



LEITBILD RIEBECKPLATZ

GRUSSWORT



Aufbruch am Riebeckplatz – Leitbild zur Entwicklung gesucht

Der Riebeckplatz ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Halles und das Eingangstor zur Innenstadt. Aufgrund seiner städtebaulichen Bedeutung und mannigfaltigen Umgestaltungen steht der Riebeckplatz seit Jahren im Fokus öffentlicher Diskussionen. In welche Richtung soll sich Halles zentraler Platz weiterentwickeln? Welche Bedeutung hat der Platz heute und künftig für die Stadt? Wo sollen die Schwerpunkte gesetzt wer-

den? Was gilt es zu verändern? Was gilt es zu bewahren? Diese Fragen verlangen nach Antworten und bieten auch weiterhin eine Plattform für interessante Diskussionen. Bis heute ist der Abriss der beiden stadtbildprägenden Hochhäuser Gegenstand emotional geführte Debatten um die Zukunft dieses Stadtbereiches. Ebenso beschäftigt der anhaltende Ladenleerstand vieler Geschäfte am Riebeckplatz, im Rondell oder in der Fußgängerzone der oberen Leipziger Straße die Hallenserinnen und Hallenser. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Halle (Saale) im April 2014 einen mehrstufigen Prozess zur künftigen Entwicklung des Riebeckplatzes begonnen. Im Ergebnis wird ein tragfähiges, städtebauliches Leitbild stehen, das mit Entwicklungszielen und Handlungsstrategien die planerischen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Riebeckplatzes festschreibt. In diesen Prozess ist die Bürgerschaft frühzeitig

in öffentlichen Veranstaltungen und über eine Online-Beteiligung einbezogen worden. Fünf Architektur- und Planungsbüros haben in einer Städtebauwerkstatt „vor Ort“ Leitbildideen für den Umgang mit diesem Stadtbereich erarbeitet und mit den Bürgern diskutiert. Ich freue mich, Ihnen in dieser Broschüre den Prozess der Erarbeitung und die Ergebnisse des vom Stadtrat beschlossenen „städtebaulichen Leitbildes Riebeckplatz“ vorstellen zu können, welches nunmehr die Basis für die nächsten anstehenden Planungsschritte darstellt.

Mein besonderer Dank geht an alle, die diesen Leitbildprozess unterstützt haben. Das hohe Engagement der Öffentlichkeit, die Ideen und Beiträge machen die nun vorliegende Strategie besonders wertvoll.

Uwe Stäglin
Beigeordneter für
Stadtentwicklung und Umwelt



6	Der Riebeckplatz
9	Prozess der Leitbilderarbeitung
12	Fünf Entwürfe zum Leitbild aus der Städtebauwerkstatt
14	däschler Architekten BDA, Halle (Saale)
16	großmann-architektur, Halle (Saale)
18	Max Dudler Architekten AG, Berlin
20	SMAQ – architecture urbanism research, Berlin
22	ZILA Freie Architekten, Leipzig
24	Gutachter Gremium für das Leitbild Riebeckplatz
26	Auswertung der Entwürfe
30	Ausblick
32	Impressum

DER RIEBECKPLATZ

Die Bedeutung des Riebeckplatzes als städtisches Eingangstor und Verkehrsknoten

Der Riebeckplatz ist das wichtigste Eingangstor zur Innenstadt und einer der markantesten Plätze in Halle. Bereits im Mittelalter war er Kreuzungspunkt wichtiger Handelsstraßen vor der Stadt. Seit 1891 nach dem Montanindustriellen Carl Adolf Riebeck benannt, entwickelte er sich mit sieben radial zulaufenden Straßen zum Hauptverkehrsplatz in Halle. Bis heute ist er Drehscheibe für regionale und überregionale Verkehre und einer der verkehrsreichsten Plätze in Deutschland. Durchschnittlich fahren werktäglich etwa 89.000 Kraftfahrzeuge über den Riebeckplatz. Die sechs Straßenbahnlinien transportieren ca. 20.000 Fahrgästen pro Tag und die Immobilienverwaltung Riebeckplatz GmbH zählte 2007 eine Fußgängerfrequenz von circa 20.000 pro Tag. Mehrere Verkehrsgutachten haben gezeigt: auch

in Zukunft wird der Riebeckplatz ein Verkehrsknoten bleiben, es gibt kaum Möglichkeiten, das aktuelle Verkehrsaufkommen auf alternative Verbindungen zu lenken.

Ein Platz in Bewegung

Der Riebeckplatz ist einer der am häufigsten umgebauten Stadtbereiche von Halle. Das durch Kriegsschäden größtenteils zerstörte gründerzeitlichen Platzensemble ist in den 1960er/70er Jahren komplett umgestaltet worden, nach den Grundsätzen der Nachkriegsmoderne. Seit Mitte der 2000er Jahre erfolgte eine neuerliche Überformung, mit dem Ziel, die Verflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten zu optimieren und städtebauliche Missstände zu beseitigen. Insbesondere der Abriss der beiden Hochhäuser, die im Westen des Platzes das „Eingangstor“ markierten, haben teils sehr emotional geführte Debatten um die Zukunft dieses Stadtbereiches ausgelöst.

Was ist ein städtebauliches Leitbild?

Ein Leitbild ist eine „*bildhafte Konkretion komplexer Zielvorstellungen ...*, die *einzelnen Entwürfen, Planungskonzepten und ... Gestaltungspräferenzen einen gemeinsamen Hintergrund gibt und sie in einen übergreifenden Konsens über `Wertmaßstäbe` einbindet, der `die Grundlage für eine umfassende Schau der wünschenswerten räumlichen Ordnung` bildet.*“

Durth, Gutschow, Träume in Trümmern
2 Bd Braunschweig, Wiesbaden 1988, S 214

Unten links Der Riebeckplatz während der Gründerzeit
Historische Stadtansichten

Unten rechts Die beiden Punkthochhäuser haben lange den Riebeckplatz geprägt und galten als „Eingangstor“ zur Stadt

Heute sind sie abgerissen Die Standorte sind attraktive Bauflächen Quellen vL n R Ziegler, Stadtarchiv Halle, Dobberstein, Stadt Halle



Anlass für die Erstellung des Leitbildes Riebeckplatz

Gegenwärtig erfährt der Platz aus verschiedenen Richtungen neue Impulse: der Riebeckplatz wird infolge der neuen ICE-Anbindung Erfurt–Leipzig/Halle im Jahre 2017 als Dienstleistungsstandort überregional an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig ist an der benachbarten oberen Leipziger Straße der Standort des ehemaligen Hochhauses der Halleschen Wohnungsgesellschaft (HWG) als Option für ein neues Verwaltungsgebäude im Gespräch. Zudem hat die HWG für das angrenzende Areal Dorotheenstraße Nr. 7 bis 9 im letzten Jahr einen Architekturwettbewerb durchgeführt. Die Umsetzung des Siegerentwurfes für ein Wohn- und Geschäftsgebäude ist für 2017 vorgesehen. Die Notwendigkeit, die städtebauliche Entwicklung in diesem Areal der Stadt stärker zu steuern, steigt. Chancen der Entwicklung sollen nicht verpasst werden. Dies hat eine umso größere Bedeutung, da sich ein Großteil der bislang unbebauten Flächen am Riebeckplatz im Eigentum bzw. in der Verfügung der Stadt Halle und der HWG mbH befinden. Um die Besonderheiten des Ortes, inkl. der Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren und zukünftige Potentiale möglichst umfassend zu berücksichtigen, entschließt sich die Stadtverwaltung, ein städtebauliches Leitbild für den Riebeckplatz zu erarbeiten. Der im Folgenden dokumentierte Leitbildprozess definiert die Ziele und Handlungsstrategien der Stadtverwaltung und damit die planerischen Rahmenbedingungen für zukünftige Entscheidung.



Der Riebeckplatz ist 1991 immer noch ein Gesamtentwurf der Moderne. Heute steht noch das Haus des Lehrers mit einer neuen Fassade. Das nördliche Hochhaus am Riebeckplatz wurde 2011 abgerissen, das Denkmal „Vier Fäuste für Ernst Thälmann“ von Heinz Beberniß 2003. Quelle: Stadt Halle Stadtarchiv



Der Entwurf des Weimarer Büros „Jung und Reich Architekten“ belegte 2013 den ersten Platz bei einem Wettbewerb der Halleschen Wohnungsgesellschaft (HWG) für Areal Dorotheenstraße Nr. 7 bis 9. Quelle: Hallesche Wohnungsgesellschaft





Quelle Deutsche Bahn

Mit dem Ausbau des Eisenbahnknotens Halle entsteht eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, die die gesamte Region an den Zugverkehr der Zukunft anbindet. Der Knoten Halle erstreckt sich über eine Länge von rund neun Kilometern innerhalb des Stadtgebietes. Aus südlicher Richtung wird die Neubaustrecke Erfurt-Halle/Leipzig (VDE 8.2) an den Knoten angebunden, in nördlicher Richtung die Ausbaustrecke Halle/Leipzig-Berlin (VDE 8.3). Das Gesamtvorhaben soll die strategische Bedeutung des Knotens und des Hauptbahnhofs Halle im Bundesland Sachsen-Anhalt weiter stärken, auch die Bedeutung Halles als Übergangspunkt zwischen Fern- und Regionalverkehr.

