



STRUKTURKONZEPT RIEBECKPLATZ



Betrachtungsraum des Strukturkonzeptes Riebeckplatz, 01

Der Riebeckplatz	4
Prozesschronologie	8
Das Begleitgremium	10
Stimmen aus dem Gremium	12
Das Strukturkonzept	14
Städtebauliche Konzeption	16
Grünräume	20
Verkehr	24
Fahrradverkehr	26
Fußgängerverkehr	28
Höhenentwicklung	30
Entwicklungsstufen	32
Varianz und Flexibilität	34
Ausblick	36
Impressum	38
Bildquellenverzeichnis	39

DER RIEBECKPLATZ

Bedeutung

Die Stadt Halle ist das administrative, wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zentrum im Süden Sachsen-Anhalts. Mit einer Bevölkerung von 241.333 Personen (Stand 2018) ist Halle die größte Stadt des Landes. Sie liegt in der traditionsreichen Industrieregion Mitteldeutschland und bildet zusammen mit dem ca. 40 km entfernten Leipzig das Zentrum der Metropolregion Mitteldeutschland. Der Riebeckplatz ist in der Stadt Halle (Saale) die zentrale Drehscheibe für regionale und überregionale Verkehre und einer der verkehrsreichsten Plätze in Deutschland. Er liegt in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof.

Von Halle(Saale) aus werden die Städte Hamburg, Frankfurt und München in ca. drei Stunden erreicht. Für die Strecke Halle-Berlin/Südkreuz benötigt der ICE ca. eine Stunde, für die Verbindung Erfurt–Halle/Saale ca 30 Minuten. Mit der Inbetriebnahme der Zugbildungsanlage im Juni 2018, als eines von zehn Schienengüterverkehrszentren in Deutsch-

land, wurde zudem der Güterverkehrstandort Halle massiv gestärkt.

Auch die überörtliche Straßenverkehrs-anbindung des Riebeckplatzes ist durch die Verknüpfung von drei Bundesstraßen (B 6 – Magdeburg, Leipzig, Anbindung der B 100 Richtung Dessau, Berlin, B 80 – Harz, Eisleben, Nordhausen, B 91 - Merseburg) als sehr gut einzustufen. Der Flughafen Leipzig/ Halle befindet sich etwa 20 km östlich des Platzes direkt am Autobahnkreuz A9/A14. Auf der östlichen Seite befindet sich der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt Halle mit direktem Übergang in den Hauptbahnhof. Es bestehen am Riebeckplatz mannigfaltige Umsteigebeziehungen.

Mit dem Verlauf stadtteilverbindender Radrouten und Freizeit- und touristischer Radrouten besitzt der Riebeckplatz auch eine sehr hohe Bedeutung für den Radverkehr. Im Westen schließt der Platz an die Gründerzeitbebauung an, welche wiederum die Verbindung zum eigentlichen Zentrum Halles her-

stellt. So ist der Marktplatz und damit das Zentrum der Stadt fußläufig zu erreichen. Im Norden erfolgt über die Dorotheenstraße der direkte Zugang zum Stadtpark. Die zentrale Lage, die gute Anbindung innerhalb der Stadt, aber vor allem auch über die Stadt hinaus, bieten die besten Voraussetzungen für die Entwicklung des Standortes. Der funktionale Schwerpunkt des Stadtraumes um den Riebeckplatz liegt hauptsächlich in Nutzungen von Verwaltung, Handel, Hotel, Produktion und Handwerk aber auch von Wohnen. So findet man im Umfeld den Energieversorger EnviaM, mit dem nach dem Hauptsitz Chemnitz zweitgrößten Standort, die Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau, das Landesinstitut für Lehrerfortbildung Sachsen-Anhalt (LISA), die Außenstelle des Eisenbahnbundesamtes (EBA), das Dorint Hotel und das 2019 eröffnete Niu Hotel. Es existiert darüber hinaus entlang der Fußgängerzone Leipziger Straße ein vom Marktplatz kommender bis zum Hauptbahnhof reichender dichter Einzelhandelsbesatz.



Blick auf den Riebeckplatz während der Gründerzeit, 03



Hotelstandort mit Tradition: das Hotel „Goldene Kugel“ um 1930, 04



Ab 1960 erhält der Verkehr Vorfahrt im Zuge der radikalen Umgestaltung des „Thälmann-Platzes“, 05

Sieben Straßen treffen sich auf dem sternförmig angelegten Riebeckplatz 1913, 02



Geschichte

Der Riebeckplatz ist einer der am häufigsten umgebauten und umbenannten Stadtgebiete von Halle. Hier befanden sich seit mittelalterlicher Zeit der Richtplatz und die spärlich bebaute Galgtorvorstadt. Um 1720 wurde hier ein erstes Gasthaus errichtet, das 1859 durch das berühmte und raumprägende Hotel Goldene Kugel ersetzt wurde. 1891 erhielt der Platz das erste Mal seinen heutigen Namen, benannt nach Carl Rudolph Riebeck (1821-1883), einem bedeutenden halleschen Industriellen. Zu dieser Zeit vollzog sich, ausgehend von der Erschließung durch den Bahnverkehr (1840) und dem Bahnhofsneubau 1896-90, eine dynamische Entwicklung im Umfeld des Platzes. Es entstand ein von Geschäftshäusern und Hotels umgebener großstädtischer Sternplatz, auf dem sich sieben Straßen trafen und der schon damals große Bedeutung als Verkehrsmittelpunkt erlangte.

Vom Riebeckplatz, wie er bis zur teilweisen Zerstörung 1945 existierte, ist heute kein einziges Gebäude mehr erhalten.

Kriegsschäden und die generell angestrebte Revision der gründerzeitlichen Stadtstruktur führten nach einem städtebaulichen Wettbewerb in den 1960er Jahren zur radikalen Neuordnung nach den Grundsätzen der Nachkriegsmoderne. Neben einer neuen Gestaltung bekam der Riebeckplatz nach dem Krieg auch einen neuen Namen: 1945 wurde er nach dem deutschen Politiker und 1925-1933 Vorsitzenden der Kommunistischen Partei Deutschlands (KPD) Ernst Thälmann (1886-1944) in Ernst-Thälmann-Platz umbenannt.

Der neu gestaltete Raum, der unter der Leitung des Bauhausschülers und Chefarchitekten von Halle-Neustadt, Richard Paulick (1903-1979), entstand, war gekennzeichnet durch eine rigorose Funktionstrennung und Dominanz des motorisierten Verkehrs. Die ab 1965 errichtete Überquerung des Platzes war die erste Hochstraße der DDR. Eine Ebene darunter wurde ein vierspuriger Kreisverkehr errichtet. Die Organisation des Fußgängerverkehrs erfolgte über

ein Tunnelsystem. Auch das Platzumfeld war von der Umgestaltung betroffen. Mit der Sprengung mehrerer angrenzender Gebäude schuf man Platz für neue repräsentative Bauten, wie u.a. ein Hotel und zwei 22-geschossige Wohntürme.

1991, nach 46 Jahren, erhielt der nun größte Verkehrsplatz der Stadt Halle seiner alten Namen Riebeckplatz zurück und wurde im Rahmen von Stadtumbaumaßnahmen von 1995-2006 erneut umgestaltet. Auslöser war u.a. das Ziel, die Straßenbahnanbindung von Halle-Neustadt mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof herzustellen. 2010 bis 2012 erfolgte dann der Abriss der beiden Hochhäuser, die im Westen des Platzes das Eingangstor markierten. Die teils sehr emotional geführten Debatten um diese Gebäude hatten auch allgemein eine Debatte um die Zukunft des Stadtgebietes ausgelöst. Dies stellte den Ausgangspunkt für den umfassenden Beteiligungsprozess zur Entwicklung des Riebeckplatzes dar, der ab 2014 umgesetzt wurde.



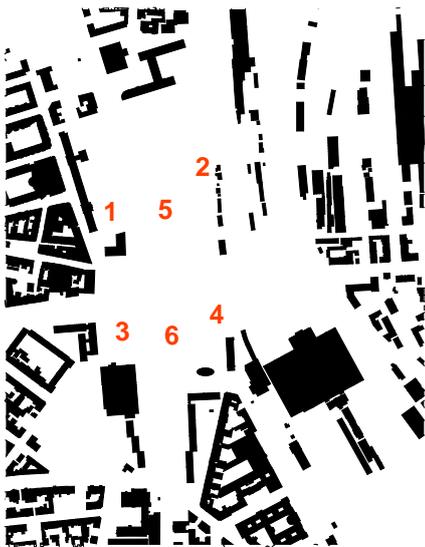
Blick auf den Riebeckplatz 1991, 06



Verkehrsanlagen prägen auch heute noch Riebeckplatz, 07



Es bestehen mannigfaltige Umsteigebeziehungen, wie zwischen dem Bahn- und Busbahnhof, 08



Lageplan Bestand, Schönborn Schmitz

Ausgangssituation

Die städtebauliche Struktur des Stadt- raumes am Riebeckplatz ist nach wie vor von der umfassenden Umgestaltung in den Jahren 1964 bis 1970 geprägt. Mehrere Hochhausscheiben flankieren auf der westlichen Stadtseite die großmaßstäbliche Kreisverkehrsanlage und bilden damit vom Hauptbahnhof aus gesehen die Schauseite der Innenstadt von Halle. Die städtebaulichen Dominanten reißen sich überwiegend auf der westlichen Seite des Platzes auf einer Länge von etwa 700 m.

Es handelt sich dabei um eine acht- bis zehngeschossige Zeilenbebauung in Plattenbauweise. An der Platzkante entsteht somit ein Bruch zwischen der höhergeschossigen 60er/70er-Jahre Bebauung als „modern“ inszeniertem Auftakt der Stadt und der dahinter liegenden deutlich niedrigeren vier- bis fünfgeschossigen Gründerzeitbebauung in Form einer Blockrandstruktur. Insbesondere an den Rückseiten der Zeilenbebauung kommt es durch ungenügend

verbundene Nahtstellen zu unvermittelt endenden Straßenzügen, städtebaulich nicht gefassten Räumen und unattraktiven fußläufigen Vernetzungen. Die starkfrequentierte mittige Kreisverkehrsanlage des Riebeckplatzes trennt die untereinander nur wenig verbundenen Teilräume ab, die nun im Fokus der Grundstücksentwicklung stehen. Der wahrgenommene Schwerpunkt des Riebeckplatzes lag bislang auf der verkehrlichen Funktion. Direkt neben der Verkehrsanlage liegen daher große Areale von untergenutzten Flächen.

Teilraum Nordwest (1)

Am Kreisel befindet sich der Standort eines Hotels. Neben Resten gründerzeitlicher Bebauung ist der Raum geprägt von einem langgezogenen Büroriegel am Westrand, genutzt u.a. durch das Energieversorgungsunternehmen Mitteldeutsche Energie AG (EnviaM), vor dem sich ein Grünraum als Vorfläche zur Magdeburger Straße anschließt. Westlich grenzt ein gemischtes Gründerzeit-

Wohnviertel an, mit dem z. T. leerstehendem „Nach-Wende-Einkaufszentrum“ Charlottencenter. Nördlich angrenzend befinden sich der Stadtpark und der historische Friedhof Stadtgottesacker.

Teilraum Nordost (2)

Dieser Teilraum ist geprägt durch Verkehrsflächen. Neben einer Zu- und Abfahrt zur Hochstraße befinden sich Parkplätze entlang der Volkmannstraße, der Bahngleise und vor einem weiteren Verwaltungsgebäude des Energieversorgers EnviaM. Zwischenflächen werden durch Rasenflächen gebildet.

Teilraum Südwest (3)

Ehemals war hier der Standort eines Punkthochhauses direkt am Verkehrskreisel. Neben dem aktuell leerstehenden Maritim Hotel, rückwärtig von einem Parkplatz und teilweiser Begrünung flankiert, überwiegt entlang der Straßenkante die Wohnnutzung. Im Süden befinden sich Wohngebäude in Plattenbauweise, im Westen schließt



Die angrenzende Innenstadt ist durch gründerzeitliche Baustrukturen geprägt, 09

sich ein gründerzeitliches Mischgebiet mit Gemengelage bzw. brachliegenden ehemaligen Fabrikflächen und temporärer Grüngestaltung an.

Teilraum Südost (4)

Der Südosten ist geprägt durch seine Verkehrsfunktion. Im Norden befinden sich der Westausgang des Hauptbahnhofs, die Flächen des Busbahnhofs und ein Verwaltungsgebäude des Eisenbahnbundesamtes. Der Süden dieses Teilraums ist durch Wohnbebauung geprägt.

Teilraum Mitte Nord (5)

Der zentrale Platzbereich ist geprägt durch seine Verkehrsfunktion (Hochstraße und Verkehrskreisel). Im Norden und Süden befinden sich darüber hinaus Grünräume.

Teilraum Mitte Süd (6)

Auch dieser Teilraum des Riebeckplatzes ist durch seine Verkehrsfunktion (Hochstraße und Verkehrskreisel) geprägt.



Lageplan Bestand, 10

PROZESSCHRONOLOGIE

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzept „ISEK Halle 2025“ wurde auch eine breite Bürgerbeteiligung umgesetzt. In Bürgerkonferenzen wurde deutlich, dass die Bewohnerschaft den Riebeckplatz als wichtigen Ort wahrnimmt und sich eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung zur Erarbeitung der Entwicklungsziele für diesen Stadtbereich wünscht. Dazu hat die Stadt den Prozess einer partizipativen Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbildes in die Wege geleitet.

