

# BRÜCKENSCHLAG

## Städtebauliches Gesamtkonzept

Die neue Brücke versteht sich auf mehreren Ebenen als Verbindung. Einmal als tatsächliche Verbindung der zwei derzeit durch die Bahn separierten Stadtteile Bahnhof und Campus. Aber auch als Deutlichwerden des nachhaltigen Mobilitätskonzepts der Stadt Traunstein. Der Bahnhofvorplatz wird autofrei und wird künftig nur für Fußgänger, Radler und Busse benutzt werden. Der Brückenschlag einer einladenden Verbindung über die Bahn macht die Bahnhofstraße zur zentralen Achse für Fußgänger und Radfahrer von der Altstadt nach Westen zu Campus, Schulen und weiteren Einrichtungen. Zwischen Craisheimstraße und Bahnhof entsteht ein neues Quartier durch eine Blockrandbebauung mit verdichtetem Wohnen und einem grünen Innenhof. Hier entsteht auch ein neuer Hochpunkt durch den „Wohnturm“. Die Gebäudekante wird von der Fahrradbrücke fließend definiert. Sie schmiegt sich am Neubau an und in ihrer „Umarmung“ entsteht die neue „Radstation Traunstein“ mit öffentlich zugänglichem Gründach. Der Bahnhofplatz wird durch Wegfallen des separierenden Brunnens neu definiert. Hier entsteht eine neue Mitte mit Sitzstufen und einem flexibel nutzbaren Platz mit hoher Aufenthaltsqualität. Auf der Seite des Campus bildet die Brücke ein zylinderförmiges Gebäude aus. Hier befinden sich Fahrradregale in den unteren Geschossen. Oben entstehen günstige serviced Apartments für Studenten und Gäste der Stadt.



Vogelperspektive Fahrradbrücke



Lageplan 1:500

### Fahrradbrücke

Die neue Fahrradbrücke bildet das Herzstück des Entwurfs. Beginnend am bestehenden Hochhaus ermöglicht sie den Radlern ohne Absteigen (Steigung 4-6%) die Strecke über die Bahn zum Campus zu überwinden. Sie schafft fließend eine Verbindung der Räume und bildet dabei zugleich einen neuen eigenen urbanen Raum mit ganz eigener Aufenthaltsqualität. Für Fußgänger gibt es eine „Abkürzung“, die direkt vom Busbahnhof und Bahnhofsgelände mit zwei Aufzügen zum Campus führt. In diesem Bereich ist die Brücke auch breiter. So können sich Radler und Fußgänger nicht in die Quere. Entlang des Weges befinden sich einige „Attraktionen“ und Ausblicke. So beginnt es von Campussseite mit einer gewedelten Rampe um das neue zylinderförmige Gebäude. Im inneren befinden sich in den unteren Geschossen Fahrradregale. Die Fassade wird transparent ausgebildet. Dadurch ergeben sich viele interessante Einblicke. Hat man den Anstieg über die Wendel geschafft eröffnet sich einem der Ausblick Richtung niedriger gelegenen Stadtplatz und den neuen Gebäuden am Bahnhof. Hier begegnet man jetzt auch den Fußgängern, die über die Treppentürme vom Busbahnhof kommen.

Danach geht es schon wieder abwärts über die Busspur am neuen Wohnungsbau entlang. Die Brücke schmiegt sich an die neue Radstation an. Das begrünte Dach hat eine hohe Aufenthaltsqualität und lädt zu einem kurzen oder auch längeren Stopp ein. Die Fläche ist von der Brücke aus stufenlos zugänglich. Durch die ovalen Öffnungen in der Decke ergeben sich interessante Durchblicke auf das Gesehene im Gebäude darunter. Unten angekommen spannen sich die Sitzstufen vor einem auf. Viele Bäume spenden Schatten am neuen Bahnhofvorplatz. Durch das Wegfallen des Brunnens habe ich nun barrierefrei die Möglichkeit nach links in die Stadt abzubiegen oder am Bahnhofplatz zu verweilen. Ebenso komme ich über den durchgehenden autofreien Belag entspannt zu Bahnhof und Busbahnhof.

### Neues Quartier Craisheimstraße

Zwischen Craisheimstraße und Bahnhof entsteht eine neue Blockrandbebauung. Beginnend am NUTS, das bestehen bleiben kann schlingt sich das Gebäude über die Craisheimstraße bis zur Brücke Gebäuden am Bahnhof. Hier begegnet man jetzt auch den Fußgängern, die über die Treppentürme vom Busbahnhof kommen.

einem Abriss zu sparen. Nach einer umfassenden energetischen Sanierung kann sich das baulich kompakte Hochhaus auch in energetischer Hinsicht wieder sehen lassen. Die Erdgeschosszone des neuen Gebäudes lässt sich für Läden und andere öffentliche Nutzungen aktivieren. Hier sollen Passagen entstehen die eine Durchlässigkeit zulassen und fußläufige Verbindungen über den neuen begrünten Innenhof Richtung evangelische Kirche und NUTS schaffen. Ein neuer Wohnturm entsteht an der „runden Ecke“ am Bahnhofplatz. Die drei Hochhäuser Post, Bestandshochhaus und neuer Wohnturm spannen ein Dreieck auf, das den neuen Bahnhofvorplatz auch von außen deutlich definiert und zusammen mit dem breit lagernden Bahnhofgebäude die Platzecken und Kanten definiert.

