



745162



LAGEPLAN | 1:200

Wettbewerb ZOB auf dem Friedrich-Ebert-Platz in Remscheid

VOGELPERSPEKTIVE BLICKRICHTUNG OSTEN

Konzept
 Unser Konzept für die Neugestaltung des ZOB auf dem Friedrich-Ebert-Platz in Remscheid folgt der Leitidee, die Trennung zwischen Verkehrs- und Platzfunktionen aufzuheben und vielmehr den Busbetrieb selbstverständlich in den großen, städtischen Platz zu integrieren. So wird der gesamte neue Platz zu einer Einheit mit dem Zentralen Omnibusbahnhof, dessen gestiegerte Aufenthaltsqualität sich über die gesamte Fläche erstreckt und auf diese Weise bis in die umliegenden Stadträume hineinwirkt.

Fortsetzung der Begrünung auf den Haltestelleninseln und damit die enge Verknüpfung der Inseln mit der Gesamtanlage.

ZOB
 Neben der städtebaulichen und freiräumlichen Einbindung steht besonders die optimale Abwicklung des Busbetriebes im Mittelpunkt. Der neu geplante ZOB erhält geradlinige Ein- und Ausfahrtwege aus allen Richtungen und übersichtliche, intuitive Geh- und Fahrwege für die Fahrgäste und für den Betriebsverkehr.

Die Dächer sollen als Stahlkonstruktion mit schlanken Rundstützen und einem auskragenden Trägersystem ausgeführt werden, das ober- und unterseitig flächig bekleidet ist. An den Rändern der Dachauschnitte wölbt sich die Dachplatte optisch leicht nach oben, so dass oberseitig ein Gefälle zu den schlanken Außenrändern entsteht. Hierdurch lässt sich einerseits unsichtbar die erforderliche Konstruktionshöhe und zusätzlich die Entwässerung zu einer umlaufenden, verkleideten Rinne realisieren, in der das anfallende Regenwasser gesammelt und durch die Konstruktion und die Stützen hindurch zur Kanalisation geleitet werden kann.

Die Konstruktion ist geeignet, die erforderlichen Installationen wie Licht, Lautsprecher, DFI-Anzeiger etc. zu integrieren. Darüber hinaus bietet sie keinerlei Aufenthaltsplatz für Tauben und ist damit besonders reinigungs- und wartungsfreundlich und bietet stets ein aufgeräumtes Gesamtbild.

Die Haltestellen befinden sich an zwei zentral gelegenen Haltestelleninseln sowie entlang des südlichen Fahrbahnrandes. Durch die fahrtrichtungslogische Anordnung der Haltestellen wird eine Minimierung der Umsteigewege für alle Fahrgäste erreicht. Die Fußgängerüberwege befinden sich in der Mitte des Platzes, wodurch aus allen Richtungen die leichte Erreichbarkeit der Haltestellen und die komfortable Querung des Platzes und der Elberfelder Straße ermöglicht werden.

Materialien
 Für die Fahr- und Halteflächen des ZOB wird ein Ortbetonbelag vorgeschlagen, bei dem die beiden Bereiche farblich leicht voneinander abgesetzt werden. So wird eine Gliederung erreicht, ohne damit die Funktionstüchtigkeit einzuschränken.

Sämtliche Wartepositionen für Busse sind am nördlichen Fahrbahnrand angeordnet und können im Bedarfsfall als vollwertige Haltestellen genutzt werden.

Der Stadtboden selbst wird in einem im Reihenverband verlegten Betonsteinpflaster vorgesehen. Der zentrale Aufenthaltsbereich wird durch einen Platzteppich aus einem Pflasterbelag im römischen Verband herausgearbeitet.

Zur Gewährleistung eines optimalen Witterungsschutzes werden beide Haltestelleninseln mit großflächigen Überdachungen versehen und in den Wartebereichen mit gläsernen Windschutzwänden und beidseitig davon aufgestellten Bänken ausgestattet. An zentralen Stellen befinden sich Informationstafeln und von der Dachkonstruktion abgehängte DFI-Tafeln.

Zur Elberfelder Straße wird eine schützende Kante aus robusten Sichtbetontorfertigteilen vorgesehen, die mit ausgestanzten Sitzflächen zum Aufenthalt einlädt.

Auf der südlichen Platzfläche befindet sich das funktionale Zentrum des Omnibusbahnhofs. Zwei kleine Gebäude beherbergen die erforderlichen Betriebsfunktionen wie die Leitstelle, die Aufenthaltsräume für Fahrer und Fahrgäste, Sanitäre und einen Kiosk. Darüber hinaus dienen diese mit ihren ausladenden Vordächern als komfortable Wartebereiche für die südlich gelegenen Haltestellen.

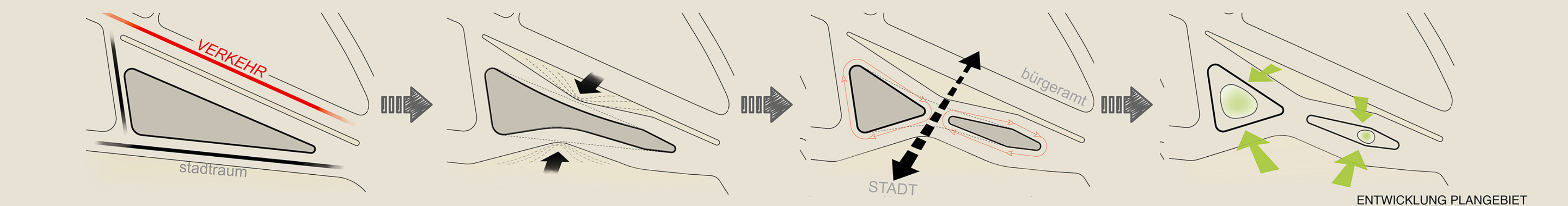
Licht
 Das Lichtkonzept folgt der Grundstruktur der klaren geraden Raumkanten mit den mittig liegenden Einbauten. Mit in den Baumreihen angeordneten Mastleuchten wird die Grundausleuchtung der Ränder erreicht. Die Solitärbäume können zusätzlich mit in die Baumkronen gerichteten Bodenstrahlern hervorgehoben werden.