Durch den Ausbau gewinnt der Knoten Halle weiter an Bedeutung. Bis 2017 wird Halle an die Hochgeschwindigkeitstrecke München-Berlin angebunden. Der Güterverkehrsstandort Halle wird ebenfalls gestärkt. Bis 2017 wird der Rangierbahnhof (nordöstlich des Hauptbahnhofs) zu einer der modernsten Zugbildungsanlagen Europas ausgebaut und angebunden.

Zentrale Fragen für die Leitbildentwicklung Städtebau

Wie kann der Riebeckplatz zu einer unverkennbaren und eigenständig Adresse im Stadtkontext weiterentwickelt werden?

Welche Rolle spielt das städtebauliche Erbe der 60er/70er Jahre dabei?

Wie lässt sich die weiterhin bestehenden Gebäudesubstanz in einem zukünftigen Riebeckplatz städtebaulich sinnvoll integrieren?

Wie kann mit dem Bestand des erst jüngst umgebauten Verkehrsknotens eine geeignete Voraussetzung zur Entwicklung eines Dienstleistungszentrums geschaffen werden? Wie können die (Rest-)Flächen des durch Verkehrsstraßen stark unterbrochenen Raumes am Riebeckplatz optimiert und zu bebaubaren Flächen zusammengelegt werden?

Ist der großflächige Parkplatz Volkmannstraße im nordöstlichen Quadranten das Kernstück der Entwicklungspotentiale für die Ansiedlung neuer Büro-, Hotel- und Dienstleistungsbereiche?

Sollte die Entwicklung des Riebeckplatz stärker aus seinen angrenzenden Quartieren erfolgen? Auf welche Weise sind die dort vorhandenen Potenziale in eine Gesamtentwicklung einzubinden?

Verkehr

Wie lassen sich die Ziele der Entwicklung eines hochwertigen Dienstleistungszentrums mit der hohen Verkehrsbelastung durch städtebauliche Strukturen kompatibel gestalten?

Wie kann die verkehrliche Anbindung des Parkplatzes Volkmannstraße im nordöstlichen Quadranten und vor allem seine fußläufige Verbindung mit



Links Halle wird ein wichtiger ICE-Bahnhof
Rechts Auch im östlich gelegenen Quartier Freimfelde und auf dem Areal des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerks sind hochwertige Flächen verfügbar
Quellen v L n R Gynti_46; Bettenburg; complizen Planungsbüro, Stadt Halle, Ronny, Lizenziert unter Creative Commons Attribution-Share Alike 2 0-de

der City und dem Hauptbahnhof im Sinne einer Potentialfläche optimiert werden?

Wie können die Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Nutzungsbereichen im Betrachtungsgebiet optimal vernetzt werden, so dass Entwicklungspotentiale besser erschlossen werden können?

Nutzung

Welche nachhaltigen zukunftsorientierten Nutzungsaspekte können zur Belebung des Riebeckplatzes neben den Dienstleistungs-/Büroflächen beitragen? Wie können die Impulse und Synergieeffekte, die aus der neuen ICE Verbindung entstehen am Riebeckplatz zu einer zukunftsfähigen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung verstärkt werden?

Welche Entwicklungschancen ergeben sich für das Areal Riebeckplatz als modernes, citynahes Dienstleistungszentrum, neue oberzentrale Ansiedlungen an die Stadt zu binden?

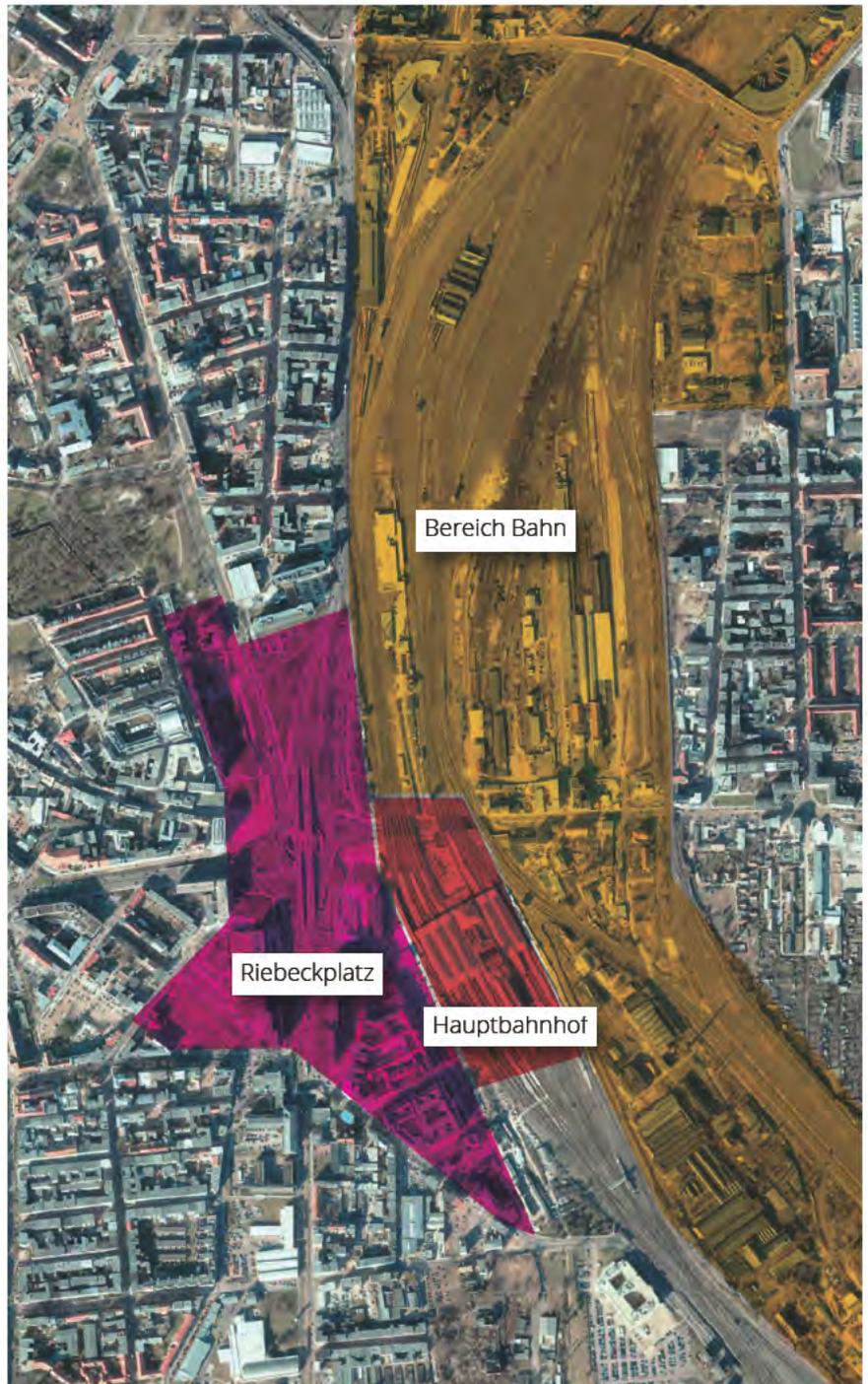
Grün

Gibt es städtebaulich prägende Grün-/Baumstrukturen, die bestimmend für das Leitbild sein sollten?

Welche Rolle sollen Grünraumvernetzung und die Schaffung neuer Freiräume beim Leitbild spielen?

Zeitliche Dimension / Prozesshaftigkeit

In welchen langfristigen Realisierungsabschnitten soll die Umsetzung des Leitbildes am Riebeckplatz erfolgen?



Quelle Stadt Halle





Baubeginn am Thälmannplatz Ab 1960 erhält der Verkehr Vorfahrt, die Kreuzung wird zum verkehrsreichsten Knotenpunkt der DDR Quelle Ziegler



Der Riebeckplatz ist stark von Verkehr geprägt Quelle Dobberstein



PROZESS DER LEITBILDERARBEITUNG

Die Stadt Halle hat ein mehrstufiges Verfahren zur Leitbildfindung durchgeführt, welches neben einer umfangreichen Bürgerbeteiligung die Einbindung von Planungs- und Architekturbüros und weiteren internen und externen Experten vorsah.

Bürgerbeteiligung

Die Auftaktveranstaltung am 26. April 2014 im Stadthaus war sehr gut besucht. Die Bürgerschaft nutzte die Gelegenheit, sich sowohl über die anstehenden Entwicklungen am Riebeckplatz zu informieren, als auch gleichzeitig im Rahmen der Diskussion eigene Impulse zur Leitbildsuche beizutragen. Im Anschluss hatten interessierte Bürgerinnen und Bürger vom 29. April bis 14. Mai die Gelegenheit, konkrete Fragen der Stadt Halle zum Riebeckplatz online oder per Mail zu beantworten.

Ablauf Bürgerbeteiligung

26. April 2014	Auftaktveranstaltung
29. April - 14. Mai 2014	Onlinebefragung
25. Juni .2014	Offene Werkstatt
26. Juni .2014	Öffentliche Zwischenpräsentation
07. Juli 07.2014	Öffentliche Ergebnispräsentation
14. Juli - 01. August 2014	Ausstellung der Ergebnisse
28. April 2014	Vorstellung im Planungsausschuss
29. September 2014	Vorstellung im Gestaltungsbeirat



Die Bürgerbeteiligung war eine wichtige Säule der Leitbildbearbeitung
Quelle: complizen Planungsbüro



Online Befragung

Die Onlinebefragung half der Stadtverwaltung und den beteiligten Planungsbüros, die Sichtweisen der Bürgerinnen und Bürger zu wichtigen Themen und Fragestellungen zu erfassen. Die Antworten wurden vor der Städtebauwerkstatt zusammengestellt, flossen in die Aufgabenstellung mit ein und standen den Architekturbüros für die weitere Bearbeitung vollständig zur Verfügung.

