszubilden, in der Erlangens Bezug zu den Künsten und Wissenschaften und insbesondere zur Elektronik in wechselnden Formen gezeigt werden könnte. [...]

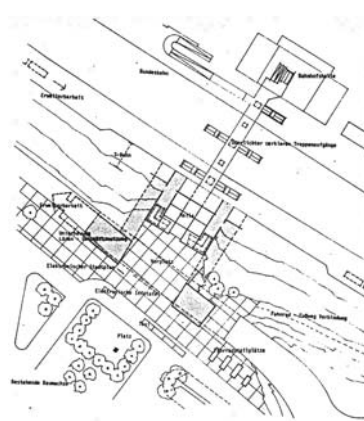


Übersichtsplan Durchgänge

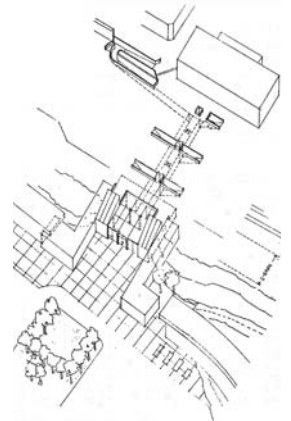


Übersichtsplan Durchgänge - Münchener Straße in Tieflage (ohne Durchgang Helmstraße)

Durchgang Bahnhof zum Bereich Bahnhofplatz und Hugenottenplatz



Durchgang Bahnhof - Grundriss



Durchgang Bahnhof - Isometrie

Abbildung oben: Übersichtsplan Durchgänge ohne Helmstraße (o.M.)
 Abbildung unten: Isometrie/Grundriss Durchgang Bahnhof (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungstext S.24-25

Abbildung oben: Übersichtsplan Durchgänge ohne Helmstraße (o.M.)
 Abbildung unten: Isometrie/Grundriss Durchgang Bahnhof (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungstext S.24-25

Durchgang Bahnhof zum Bereich Bahnhofplatz und Hugenottenplatz

Titel:
 Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
 Frühjahr 1987

Herausgeber:
 Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
 Planungsbüro Prof. Sieverts
 Thomas Sieverts
 Jörg Neubig
 Achim Laleik

Dieser Durchgang erschließt den Bereich der höchsten Zentralität Erlangens, mit seiner überaus charakteristischen Platzfolge. [...]

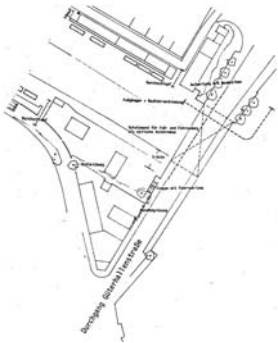
Deshalb wird bei diesem Stadtzug im Westen das größte, formal gestaltete Vorfeld zugeordnet, das auch eine Erinnerung an den historischen, geometrischen Garten darstellt, der hier im 19. Jahrhundert entstanden war.

Gleichzeitig werden diesem Stadtzug weitere Funktionen zugeordnet, um ihn aufzuwerten und die Innenstadt zu entlasten: Taxi-Vorfahrt, zahlreiche Fahrrad-Stellplätze und mehrere Läden, die später unter der hochgelegten Münchener Straße fortgesetzt werden könnten.

Die Gestaltung der Freiflächen und der Architekturen sollte im Erlanger Geiste streng geometrisch sein. Das Fußboden-Raster des Platzes zwischen Hochstraße und westlicher Eingangshalle könnte in Form des Stadgrundrisses ausgebildet werden.



Durchgang Güterhallenstraße



Durchgang Güterhallenstraße - Grundriss

Durchgang Güterhallenstraße

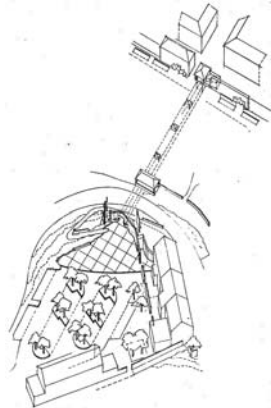
Obwohl außerhalb des engeren Aufgabenbereichs gelegen, muss er zumindest am Rande mitbehandelt werden, denn dieser Durchgang ist nicht nur für den Fahrradverkehr, sondern auch für den Fußgänger und Radfahrer von besonderer Bedeutung, weil er - bis zur Bahnüberführung des Werner-von-Siemens-Ring die letzte Querung der Bahn in südlicher Richtung darstellt und weil er den Hauptkonzentrationsbereich des Einzelhandels an der Nürnberger Straße sowie den möglichen zukünftigen zentralen Umsteigebereich der Stadtbusse an der Hauptpost erschließt.

Seine zukünftige Gestaltung muss in Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bereichs zwischen Bahn-Post und südlicher Stadtmauer gesehen werden, die gegenwärtig in Arbeit ist. In dem Plan ist eine Schutzwand zwischen Fahrbahn und Rad-Fuß-Weg vorgesehen, sowie eine neue Fußgänger-Abkürzung zum Großparkplatz.

Durchgang Innere Brucker Straße zur südlichen Hugenottenstadt und zur Nürnberger Straße



Durchgang Innere Brucker Straße - Grundriss



Durchgang Innere Brucker Straße - Isometrie

Abbildung oben: Grundriss Durchgang Güterhallenstraße (o.M.)
 Abbildung unten: Isometrie/Grundriss Innere Brucker Straße (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungstext S. 25-27

Durchgang Innere Brucker Straße zur südlichen Hugenottenstadt und zur Nürnberger Straße

Im Bereich des südlichen Einkaufsgebietes sind vergleichsweise genügend Parkplätze auf der Ostseite der Bahn vorhanden, so dass der Weg vom Großparkplatz über den Durchgang „Innere Brucker Straße“ vergleichsweise weit ist.