2014 wurde mit der „Städtebauwerkstatt Riebeckplatz“ die erste Stufe eines mehrstufigen Verfahrens durchgeführt, welches neben einer umfangreichen

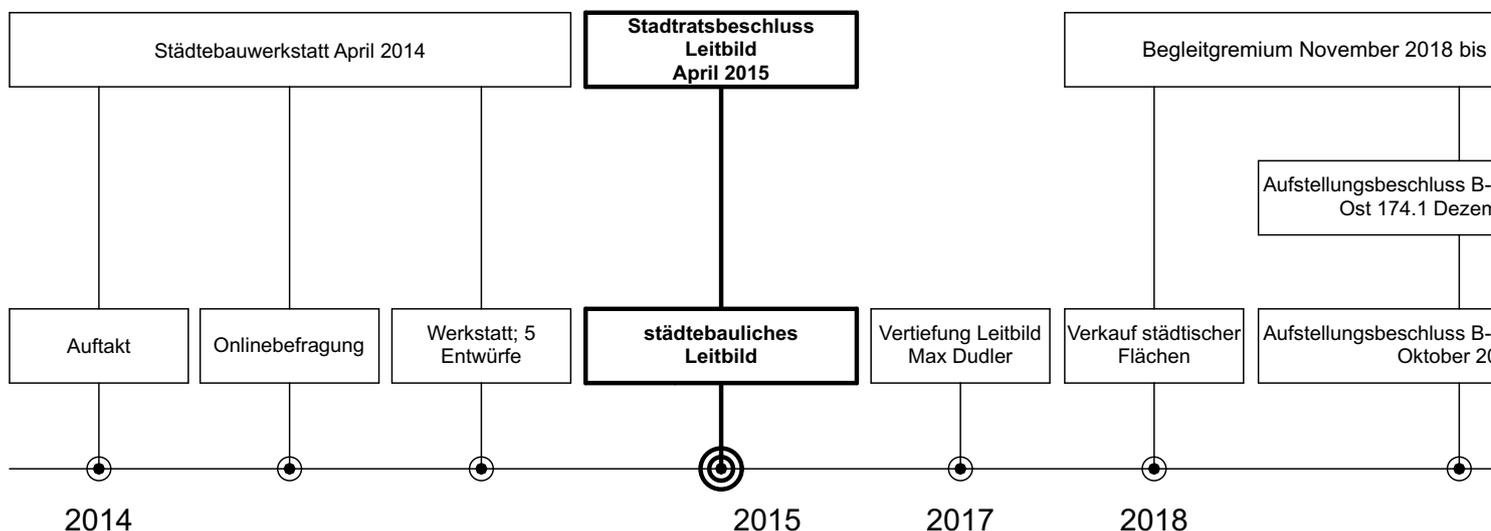
Bürgerbeteiligung die Einbindung von Planungs- und Architekturbüros und weiteren internen und externen Experten vorsah. Es beinhaltete mehrere Komponenten, wie eine offene Informations- und Diskussionsveranstaltung als Auftakt, eine Onlinebefragung sowie die Städtebauwerkstatt unter Beteiligung mehrerer Architekturbüros mit anschließender Präsentation und Diskussion der Ergebnisse.

Zur Städtebauwerkstatt, die in einem kooperativen Verfahren durchgeführt wurde, hatte die Stadt fünf Architektur- und Planungsbüros eingeladen. Neben einer intensiven Beschäftigung mit dem Raum ging es insbesondere darum, die

Anregungen aus der Öffentlichkeit in die Entwürfe aufzunehmen, zu diskutieren und in ein städtebauliches Leitbild zu übersetzen.

Folgende fünf Büros nahmen an der Städtebauwerkstatt teil:

- **däschler Architekten BDA**
Halle (Saale)
- **großmann-architektur**
Halle (Saale)
- **Max Dudler Architekten AG**
Berlin
- **SMAQ** – architecture urbanism research, Berlin
- **ZILA Freie Architekten**
Leipzig





Bürgerbeteiligung war eine wichtige Säule der Leitbilderarbeitung, 11



In einer Städtebauwerkstatt diskutierten Fachleute und Bürgerschaft, 12



Ausstellungseröffnung Strukturkonzept Riebeckplatz, 13

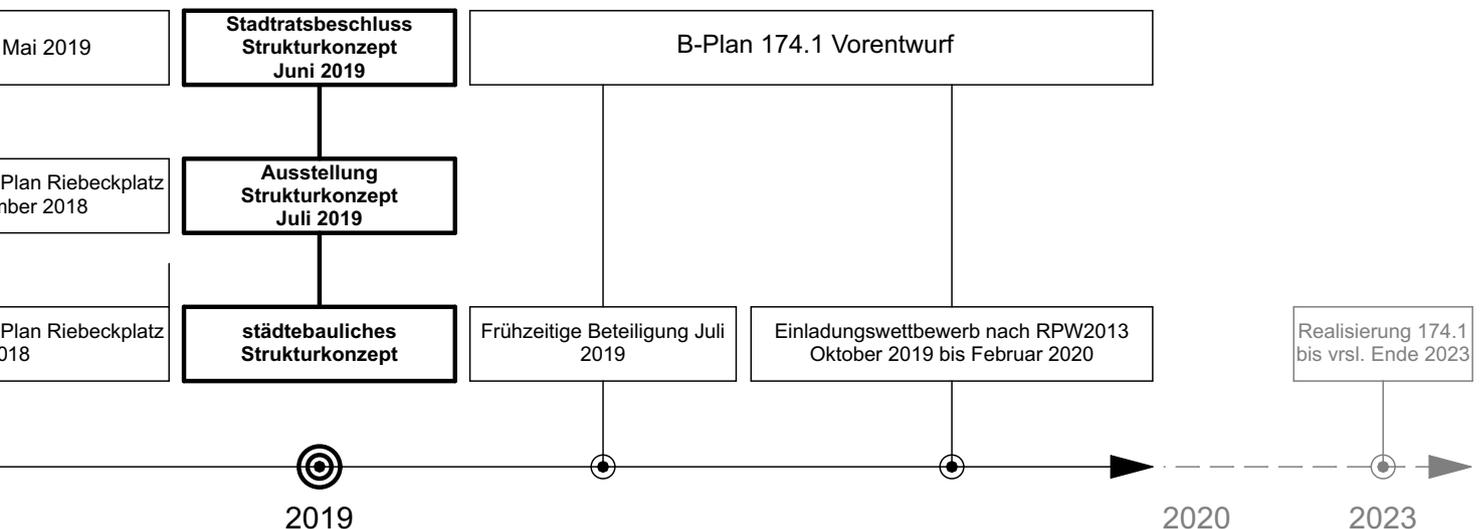
Die Büros stellten den finalen Stand der Arbeiten einem Gutachtergremium vor, das einzelne Entwurfs Elemente für eine Weiterverwendung und die Weiterbeauftragung des Berliner Büros Max Dudler Architekten empfahl.

Mit dem auf den Ergebnissen der Städtebauwerkstatt fußenden Stadtratsbeschluss zum Leitbild Riebeckplatz vom 29. April 2015 wurden die Kernaussagen zur künftigen Entwicklung des Areals als hochwertiger Büro- und Dienstleistungsstandort getroffen. Dieser sieht vor, den überdimensionierten, durch Verkehrsfunktionen geprägten Platz durch die Bebauung der brachliegenden Randbereiche besser in das Stadtraum-

gefüge zu integrieren und identitätsstiftend zu gestalten. Für die Höhe der Randbebauung in den vier Teilbereichen wird ein Maßstab vorgeschlagen, der zwischen den Stadtbausteinen der klassischen Moderne und den gründerzeitlichen Bebauungsstrukturen vermittelt. Die Ideen für die im Leitbild benannten vier Teilräumen des Areals um den Riebeckplatz wurden von 2016 bis 2017 durch das Büro vertieft betrachtet und auf ihre Umsetzbarkeit untersucht.

Mit dem Leitbild und der vertiefenden Untersuchung wurden die Grundlagen für die ersten Angebote der interessanten Entwicklungsflächen z.B. auf der Expo Real geschaffen. Im Jahr 2018

konnte der Stadtrat über die ersten Investitionsangebote mehrerer Interessenten entscheiden. Für die Umsetzung der Investitionsprojekte wurde die Schaffung formeller planungsrechtlicher Grundlagen notwendig. Im Oktober 2018 beschloss der verfahrensleitende Stadtrat den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 174 (Riebeckplatz). Kurz darauf folgte der Aufstellungsbeschluss für den (vorhabenbezogenen) Teilbebauungsplan 174.1 (Riebeckplatz Ost) sowie die Einrichtung eines vielschichtig besetzten Begleitgremiums, um den Entwicklungsprozess der kommenden 20 bis 30 Jahre durch ein städtebauliches Strukturkonzept gemeinsam auf den Weg zu bringen.



DAS BEGLEITGREMIUM

Das Begleitgremium setzte sich aus Mitgliedern aller Fraktionen, aus von den Fraktionen berufenen Sachverständigen, Mitgliedern des Gestaltungsbeirates, weiteren Architekten und Stadtplanern, Investoren sowie Vertreterinnen und Vertretern der Stadtwerke und der Stadtverwaltung zusammen.

Die Aufgabe des Begleitgremiums war es, ein städtebauliches Strukturkonzept als Grundlage für alle weiteren Entwicklungen am Riebeckplatz zu erarbeiten. Damit sollte sichergestellt werden, dass sich Einzelvorhaben wie die geplante Bebauung des Nord-Ost- und Süd-Ost-Bereiches in einen perspektivischen Gesamtkontext einfügen und den hohen Anforderungen an die Gestaltung des Platzes entsprechen. Das Begleitgremium hat an insgesamt sieben Sitzungen zwischen November und Mai 2019

getagt. Dabei gab es folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Städtebauliche Strukturen, insbesondere unter Berücksichtigung einer perspektivischen Entwicklung des Stadtraums über den Horizont von zehn Jahren hinaus
- Städtebauliche Dominanten und Hochpunkte anhand eines Modells
- Erschließung, Straßennetz, Fuß- und Radwegeverbindungen
- Grünstrukturen und Freiflächengestaltung

Die in den Sitzungen des Begleitgremiums diskutierten städtebaulichen Zielstellungen und Varianten wurden mit Unterstützung des Büros Schönborn Schmitz Architekten aus Berlin visualisiert und die abschließenden Ergebnisse in einem Planwerk, dem

„Städtebaulichen Strukturkonzept für den Bereich Riebeckplatz“ zusammengefasst. Das Strukturkonzept wurde in der Sitzung des Stadtrates am 26. Juni 2019 beschlossen und im Juli 2019 der Öffentlichkeit in einer Ausstellung vorgestellt.

Das Format des Begleitgremiums, das im Planungsalltag eine Besonderheit darstellt, wurde von den Teilnehmenden insgesamt als sehr erfolgreiches Beteiligungsmodell bewertet:

- umfassend
- demokratisch
- ergebnis- und konsensorientiert
- zukunftsorientiert und visionär
- konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten
- gute Grundlage für weitere Planungsschritte



Zusammensetzung des Begleitgremiums, Schönborn Schmitz



Ein Modell diente als Grundlage zur Diskussion von Höhenpunkten, 14

STIMMEN AUS DEM GREMIUM

SPD Fraktion, Herr Eigendorf:

„Die Flächen des Riebeckplatzes können aufgrund der Bedeutung des Platzes nicht jeweils für sich betrachtet werden. Das Begleitgremium hat diese Erkenntnis als Ausgangspunkt für seine Arbeit genommen und ein Strukturkonzept für den gesamten Platz entwickelt, das nun als Grundlage für alle weiteren Entwicklungen dienen kann. Der Prozess war ein Erfolg.“

SPD Fraktion, Herr Dr. Fikentscher:

„Die Mitwirkungsmöglichkeit am Strukturkonzept Riebeckplatz war für die Stadträtinnen und Stadträte sehr reizvoll. Die Diskussion reichte von eher hochfliegenden Plänen, die eine völlige Umgestaltung des Platzes mit dem Wegfall der Hochstraße, Bebauung der Mitte usw. zum Ziel hatten, bis hin zu einer Verkleinerung des Platzes durch Bebauung vom Rand her. Der gefundene Kompromiss vereint eine anspruchsvolle städtebauliche und architektonische Entwicklung mit klaren Prämissen hinsichtlich der Nutzung und der Zwecke der Bauwerke im Sinne der Hallenserinnen und Hallenser.“

SPD Fraktion, Herr Felke:

„Die Mitwirkung im Begleitgremium für ein Strukturkonzept war für mich eine spannende, herausfordernde Arbeit. Der Riebeckplatz als das Eingangstor zur Stadt Halle hat eine besondere planeri-

sche Begleitung verdient. Einbezogen werden konnten in die Arbeit wichtige Vorleistungen wie das Leitbild Riebeckplatz, das unter breiter Beteiligung interessierter Bürgerinnen und Bürger sowie Unterstützung durch fachliche Expertise entstand. Durch das Begleitgremium konnte eine Kooperation zwischen dem Stadtrat und der Verwaltung - auf Augenhöhe - sichergestellt werden. Im Ergebnis liegt mit dem Strukturkonzept Riebeckplatz eine gute Grundlage für die weiteren Planungsschritte vor, visionär und doch an den Nutzerinteressen orientiert, getragen von dem Gedanken, dass hier ein Platz entsteht, der Urbanität und Aufenthaltsqualität in sinnvoller Weise zusammenführt.“

CDU Fraktion, Herr Scholtyssek:

„Mit dem Begleitgremium wurde ein über die normale Ausschussberatung hinausgehendes Format zwischen Stadtverwaltung, Stadträten und Experten gefunden. Es wurde kreativ und offen, aber doch zielorientiert an einer gemeinsamen Lösung gearbeitet.“

Fraktion Mitbürger, Frau Winkler:

„Das Strukturkonzept wurde mit sehr viel Sachkunde, ausgezeichneter Vorbereitung seitens der Verwaltung und den Architekten Schönborn-Schmitz durchgeführt. Wir diskutierten miteinander auf Augenhöhe und mit sehr viel Sachkunde. Durch das Architekturmo-

dell konnten die verschiedenen Höhen sehr gut abgestimmt werden, so dass daraus am Ende ein runde Sache wurde. Ein Kommunikations- und Entwicklungsmodell, das für größere städtische Flächen sehr geeignet ist, um die Stadtentwicklung auf demokratische Füße zu stellen.“

Fraktion Mitbürger, Herr Zeh:

„Als Vorsitzender des Architekturkreises Halle e.V. und Mitglied des Gestaltungsbeirates der Stadt Halle begrüße ich die beispielgebende Verfahrensweise zur Entwicklung eines Strukturkonzeptes für den halleschen Riebeckplatz unter Hinzuziehung eines breit gefächerten fach- und sachkundigen Teilnehmerkreises in Zusammenarbeit mit den delegierten Vertretern des Stadtrates sowie der Stadt Halle. Bei zukünftigen Auseinandersetzungen mit diesem und weiteren städtebauliche Brennpunkten in der Stadt Halle sollte dieser Planungsprozess allerdings bereits zu einem früheren Zeitpunkt einsetzen, so dass ausreichend Zeit und Spielraum für strategisch zukunftsweisende Entscheidungen ohne den Druck konkreter irreversibler Investitionsvorhaben verbleibt.“

Sachkundiger Einwohner für Bündnis90/Grüne, Herr Hartwig :

„Der Arbeitscharakter des Begleitgremiums überzeugte, so wurden visionäre Ideen und konkrete städtebauliche An-

sätze diskutiert, weiterentwickelt und flossen in den Planungsprozess des beauftragten Büros ein. Das Ergebnis ist keine Ansammlung von Kompromissen, sondern eine nachhaltige und zukunfts-fähige Antwort auf eine komplexe Fragestellung zu einem äußerst wichtigen Stadtbaustein.“

Fraktion der AfD, Herr Nistripke:

„Die Arbeit am Strukturkonzept Riebeckplatz war ergebnisorientiert und fand in einer sachlichen Atmosphäre statt. Ihre Ergebnisse und Vorschläge sind nicht nur kurzfristig von Bedeutung, sondern reichen weit in die Zukunft hinaus. Noch besser wäre es gewesen, wenn bei Konstituierung des Begleitgremiums nicht schon einige Entscheidungen zur Gestaltung des Riebeckplatzes gefallen wären.“

Gestaltungsbeirat, Frau Prof. Engel:

„Es hat sich gezeigt, wie effektiv die Zusammenarbeit zu einem Vorhaben ist, wenn alle Beteiligten - Verwaltung, Bauherr, Politik / Vertretender Bürgerschaft, Planer plus externe Fachleute an einem Tisch sitzen und sich dazu austauschen. So kommen alle verschiedenen Interessen direkt im wahrsten Sinne des Wortes auf den Tisch, unterschiedliche Sichtweisen und Meinungen können ausgetauscht und abgeglichen werden. Das Begleitgremium Riebeckplatz war in seiner Wirkung ähnlich dem Gestal-

tungsbeirat ein beratendes Gremium und auch ähnlich zusammengesetzt. Die hohe Effizienz und Ergebnisqualität des Begleitgremiums war m.E. begründet in

- Beratungen in einer engen, regelmäßig Taktung
- gute Vorbereitung für die jeweiligen Treffen
- gute Vorbereitung der Planungsgrundlagen durch das beauftragte Planungsbüro, so dass eine vertiefte Diskussion zum jeweiligen TOP möglich war.

Im Ergebnis liegt ein Strukturkonzept vor, das qualitativ hochwertig und von allen beteiligten akzeptierte Grundlage für die weiteren Planungsschritte ist, die bereits eingeleitet wurden. Für die weitere Planungsphase (B-Plan) ist damit auch ein Zeitgewinn zu erwarten, da einige Themenfelder / Fragen schon im Vorfeld geklärt wurden. Gleichzeitig wurden auch wichtige „Leitplanken“ für durchzuführende Wettbewerbe formuliert (bspw. Riebeckplatz Süd-Ost).“

Stadtwerke, Herr Peuckert:

„Als Träger öffentlicher Belange für Strom, Gas, Fernwärme, Wasser, Abwasser und ÖPNV sind wir rechtzeitig in den Gestaltungsprozess eingebunden worden. So konnten wir, ohne Stimmrecht, sachkundig mitwirken, Möglichkeiten aufzeigen, auf Hindernisse aufmerksam machen und beratend tätig werden.“

Fachbereich Immobilien, Stadt Halle (Saale), Herr Schneider, Abteilungsleiter:

„Der Rahmen wurde in einem spannenden Prozess gesetzt. Nun beginnt die Zeit den Rahmen zu füllen.“

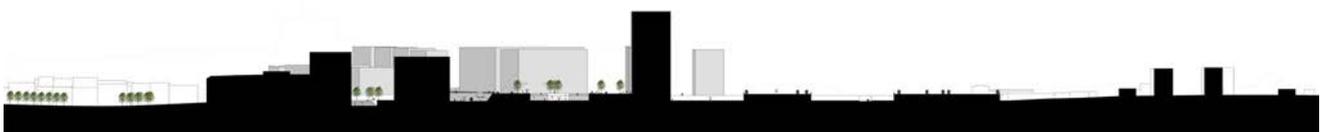
GP Papenburg Hochbau GmbH, Herr Bockisch:

„Die große Herausforderung besteht und bestand darin, einen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten am Erstellungsprozess des Strukturkonzepts einerseits und eine Verbindung zwischen den bereits erarbeiteten Ergebnissen der Vergangenheit und den zu erwartenden Anforderungen zukünftiger Entwicklungen zu schaffen.

Mobilitätsveränderung- und Anpassung, Stadtentwicklung, nachhaltige Nutzbarkeit der geplanten Gebäude, kurze direkte Wege und eine möglichst intensive Qualitätssteigerung des gesamten Riebeckplatzes waren dabei die Schwerpunkte. Wir sind froh in einem intensiven Arbeitsprozess, der selbstverständlich Kontroversen und Diskussionen bereit hielt, ein Ergebnis erzielt zu haben was von allen Beteiligten getragen wird.

Es stellt eine sehr gute Grundlage und Leitlinie für die weitere Entwicklung dar, ohne dogmatisch zu sein. Wir freuen uns auf die kommenden Entwicklungen am Riebeckplatz und hoffen auf eine weiterhin so konstruktive Zusammenarbeit.“

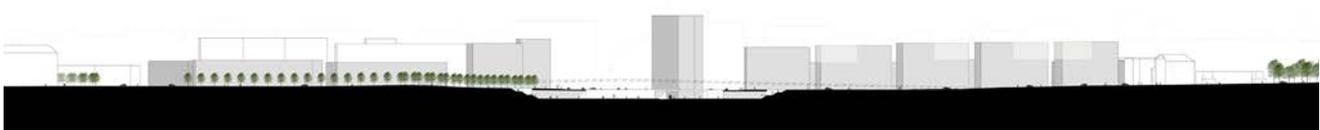
DAS STRUKTURKONZEPT



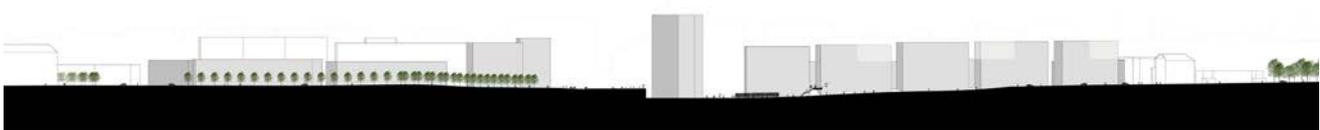
Querschnitt durch Treppe Blick Richtung Süden, Schönborn Schmitz



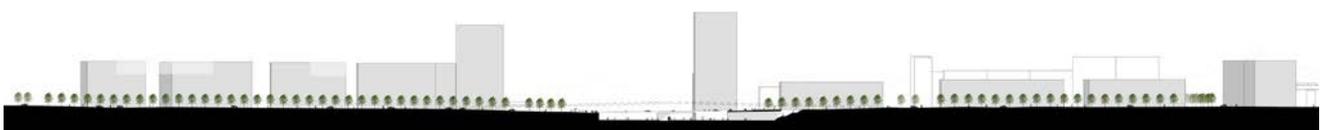
Querschnitt durch Rondell Blick Richtung Norden, Schönborn Schmitz



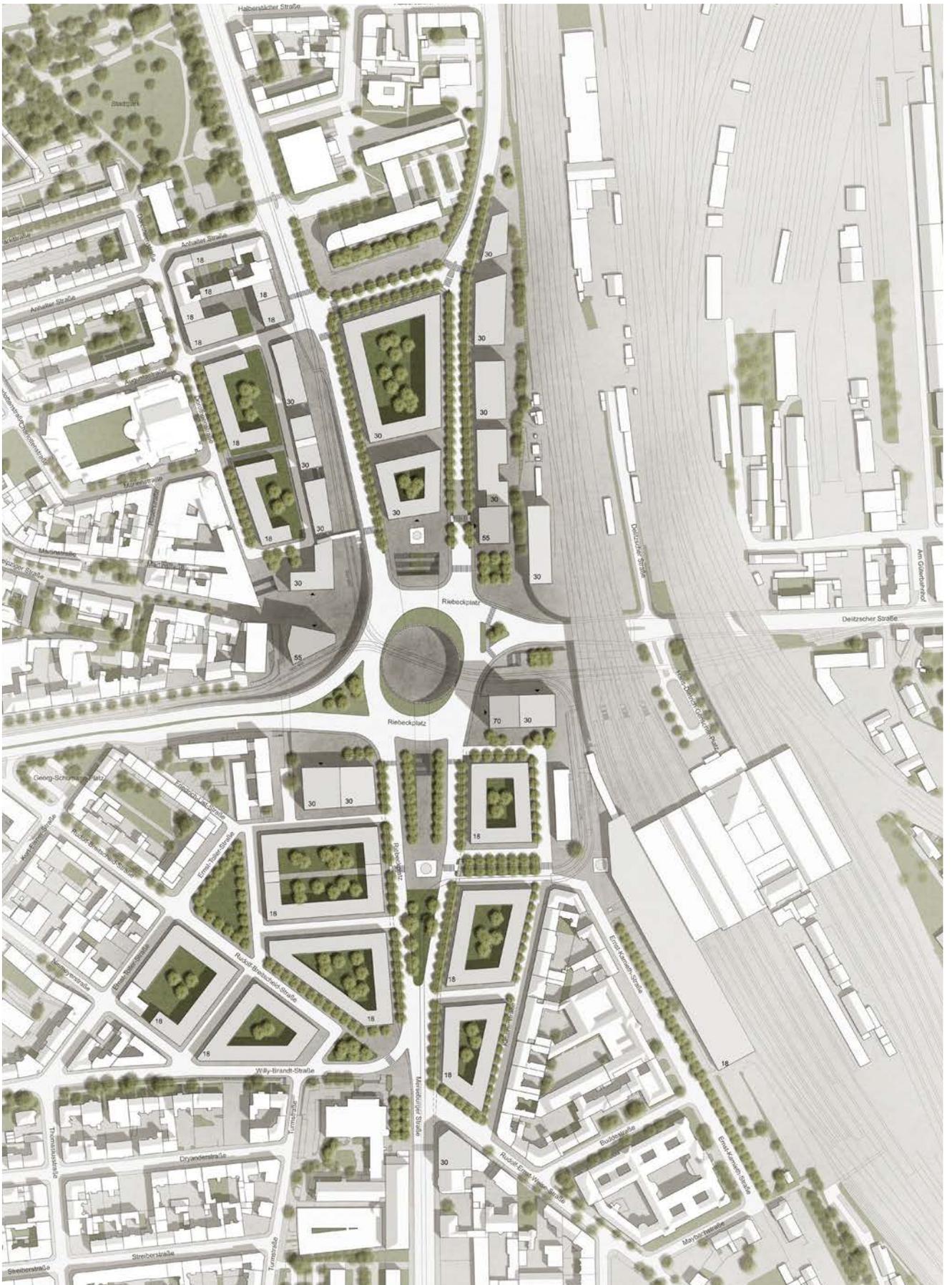
Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen, Schönborn Schmitz



Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen, Schönborn Schmitz



Längsschnitt durch Rondell/Gelände Blick Richtung Osten, Schönborn Schmitz



Lageplan Strukturkonzept, Schönborn Schmitz

STÄDTEBAULICHE KONZEPTION

Das Strukturkonzept Riebeckplatz beschäftigt sich mit Fragen der Kompatibilität des Leitbildes bzw. der aktuellen Planungen für diesen Bereich mit einer langfristigen Planung, die auch den Rückbau der Verkehrsanlage einbezieht.

Das Strukturkonzept musste dabei auf eine Reihe von Herausforderungen reagieren. Die städtebaulichen Prinzipien der klassischen Moderne, die den derzeitigen Zustand des Gebietes prägen, sahen die Trennung der Funktionen vor. So wurden der KFZ-Verkehr von Fußgängern, reine Verkehrsadern von Grünräumen oder Wohnviertel von Verkehrsbauwerken getrennt. Die Folge waren unwirtliche Räume, die alleine vom Autoverkehr geprägt waren oder Grünanlagen, die in Ermangelung sozialer Kontrolle als Angsträume wahrgenommen wurden.