Mit fast fünfzig Einsendungen aus der Online-Beteiligung liegen ganz unterschiedliche Aussagen zu den Entwicklungschancen des Areals vor. Den größten Handlungsbedarf sehen viele Bürger bei den Grünflächen und bei Verbesserungen für Fußgänger. Die häufig genannte Forderung einer Imageaufwertung für das „Eingangstor zur Stadt“, verbinden viele mit der Idee eines Kongresszentrums und mit der Etablierung eines neuen Bürostandortes, mit überregionaler Bedeutung. Keine einheitliche Einschätzung gibt es bei den Themen Wohnen und Einzelhandel.

Die Anregungen und Hinweise der Bürgerschaft zu den fünf Schwerpunkt werden im Folgenden erläutert.

Ergebnisse der Onlinebefragung

Thema 1: Städtebauliche Entwicklung
Die Errichtung von Hochhäusern spielt bei der städtebaulichen Entwicklung des Riebeckplatzes keine vordergründige Rolle, auch wenn sich Befürworter und Gegner von Hochhäusern an der Umfrage beteiligt haben. Vielmehr steht die Verschönerung des öffentlichen Raumes durch Begrünung und

The screenshot shows the website for HalleSaale, a municipal portal. The main navigation bar includes categories like 'Rathaus & Stadtrat', 'Kultur & Tourismus', 'Leben & Gesellschaft', and 'Wirtschaft & Wissenschaft'. The breadcrumb trail indicates the current page is 'Leitbild Riebeckplatz'. The left sidebar contains a menu with items such as 'Oberbürgermeister', 'Stadtrat + Fraktionen', 'Haushalt', 'Digitales Rathaus', 'Dienstleistungszentren', 'Quartiermanagement', 'Aktuelles - Presse', 'Statistik', 'Wahlen', and 'Stadtentwicklung'. The main content area is titled 'Leitbild Riebeckplatz' and lists various topics like 'Ergebnisse der Städtebauwerkstatt', 'Aktuelles / Termine', 'Städtebauwerkstatt', 'Online Bürgerbeteiligung', and 'Hintergrundinfos: Zahlen - Daten - Fakten'. A large aerial photograph of the Riebeckplatz area is featured, showing a complex road network and buildings. Below the photo, the text states: 'Der Riebeckplatz ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Halles. Zukünftig wird der Bereich zwischen Bahnhof und dem oberen Boulevard infolge der 2015 vorgesehenen ICE-Anbindung auch überregional verstärkt an Bedeutung gewinnen. Die Stadt Halle hat im April einen umfangreichen öffentlichen Beteiligungsprozess zur Zukunft des Riebeckplatzes gestartet. Für das Areal wird nun ein städtebauliches Leitbild erarbeitet, an dem

Kunst im Fokus. Viele wünschen sich eine „Nutzungsmischung“ am Riebeckplatz. Häufig wird der Wunsch geäußert, dass dieser wieder zu einem modernen Eingangstor der Stadt werden soll. Das Votum zur Fragestellung Gründerzeit vs. Moderne ist dabei uneinheitlich: „Die Einhausung der Lärmemittanten lässt auch Blockrand zu.“ „moderne Architektur ggf. auch Hochhäuser!“ „Bitte keine neuen Hochhäuser!“ „Mut zu Grün, tolle solitäre Bäume, kleiner Stadtwald, gute Kunst.“

Thema 2: Verkehrsentwicklung
Zur Verbesserung der Situation am Riebeckplatz sollten nach Meinung der halleschen Bevölkerung insbesondere

Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt werden. Die Bedeutung der beiden Gruppen soll in der Zukunft zunehmen. Offenbar fühlen sich einzelne Vertreter insbesondere der Fußgänger benachteiligt und sehen ihre Interessen bei bisherigen Baumaßnahmen zu wenig berücksichtigt. „Die Qualität des Übergangs ist schrecklich: Schlechte Pflasterung, gefährliche Übergänge an den Straßenbahngleisen und nicht zuletzt graue Tristesse.“ Auch bei der Frage zum Verkehr beschäftigt die Hallenserinnen und Hallenser auffallend oft die Gestaltung des öffentlichen Raumes: „Der Platz ist zu nackt. Kunst und Natur sollten ihn stärker prägen.“

Integriertes Stadtentwicklungskonzept „ISEK Halle 2025“

Mit dem kooperativen Planungsprozess zum Leitbild Riebeckplatz setzt die Stadtverwaltung eine Anregung aus den Bürgerkonferenzen zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept „ISEK Halle 2025“ um. Sowohl die Definition des Riebeckplatz als wichtigen Ort, als auch der Wunsch einer Öffentlichkeitsbeteiligung sind Ergebnisse des ISEK-Prozesses.

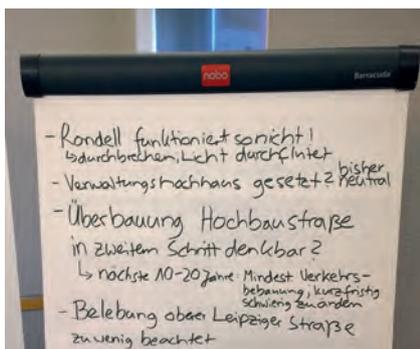
Mit dem „ISEK Halle 2025“ reagiert die Stadt Halle auf Herausforderungen wie demografischer Wandel, Klimaschutz und wirtschaftliche Notwendigkeiten. Das Konzept trägt auch den veränderten Förderbedingungen seitens Europäischer Union, Bund und Land Sachsen-Anhalt Rechnung, wichtige Zukunftsfragen unter Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit zu betrachten.

Neben der aktiven Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wirken Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur, Vereinen und Verbänden aus unterschiedlichen Lebensbereichen an der Erarbeitung des „ISEK Halle 2025“ mit.

www.isek.halle.de

Thema 3: Die zukünftigen Nutzungen am Riebeckplatz

Die Aufgabe der Verschönerung des öffentlichen Raums und der Grünflächen hat bei der Entwicklung des neuen Leitbildes oberste Priorität. Außerdem sehen die Bürgerinnen und Bürger Halles in der Mischung unterschiedlicher Nutzungen die Lösung für die Wiederbelebung des Riebeckplatzes. Die Antwortmöglichkeiten „Kongressstandort“, „Büros“ und „Einzelhandel“ sind in etwa gleichwertig angekreuzt. Teilnehmer schlagen auch



Quelle Stadt Halle



Auftaktveranstaltung am 26. April 2014 im Stadthaus
Quelle: Stadt Halle

vor, die Anwohnerschaft sowie die städtebaulichen Schnittstellen der angrenzenden Quartiere bei der Planung von Nutzungen zu berücksichtigen: „In das Gesamtkonzept die obere Leipziger Straße mit einbeziehen.“

Thema 4: Die überregionale Bedeutung des Riebeckplatzes

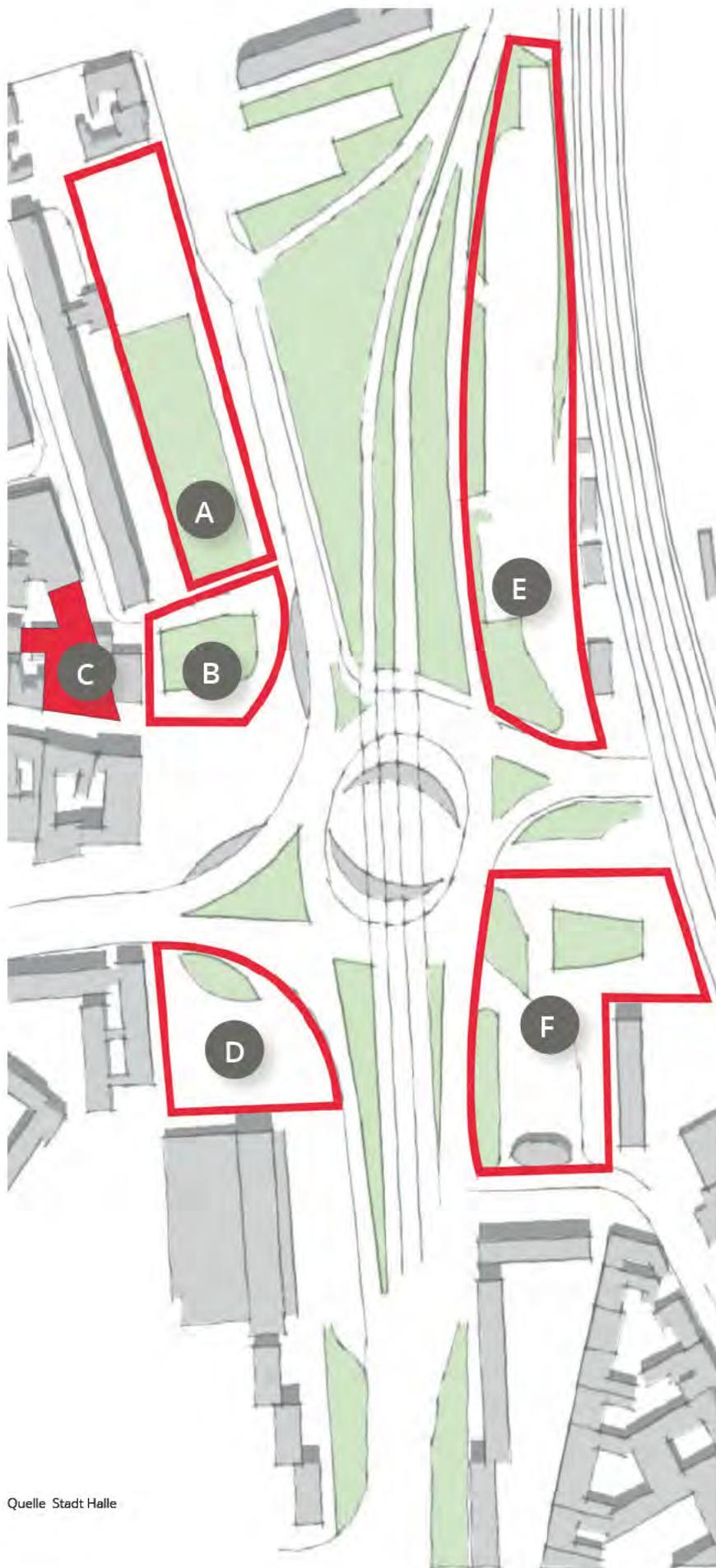
Die Berücksichtigung überregionaler Aspekte ist für nahezu alle befragten Hallenserinnen und Hallenser bei der Entwicklung des neuen Leitbildes für den Riebeckplatz von hoher Bedeutung.