Dadurch dass sämtliche Bussteigebereiche, auch die der Wartebusse, als attraktive Aufenthaltsorte ausgestattet sind, integriert sich der Busbahnhof mit all seinen betrieblichen Anforderungen harmonisch in die Platzgestaltung.

Die weitere erforderliche Verkehrsbeleuchtung wird über Leuchten erzielt, die in die Dachkonstruktion integriert werden. Zusätzlich erhalten die Überdachungen eine farbige Effektbeleuchtung aus LED-Bändern, die entlang der Dachkanten und um die Stützenköpfe herum angeordnet werden können.

Überdachungen
 Die beiden Überdachungen der Haltestelleninseln stellen die städtebauliche Mitte des neuen Friedrich-Ebert-Platzes dar. Durch ihre markante Figur bilden sie interessante Räume im Zusammenspiel mit der Umgebungsbebauung und verleihen dem Stadtraum die derzeit fehlende Gliederung.

Baublaup
 Für den Baublauf im laufenden Betrieb sind verschiedene Szenarien darstellbar. Dadurch dass beide Inseln vollständig umfahrbar sind, aber auch der nördliche und der südliche Fahrweg unabhängig voneinander befahrbar sind, lassen sich alle diese Bereiche einzeln vom Busbetrieb abkoppeln, um den Baublauf betriebsgerecht zu gestalten.