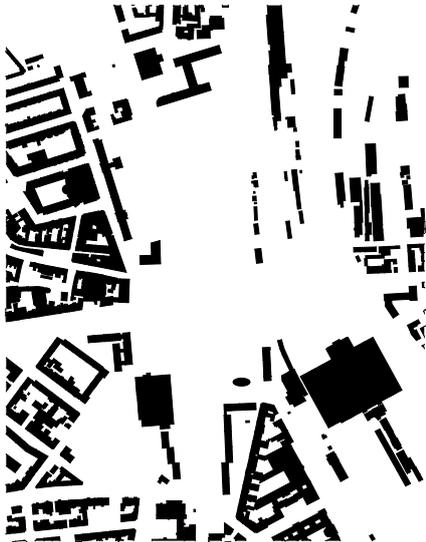
Das stadträumliche Gefüge von Straße, Gasse, Platz und Boulevard wurde aufgelöst, womit ein allgemein verständliches und vertrautes System, welches sich über lange Zeit entwickelt hatte, verloren ging. Das grundsätzliche Ziel des vorliegenden Konzeptes ist die Auf-

lösung der Funktionstrennungen und die Wiederherstellung von nachvollziehbaren und verständlichen Stadträumen. Diese sollen mit den benachbarten Vierteln verbunden und räumlich verzahnt werden. Die unterschiedlichen Verkehre von KFZ-, Rad- und Fußgängerverkehr werden zusammengeführt und folgen der gegebenen Topografie.

Unterführungen und Brücken werden nach Möglichkeit vermieden, da sie die Trennung der Funktionen befördern. Auf dem Niveau des heutigen Kreisels entsteht eine Stadtebene, die sich dem Niveau der Straßenbahn und des Bahnhofsvorplatzes so weit öffnet, dass der Eindruck eines Brückenbauwerks in einer topografischen Stadtlandschaft entsteht. Großzügige Treppenanlagen verbinden die Ebenen und fügen sich ein in die Folgen von Stadträumen. Sie bieten die Qualitäten von Aufenthaltsorten und urbanen Kumulationspunkten. Es entstehen grüne Verbindungen im Sinne der beschriebenen Stadtraumtypologien. So verbinden Boulevards, Straßen und Gassen die unterschiedlichen Plätze. Die Stadträume werden durch klare

Baukörper definiert und durch Erdgeschoss-Nutzungen begleitet. Diese unterstreichen den öffentlichen Charakter, tragen zur Belebung bei und steigern die Aufenthaltsqualität durch den Faktor der sozialen Kontrolle.

Es wird eine urbane Verdichtung angestrebt, die ein durchgängiges städtisches Raumgefüge zeigt, welches sich an den Qualitäten der europäischen Stadt orientiert, wie wir sie auch in den angrenzenden Vierteln finden. Dennoch soll der Entwurf dem Ort und seiner Geschichte Rechnung tragen. So sind trotz dieser Verdichtung Spuren zu erkennen, die an die vielfältigen Eingriffe und die Veränderungen im Lauf der Stadtgeschichte erinnern. Dies betrifft die beschriebene Topografie, aber auch die Raumfigur, welche die ehemalige Nord-Südverbindung widerspiegelt. Als städtebauliche Orientierungspunkte werden drei Hochpunkte vorgesehen. Sie bilden ein charakteristisches Dreieck und markieren die unterschiedlichen Richtungen des Knotenpunktes und weisen auf die neue Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt hin.



Schwarzplan Bestand, Schönborn Schmitz



Leitbild von Max Dudler, Schönborn Schmitz



Strukturkonzept, Schönborn Schmitz



Die „gewachsene Stadt“, Große Ulrichstraße, 15



Die „moderne Stadt“ - bestehende Funktionstrennungen sollen aufgelöst werden, 16



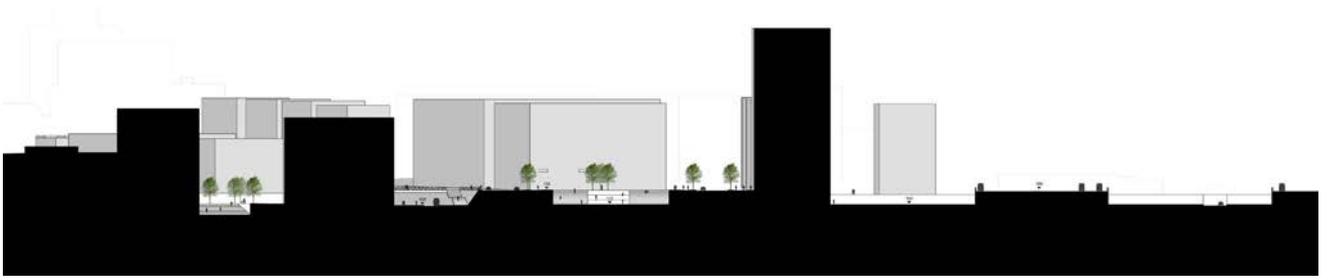
Schwarzplan mit Höhenquoten, Schönborn Schmitz



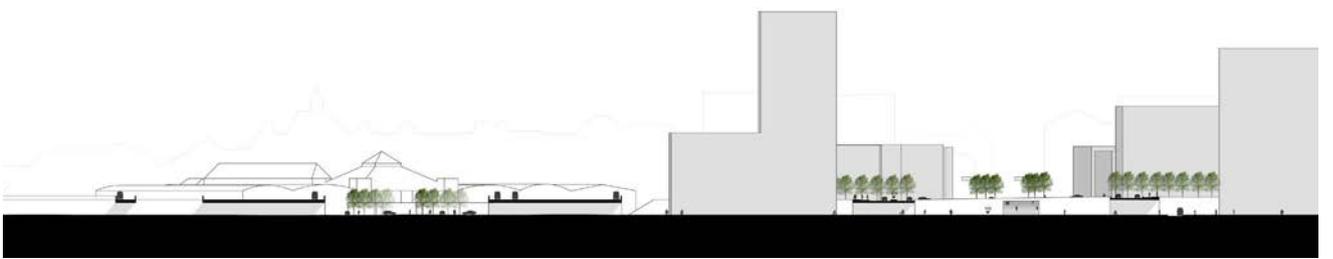
Perspektivische Skizze vom Bahnhof von oben, Schönborn Schmitz



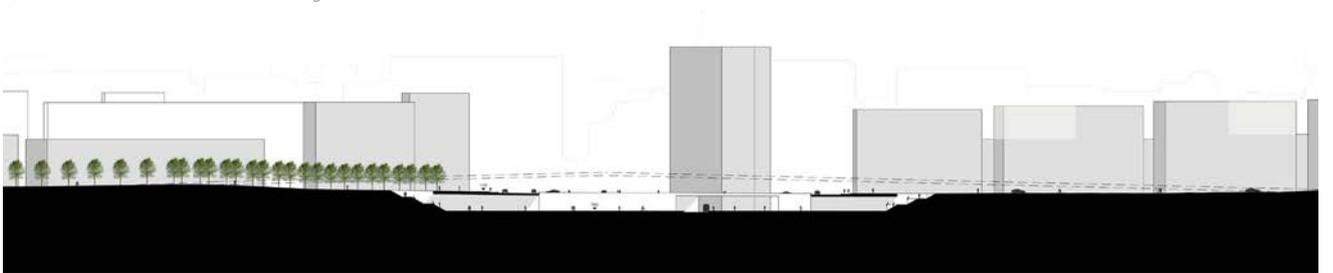
Perspektivische Skizze vom Bahnhof, Schönborn Schmitz



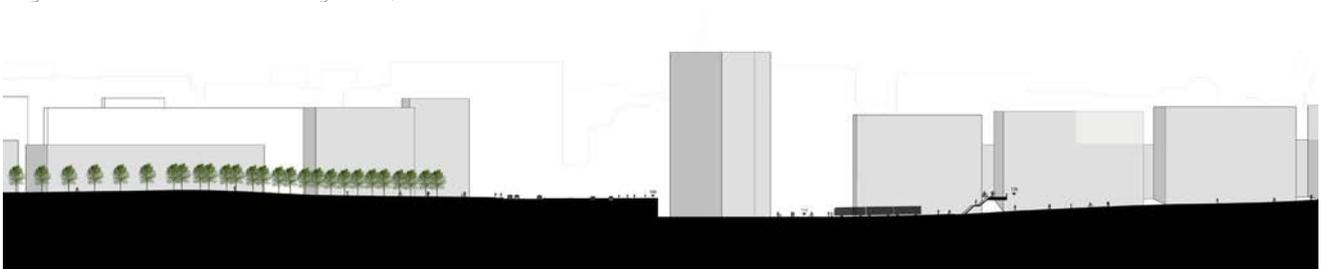
Querschnitt durch Treppe Blick Richtung Süden



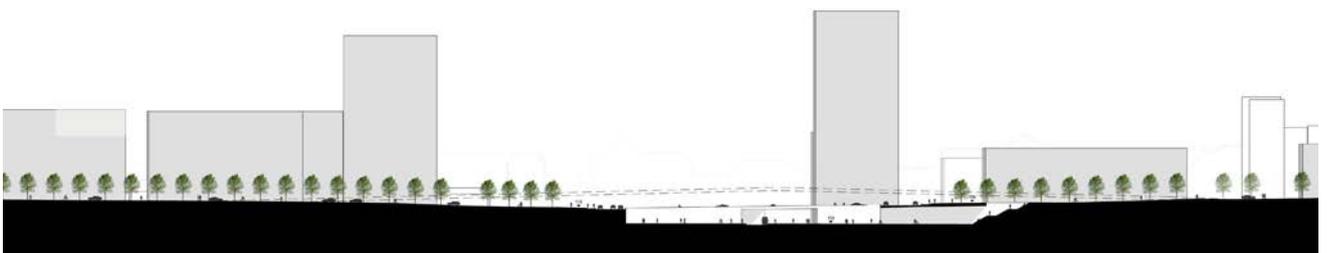
Querschnitt durch Rondell Blick Richtung Norden, Schönborn Schmitz



Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen, Schönborn Schmitz



Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen, Schönborn Schmitz



Längsschnitt durch Rondell/Gelände Blick Richtung Osten, Schönborn Schmitz

GRÜNRÄUME

Im Zentrum der Grünraumplanung stehen die qualitätsvollen und grünen Verbindungen, die das Planungsgebiet durchqueren und es mit den anliegenden Vierteln verbinden. Besondere Beachtung findet dabei der Weg vom nördlich liegenden Stadtpark in die südlich gelegenen Viertel und der Anschluss an das Gebiet des Thüringer Bahnhofs. Dabei soll dieser Weg sowohl für den Fußgänger- als auch für Radverkehr attraktiv sein.

Bei den grünen Verbindungen handelt es sich um eine Abfolge von städtischen Räumen, die sich aus den beschriebenen Stadtraumtypologien zusammensetzt und damit eine abwechslungsreiche urbane Promenade anbietet. Die Magdeburger Straße und die Volkmannstraße werden als Boulevards mit einer straßenbegleitenden Bepflanzung ausgebildet und bieten eine attraktive Verbindung bis an das Rondell. Dort entsteht ein städtischer Platz, der von den Bauten des in Mitte liegenden Teilgebietes und

des Nordost-Quadranten gebildet wird. Von dort kann der Weg durch das Rondell über die großen Treppenanlagen, die das Rondell nach Norden und nach Süden hin öffnen, fortgesetzt werden. Die südliche Treppe mündet in einen weiteren urbanen Raum, der als Vorplatz für einen zukünftigen Westeingang zum Bahnhof fungiert. Von dort aus kann der Weg fortgesetzt werden über die Merseburger Straße, die ebenfalls als Boulevard mit einer beidseitigen Bepflanzung zu verstehen ist.

Alternativ gibt es die Verbindung über die Ernst-Kamieth-Straße, um in Richtung Thüringer Bahnhof zu gelangen. Auf diese Weise werden alle Wege zu einer Abfolge von Räumen, die unterschiedliche Qualitäten aufweisen. Durch Straßen und Boulevards werden die Verbindungen dargestellt. An den Kreuzungspunkten gibt es Plätze, die entweder urbanen oder grünen Charakter aufweisen. Für die urbanen Plätze können Elemente (z.B. Kunst) vorgesehen werden, die eine räumliche Konzentration fördern und

als Mittelpunkt fungieren. Grüne Plätze weisen eine Bepflanzung auf und haben parkartigen Charakter. In beiden Fällen handelt es sich um Orte, die zum Aufenthalt und zur Begegnung einladen. Sie werden zu Kumulationspunkten des öffentlichen Lebens, die den urbanen Raum zum Leben erwecken.

Besondere Räume werden durch die charakteristischen und durch die Topografie bedingten Treppen und Rampenanlagen gebildet. Mehr noch als Plätze gelten sie gemeinhin als Aufenthaltsorte und Treffpunkte. Sie sind in der Regel breit und großzügig. Sie werden ergänzt durch Sitzstufen oder durch Terrassen, die bepflanzt werden sollen. Die Verbindung von der Dorotheenstraße in das Gebiet zwischen Magdeburger Straße und Volkmannstraße erfolgt mittels einer Brücke, welche die Absenkung der Straßenbahntrasse parallel zur Magdeburger Straße überwindet. Auch hier soll die Topografie zum qualitätsvollen Charakteristikum umgewidmet werden.