Thema 5: Das zukünftige Image des Riebeckplatzes

Zur Entwicklung des zukünftigen Images des Riebeckplatzes hat die Begrünung einen hohen Stellenwert.

Neben Vorschlägen für Straßencafés und die Umbenennung des Platzes gibt es auch einzelne Ideen zur Nachverdichtung: „Eine Lückenbebauung, an den Straßenbahngleisen unterhalb des Busbahnhofes wäre ebenfalls sehr sinnvoll“ „Auf dem Gelände des Nordturms sollte ein Shoppingcenter entstehen, damit die Leute wieder in die obere Leipziger Straße gehen.“ „wäre es schön, die alte Straßenflucht in der Merseburger Straße wiederherzustellen“ „das HWG – Haus nach Osten bis zum Standort des ehemaligen PHH Nord gegliedert zu verlängern und diese Erweiterung um mehrere Geschosse (turmartig) aufzustocken,“





Flächenpotentiale am Riebeckplatz

Die in der Grafik abgebildeten Potentialflächen wurden im Rahmen des Leitbildprozesses ermittelt. Es wird sichtbar: die Stadt Halle verfügt über ein unvergleichliches Potential zentrums- und bahnhofsnaher 1-A-Flächen.

Fläche A

ca. 10.000 m²
 besonders geeignet für

- Dienstleistung
- Verwaltung
- Wohnen
- Freizeit und Sport
- kleinteiliger Handel

Fläche B

ca. 3.000 m² besonders geeignet für

- Verwaltung
- Dienstleistung

Städtebauliche Dominante mit mind. 20 Stockwerken
 Aufstellungsbeschluss für Bebauungsplan in Bearbeitung

Fläche C

ca. 2.000 m² besonders geeignet für

- Dienstleistung
- Wohnen
- Handel (Nahversorger)

Bebauungsplan in Bearbeitung, Baubeginn 2015/2016

Fläche D

ca. 5.000 m² besonders geeignet für

- Dienstleistung
- Verwaltung
- Wohnen
- Freizeit und Sport
- kleinteiliger Handel

Fläche E

ca. 15.000 m² besonders geeignet für

- Logistik
- Kongresszentrum
- Gewerbe
- Dienstleistung
- Freizeit und Sport
- Verkehr (Parkhaus)

Fläche F

ca. 7.000 m² besonders geeignet für

- Hotel
- Dienstleistung
- Handel
- Verkehr (Busbahnhof)

FÜNF ENTWÜRFE ZUM LEITBILD AUS DER STÄDTEBAUWERKSTATT

Die Städtebauwerkstatt wurde als ein kooperierendes Verfahren an drei Arbeitstagen vom 24. Juni bis 26. Juni 2014 mit den Architektur- und Planungsbüros

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

Die Programmpunkte der Städtebauwerkstatt

Einführung
Exkursion
Werkstattfrühstück
Offene Werkstatt
Endpräsentation

Die Büros arbeiteten in einem offenen kooperativen Verfahren unter Einbeziehung von Gutachtern sowie unter Beteiligung der Bürger, lokalen Fachleuten und der Politik. Nach einer Exkursion am 24. Juni und einem gemeinsamen Werkstattfrühstück am 25. Juni wurden am 26. Juni erste Grobentwürfe öffentlich präsentiert und diskutiert. Zahlreiche Besucher sowie die Verantwortlichen der Stadtverwaltung kommentierten die z.T. sehr kreativen Entwürfe und gaben den Büros Rückmeldung für die letzte Arbeitsphase. Bereits am 25. Juni hatten einige Hallenserinnen und Hallenser die „Offene Werkstatt“ genutzt, den Planerinnen und Planern während der Arbeit über die Schulter zu schauen. Auch hier wurden erste Entwürfe mit den Besuchern diskutiert und Ideen ausgetauscht. Veranstaltungsort war der Hauptsitz der HWG mbH am Hansering.

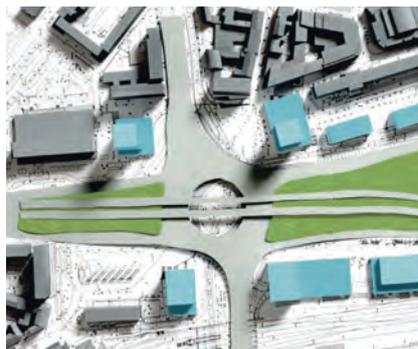
Die Endpräsentation der Leitbildentwürfe fand am Montag, dem 7. Juli 2014 statt. Die Büros stellten den finalen Stand der Arbeiten einem Gutachtergremium vor. Dieses hat im Anschluss einzelne Entwurfselemente für eine Weiterverwendung empfohlen und anhand der Ergebnisse Richtlinien, Empfehlungen formuliert, die im weiteren zusammengefasst wiedergegeben sind.

Ausstellung

Vom 14.07. bis 01.08.2014 wurden die Ergebnisse der Städtebauwerkstatt im Foyer des Technischen Rathauses ausgestellt. Eine gut besuchte Diskussion während der Eröffnung und ein ausgelegtes Kommentar-Journal ermöglichten die Rückkopplung interessierter Bürgerinnen und Bürger.



Quelle Dobberstein, Stadt Halle, Ziegler



DÄSCHLER ARCHITEKTEN BDA, HALLE (SAALE)

Halle ist wieder sichtbar“: Der Tower

Die beiden Hauptschlagadern der Doppelstadt Halle – Magistrale und Boulevard – spitzen sich in einem hohen Office-Tower zu, der an der richtigen Stelle ein markantes Zeichen setzt. Er schirmt den störendsten Teil des Verkehrslärms ab, verschiebt den Platz nach Norden und schafft so die Zonierung in Weg- und Ortraum.

RadHighWay – die Logistikverbindung

Der neue „Rad-Highway“ verbindet den Busparkplatz bzw. westlichen Bahnhofsausgang mit dem Nordostquadranten. So entsteht die lang ersehnte, flüssige niveaugleiche Radwege- und Fußgängerverbindung auf Ebene 0.

Das Riebeckrondell – den gordischen Knoten lösen

Zwei neue Durchstiche in das Rondell – einer vom Nordostquadranten und ei-

ner von der Südwestseite – lassen den Ort zu einem hellen, lebendigen Fußgänger- und Radfahrer-Transitraum werden.

Die Kulturlinse

Der neue südliche Durchstich verbindet das Rondell mit dem Südwest-Quadranten. Es bildet einen dem Hotel vorgelagerten Bereich aus, der für permanente Kunst (Freiraumgalerie 2.0) und auch temporäre Kunst (z.B. Freilufttheater) und Spaß (Mini-Skate-Parcours) stehen kann. Ein achtgeschossiger Ergänzungsbau schließt die offene Ecke und bildet den linken Passepartout-Rahmen für den Stadteingang.

Achtung landmark! – das wissenschaftliche Kongresszentrum

Der neue nördliche Durchstich ist sinnvoller Anschluss an die zentrale Tiefgarage und kann Auftakt sein für eine großvolumige Struktur, die sich entlang den Bahngleisen legt. Sie kann für die

hervorragende, logistische Anbindung der Stadt und für den Forschungs- und Wissenschaftsstandort Halle stehen. Vorgeschlagen wird hier das gedachte Kongresszentrum mit wissenschaftlichen und universitären Nutzungen zu ergänzen, so dass auch außerhalb der Kongresszeiten der zugehörige Vorplatz mit Leben erfüllt ist.