### Verkehr

Der Platz wird vom Durchgangsverkehr als innerörtliche Abkürzung befreit. Individualverkehr ist bis zu einem Wendekreis am Postgebäude möglich, so dass Hol- und Bringverkehr weiterhin möglich ist, inklusive der dazu erforderlichen Stellplätze. Busse können weiterhin durchfahren. Die dadurch neu entstehende Gegenverkehrssituation des nördlichen

Bahnhofplatzes wird durch eine partielle, geringfügige und baulich gut mögliche Fahrbahnverbreiterung gelöst. Sowohl die Zufahrt zur Tiefgarage, als auch die Erweiterung unter dem neuen Wohngebäude möglich. Die Ausfahrt hinter dem Bahnhofplatz bleibt ebenfalls bestehen.

Der Busbahnhof bleibt erhalten, es wird eine niveaugleiche Querung über die zu verlängerte Mittelrinne / Bussteig vorgeschlagen, die durch eine Anhebung der Straße zwischen zwei hohen Bordsteinen oder durch Bordabsenkung umgesetzt werden kann.



Beispiel Radstation Münster

# BRÜCKENSCHLAG



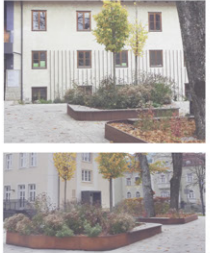
Blick Richtung Bahnhof

## Platzgestaltung, -belegung und Funktion

Der Bahnhofplatz wirkt bisher, trotz seiner großen Fläche, teilweise strahlungsartig und zu wenig gefasst. Das Konzept setzt einen großen Platz so ein, dass er durch bestehende und neue Elemente definiert wird und diese gestalterisch wie funktional einbindet. Wesentliche funktionale Maßnahmen sind die Aufhebung der Durchfahrtsituation für Autos, die fließende und einladende Anbindung des Brückenschlages an den Platz sowie die Belebung durch qualitätsvolle Fahrradinfrastruktur. Der Platz bezieht sich durch Entfernen des Brunnens von der Stadt klar auf den Bahnhof. Stadtseitig und voll dem Platz zugewandt ist eine große Radstation mit vielen denkbaren Fahrrad- und Nebenfunktionen, wie Reparaturcafé und einer öffentlichen Mehrzweckfläche ein wichtiger Baustein einer zukunftsfähigen Mobilität und sicherer Frequenzbringer für alle weiteren Akteure am Platz. Die gut angenommene Eisdielen hat durch die Öffnung und den Wegfall des Brunnens mehr Raum für Außengastronomie, ohne die großzügige Verbindung zum Bahnhof zu tangieren. Die Erdgeschossnutzungen im Bahnhofgebäude kann wieder eine transparentere, offenere Beziehung zum Platz eingehen, da die Einschürnung durch die Straße entschärft wird.

## Baumbestand

Der relativ gut erhaltene Baumbestand mit geeigneten Arten wird weitestgehend erhalten. Die Baumscheiben werden unter partieller Wiederverwendung der Werksteine des Brunnens mit nutzbaren Sitzkanten neu gefasst und attraktiv bepflanzt.



Beispiel Bauminsel mit runder Ecke



Querschnitt 1:200



Längsschnitt 1:200



Vertiefungsbereich 1:200

### Belag

Die Platzfläche wird mit einem parkettartig proportionierten Pflaster aus Beton mit hohem RC-Anteil in grau bis warmgrau changierenden Helligkeitswerten vorgeschlagen, mit sandgestrahtet oder angeschliffener gestrahlter Oberfläche. Der vorhandene Kleinstein kann an den Rändern in Streifen und für Anschlüsse integriert, ansonsten andernorts wiederverwendet werden. In höher belasteten Verkehrsbereichen wird eine offene Bauweise bei großer Steinhöhe von 14cm auf gebundener Tragschicht aus Dränbeton empfohlen, ansonsten generell als offene Pflasterbauweise. Über den hohen Fugenanteil sowie Entwässerungspunkte wird das Regenwasser möglichst in unterirdische Porenvolumen und Rigolen geleitet, die beim Neubau mit eingebaut und mit Drosselüberläufen versehen werden können.



Beispiel durchgehender Belag

