



Bochum Alleestraße

Dokumentation der Planung

Impressum

Herausgeber:
Stadt Bochum
Die Oberbürgermeisterin
Baudezernat
Dr. Ernst Kratzsch
Hans-Böckler Str. 19
D-44777 Bochum

Für Rückfragen stehen Ihnen
Eckart Kröck | Jens Hendrix | Falko Kupsch
vom Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt zur Verfügung

Fon: +49 (0)234 | 910 2501
Fax: +49 (0)234 | 910 2343
E-Mail: amt61@bochum.de
Internet: www.bochum.de

Redaktionelle Überarbeitung:
Falko Kupsch, Angelika Wozelaki, Sabrina Schröter

Verfasser:
stegepartner Architektur & Stadtplanung BDA SRL

ADAC Haus am Westfalendamm
Herr Kai Steger
Freie-Vogel-Straße 393
D-44269 Dortmund

Fon: +49 (0) 231.589 783-0
Fax: +49 (0) 231.589 783-99

E-mail: info@stegepartner.de
Internet: www.stegepartner.de

ISBN: 978-3-8093-0264-3

Dortmund, 2010

Bochum Alleestraße

Dokumentation der Planung

Inhalt

1.	Kontext	
	Stadtkontext	6
	Bereiche	8
	Auftaktsituationen	10
	Platzsituationen	11
	Baumbestand	12
	Planungen	14
2.	Konzept Leitidee	
	Zielstellung	18
	Gestaltungselemente	19
	Lineares Band	20
	Bäume	26
	Materialien	28
	Leuchten	32
3.	Straßenraum	
	Städtebauliches Gesamtkonzept	36
	Bereich Donezk-Ring	38
	Bereich Essener Straße	40
	Bereich Krupp-Halle	42
	Bereich Westpark	44
	Bereich Westendplatz	46
	Bereich Annastr. bis Bahnhof West	48
	Bereich Westring	50
4.	Städtebau	
	Auftaktsituation Donezk-Ring	54
	Auftaktsituation Westring	56
	TKS-Hochhaus	58
	Martinikirche	60
	Westendplatz	62