ENTWICKLUNG PLANGEBIET



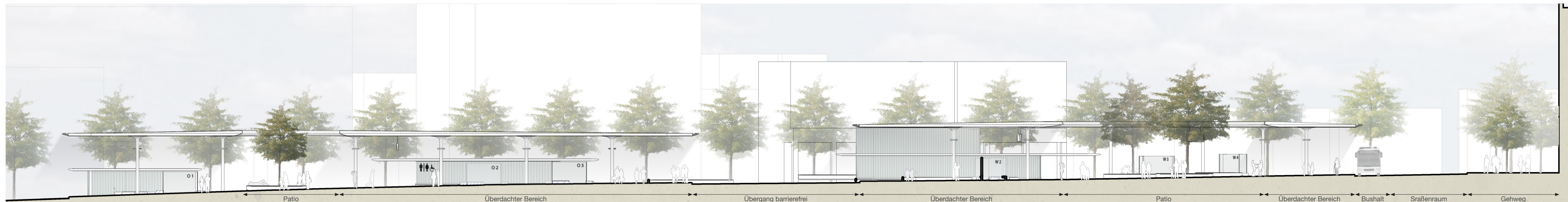
GRÜNKONZEPT

VERKEHR

WEGEBEZIEHUNGEN



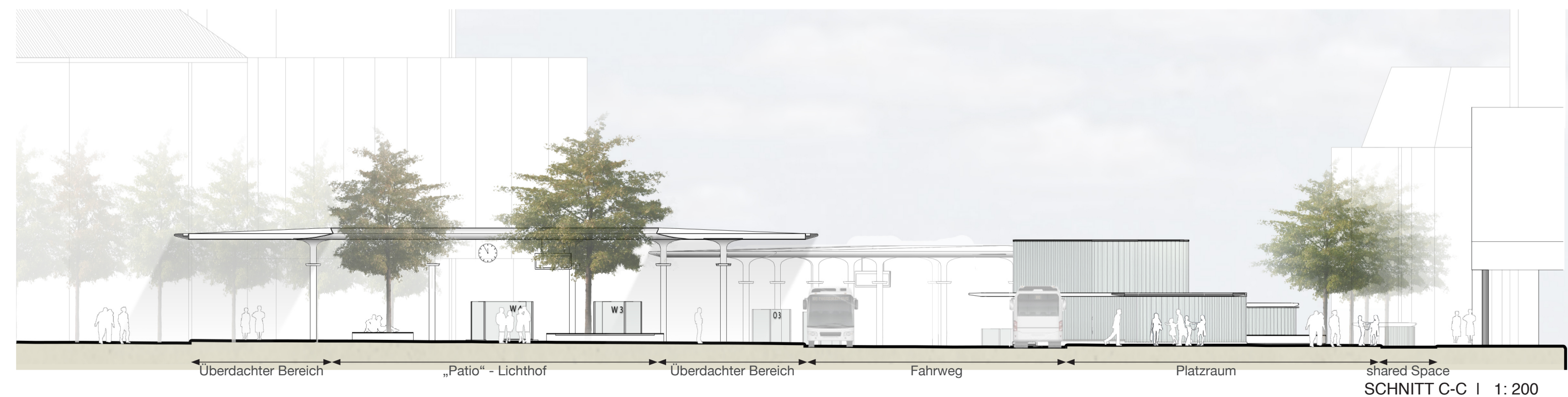
PERSPEKTIVDARSTELLUNG



SCHNITT A-A | 1:200



SCHNITT B-B | 1:200



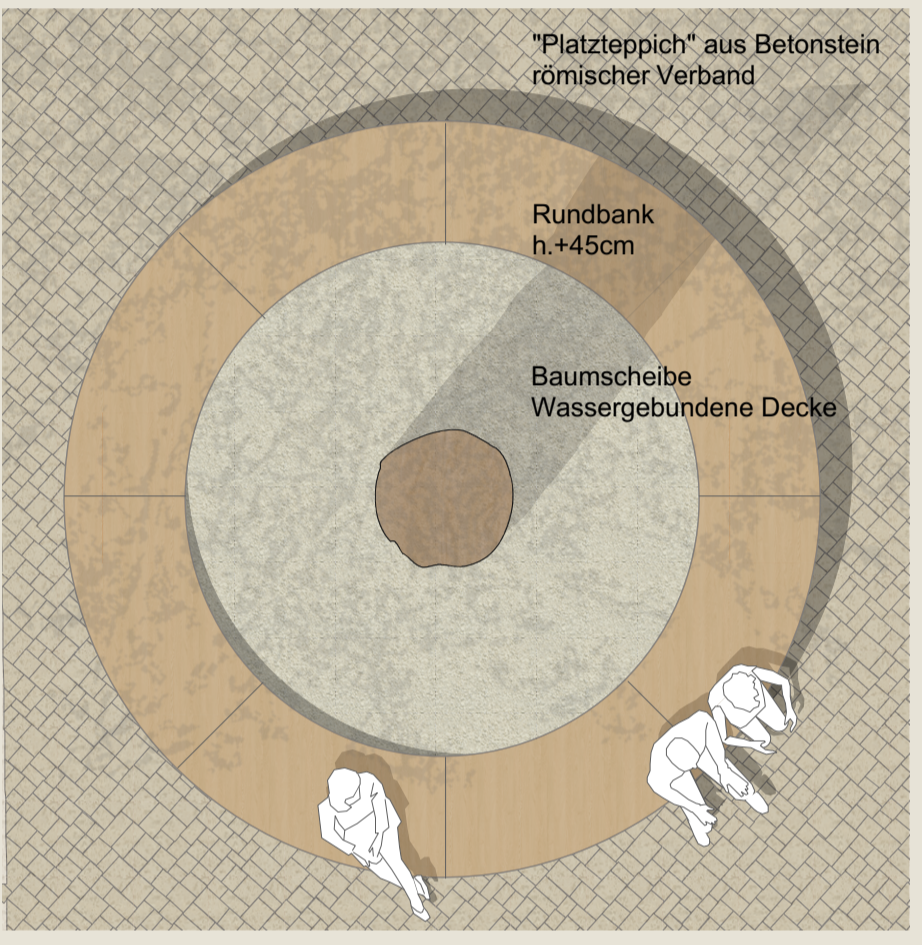
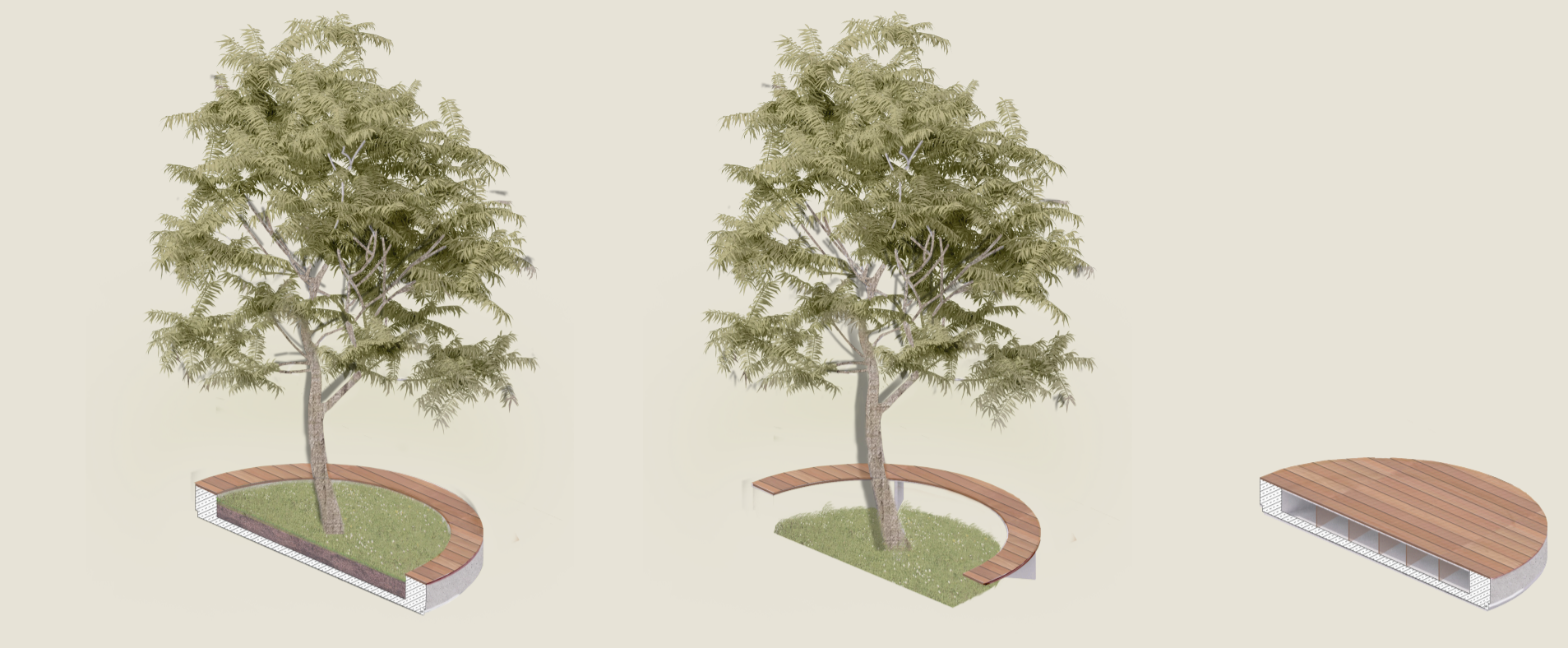
SCHNITT C-C | 1:200



Freianlagen
 Der Platz wird, ausgehend von der bestehenden städtebaulichen Grundstruktur, der Verknüpfung zwischen Stadt und Bahnhof, als linearer Raum parallel zur breiten Fußgängerzone entwickelt. Dabei wird das Augenmerk auf die Verbindung des Platzes zum Bökerspark gelegt. Die Bökervilla erhält einen gut nutzbaren Vorplatz, der den östlichen Endpunkt des neuen Friedrich-Ebert-Platzes bildet, und neben einer möglichen gastronomischen Nutzung auch ein Entree in den Park darstellt.

Konrad-Adenauer-Straße entwickelt, und mit einer Ergänzung der baulichen Kante durch einen Neubau gefasst.
 Diese beiden Baumkanten bilden den Rahmen für den neuen Stadtplatz. Die Dächer, Gebäude und Einbauten für den ZOB sowie die Solitär-bäume mit ihren Rundbänken bespielen den Platz und markieren die Verbindungs- und Übergangsbereiche.
 Die Verknüpfung nach Süden erfolgt einmal über den vorhandenen Durchgang, östlich der Neubebauung bildet ein Baumdach, das ebenfalls zum Aufenthalt einlädt, eine Verknüpfung mit der Wilhelm-Schuy-Straße. Bei einem Umbau des heutigen Kinos könnte diese Verbindung auch bis zur Fußgängerzone weitergeführt werden.