Lageplan Grünräume, Schönborn Schmitz

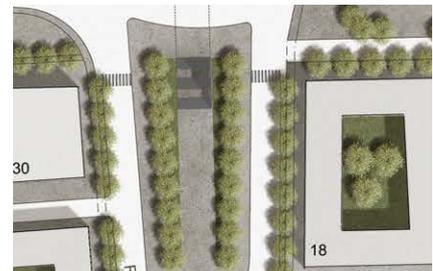
GRÜNRÄUME



Unter den Linden, Berlin, 17

Grüne Verbindung

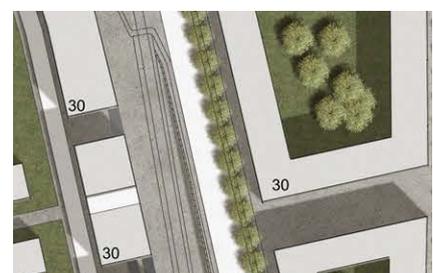
Boulevard mit zweiseitiger Bepflanzung



Parkstraße, Halle, 18

Grüne Verbindung

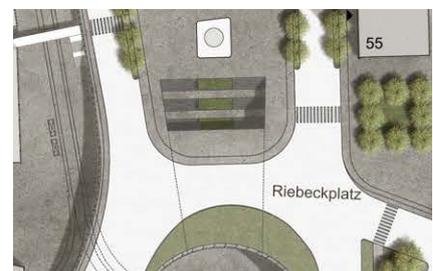
Straße mit einseitiger Bepflanzung



Treppe zum Neuen Museum, Berlin, 19

Verbindungselement der Ebenen

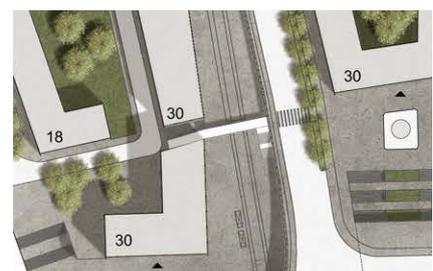
Treppenanlagen



Gustav Heinemann Brücke, Berlin, 20

Verbindungselement der Ebenen

Brücke

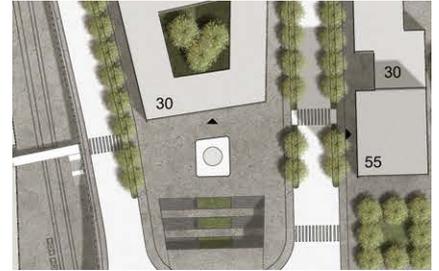




Schinkelplatz, Berlin, 21

Platz

Urbaner Platz mit zentrierendem Element



Lustgarten, Berlin, 22

Grüner Platz

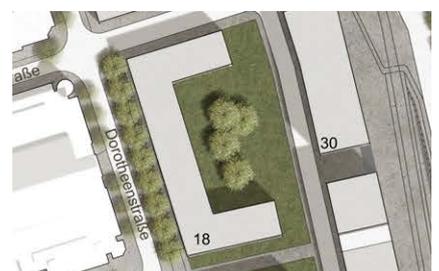
Grüner Platz mit Bepflanzung



Riehmers Hofgarten, Berlin, 23

Innenhof

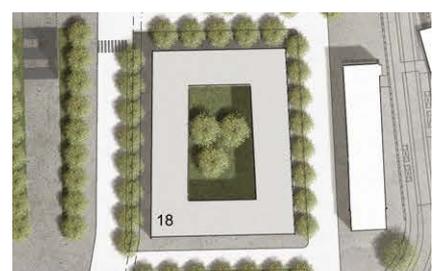
Grüner Hof mit Bepflanzung



Fassadenbegrünung, Caixa Forum, Madrid, 24

Weitere Grünflächen

Dach- und Fassadenbegrünung



VERKEHR

Der Riebeckplatz als die verkehrliche Drehscheibe für regionale und überregionale Verkehre in der Stadt Halle (Saale), verteilt an Werktagen täglich etwa 65.000 Kraftfahrzeuge im Kreisverkehr und ca. 24.000 Kraftfahrzeuge auf dem Brückenbauwerk. Die Verkehrsanbindung für den motorisierten Verkehr des Stadtraumes am Riebeckplatz ist durch seine Lage an den drei Bundesstraßen B 6, B 80, B 91 als sehr gut einzustufen. Zusätzlich queren den Platz sechs Straßenbahnlinien mit insgesamt 48 Fahrten pro Stunde im Tagesverkehr und gut 20.000 Fahrgästen pro Tag.

Der Riebeckplatz und das von ihm radial abzweigende Straßennetz wurden daher bei ihrem letzten Umbau 2002 bis 2006 auf einem hohen Leistungs-niveau angesiedelt und sind daher in der Lage, weitere Verkehre aufzunehmen

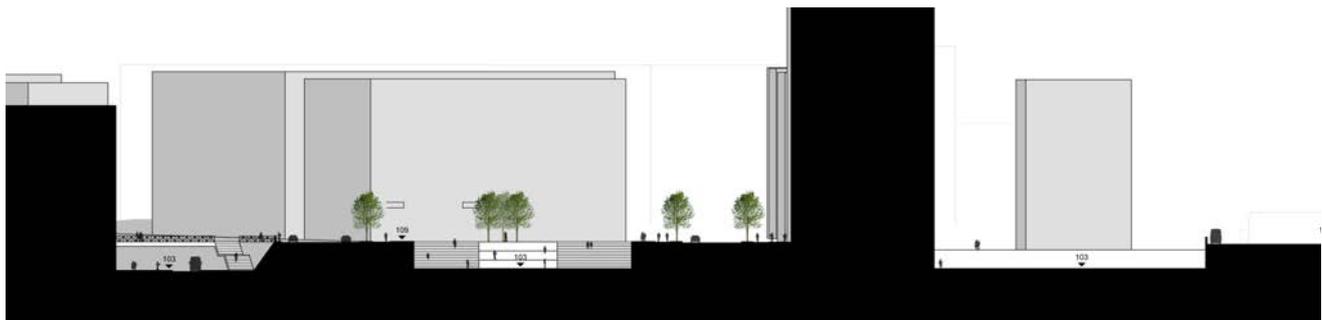
und abzuwickeln. Die Erschließung der Teilräume ist trotz der Drehscheibe der Kreisverkehrsanlage Riebeckplatz nicht optimal. Aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung am Riebeckplatz sind von der Kreisfahrbahn aus keine direkten Zufahrten zu den einzelnen Teilräumen möglich. Ausnahmen betreffen die Zufahrt zum Parkplatz Volkmannstraße im Teilraum Nordost und für Busse die Zufahrt zum Busbahnhof im Teilraum Südwest. Die anderen Teilräume sind daher nur über Umwege bzw. Nebenstraßen, sozusagen „von hinten“ aus erreichbar.

Kfz-Verkehr

Die Überlegungen zum KFZ-Verkehr betreffen vor allem die Umstrukturierung beim perspektivischen Entfall der Hochstraße. Das Ziel ist es den KFZ-Verkehr nicht mehr in den Mittelpunkt zu stel-

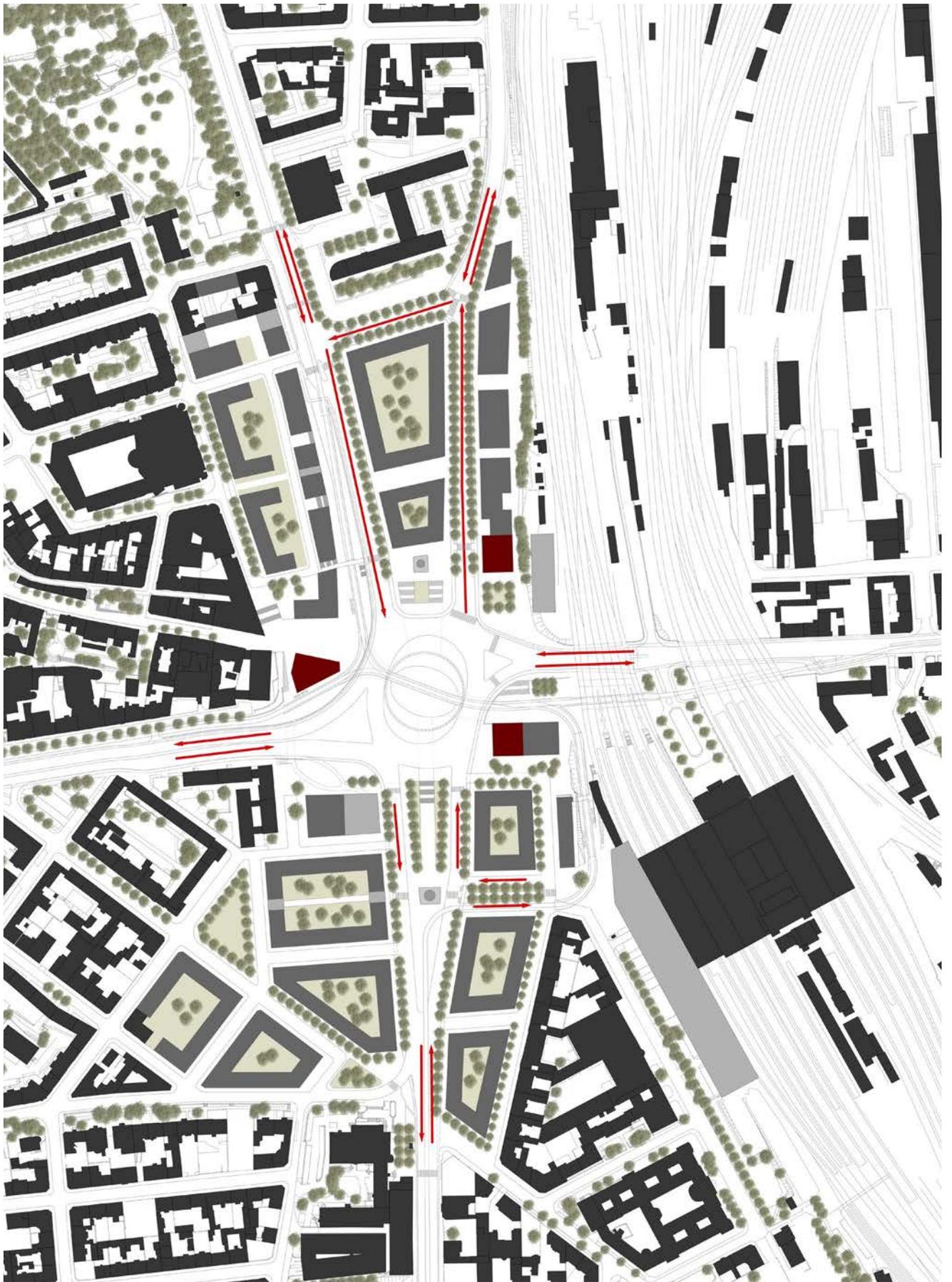
len und zum städtebaulichen Prinzip zu erheben, sondern öffentliche Räume zu schaffen, in denen sich alle Formen des Verkehrs, aber auch des Aufenthalts vermischen. Es gibt keine reinen Verkehrsadern mehr, sondern nur noch Straßen oder Boulevards als Teil eines Systems öffentlicher Räume. Es wird ein Einbahnring aus Volkmannstraße und Magdeburger Straße vorgesehen, die durch eine Spange im Norden verbunden werden. Die Hauptverbindungen werden von Bäumen flankiert und von Fuß- und Radwegen begleitet.

Überquerungen erfolgen nach Möglichkeit über ebenerdige Übergänge und Ampelanlagen. Die Busparkplätze für die Systemhalte des Regionalbusverkehrs können mittelfristig vor dem Envia M- Gebäude angeordnet werden. Langfristig sollen sie östlich des Hauptbahnhofs ihren Platz finden.



Detail Querschnitt durch Treppe Blick Richtung Süden, Schönborn Schmitz

Straßenräume werden so ausgelegt, dass neben den Alleen sowohl der Kfz-, als auch der Radverkehr und Fußgänger Platz finden



Kfz-Verkehr, Schönborn Schmitz

FAHRRADVERKEHR

Den Verbindungsmöglichkeiten für Radfahrer wird große Bedeutung beigemessen. Ziel ist es durchgehende Routen zwischen den angrenzenden Quartieren zu schaffen, ohne dass die Trennung der Ebenen größere Hindernisse mit sich bringt. Prinzipiell sollen die Radwege entlang der Straßen laufen und als Teil des öffentlichen Raums verstanden werden.

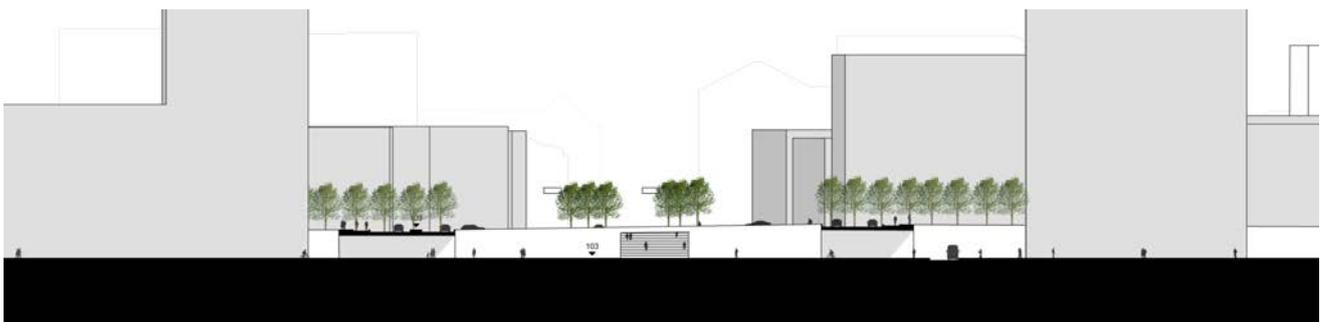
Zur Querung von Straßen werden Ampelanlagen vorgesehen. Die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen

den Ebenen erfolgt mit Rampen, die nach Möglichkeit dem natürlichen Geländeverlauf folgen. Aufzüge und Brücken werden vermieden. Die großen Straßen mit Radwegen werden von Baumreihen begleitet, so dass die Wege nicht nur gut funktionieren, sondern auch Aufenthaltsqualität generieren.

