

Legende

- Alt
- Neu

02: „Bifunda-Fläche“
Der Bebauungsvorschlag im Wettbewerbsentwurf beruhte in seinen Ausmaßen auf der Vorgabe der Einhaltung einer 40 m Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz. Während der Vorabstimmung wurde mit der Autobahn GmbH und dem Fernstraßenbundesamt eine Übereinkunft zur Einhaltung einer 20 m Zone für Hochbauten getroffen.

01: Fläche ehem. Autohaus
Die Fläche an der Mercatorstraße ist nicht Teil des Geltungsbereichs und wird im Rahmen dieses Verfahrens nicht weiterbearbeitet.

04: RS1
Im Zuge der Baukörperanpassung, sowie der Entscheidung, den RS1 nicht mehr über den zentralen Quartiersplatz zu führen, wurde der Radschnellweg in die Parallellage zur A59 verschoben.

05 und 06: Baukörper
Der Bebauungsvorschlag im Wettbewerbsentwurf beruhte in seinen Ausmaßen auf der Vorgabe der Einhaltung einer 40 m Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz. Während der Vorabstimmung wurde mit der Autobahn GmbH und dem Fernstraßenbundesamt eine Übereinkunft zur Einhaltung einer 20 m Zone für Hochbauten getroffen, die auch im Zu- und Abfahrtsbereich der Autobahn zu berücksichtigen ist.

07: RS1
Der Radschnellweg als Teil der Promenade bzw. des zentralen Quartiersplatzes ist entfallen um mögliche Nutzungskonflikte auszuschließen.

Geltungsbereich Bebauungsplan

08: RS1
Der Radschnellweg wurde im Bereich der Grünbrücke in seine Nutzungsteile Radweg und Fußweg mit Rücksicht auf die Gedenkstätte aufgeteilt.

09 und 10: Zuwegung Karl-Lehr-Straße
Die Anknüpfungspunkte der Zuwegung an die K-L-S sind von den Stützmauern weiter weg nach Westen verschoben worden um potenzielle Konflikte zu minimieren. Es ist ein weiterer Weg hinzugefügt worden, welcher einen barrierefreien Zugang zum Park von der K-L-S gewährleistet.

11: Geländemodellierung
Die Geländemodellierung wurde im gesamten Bereich angepasst. Dies geschah zum einen im Hinblick auf das Schwammstadt-Konzept, welches vorsieht Regenwasser im Boden versickern zu lassen, bzw. zu speichern. Zum anderen soll damit auch ein Verbleiben der belasteten Böden vor Ort gewährleistet sein. Diese werden zur belebten Bodenzone darüber abgedichtet.

12: Lärmschutz
Der Lärmschutz und dessen Lage zur Autobahn ist in Abstimmung mit der Autobahn GmbH und dem Fernstraßenbundesamt angepasst worden.

13: Geländemodellierung
Die Geländemodellierung wurde im gesamten Bereich angepasst. Dies geschah zum einen im Hinblick auf das Schwammstadt-Konzept, welches vorsieht Regenwasser im Boden versickern zu lassen, bzw. zu speichern. Zum anderen soll damit auch ein Verbleiben der belasteten Böden vor Ort gewährleistet sein. Diese werden zur belebten Bodenzone darüber abgedichtet.

14: Lärmschutz und Autobahnauffahrt
Der Lärmschutz und dessen Lage zur Autobahn ist in Abstimmung mit der Autobahn GmbH und dem Fernstraßenbundesamt angepasst worden. Im Zuge dessen wurde auch die geplante Änderung der Auffahrt angepasst.

15: Jugendort / Sport- und Spielfläche
Der Entwurf zum Freiraum ist hier im Zusammenhang mit der Änderung der Lage des Radschnellweges angepasst worden.

16: RS1
Der Wettbewerbsentwurf sah vor, eine direkte Verbindung zum Kalkweg und damit nach Süden zur Sechs-Seen-Platte zu schaffen. Aufgrund der Unterführung von acht Bahngleisen und dem damit verbundenen erheblichen finanziellen Aufwand sowie der starken Abhängigkeit von Betriebsabläufen bei der Deutschen Bahn wurde eine Alternative entwickelt, welche weiterverfolgt werden soll.

17: RS1
Alternative Trassenführung des RS1, die nur noch die Unterquerung eines Bahngleises erfordert.

03: Bahnriegel
Der Bahnriegelbebauung sind im Rahmen der weiteren Entwurfsausarbeitung Tiefgaragen hinzugefügt worden.

03: Bahnriegel
Der Bahnriegelbebauung sind im Rahmen der weiteren Entwurfsausarbeitung Tiefgaragen hinzugefügt worden.

03: Bahnriegel
Der Bahnriegelbebauung sind im Rahmen der weiteren Entwurfsausarbeitung Tiefgaragen hinzugefügt worden.