Der Platz wird mit Baumreihen im Norden und im Süden gefasst. Mit den Baumreihen entlang der Elberfelder Straße wird einerseits die nördliche Kante gestärkt, aber vor allem auch die stark befahrene Straße abgeschirmt. Die südliche Kante des Platzes wird mit einer Baumreihe, die sich aus der

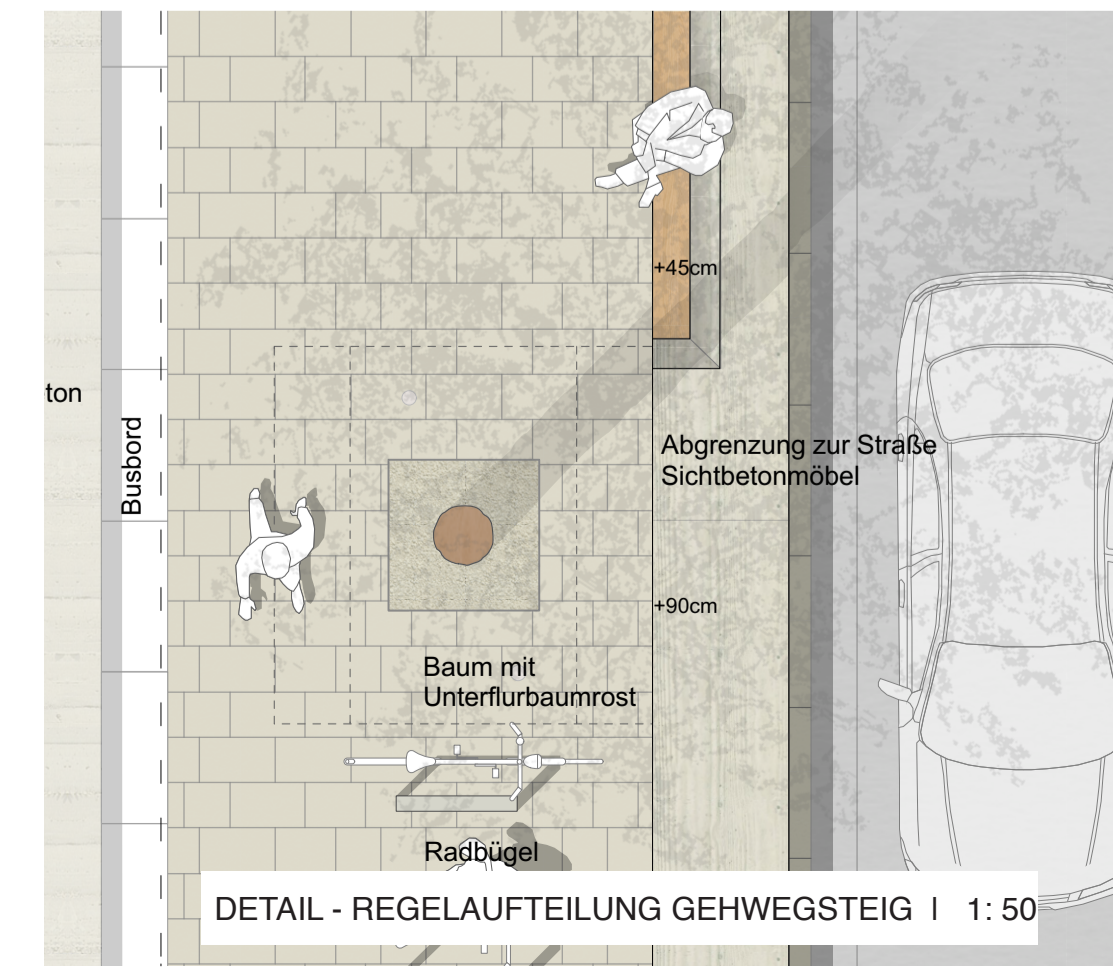
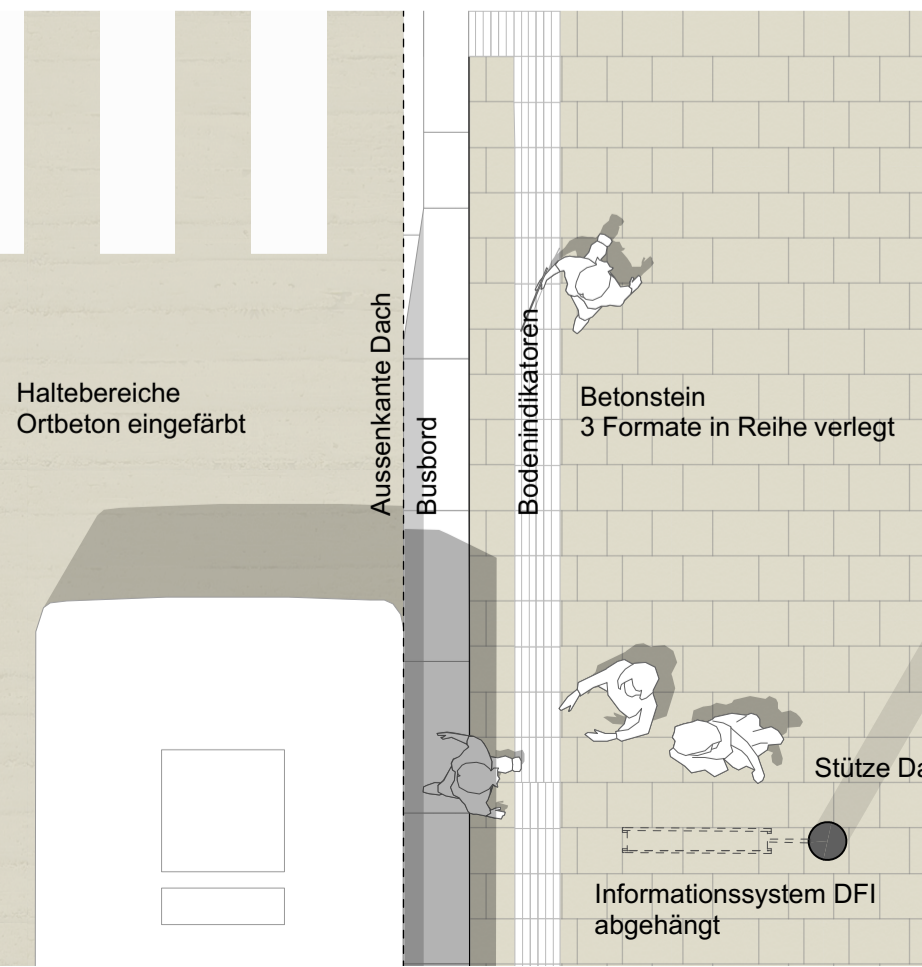