Erweiterung Charlottenviertel

In einer eigenständigen Entwicklungsstufe kann durch abschnittswise Abbruch der beiden sperrenden Bürogebäude an der Dorotheenstraße eine Anbindung des Charlottenviertels geschehen.“

Quellen Däschler



GROSSMANN- ARCHITEKTUR, HALLE (SAALE)

„Die vier hohen Häuser, die schrittweise an die Eckpunkte des Verkehrskreuzes gesetzt werden, definieren den Platz räumlich und spiegeln als moderne Stadttore die großstädtische Situation und den Wunsch, diese erlebbar zu machen. Für die Besucher der Stadt zeigen sie ein repräsentatives Entree und generieren eine Identifikation für die dahinterliegende bauliche Struktur. In ihrem Umfeld entstehen neue kleinere Platzbereiche mit spezifischen Nutzungen und Ausgestaltungen wie der Busbahnhof an der Südostseite oder der Stadtplatz vor dem LISA-Gebäude. Durch den Rückbau der Fragmente der ehemaligen Bebauung an der Nordseite wird die Verbindung zum Stadtpark in der Magdeburger Straße

geschaffen und als „Grünes Band“ auf der Westseite bis in den Bereich der Merseburger Straße fortgeführt. Die Straßenseite soll dabei alleeartig den Verkehrsraum abgrenzen und es werden unter Einbeziehung der vorhandenen bzw. neu geschaffenen Gebäude Bereiche mit Aufenthaltsqualität geschaffen. Für die Bebauung auf der Südost- und der Südwestseite sind die vormaligen Blockstrukturen maßstabgebend. Eine Ergänzung dieser Strukturen im Sinne einer Nachverdichtung führt hier zu einer Aufwertung. Die sich abzeichnende Raumkante gegenüber dem „Grünen Band“ wird dadurch gestärkt und wird diesem Bereich eine starke stadträumliche Identität zurückgeben. Es entstehen eigene Kieze,

welche fußläufig nicht nur zentral über den Riebeckplatz verbunden sind, sondern nach Herstellung der alten Querungen der Verkehrsachsen miteinander in Verbindung stehen. Als Gegenstück zum „Grünen Band“ wird die Ostseite durch das „Steinerne Band“ neu gefasst. Eine offene Bebauung für eine gewerbliche bzw. Industrielle Nutzung, die auch den ruhenden Verkehr der Pendler in Bahnhofsnähe unterbringt. Sie bildet, unter möglicher Einbeziehung von Bahnrandflächen eine klare Grenze zum Gleiskörper und grenzt die Stadt klar ab.“

Quellen Grossmann



MAX DUDLER ARCHITEKTEN AG, BERLIN

„Wir schlagen eine weitere Ebene vor, die zwischen den unterschiedlichen Maßstäben vermittelt. Es handelt sich um städtebauliche Strukturen, die einerseits alle Attribute des europäischen Stadtbaus aufweisen, andererseits in ihren Höhen und volumetrischen Konstellationen den Maßstab der modernen Stadt aufnehmen. Das bezieht sich auf stadträumliche, aber auch um gebäudetypologische Qualitäten. So entstehen Straßen, Gassen, Plätze, und Treppenanlagen, die in räumlicher Beziehung zur Altstadt, aber auch zum Riebeckplatz stehen. Für die Bebauung schlagen wir einen

Gebäudetypus vor, der in seiner Basis den Maßstab und die Traufhöhe der gründerzeitlichen Stadt aufnimmt, aber an den entsprechenden Stellen darüber hinauswächst und in einer zweiten Ebene die Höhen der modernen Bauten erreicht. Damit kann eine klare Differenzierung geschaffen werden, die aber keinen Bruch, sondern Identität und Lesbarkeit schafft. An wichtigen Punkten, wie am Stadteingang oder den wichtigen Endpunkten des Raumes können Höhepunkte geschaffen werden, die im Verhältnis zur Basis deutlich hervortreten. Neben der eindeutigen Grundform des

großen Raumes entsteht auch seine charakterliche Silhouette, die sich auch in der Höhenentwicklung einfügen kann in die Gesamtkomposition der Stadt. Dies können wir auch an den beschriebenen Beispielen betrachten. Die entstehenden Stadträume bieten in Form von kleinen Plätzen und Straßen Schutz und Aufenthaltsqualität. Die Nutzungen orientieren sich nach innen. Aber es bleibt die Verbindung, so wie Frankfurts Gassen am Mainufer enden und Hamburgs Straßen zur Binnenalster führen.“

Quellen Dudler



SMAQ – ARCHITECTURE URBANISM RESEARCH, BERLIN

„Das Konzept () basiert auf der Reinterpretation der verschiedenen topographischen Ebenen, Stadthorizonte und Zeitschichten. 1. Die Portiers sind vier bzw. sechs figurative Solitäre, die paarweise den Verkehrsraum überkreuzende diagonale Beziehungen herstellen. Zwei von ihnen sind als 14-geschossige Hochpunkte ausgeprägt, deren Setzung die ökonomische, verkehrliche und kulturelle Verschiebung des 21. Jahrhunderts widerspiegelt. () 2. Zwei weitere 5- und 6-geschossige Portiers greifen unter den Straßen hindurch und schließen in einer Art Handschlag an das Rondell an. Sie aktivieren die untere Riebeckplatzebene. Bildung, Kultur und das Schaufenster des Kongresszentrums geben räumliche Tiefe und bilden die programmatische Mitte des Dienstleistungszentrums. Die Bereiche unter der

Straße werden durch Oberlichter in den Verkehrsinseln großzügig belichtet und wirken in den öffentlichen Bereich hinein. 3. Die Portiers stehen vor einem baulichen Rahmen, welcher die Riegelbauten der Nachkriegsmoderne einbindet. Von dort markieren sie von den anderen Platzseiten sichtbar die Zugänge zu den anschließenden Stadtgebieten. () 4. Der rote Teppich greift die gründerzeitliche Schmuckfunktion des alten Platzes auf und stellt die Hochstraße als Monument der 60er/70er Jahre frei. Das bestehende Verkehrsgrün wird nicht als „Grün“ wahrgenommen. Daher soll die Vegetation eine andere Farbe bekommen: Der Flor wird durch rot und blau blühende Wiesenstauden, Gräser und Kräuter gebildet. Durch den autofreien Brückentag lässt sich die Hochstraße als benutzbares Bauwerk erfahren. Es

wird für Skater, Radfahrer, Fußgänger und kulturelle Aktivitäten freigegeben. Höhepunkt des Tages ist das Werfen von Samenbomben, welche die Fläche nach Aufgehen der Saat einfärben.“ SMAQ ist ein von Berlin aus international agierendes Büro für Architektur, Städtebau und Stadtforschung, das von den beiden Architekten Sabine Müller und Andreas Quednau 2001 gegründet wurde. Sabine Müller unterrichtete an der Technischen Universität in Karlsruhe sowie an der Cornell University in New York und Andreas Quednau ist Professor für Architektur und Städtebau an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste in Stuttgart.

Quellen SMAQ



ZILA

FREIE ARCHITEKTEN, LEIPZIG

„Die Entwicklung des gesamten Areal folgt dem Konzept von Transformation und Verdichtung. So erfolgt parallel mit der Umsetzung konkreter Gebäude und Bauabschnitte immer die Umformung der identitätsstiftenden Verkehrsstruktur. Zur Stärkung der Vernetzung von Innenstadt und Bahninfrastruktur wird in der ersten Phase der Eingang zur Innenstadt und der Zugang zum Hauptbahnhof baulich besetzt. Zeitgleich werden die vorhandenen Bewegungsflächen für Fußgän-

ger und Radfahrer aufgewertet. Das Hochhaus als städtebauliche Markante visualisiert den Auftakt der zukünftigen Entwicklung des Riebeckplatzes. Danach erfolgt die Etablierung der Kopfbauten im Bereich des Nordost- und Südwest-Quadranten. Die Überformung der Ebene des Autoverkehrs wird im nächsten Schritt umgesetzt. Dabei wird die Ebene für Radfahrer und Fußgänger nutzbar gemacht und der Grünraum des Verkehrsbauwerkes aufgewertet. Abschließend werden die

nördlichen und danach die südlichen Baufelder abschnittsweise entsprechend der benötigten Nutzung entwickelt. Stadtnahe Funktionen werden im Westen, größere autarke Gewerbe- und Dienstleistungsstruktur im Osten des Gesamtgebietes etabliert. Den Schluss bildet die Transformation der Hochstraße mit der Anbindung an die unteren Platz- und Verkehrsflächen.“

Quellen Zila

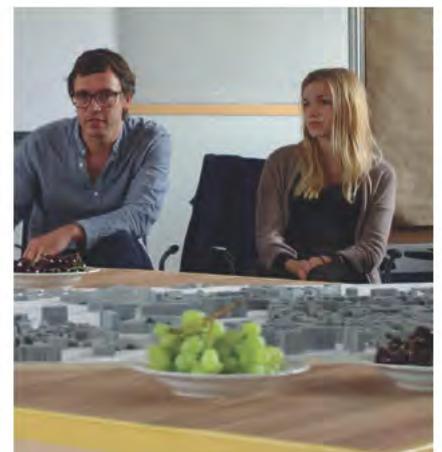




ZILA Freie Architekten wurde 2011 in Leipzig gegründet.

Der Schwerpunkt unserer Arbeit liegt in der Planung öffentlicher Gebäude. Wir realisieren Projekte für kommunale und staatliche Bauverwaltungen in Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Sachsen-Anhalt. Unsere Beauftragungen ergeben sich überwiegend aus Wettbewerbserfolgen.