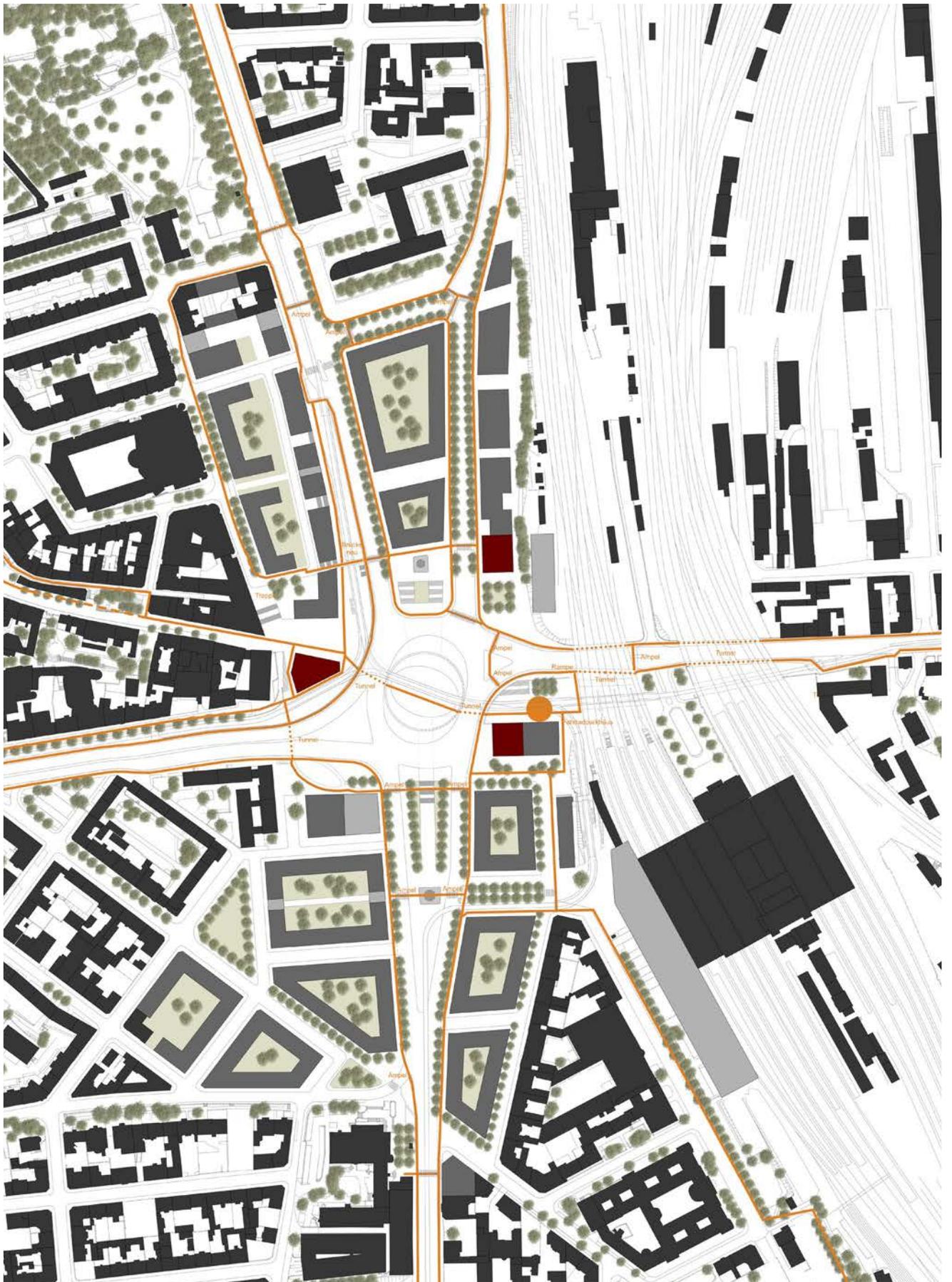
Im Erdgeschoss der neuen Hochhausbebauung im Bereich des Süd-Ost-Quadranten wird ein Fahrradparkhaus geplant. Es steht im Zusammenhang mit einer gegenüberliegenden großzügigen

Treppen- und Rampenanlage, welche die beiden Verkehrsebenen (Straßenbahn und fußläufige Verbindung durch das Rondell – Straßenraum) verbindet.

Es werden Sitzstufen vorgesehen, so dass an dieser Stelle ein öffentlicher Ort entstehen kann, an dem der Radfahrer nicht nur ihr Fahrrad abstellen können, sondern der auch die Möglichkeit zum Aufenthalt bietet, der als Treffpunkt in der Nähe des Bahnhofs und zwischen Nutzungen des Süd-Ost- und des Nord-Ost-Quadranten fungiert.



Detail Querschnitt durch Rondell Blick Richtung Norden, Schönborn Schmitz



Fahrradverkehr, Schönborn Schmitz

FUSSGÄNGERVERKEHR

Auch dem Wegenetz für Fußgänger wird größte Beachtung geschenkt. Sie sind es, die den öffentlichen Raum letztendlich beleben und die angestrebte urbane Atmosphäre ausmachen. Wie die Fahrradwege werden die Fußwege als Bürgersteige neben den Straßen und Radwegen angeordnet und entlang der Hauptverbindungen von Baumreihen begleitet. So entstehen die grünen Verbindungen.

Auch im Bereich des Kreisels sollen Bürgersteige vorgesehen werden, so dass die ehemals rein technischen Verkehrsflächen zu Stadträumen qualifiziert werden.

Die Überquerung der Straßen erfolgt nach Möglichkeit ebenerdig über Ampelanlagen und Zebrastreifen. Brücken und vor allem Tunneln werden vermieden. Die Wegeführung folgt in der Regel der Straßentopografie. Zwischen den

grünen Verbindungen werden Plätze unterschiedlicher Qualität vorgesehen, die zum Aufenthalt einladen und als stadträumliche Orientierungspunkte dienen. Straßen und Plätze werden von Baukörpern begrenzt und definiert.

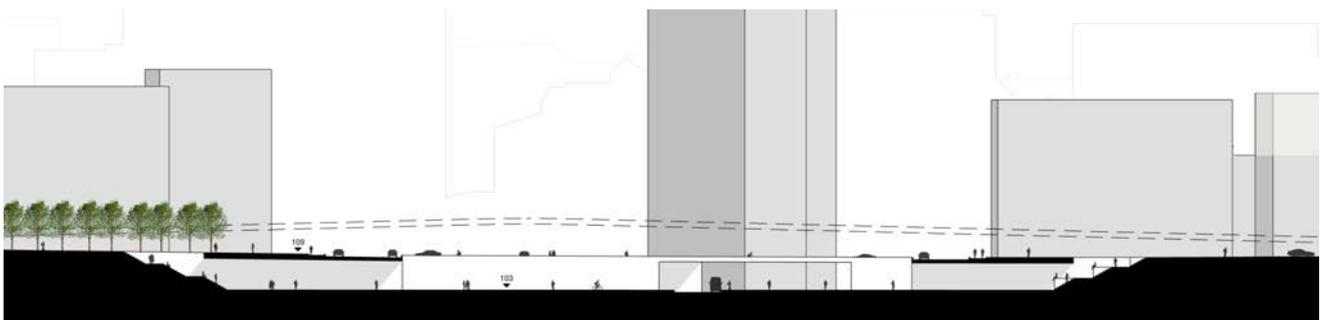
Entscheidend für die Qualität der öffentlichen Räume für Fußgänger ist die jeweilige Erdgeschossnutzung. So ist anzustreben, dass in den Erdgeschossen möglichst öffentliche Nutzungen vorgesehen werden. Damit kann die Belegung unterstützt werden und es erfolgt die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums.

Der Zugang zum Hochhaus im Süd-Ost-Quadranten soll zum Beispiel vom Kreisverkehr aus erfolgen. Vor dem Gebäude entsteht nun ein Eingangsplatz, der den Charakter des ehemaligen reinen Verkehrsweges völlig verändert und zum Teil der Stadt werden lässt. Ähnlich

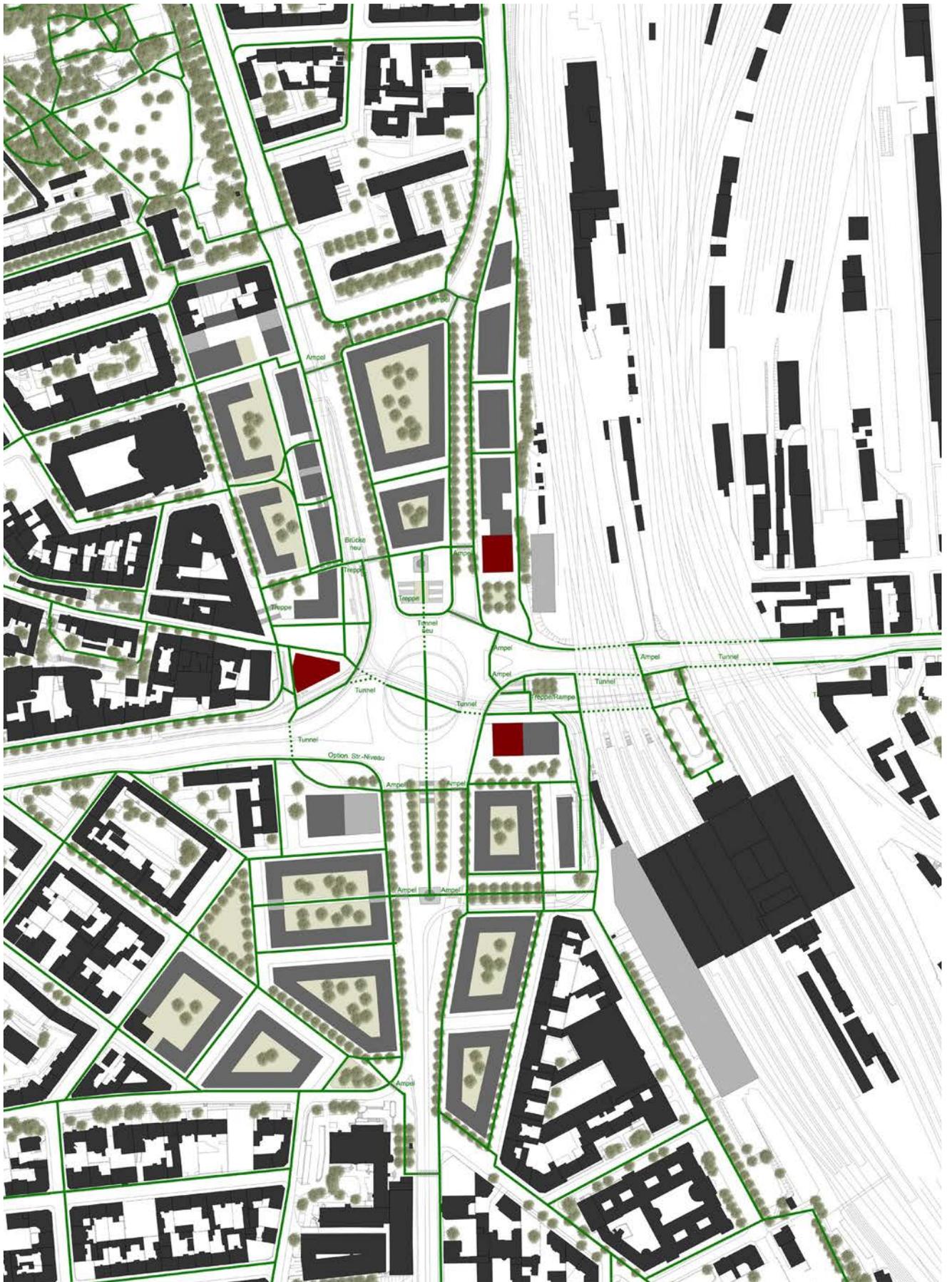
verhält es sich mit den anderen Gebäuden, die im Bereich der uminterpretierten Verkehrsanlage entstehen. Wo man sich derzeit nur schwer zu Fuß bewegen kann, gibt es dann die Möglichkeit durch ein städtebauliches Gefüge zu spazieren, in dem man sich gut orientieren und sich sicher fühlen kann.

Das heutige umstrittene Rondell soll möglichst weit geöffnet werden. So gibt es von der unteren Ebene breite Treppenanlagen nach Norden und nach Süden, die eine direkte Verbindung von Nord nach Süd herstellen.

Die unterschiedlichen Ebenen stehen in enger Beziehung zueinander und können sogar zu besonderen Qualitäten führen. Der Weg vom Bahnhof ins Zentrum wird um vieles attraktiver. Das Rondell verbindet alle vier Laufrichtungen und bildet damit den Mittelpunkt eines Systems der kurzen Wege.



Detail Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen, Schönborn Schmitz



Fußgängerverkehr, Schönborn Schmitz

HÖHENENTWICKLUNG

Die Höhe der vorgeschlagenen Bebauung thematisiert den Gegensatz zwischen den Maßstäben der gründerzeitlichen und der modernen Stadt. Die Bebauung der Gründerzeit weist eine Traufhöhe von ungefähr 18m auf. Die Bauten der DDR-Moderne im Bereich des Riebeckplatzes erreichen in der Regel eine Höhe von ungefähr 30m.