DETAIL SITZBANK BAUMSCHEIBE | 1:50



Abgrenzung zur Straße Sichtbetonmöbel

Baum mit Unterflurbaumrost



DETAIL - REGELAUFTeilUNG GEHWEGSTEIG | 1:50



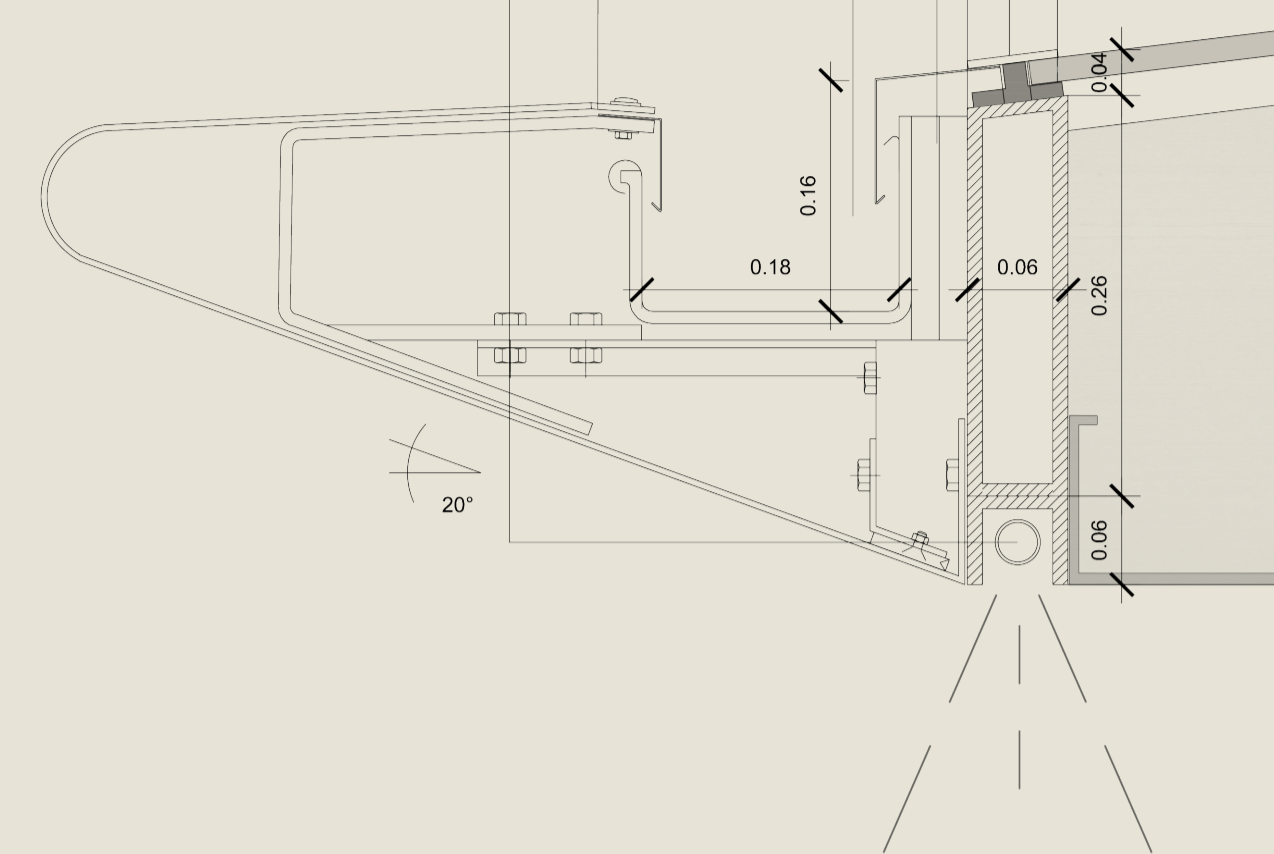
1. Kiosk
2. Prüferaum
3. WC Angestellte
4. Aufenthalt Fahrer
5. Lager
6. Leitstelle (1.OG)
7. Büro ZbV (1.OG)
8. Fahrgastraum
9. öffentl. Toilettenanlage

Neubau
 EG: Gastronomie Nutzung
 OG: Wohnen



GESTALTUNGS- UND NUTZUNGSKONZEPT | 1:200

- Punkthalter, EPDM-Profil, t-förmig
- Silikonprofil
- Hohlprofil, als Schweißprofil
- Halfenschiene
- Kastenrinne als 500er Kastenrinne, Aluminium mit Rinnehalter und Rinneablaufstützen, seitlicher Abgang, DN 125, als Schweißteil
- Verkleidung aus Aluminiumverbundplatten B1, d=4-6mm, Länge Abwicklung 1000mm, nicht sichtbar geschraubt, Stöße hinterlegt
- lineare Beleuchtung, LED