Quelle Dobberstein



GUTACHTERGREMIUM FÜR DAS LEITBILD RIEBECKPLATZ



Professor Ralf Niebergall Architekt, 1995 – 2006 Professor für Gebäudelehre und Entwerfen FH Magdeburg, 2006 Wechsel an die Hochschule Anhalt in Dessau; seit 1991 Präsident der Architektenkammer Sachsen-Anhalt; seit 2011 Vizepräsident der Bundesarchitektenkammer
Quelle: Niebergall



Prof. Dipl.-Ing. Ingo Andreas Wolf, Stadt- und Regionalplaner, Architekt, Lehrtätigkeit TU Berlin und TU München, vielfältige Bau-, Forschungs- und Preisrichtertätigkeiten, seit 1992 Professur für Städtebau und Entwerfen an der HTWK Leipzig, Vizepräsident der Sächsischen Akademie der Künste, Loeb-Fellow der Graduate Design School GSD der Universität Harvard
Quelle: Wolf



Axel Lohrer, Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt, seit 1993 freier Landschaftsarchitekt bdla und Stadtplaner, seit 2013 in „lohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh“
Quelle: Lohrer



Angela Wandelt, Architektin, seit 1990 Tätigkeit im „Architekturbüro Angela Wandelt“, vielfältige Beratertätigkeit in Gestaltungsbeiräten und Juries
Quelle: Wandelt



Dr. phil. Heinrich Wahlen, Sozial- und Wirtschaftswissenschaftler, Forschungstätigkeit an der RWTH Aachen sowie Lehrtätigkeit an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen; seit 1983 in der Wohnungswirtschaft mit Stationen in Aachen, Leipzig, Berlin und Halle, Geschäftsführer HWG mbH
Quelle: HWG



Lars Loebner, Dipl. Ing. Architekt, Regierungsbaumeister, 2000 – 2002 Leiter der Sonderplanung und Stadtgestaltung Regensburg, 2001 – 2002 Beratung für die GTZ in Addis Abeba, 2002 – 2012 Leiter des Sachgebietes Gestaltung öffentlicher Raum Leipzig, seit 2012 Leiter des FB Planen, Stadt Halle (Saale)
Quelle: Stadt Halle



Emanuel Selz, Dipl. Ing., Verkehrs- und Raumplaner, Geschäftsführer Büro verkehrplus GmbH mit Sitz in Weimar, Bonn, Graz und Zagreb
Quelle: Selz



Frank Sänger, Finanzökonom und Politiker (CDU), Stadtrat der Stadt Halle (Saale), Vorsitzender des Planungsausschusses der letzten Legislaturperiode bis 2014
Quelle: Stadt Halle

AUSWERTUNG DER ENTWÜRFE

Die fünf Leitbildentwürfe wurde am 9. September 2014 im Planungsausschuss der Stadt Halle präsentiert. Der Vorsitzenden des Gutachtergremiums, Prof. Niebergall, hat mit den folgenden Kernthesen die Entwürfe zusammengefasst. Dieser Text ist die Grundlage des im Anschluss abgebildeten zusammenfassenden Plans für das Leitbild Riebeckplatz.

Stadträumliche Fassung

„Der Riebeckplatz ist auf Grund seiner intensiven Überformung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und der Dominanz der verkehrlichen Infrastruktur nicht als Platz im Sinne der Definition der historischen europäischen Stadt zu verstehen, sondern als eigenständiger Stadtraum mit besonderem Charakter, dessen Dimension sich nicht auf den zentralen Kreis zwischen Ausgang der Leipziger Straße und Zugang zum Hauptbahnhof beschränkt, sondern die nördlichen und südlichen Freiräume zwischen Magdebur-

ger und Merseburger Straße einbezieht. Die stadträumliche Ausprägung muss sich deshalb auf diesen in nord-südlicher Richtung ausgedehnten Gesamttraum beziehen. Es bedarf der städtebaulichen Verdichtung, um dieses weit umgriffene Gebiet als städtischen Raum erlebbar zu machen. Zur Herstellung klarer Raumkanten wird empfohlen, durch Neu- oder Ergänzungsbebauung, die Bauflucht im nordwestlichen Quadranten in Richtung Osten an die Magdeburger Straße heranzuführen und als stadträumliches Gegenüber eine klar begrenzte Bebauung der Insellage auf der Nordostseite zwischen Bahnanlage und Straßenraum in Richtung Volkmannstraße vorzusehen...“ Eine Höhenbetonung im Zentrum, die den Charakter als Eingangstor der Stadt unterstreicht, wird (...) vorgeschlagen (...) wobei der Schwerpunkt auf der Diagonalbeziehung zwischen dem Ausgang der oberen Leipziger Straße und dem Bahnhof liegen sollte...“

Teilraum Nordwest – Potenzialfläche obere Leipziger Straße/ Magdeburger Straße

„Der städtebaulich richtige Standort für ein Hochhaus am Ausgang der oberen Leipziger Straße ist die Nordseite mit einem davor liegenden Freiraum angemessener Größe in südlicher Richtung. Am Übergang zur Dorotheenstraße sollte die stadträumliche Anbindung des Charlottenviertels deutlich verbessert werden. Dies käme insbesondere auch einer besseren Zugänglichkeit des Dorint-Hotels und des benachbarten Charlottencenters entgegen.

Eine Verschiebung der Bauflucht des Quartiers zwischen Dorotheenstraße und Magdeburger Straße in Richtung Osten bildet eine klare Raumkante zum Stadtraum Riebeckplatz aus. Gegenwärtig schneidet der lange Gebäuderiegel östlich der Dorotheenstraße das Charlottenviertel konsequent vom Riebeckplatz ab. Um das Charlottenviertel besser mit dem Bereich Riebeckplatz zu verzahnen und

eine Einbindung des Quartiers zwischen Dorotheenstraße und Magdeburger Straße in die gründerzeitliche Quartiersstruktur zu ermöglichen, sollte längerfristig ein Abbruch oder Teilabbruch dieses Gebäuderiegels erwogen werden, falls auch die Eigentümer Vorteile in solch einer Entwicklung sehen. Mit der dadurch gegebenen Chance zur Verlängerung der Augustastraße und der Marienstraße bis zur Magdeburger Straße würde eine gut proportionierte Bebauungsstruktur mit angemessen großen Innenhöfen ermöglichen, die sich in Teilen auch für Wohnnutzungen eignet und die angestrebte Verzahnung mit dem Charlottenviertel auch in der Verkehrserschließung auf selbstverständliche Weise herstellt. In diesem Szenario kann auch die Erschließung des Charlottenviertels insgesamt aus Richtung Volkmannstraße durch Ausbildung einer Kreuzung Augustastraße/ Magdeburger Straße/ Ausfahrt Volkmannstraße möglicherweise plausibler und einfacher gestaltet werden, als die derzeitige Verkehrsführung über die Anhalter Straße. Dies wäre im Zusammenhang mit der Straßenbahnführung und der Haltestellensituation näher zu untersuchen.“

Teilraum Nordost - Potenzialfläche des derzeitigen Parkplatzes zwischen Volkmannstraße und Bahnanlage

„Die gegenwärtig als Parkplatz genutzte Insellage im Nordosten des Betrachtungsgebietes zwischen Volkmannstraße und Gleisanlage der Bahn hat wegen seiner unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof Entwicklungspotential für die Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen. Stadträumlich wünschenswert ist hier eine kraftvolle Raumkante zur Volkmannstraße auf der Westseite, die ein

erlebbares Gegenüber zur Raumbegrenzung an der Magdeburger Straße bildet und somit den nördlichen Abschnitt des Riebeckplatzes städtebaulich fasst. Die planerischen Vorgaben in diesem Bereich sollten hinreichend flexibel sein, um ein breites Spektrum an Nutzungsalternativen zu ermöglichen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Zufahrt ausschließlich über die Verbindungsrampe Delitzscher Straße – Volkmannstraße erfolgen muss. Die Ausfahrt erfolgt, wie im Bestand, über die Delitzscher Straße (Rechtseinbiegen). Die Lage der Anbindungen ermöglicht in Verbindung mit den Wendemöglichkeiten am Riebeckplatz (Kreis) eine Zu- und Abfahrt aus/ in alle Richtungen. Die erfolgreiche Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen setzt zwingend eine Anbindung für den Fußgängerverkehr auf der Ebene -1 an den zentralen Kreis vor aus. Neue Querverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Ost- und der Westseite des nördlichen Freiraums können die Erreichbarkeit und die Attraktivität dieses nordöstlichen Quadranten zusätzlich steigern.“

Teilraum Südost - Potenzialfläche Ernst-Kamieth-Straße/ Busbahnhof

„Das Entwicklungspotenzial dieses Bereiches konnte bislang durch schwierige Gegebenheiten im Untergrund (Leitungsführungen) und die derzeit nur indirekte, aus Richtung Norden weitläufige Erschließung für den Fahrverkehr über Raffineriestraße, Ernst-Kamieth-Straße nicht voll genutzt werden. Eine direktere Erschließung wird durch die vorgesehene Einordnung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Merseburger Straße in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße erreicht. Es sollte weiterhin

Ziel eines Leitbildes für den Riebeckplatz sein, am nördlichen Auftakt dieses Areal einen kräftigen städtebaulichen Akzent zu setzen, der die diagonale Beziehung obere Leipziger Straße – Hauptbahnhof betont, eine Verlängerung der Baustruktur des Quartiers westlich der Ernst-Kamieth-Straße bewirkt und den städtischen Charakter der Querung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt unterstreicht. Um die stadträumliche Prägnanz des Areals insgesamt zu stärken, wäre mittelfristig eine (Teil-)Überbauung des Busbahnhofs anzustreben, ohne diese Funktion selbst zu verlagern. Die wachsende Bedeutung des Fernbusverkehrs bietet hierfür ggf. Entwicklungspotenziale durch die Ansiedlung von Serviceeinrichtungen.“