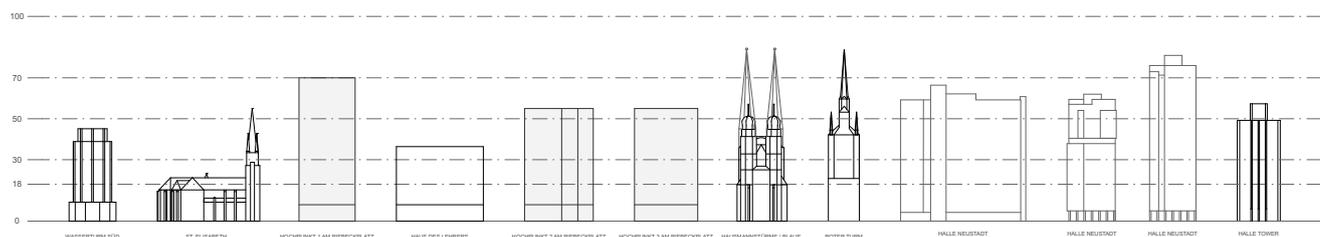
Auf den heutigen Nord-West- und Süd-West-Quadranten standen zwei Hochhäuser, die aber zurückgebaut wurden. Die vorgeschlagene Bebauung übernimmt die vorgefundenen Höhen und

lässt eine Entwicklung zwischen beiden Maßstäben zu. Die Bebauung im nördlichen Teil kann eine Höhe bis zu 30m erreichen, soll aber mindestens die Höhe der Gründerzeit aufweisen. Trotz der Verdichtung sind die entstehenden oder verbleibenden Räume groß und auf eine Bebauung in angemessener Höhe angewiesen, damit sie ihre Wirkung als raumbildende Volumina nicht verlieren.

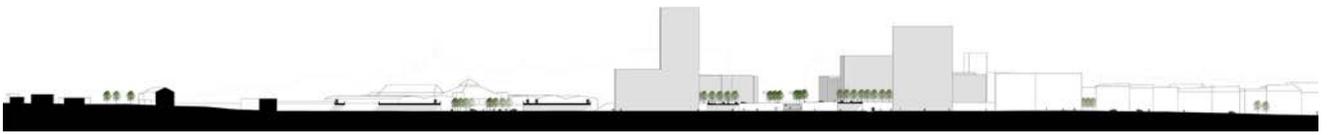
Im Süden wird die Höhe der gründerzeitlichen Blockrandbebauung vorgeschlagen. Als städtebauliche Orientierungspunkte werden drei Hochpunkte

im Zentrum des Gebietes vorgesehen. Sie bilden ein charakteristisches Dreieck und markieren die unterschiedlichen Richtungen des Knotenpunktes und weisen auf die neue Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt hin. Die Hochpunkte erreichen unterschiedliche Höhen.

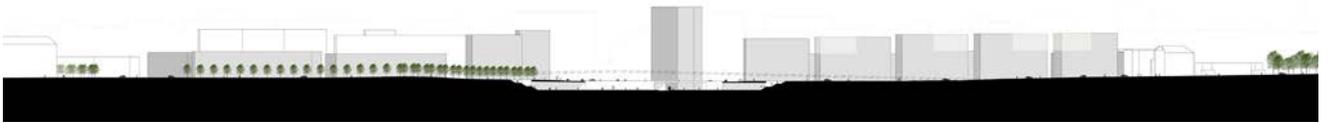
Für das Hochhaus auf dem Süd-Ost-Quadranten ist eine Höhe von 70m vorgesehen, für die beiden anderen Hochpunkte eine Höhe von 55m. Die geringere Höhe des Hochpunktes auf der Westseite vermittelt zu den modernen Bauten und zu den Bauten der Altstadt.



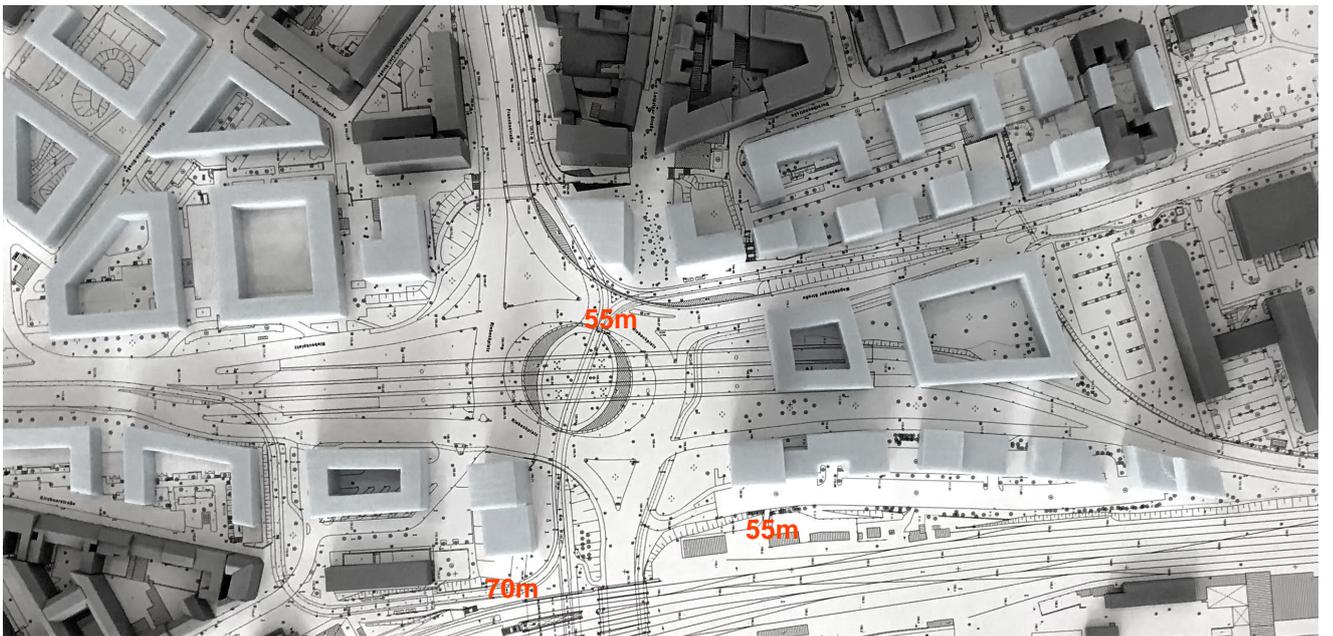
Höhenabwicklung im Vergleich mit hohen Häusern in Halle, Schönborn Schmitz



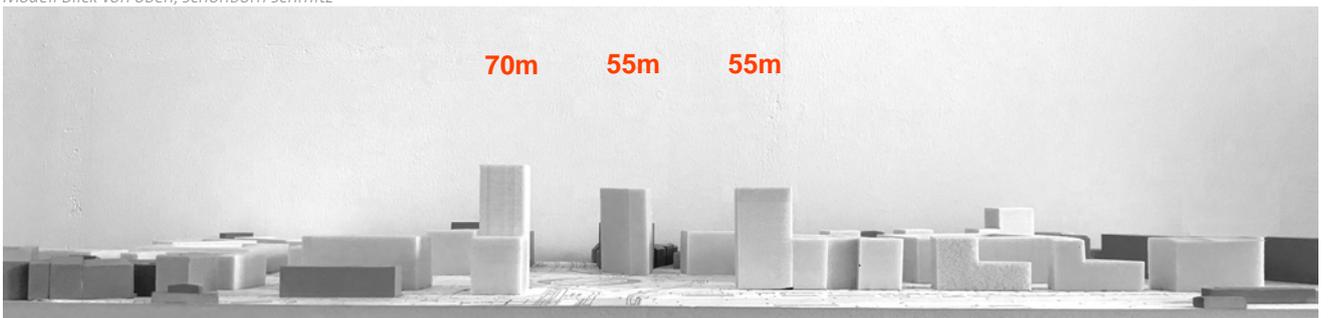
Querschnitt durch Rondell Blick Richtung Norden, Schönborn Schmitz



Längsschnitt durch Rondell Blick Richtung Westen, Schönborn Schmitz



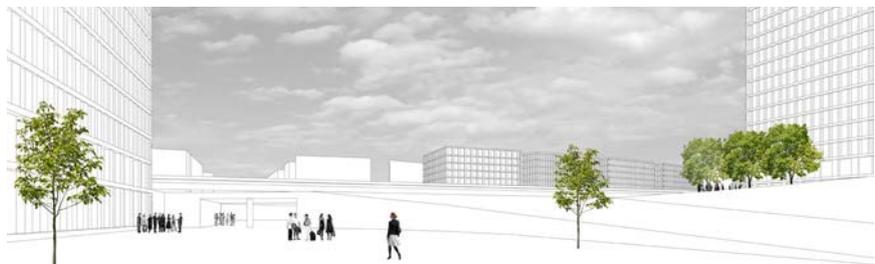
Modell Blick von oben, Schönborn Schmitz



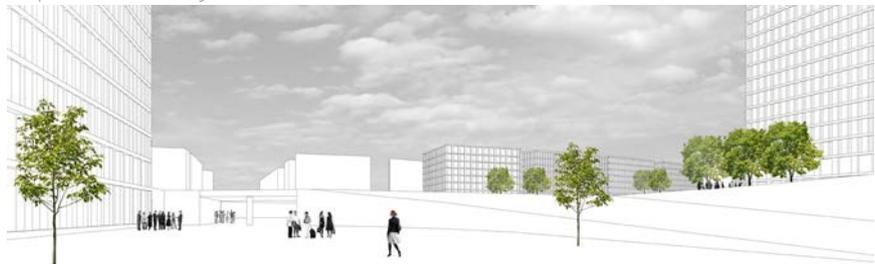
Modell Blick richtung Westen, Schönborn Schmitz

ENTWICKLUNGSTUFEN

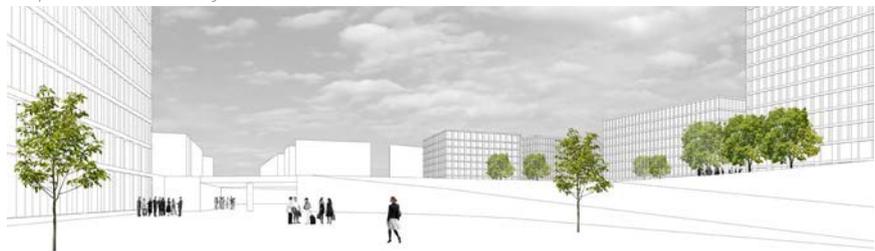
Es werden unterschiedliche Stadien der Entwicklung des Riebeckplatzes gezeigt. Die ersten Schritte, die im Wesentlichen der Leitbildvertiefung von Max Dudler entsprechen, können sofort vollzogen werden. Die weiteren Schritte sind abhängig von bestimmten Entwicklungen, die als Voraussetzung für deren Umsetzung unerlässlich sind. Dabei geht es zum Beispiel um den Abbruch des Riegels an der Dorotheenstraße und dann im Wesentlichen um den Rückbau der Hochstraße. Entscheidend ist, dass die ersten Schritte nicht die Entwicklungsmöglichkeiten einer späteren Phase (die vielleicht erst in mehreren Jahrzehnten zum Tragen kommt) einschränken. Die zeitliche Abfolge der Stufen kann nicht beziffert werden. Es handelt sich aber um große Zeiträume. Auch ist die Reihenfolge der einzelnen Schritte nicht vorauszusagen und kann anders erfolgen als dargestellt. Die letzten Abbildungen stellen noch einmal die ersten Schritte und die endgültige Planung gegenüber.



Perspektive mit Hochstraße, Schönborn Schmitz



Perspektive ohne Hochstraße, Schönborn Schmitz



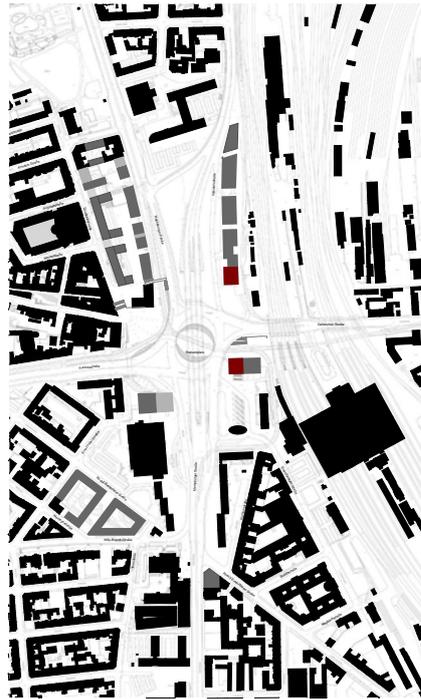
Perspektive ohne Hochstraße mit mittlerer Bebauung, Schönborn Schmitz



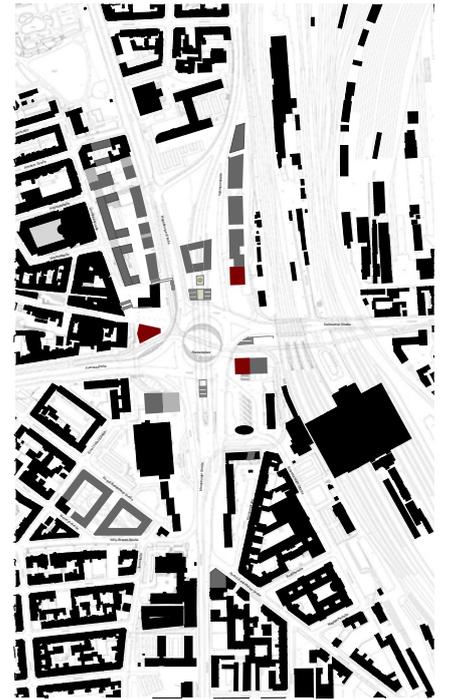
Perspektive ohne Hochstraße mit Hochhaus, Schönborn Schmitz