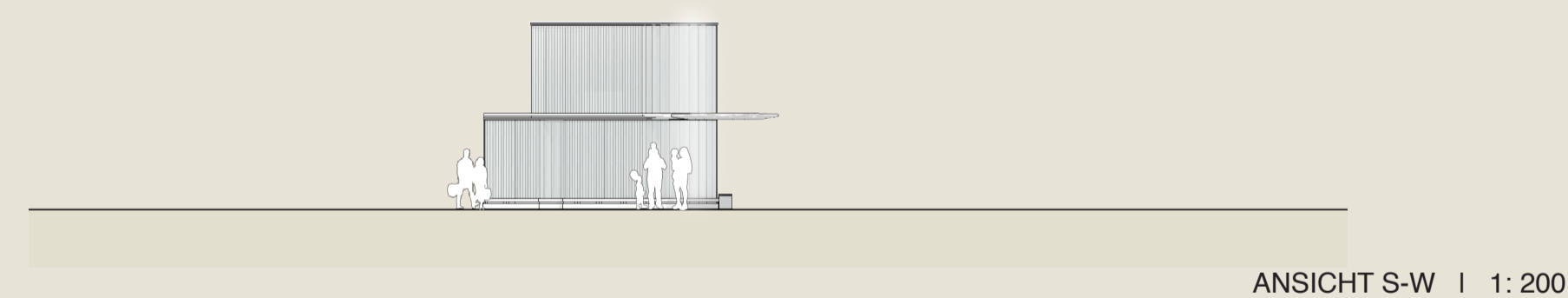
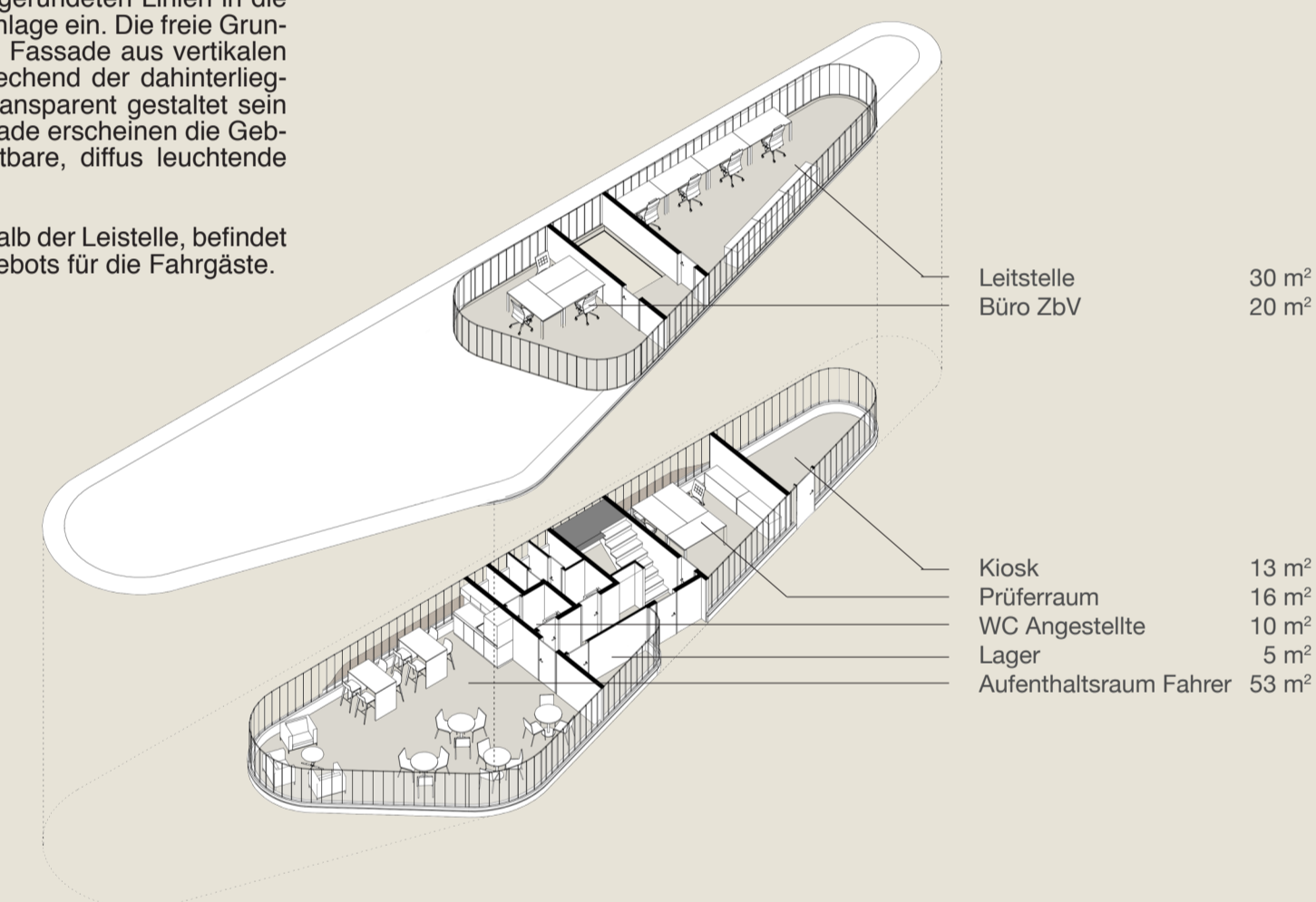


DETAIL DACHABSCHLUSS - ÜBERDACHUNG | 1:10

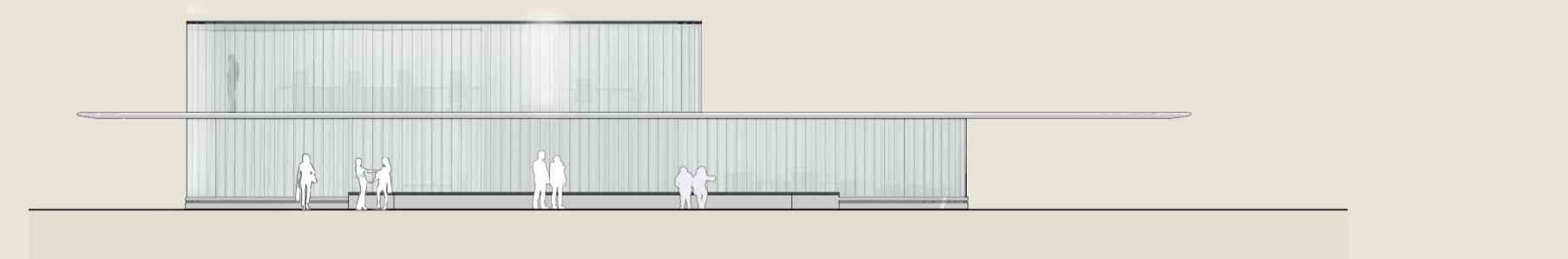
Betriebsgebäude

Die beiden Betriebsgebäude flankieren die zentrale Aufenthaltsfläche und gliedern sich mit ihren ausgerundeten Linien in die fließenden Bewegungen der Gesamtanlage ein. Die freie Grundrissform wird von einer umlaufenden Fassade aus vertikalen Glasprofilen umschlossen, die entsprechend der dahinterliegenden Funktion mehr oder weniger transparent gestaltet sein kann. Durch Hinterleuchtung der Fassade erscheinen die Gebäude bei Dunkelheit als weithin sichtbare, diffus leuchtende Volumen.