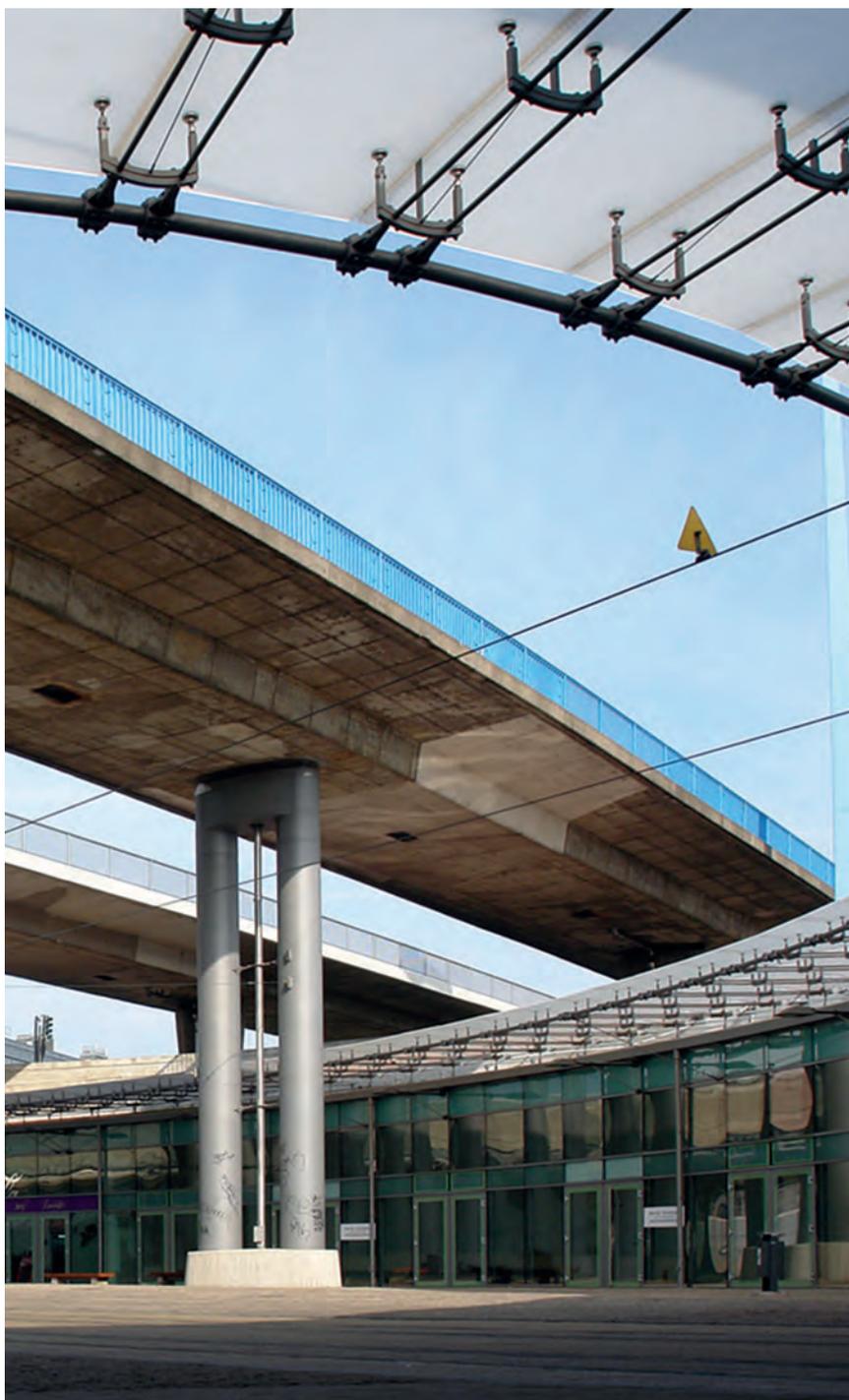
Teilraum Südwest - Potenzialfläche am Maritim-Hotel

„Ein neuer Kopfbau am ehemaligen Standort des Wohnhochhauses nördlich des Maritim-Hotels, dessen Höhe sich an der umgebenden Bebauung orientiert, würde wieder eine angemessene räumliche Fassung dieses südwestlichen Quadranten herstellen. Eine bessere Durchlässigkeit für Fußgänger in Nord-Süd-Richtung und eine zweite Diagonale Südwest-Nordost auf der minus 1- Ebene durch den zentralen Kreis würden nicht nur das Gebiet um das Maritim-Hotel besser an den Riebeckplatz anbinden, sondern auch zur Belebung des inneren Zentralraumes beitragen. Mit einem Ersatzneubau für das Maritim-Hotel ergäbe sich die Chance zu einer umfassenderen städtebaulichen Neuordnung dieses Gebietes. Eine direkte Anbindung der Rudolf-Breitscheid-Straße an die Merseburger Straße und die Rudolf-Ernst-Weise-Straße würde

als abkürzende West-Süd-Verbindung mehr Verkehr in das Wohngebiet hineinziehen. Auch die Anbindung der Rudolf-Breitscheid-Straße als fünfter Arm an den Knoten Merseburger Straße/ Rudolf-Ernst-Weise-Straße ist verkehrstechnisch problematisch. Sie wird deshalb nicht befürwortet.“

Potenziale Verkehrsinfrastruktur

„In den Jahren 2002 bis 2006 wurde der Riebeckplatz als leistungsfähiger Verkehrsknoten für den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr (MIV) von gesamtstädtischer Bedeutung ausgebaut. Trotz des Ausbaus ist dieser Verkehrsknoten annähernd an seiner Kapazitätsgrenze. Durch die Vollendung der Osttangente und des Autobahnringes um Halle sind nur geringfügige Entlastungen zu erwarten. Verkehrsprognosen unter Einbeziehung der demografischen Entwicklung gehen davon aus, dass sich mittelfristig keine wesentliche Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV einstellen wird. Wie die Bürgerbefragung ergab, werden insbesondere Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr gefordert. Hierfür gibt es aus der Städtebauwerkstatt eine Reihe von Vorschlägen, die näher untersucht werden sollten. Dazu gehören die bessere Anbindung der angrenzenden Stadtquartiere auf der minus 1- Ebene, eine mögliche ebenengleiche Verbindung zwischen dem südöstlichen Bereich (Kamiethstraße/Busbahnhof) und dem nordöstlichen Entwicklungsgebiet (derzeit Stellplatzanlage an der Volkmannstraße) für Fußgänger und Radfahrer, sowie eine attraktive Durchwegung des nördlichen Grünraums in West-Ost-Richtung. Das Prinzip der Trennung von Fußgänger- und Radverkehr im



Halle-Riebeckplatz Quelle User Kolossos - Own work. Lizenziert unter Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 via Wikimedia Commons

zentralen Bereich auf der minus 1- Ebene und dem MIV im Kreisverkehr auf Ebene 0 sollte als Grundsatz beibehalten werden. Eine stärkere Durchmischung von Fußgänger- und Radverkehr und Fahrverkehr auf der Ebene des Kreisverkehrs würde unnötige zusätzliche Vertikalerschließungen und eine Schwächung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens durch Konflikte zwischen den Verkehrsarten zur Folge haben und kann deshalb nicht empfohlen werden.“

Potenzial Freiraum

„Der Riebeckplatz wird von der Wucht der Verkehrsanlagen als dominierendem und den Charakter des Stadtraums prägendem Element bestimmt. Die notwendige Qualifizierung der Freiräume muss sich im Maßstab und in der Wahl der Gestaltungsmittel zu diesem besonderen Charakter in Beziehung setzen und zugleich die bessere Vernetzung der begrenzenden Stadtgebiete mit dem Stadtraum Riebeckplatz befördern. Die Ergebnisse der Städtebauwerkstatt bieten hierfür wesentliche Anregungen. Insbesondere die oben erwähnte kleeblattartige Ausbildung von Platzräumen in allen vier Quadranten um den inneren Kreisel, die im engen Zusammenhang mit der hochbaulichen Struktur zu entwickeln wären, können helfen, die Aufenthaltsqualität, die räumliche Verzahnung mit den angrenzenden Stadtgebieten und die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Besonderer gestalterischer Aufmerksamkeit bedarf hierbei der nördliche Grünraum, der gegenwärtig nur als Abstandsgrün der Verkehrsanlagen wahrgenommen wird. Allein schon durch seine derzeit ungenutzten Flächenreserven besitzt er gut entwicklungsfähiges Potential

zur Ausformulierung eines prägnanten, landschaftsgetönten Stadtraumes. Besondere Mittel, wie die Ausbildung eines „Arboretums“ oder eine signifikante Verdichtung durch kraftvolle, in Struktur und Farbe wirkungsvolle Bepflanzung können hierfür geeignete Mittel sein, die gemeinsam mit einer geschickten, die Topographie nützenden Wegeführung Anreize zur leichten Querung und unpräzisen Aneignung durch Fußgänger und Radfahrer geben.

Insbesondere in Teilräumen, die perspektivisch auch Wohnnutzungen ermöglichen, wie etwa im Nordostbereich in Beziehung zum Charlottenviertel oder im Südwesten um das Maritim-Hotel, sind die Gebäudestrukturen so zu entwickeln, dass geschützte halböffentliche oder gebäudebezogene Freiräume und Höfe entstehen, die entsprechende Aufenthaltsqualitäten zulassen.“

Strukturelle Vernetzung der vier Quadranten

„Die meisten Arbeiten sehen eine stärkere Verflechtung des inneren Kreisels mit den angrenzenden Quartieren durch eine Kleeblatt-artige Ausbildung von Platzsituationen vor, wobei eine größere Aufweitung zwischen Oberer Leipziger Straße und Kreisel vorgesehen ist.

Die erfolgreiche Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen setzt zwingend eine Anbindung für den Fußgängerverkehr auf der minus 1- Ebene an den zentralen Kreisel voraus. Neue Querverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Ost- und der Westseite des nördlichen Freiraums können die Erreichbarkeit und die Attraktivität dieses nordöstlichen Quadranten zusätzlich steigern. (...)