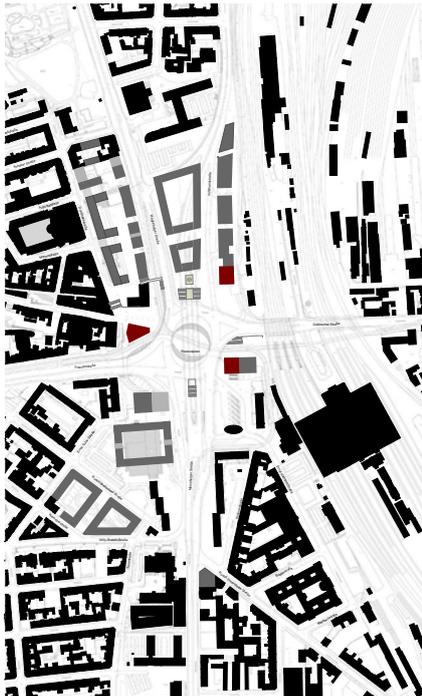
Schwarzplan Stufe 1, Schönborn Schmitz



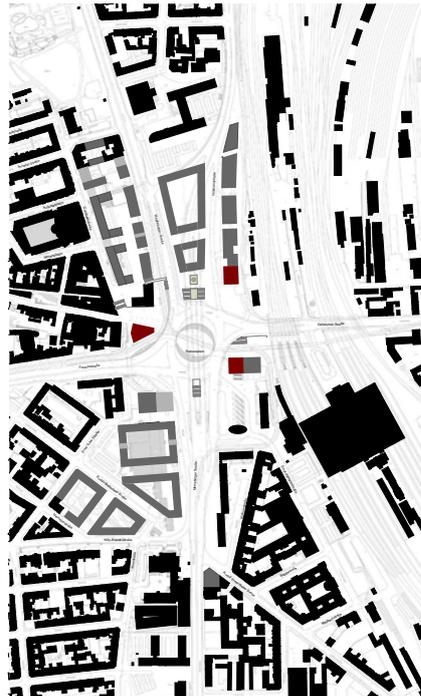
Schwarzplan Stufe 2, Schönborn Schmitz



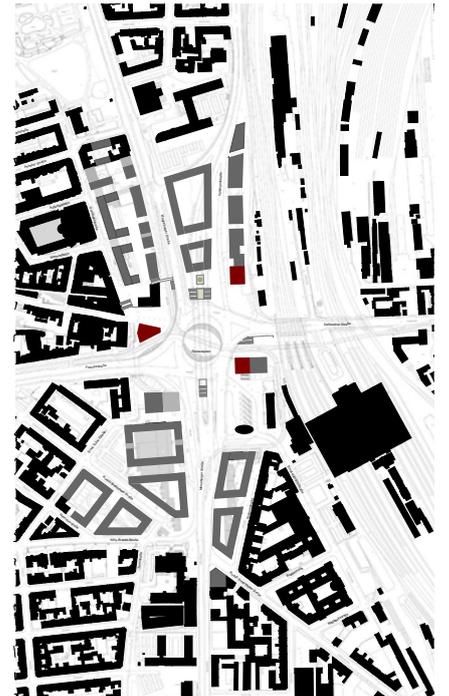
Schwarzplan Stufe 3, Schönborn Schmitz



Schwarzplan Stufe 4, Schönborn Schmitz



Schwarzplan Stufe 5, Schönborn Schmitz



Schwarzplan Stufe 6, Schönborn Schmitz

VARIANZ UND FLEXIBILITÄT

Das vorliegende Strukturkonzept gibt Raum für architektonische Interpretationen und unterschiedliche Varianten. So kann in der weiteren Entwicklung – vor allem langfristig – auf zukünftige und derzeit noch nicht vorhersehbare Bedürfnisse und Entwicklungen reagiert werden. Die Struktur ist stark genug, um ihre Qualität auch im Falle von Anpassungen und Abweichungen nicht zu verlieren.

In diesem Rahmen gibt es viele Möglichkeiten. Gezeigt wird insbesondere eine Variante, die sich stärker an den historischen Straßenverläufen des anschließenden Königsviertels orientiert und die historische Wegebeziehung der ehemaligen Friedrich-List-Straße im Süd-Ost-Quadranten wieder aufnimmt. Diese Idealplanung ist aber von einer gemeinsamen Grundstücksentwicklung aller Grundstückseigentümer im Nord-West-Quadranten abhängig und kollidiert in

größerem Maße mit den unterirdisch liegenden Medien in den südlichen Quadranten.

Genauso gilt dies für die angegebenen Gebäudehöhen. Auch hier sind ganz im Sinne einer gewachsenen Stadt Anpassungen möglich, die sich im weiteren Verlauf aus dem Bedarf und den Notwendigkeiten an die Bebauung entwickeln lassen. Das Strukturkonzept ist im Sinne der gewachsenen Stadt zu verstehen und vermeidet damit die Starrheit, die eine endgültige und absolute Planung mit sich bringt.

In dieser Art gibt es viele Möglichkeiten und Varianten. Es soll gezeigt werden, dass das Strukturkonzept nicht in einem endgültigen Plan besteht, sondern in einer gemeinsam im Rahmen des Gremiums erarbeiteten Zielvorstellung für die Qualität der Stadt im Bereich des Riebeckplatzes.



Lageplan „alternative Bebauung“, Schönborn
Schmitz



Perspektive mit Hochhäusern 55 Meter, Schönborn Schmitz



Perspektive mit Hochhäusern 70 Meter, Schönborn Schmitz



Perspektive mit Hochhäusern 90 Meter, Schönborn Schmitz

AUSBLICK

Mit dem Strukturkonzept liegt für den Riebeckplatz ein städtebauliches Gesamtkonzept vor, das in einem ergebnis- und konsensorientierten Prozess erarbeitet wurde. Es bietet einen gestalterischen Rahmen für umzusetzende Projekte und ist gleichzeitig so flexibel, dass es auf noch nicht abzusehende künftige Entwicklungen reagieren kann. Für den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (vB-Plan) Nr. 174.1 „Riebeckplatz Ost“ bietet es einen wichtigen Orientierungsrahmen.

In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen sind die Stellplatzflächen an der Volkmannstraße und der Hang nördlich des Zentralen Busbahnhofs. In diesem Gebiet werden in den kommenden Jahren auf der Basis des Strukturkonzeptes die ersten Bauprojekte realisiert.

Im südlichen Teilbereich ist die Errichtung eines Hotel- und Bürokomplexes geplant. Der westliche Gebäudeteil soll als Hochhaus mit einer Höhe von mind. 70 m ausgebildet werden. Der Zugang für das Hotel erfolgt ebenerdig vom Süden/Ernst-Kamieth-Platz. Zur Ebene des

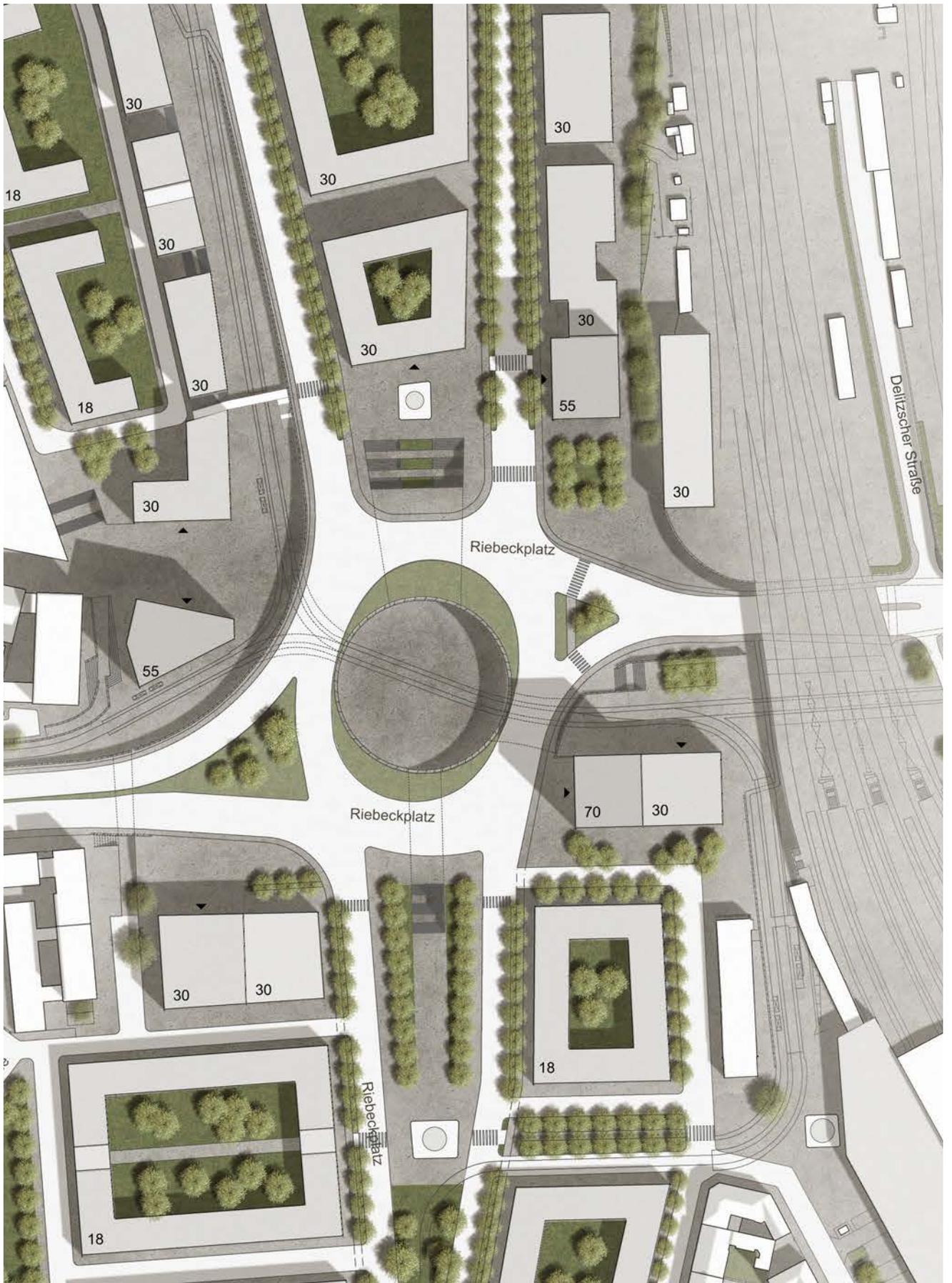
Bahnhofsvorplatzes/Straßenbahn werden ein Fahrradparkhaus mit entsprechendem Service sowie zwei kleinere Ladenlokale angeordnet. Zwischen den beiden Plätzen vermittelt eine großzügig durch das Gebäude hindurchführende Treppenanlage.

Im nördlichen Teil plant der Vorhabenträger die Errichtung eines multifunktionalen Büro- und Dienstleistungskomplexes mit einem städtebaulichen Hochpunkt von ca. 55 m Höhe. Daran schließt sich im Norden ein mehrgeschossiges Parkhaus an, in dem sowohl die notwendigen privaten als auch die aktuell vorhandenen öffentlichen Stellplätze untergebracht werden. Die frühzeitige Beteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des Bebauungsplans fand vom 1. Juli 2019 bis 19. Juli 2019 statt. Eine weitere förmliche Beteiligung wird mit Veröffentlichung des B-Plan-Entwurfs erfolgen.

Um die hohen Anforderungen an die architektonische Gestaltung der neuen Gebäude gewährleisten zu können, führt der Vorhabenträger für die südlichen Flächen einen eingeladenen

Wettbewerb nach Richtlinie für Planungswettbewerbe 2013 für die äußere Gestaltung der Baukörper, die Erarbeitung eines Begrünungskonzeptes für Dach- und Fassadenflächen und die Gestaltung der Außenanlagen durch. Neben bedeutenden Architekturbüros aus der Region haben auch namhafte internationale Architekturbüros ihre Teilnahme zugesagt. Über die eingereichten Arbeiten entscheidet eine mit Fachpreisrichtern und Vertretern des Stadtrates, der Stadtverwaltung und des Vorhabenträgers besetzte Jury. Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden im Frühjahr 2020 vorliegen und in die Festsetzungen des Bebauungsplans einfließen. Alle Entwürfe sollen selbstverständlich auch der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Im Anschluss an den ersten Wettbewerb wird ein weiteres Verfahren für die Gestaltung der Baukörper auf der nordöstlichen Fläche ausgelobt. Auch für alle weiteren Entwicklungsflächen soll durch verschiedene Wettbewerbsverfahren eine hohe gestalterische Qualität sichergestellt werden. Die aktuellen Vorhaben sollen bis zum Jahr 2023 umgesetzt werden.



Detail finales Leitbild, Schönborn Schmitz

IMPRESSUM

Herausgeber: Stadt Halle (Saale)
Der Oberbürgermeister
Marktplatz 1
06100 Halle (Saale)

V.i.S.d.P.: Drago Bock, Pressesprecher

Redaktion: Lars Loebner, Fachbereichsleiter Fachbereich Planen
Schönborn Schmitz - Architekten

Internet: www.halle.de

E-Mail: pressestelle@halle.de

Layout und Satz: Schönborn Schmitz - Architekten

Redaktionsschluss: Dezember 2019

Bildquellenverzeichnis

Alle Planunterlagen und Grafiken Urheber Schönborn Schmitz Architekten, wenn nicht anders angegeben.

- 01 Stadt Halle (Saale)
- 02 Stadtarchiv Stadt Halle (Saale)
- 03 Ziegler
- 04 unbekannter Autor, Postkarten, Urheberrecht: Gemeinfrei, https://de.wikipedia.org/wiki/Hotel_Goldene_Kugel#/media/Datei:Halle,_Riebeckplatz_20.jpg
- 05 Ziegler
- 06 Stadtarchiv Stadt Halle (Saale)
- 07 Dobberstein
- 08 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen
- 09,10 Stadt Halle
- 11,12 Komplizen Planungsbüro
- 13 Ziegler
- 14 Schönborn Schmitz
- 15 Stadt Halle
- 16 Ziegler
- 17 Schönborn Schmitz
- 18 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen
- 19-24 Schönborn Schmitz