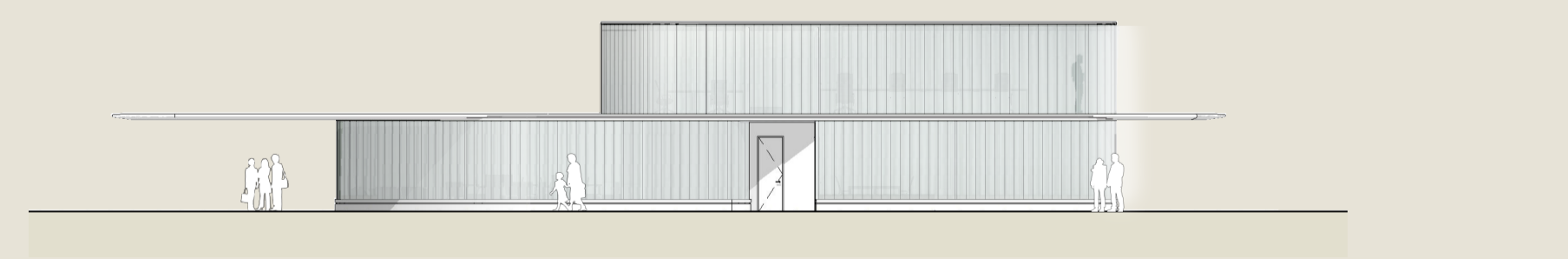
An prominentester Stelle, direkt unterhalb der Leitstelle, befindet sich ein Kiosk zur Ergänzung des Angebots für die Fahrgäste.



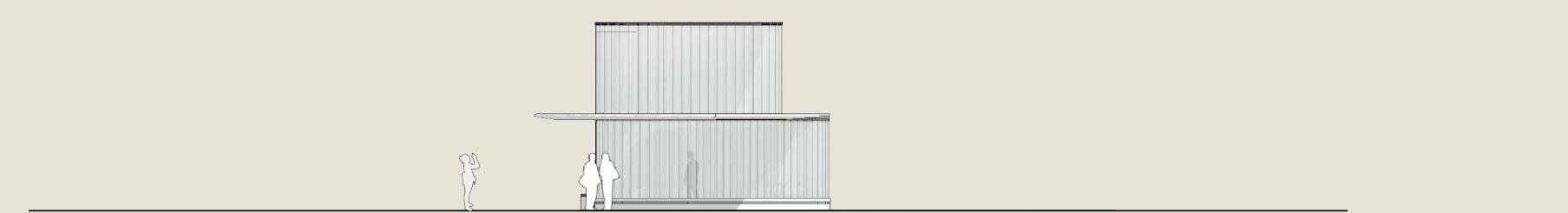
ANSICHT S-W | 1:200



ANSICHT N-W | 1:200



ANSICHT S-O | 1:200



ANSICHT N-O | 1:200

2001

Wettbewerb ZOB auf dem Friedrich-Ebert-Platz in Remscheid

Konzept

Unser Konzept für die Neugestaltung des ZOB auf dem Friedrich-Ebert-Platz in Remscheid folgt der Leitidee, die Trennung zwischen Verkehrs- und Platzfunktionen aufzuheben und vielmehr den Busbetrieb selbstverständlich in den großen, städtischen Platz zu integrieren. So wird der gesamte neue Platz zu einer Einheit mit dem Zentralen Omnibusbahnhof, dessen gesteigerte Aufenthaltsqualität sich über die gesamte Fläche erstreckt und auf diese Weise bis in die umliegenden Stadträume hineinwirkt.

Freianlagen

Der Platz wird, ausgehend von der bestehenden städtebaulichen Grundstruktur, der Verknüpfung zwischen Stadt und Bahnhof, als linearer Raum parallel zur breiten Fußgängerzone entwickelt. Dabei wird das Augenmerk auf die Verbindung des Platzes zum Bökerspark gelegt. Die Bökervilla erhält einen gut nutzbaren Vorplatz, der den östlichen Endpunkt des neuen Friedrich-Ebert-Platzes bildet, und neben einer möglichen gastronomischen Nutzung auch ein Entree in den Park darstellt.

Der Platz wird mit Baumreihen im Norden und im Süden gefasst. Mit den Baumreihen entlang der Elberfelder Straße wird einerseits die nördliche Kante gestärkt, aber vor allem auch die stark befahrene Straße abgeschirmt. Die südliche Kante des Platzes wird mit einer Baumreihe, die sich aus der Konrad-Adenauer-Straße entwickelt, und mit einer Ergänzung der baulichen Kante durch einen Neubau gefasst.

Diese beiden Baumkanten bilden den Rahmen für den neuen Stadtplatz. Die Dächer, Gebäude und Einbauten für den ZOB sowie die Solitäräume mit ihren Rundbänken bespielen den Platz und markieren die Verbindungs- und Übergangsbereiche.

Die Verknüpfung nach Süden erfolgt einmal über den vorhandenen Durchgang, östlich der Neubebauung bildet ein Baumdach, das ebenfalls zum Aufenthalt einlädt, eine Verknüpfung mit der Wilhelm-Schuy-Straße. Bei einem Umbau des heutigen Kinos könnte diese Verbindung auch bis zur Fußgängerzone weitergeführt werden.

ZOB

Neben der städtebaulichen und freiräumlichen Einbindung steht besonders die optimale Abwicklung des Busbetriebes im Mittelpunkt. Der neu geplante ZOB erhält geradlinige Ein- und Ausfahrtwege aus allen Richtungen und übersichtliche, intuitive Geh- und Fahrwege für die Fahrgäste und für den Betriebsverkehr.