Insbesondere die oben erwähnte klee-

blattartige Ausbildung von Platzräumen in allen vier Quadranten um den inneren Kreisel, die im engen Zusammenhang mit der hochbaulichen Struktur zu entwickeln wären, können helfen, die Aufenthaltsqualität, die räumliche Verzahnung mit den angrenzenden Stadtgebieten und die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. (...)

Wie die Bürgerbefragung ergab, werden insbesondere Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr gefordert. Hierfür gibt es aus der Städtebauwerkstatt eine Reihe von Vorschlägen, die näher untersucht werden sollten. Dazu gehören die bessere Anbindung der angrenzenden Stadtquartiere auf der minus 1- Ebene, eine mögliche ebenengleiche Verbindung zwischen dem südöstlichen Bereich (Kamiethstraße/Busbahnhof) und dem nordöstlichen Entwicklungsgebiet (derzeit Stellplatzanlage an der Volkmannstraße) für Fußgänger und Radfahrer, sowie eine attraktive Durchwegung des nördlichen Grünraums in West-Ost-Richtung. Das Prinzip der Trennung von Fußgänger- und Radverkehr im zentralen Bereich auf der minus 1- Ebene und dem MIV im Kreisverkehr auf Ebene 0 sollte als Grundsatz beibehalten werden. Eine stärkere Durchmischung von Fußgänger- und Radverkehr und Fahrverkehr auf der Ebene des Kreisverkehrs würde unnötige zusätzliche Vertikalerschließungen und eine Schwächung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens durch Konflikte zwischen den Verkehrsarten zur Folge haben und kann deshalb nicht empfohlen werden“

Textauszüge aus der Bewertung des Gutachtergremiums,
Vorsitz Prof. Niebergall, 14. Juli 2014

LEITBILDBESCHLUSS

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 29. April 2015 das von der Verwaltung vorgelegte Leitbild Riebeckplatz beschlossen. Es ist zugleich Grundlage für die weitere Entwicklung des Stadtraumes zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt und für einen zu erstellenden Rahmenplan/Masterplan Riebeckplatz.

Ausblick

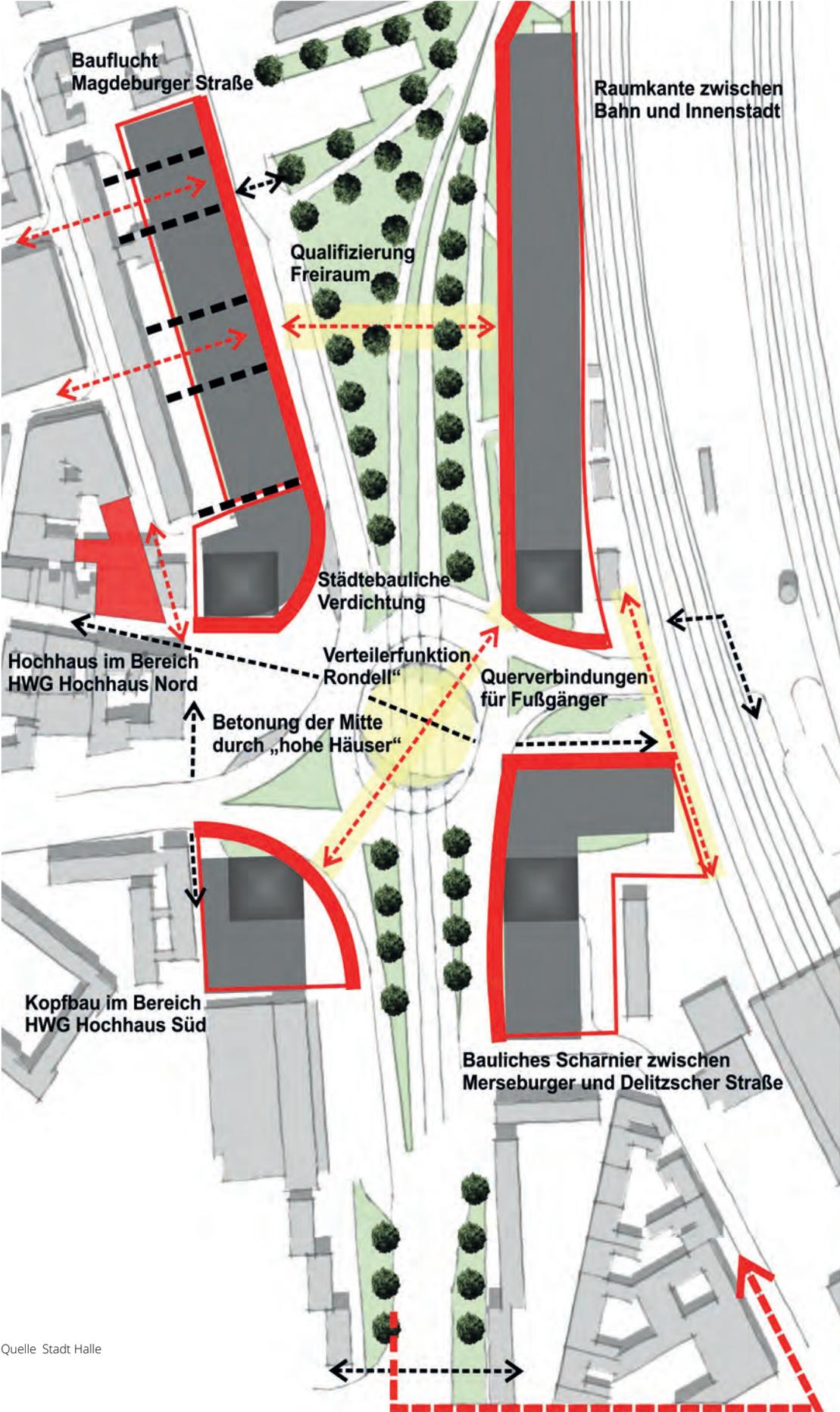
Das Entwicklungspotenzial der Flächen am Riebeckplatz stellt für die Stadt Halle eine bedeutsame Chance dar, den Standort zu einem zukünftigen Dienstleistungsschwerpunkt mit überregionaler Wirkung auszubauen. Hierzu bedarf es in einer Entwicklungsperspektive von etwa 10–15 Jahren sowohl der Weiterentwicklung der einzelnen Leitideen als auch der Entwicklung eines darauf aufbauenden marktgerechten Standortkonzeptes und der gezielten Ansprache potentieller Investoren. Einzelne Elemente

der durch die Gutachter empfohlenen Leitideen sollen im nächsten Schritt in einer konkreteren Planungsebene auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden. Im weiteren Verfahren sollen dazu über Vertiefungsentwürfe sowie einer Rahmenplanung die Themen der einzelnen Potenzialflächen stärker herausgearbeitet werden. Neben der detaillierten Untersuchung der empfohlenen Leitideen sind auch konkrete Strategien für den zukünftigen Umgang mit den auf den Flächen derzeit untergebrachten Nutzungen eine notwendige Voraussetzung. Es wird dabei auch darum gehen, neue Lösungen für die Unterbringung dieser vorhandenen Funktionen zu finden.

Der Riebeckplatz mitten im Zentrum der Stadt bietet durch seine hervorragende Verkehrsanbindung beste Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der Stadt Halle (Saale) als Dienstleistungs- und Logistikstandort in Mitteldeutschland. Die im Stadtrat

beschlossenen und in der nebenstehenden Grafik zusammengefassten Maßnahmen sind dazu geeignet und können gleichzeitig eine Stadtreparatur vornehmen. Umso wichtiger ist es, dass die Stadt hierzu jetzt eine langfristige Strategie hat, die in einem Höchstmaß an Beteiligung entstanden ist.

Leitbild Riebeckplatz - zusammenfassender Plan



Quelle: Stadt Halle

IMPRESSUM

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

V.i.S.d.P.: Pressesprecher Drago Bock
Redaktion: Fachbereich Planen
complizen Planungsbüro Berlin, Tore Dobberstein

Internet: www.halle.de
E-Mail: pressestelle@halle.de

Layout & Satz: complizen Planungsbüro Halle
Druck: PrintSafari

Auflage: 500
Redaktionsschluss: Mai 2015





Quelle: Dobberstein

Der Riebeckplatz ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Halle an der Saale. Zukünftig wird der Bereich zwischen Bahnhof und dem oberen Boulevard infolge der 2015 vorgesehenen ICE-Anbindung auch überregional verstärkt an Bedeutung gewinnen. Deshalb hat die Stadt Halle im April 2014 einen kooperativen Planungsprozess zur Zukunft des Riebeckplatzes gestartet.

Wichtige Bausteine waren eine Onlinebeteiligung und eine dreitägige Städtebauwerkstatt. Vom 24.06 bis 26.06.2014 erarbeiteten fünf Planungsbüros vor Ort und im Dialog mit interessierten Besucherinnen und Besuchern Szenarien, wie sich der Riebeckplatz in den kommenden Jahrzehnten entwickeln könnte. Die on- und offline eingegangenen Vorschläge der Öffentlichkeit waren zuvor in die Aufgabenstellung mit eingearbeitet worden. Im Juli wurden die finalen Ide-

en öffentlich vorgestellt. Ein Gutachtergremium hat die Vorschläge der Büros bewertet und Empfehlungen für eine Weiterverwendung innerhalb eines „städtebaulichen Leitbildes Riebeckplatz“ geben.

Die vorliegende Dokumentation illustriert sowohl den Beteiligungsprozess als auch die finalen Vorschläge und deren Bewertung.

www.leitbild-riebeckplatz.halle.de

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