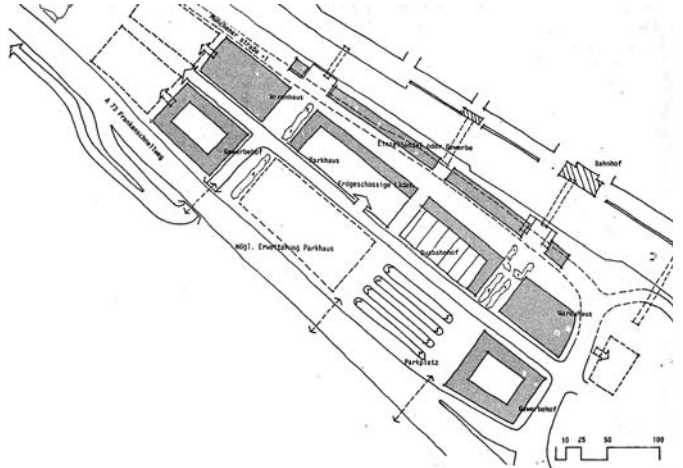
Deswegen müsste dieser Durchgang mit attraktiven Nutzungen aufgewertet werden und - ähnlich wie ein neuer Helmstraßen-Durchgang - zu einem eigenständigen Ziel werden. Eine solche Nutzungserweiterung, die etwa dem Autohandeln dienen könnte, ist auf dem Plan dargestellt. [...]

Titel:
 Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
 Frühjahr 1987

Herausgeber:
 Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
 Planungsbüro Prof. Sieverts
 Thomas Sieverts
 Jörg Neubig
 Achim Laleik

Abschließende Empfehlungen



Abschließende Empfehlungen

Die ursprüngliche Aufgabenstellung, konkrete bauliche Gestaltungsvorschläge für die Verbesserung der Bahnkörper-Querung zu entwickeln, hat sich im Laufe der Bearbeitung erheblich ausgeweitet.

Es wurde insbesondere auch in den Gesprächen deutlich, dass der Bereich westlich der Bahn in Verbindung mit dem Möbius-Gelände eine mögliche, erstklassig durch I.V. und Ö.V. auf Schiene und Straße erschlossene Nutzungsflächenreserve für eine Innenstadterweiterung darstellt.

Diese mögliche Erweiterung der Innenstadt nach Westen - die zweite Nachkriegs-Erweiterung nach der Erweiterung der Innenstadt nach Süden in den sechziger Jahren - bedarf, wie schon mehrfach begründet, sorgfältiger planerischer Vorbereitung, weil die Auswirkungen auf die bestehenden Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte neben offensichtlichen Chancen auch voller Risiken sind, die unbedingt kontrolliert und minimiert werden müssen.

Es wird deswegen empfohlen, auf der Grundlage dieses Gutachtens als erster Realisierungsstufe ein Städtebauliches Gutachten über die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des Bereichs erarbei-

ten zu lassen, das neben der Nutzungsdisposition, der Erschließung und prinzipiellen Gestaltung auch die städtebauliche und ökonomische Bedarfslage berücksichtigt, die sich aus der gegenwärtigen Situation der Innenstadt selbst ergibt, sowie aus zusätzlichem Flächenbedarf im kundennahen Gewerbe, im Einzelhandel und Dienstleistungsbereich, der aus Kaufkraft und Nachfragezuwachs entstehen wird.

Als erste Realisierungsmaßnahme sollte der Ausbau der Bahnhofsunterführung in Angriff genommen werden, sowie die Platzgestaltung vor dem Durchgang „Gerberei“ zusammen mit der Rampengestaltung entlang der ehemaligen Stadtmauer und den zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Ob eine Ausweitung des Gerberei-Tunnels selbst, sowie eine Verbreiterung der Rampen auf der Ostseite technisch-konstruktiv, wirtschaftlich und funktional vertretbar sind, kann erst nach Vorlage einer technischen Überprüfung entschieden werden.

Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand ist die Anlage eines weiteren neuen Durchgangs im Zuge der Helmstraße wahrscheinlich im Gesamtnutzen günstiger, als die aufwendige Ausweitung des Gerbereitunnels.

Abbildung: Lageplan „Empfehlungen“ (o.M.)
 Text: Auszug Erläuterungstext S. 28-30

Titel:
 Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen
 Frühjahr 1987

Herausgeber:
 Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Verfasser:
 Planungsbüro Prof. Sieverts
 Thomas Sieverts
 Jörg Neubig
 Achim Laleik

Die Anlage der Fußgänger-Querung im Zuge der Helmstraße setzt jedoch die Hochlegung der Münchner Straße voraus, die wiederum im engen Zusammenhang mit einer intensiveren Nutzung des Bereichs westlich der Bahn gesehen werden muss und deswegen möglichst erst nach Vorlage und Diskussion der umfassenden städtebaulichen Untersuchung für den Gesamtbereich westlich der Bahn in Angriff genommen werden sollte.

Die architektonische Gestaltung der verschiedenen Durchgänge sollte den unterschiedlichen Charakteren entsprechen.

Der Besatz der Durchgänge mit Einzelhandel und Dienstleistungen sollte in der ersten Realisierungsstufe auf den räumlich-gestalterisch notwendigen Umfang beschränkt werden, wobei selbstverständlich die schematisch skizzierten Erweiterungsmöglichkeiten von vornherein mit vorgesehen werden müssen.