Die Haltestellen befinden sich an zwei zentral gelegenen Haltestelleninseln sowie entlang des südlichen Fahrbahnrandes. Durch die fahrtrichtungslogische Anordnung der Haltestellen wird eine Minimierung der Umsteigewege für alle Fahrgäste erreicht. Die Fußgängerüberwege befinden sich in der Mitte des Platzes, wodurch aus allen Richtungen die leichte Erreichbarkeit der Haltestellen und die komfortable Querung des Platzes und der Elberfelder Straße ermöglicht werden.

Sämtliche Wartepositionen für Busse sind am nördlichen Fahrbahnrand angeordnet und können im Bedarfsfall als vollwertige Haltestellen genutzt werden.

Zur Gewährleistung eines optimalen Witterungsschutzes werden beide Haltestelleninseln mit großflächigen Überdachungen versehen und in den Wartebereichen mit gläsernen Windschutzwänden und beidseitig davon aufgestellten Bänken ausgestattet. An zentralen Stellen befinden sich Informationstafeln und von der Dachkonstruktion abgehängte DFI-Tafeln.

Auf der südlichen Platzfläche befindet sich das funktionale Zentrum des Omnibusbahnhofs. Zwei kleine Gebäude beherbergen die erforderlichen Betriebsfunktionen wie die Leitstelle, die Aufenthaltsräume für Fahrer und Fahrgäste, Sanitärbereiche und einen Kiosk. Darüber hinaus dienen diese mit ihren ausladenden Vordächern als komfortable Wartebereiche für die südlich gelegenen Haltestellen.

Dadurch dass sämtliche Bussteigbereiche, auch die der Wartebusse, als attraktive Aufenthaltsorte ausgestaltet sind, integriert sich der Busbahnhof mit all seinen betrieblichen Anforderungen harmonisch in die Platzgestaltung.

Überdachungen

Die beiden Überdachungen der Haltestelleninseln stellen die städtebauliche Mitte des neuen Friedrich-Ebert-Platzes dar. Durch ihre markante Figur bilden sie

interessante Räume im Zusammenspiel mit der Umgebungsbebauung und verleihen dem Stadtraum die derzeit fehlende Gliederung.

Großflächige Dachausschnitte in den Mittelbereichen ermöglichen die Fortsetzung der Begrünung auf den Haltestelleninseln und damit die enge Verknüpfung der Inseln mit der Gesamtanlage.

Die Dächer sollen als Stahlkonstruktion mit schlanken Rundstützen und einem auskragenden Trägersystem ausgeführt werden, das ober- und unterseitig flächig bekleidet ist. An den Rändern der Dachausschnitte wölbt sich die Dachplatte optisch leicht nach oben, so dass oberseitig ein Gefälle zu den schlanken Außenrändern entsteht. Hierdurch lässt sich einerseits unsichtbar die erforderliche Konstruktionshöhe und zusätzlich die Entwässerung zu einer umlaufenden, verkleideten Rinne realisieren, in der das anfallende Regenwasser gesammelt und durch die Konstruktion und die Stützen hindurch zur Kanalisation geleitet werden kann.

Die Konstruktion ist geeignet, die erforderlichen Installationen wie Licht, Lautsprecher, DFI-Anzeiger etc. zu integrieren. Darüber hinaus bietet sie keinerlei Aufenthaltsplatz für Tauben und ist damit besonders reinigungs- und wartungsfreundlich und bietet stets ein aufgeräumtes Gesamtbild.

Betriebsgebäude

Die beiden Betriebsgebäude flankieren die zentrale Aufenthaltsfläche und gliedern sich mit ihren ausgerundeten Linien in die fließenden Bewegungen der Gesamtanlage ein. Die freie Grundrissform wird von einer umlaufenden Fassade aus vertikalen Glasprofilen umschlossen, die entsprechend der dahinterliegenden Funktion mehr oder weniger transparent gestaltet sein kann. Durch Hinterleuchtung der Fassade erscheinen die Gebäude bei Dunkelheit als weithin sichtbare, diffus leuchtende Volumen.

An prominentester Stelle, direkt unterhalb der Leistelle, befindet sich ein Kiosk zur Ergänzung des Angebots für die Fahrgäste.

Materialien

Für die Fahr- und Halteflächen des ZOB wird ein Ort betonbelag vorgeschlagen, bei dem die beiden Bereiche farblich leicht voneinander abgesetzt werden. So

wird eine Gliederung erreicht, ohne damit die Funktionstüchtigkeit einzuschränken.

Der Stadtboden selbst wird in einem im Reihenverband verlegten Betonsteinpflaster vorgesehen. Der zentrale Aufenthaltsbereich wird durch einen Platzteppich aus einem Pflasterbelag im römischen Verband herausgearbeitet.

Zur Elberfelder Straße wird eine schützende Kante aus robusten Sichtbetonfertigteilen vorgesehen, die mit ausgestanzten Sitzflächen zum Aufenthalt einlädt.

Licht

Das Lichtkonzept folgt der Grundstruktur der klaren geraden Raumkanten mit den mittig liegenden Einbauten. Mit in den Baumreihen angeordneten Mastleuchten wird die Grundaussleuchtung der Ränder erreicht. Die Solitäräume können zusätzlich mit in die Baumkronen gerichteten Bodenstrahlern hervorgehoben werden.

Die weitere erforderliche Verkehrsbeleuchtung wird über Leuchten erzielt, die in die Dachkonstruktion integriert werden. Zusätzlich erhalten die Überdachungen eine farbige Effektbeleuchtung aus LED-Bändern, die entlang der Dachkanten und um die Stützenköpfe herum angeordnet werden können.

Bauablauf

Für den Bauablauf im laufenden Betrieb sind verschiedene Szenarien darstellbar. Dadurch dass beide Inseln vollständig umfahrbar sind, aber auch der nördliche und der südliche Fahrweg unabhängig voneinander befahrbar sind, lassen sich alle diese Bereiche einzeln vom Busbetrieb abkoppeln, um den Bauablauf betriebsgerecht zu gestalten.