1

KONTEXT

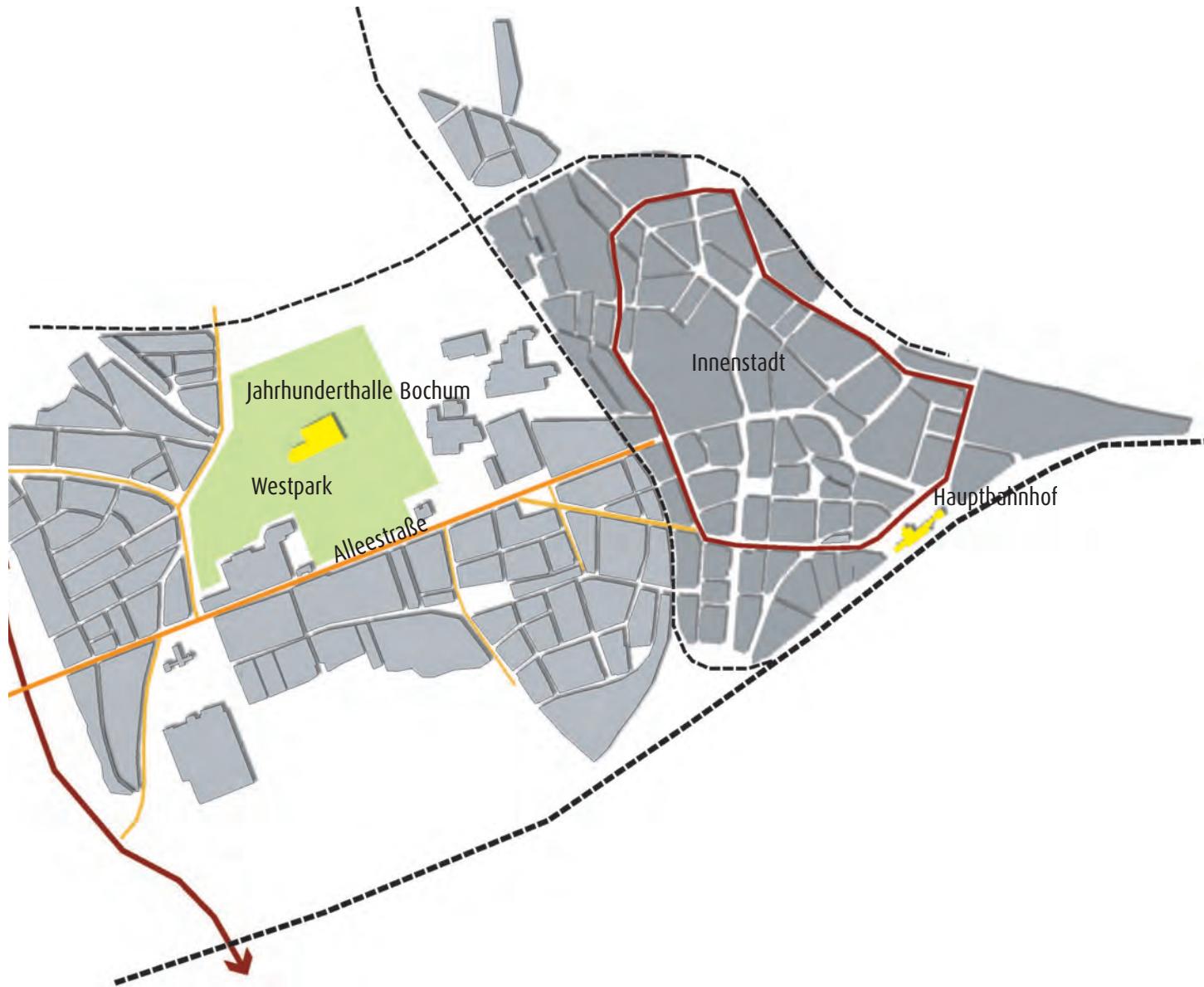
1 Stadtkontext

Die Alleestraße als eine der Cityradialen Bochums verbindet die Bochumer Innenstadt über die Wattenscheider Straße in westlicher Richtung mit der BAB 40, Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen.

Ihre Besonderheit definiert sich über die Verknüpfungsfunktion von City und Innenstadt West. Historisch gewachsener Baumbestand, industrielle Werksgebäude, die Platzsituation an der Rottstraße sowie die ausgeprägte Linearität gehören zu den städtebaulichen Besonderheiten der Straße. Daneben existieren auch gestalterische Mängel und funktionale Missstände, die es zu beseitigen gilt.

Den besonderen Charakter der Straße mit einfachen aber signifikanten Elementen zu einer überzeugenden Eigenständigkeit im Sinne einer großstädtischen Radiale weiterzuentwickeln, ist eine zentrale Herausforderung bei ihrer Umgestaltung.

1 Stadtkontext



1 Bereiche

Die Alleestraße und ihre Verlängerung als Essener Straße bis zum Donezk-Ring sind durch ein heterogenes Erscheinungsbild geprägt, welches sich in einzelne Teilbereiche mit unterschiedlichen Charakteristika gliedern lässt. Jeder Teilbereich offenbart dem Autofahrer bzw. Fußgänger oder Radfahrer eine andere Anmutung des städtischen Raumes.

1. Bereich Donezk-Ring

Der Bereich Donezk-Ring wird landschaftlich durch eine Kleingartenanlage auf der einen Seite und einen grünen Naherholungstreifen auf der anderen Seite der Essener Straße geprägt.

2. Bereich Essener Straße bis Alleestraße | Kohlenstraße

Der Bereich der Essener Straße wird durch eine dicht an der Straße stehende, geschlossene und teilweise sanierungsbedürftige Randbebauung geprägt. Die Martinikirche bildet in diesem Bereich einen markanten Punkt. Auf Höhe der Kreuzung Kohlenstraße beginnt die eigentliche Alleestraße. Das hohe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich bedingt die Notwendigkeit der infrastrukturellen Übersichtlichkeit und Klarheit.

3. Bereich Krupp-Halle

Großvolumige Industriebauten, die südlich angrenzenden Wohngebäude des Denkmalbereichs Stahlhausen sowie der sehr enge, geschlossene Straßenraum prägen diesen Abschnitt.

4. Bereich Westpark

Geschlossene, teilweise sanierungsbedürftige Straßenrandbebauung auf der südlichen sowie unbebaute und ungenutzte Flächen auf der nördlichen Seite, bilden das Spannungsfeld dieses Abschnitts. Wichtige Kennzeichen und räumlich prägende Elemente sind das IGMetall-Haus (Jahrhunderthaus), die markante Gebäudekante des Bochumer Vereins und die zurückspringende Blockrandbebauung.

5. Westendplatz

Der Platz an der Rottstraße stellt den Auftakt und die Verbindung zwischen Innenstadt und Westpark dar. Ein wichtiges Element auf dem Platz ist das denkmalgeschützte ehemalige Tankstellengebäude aus dem Jahr 1950.

6. Bereich Annastraße bis Bahnhof West

Dieser Abschnitt präsentiert sich als innerstädtische Geschäftsstraße. Als städtebauliche Besonderheit zeigen sich hier die eingeschossigen Ladenzeilen, die zwischen den giebelständigen Wohnzeilen „eingespannt“ sind.

7. Bereich Westring

Als Auftaktsituation für die Alleestraße aus Richtung der Bochumer Innenstadt präsentiert sich dieser, überwiegend als Geschäftsstraße ausgeprägte Bereich. Es herrscht starke Verkehrsbelastung und wenig Aufenthaltsqualität.

1 Bereiche



1 Auftaktsituationen

Die Kreuzungspunkte Donezk-Ring und Westring bilden die Auftaktsituationen für die Verkehrsachse Alleestraße. Beide Tore besitzen einen differenzierten städtebaulichen Charakter, den es herauszuarbeiten und weiterzuentwickeln gilt.

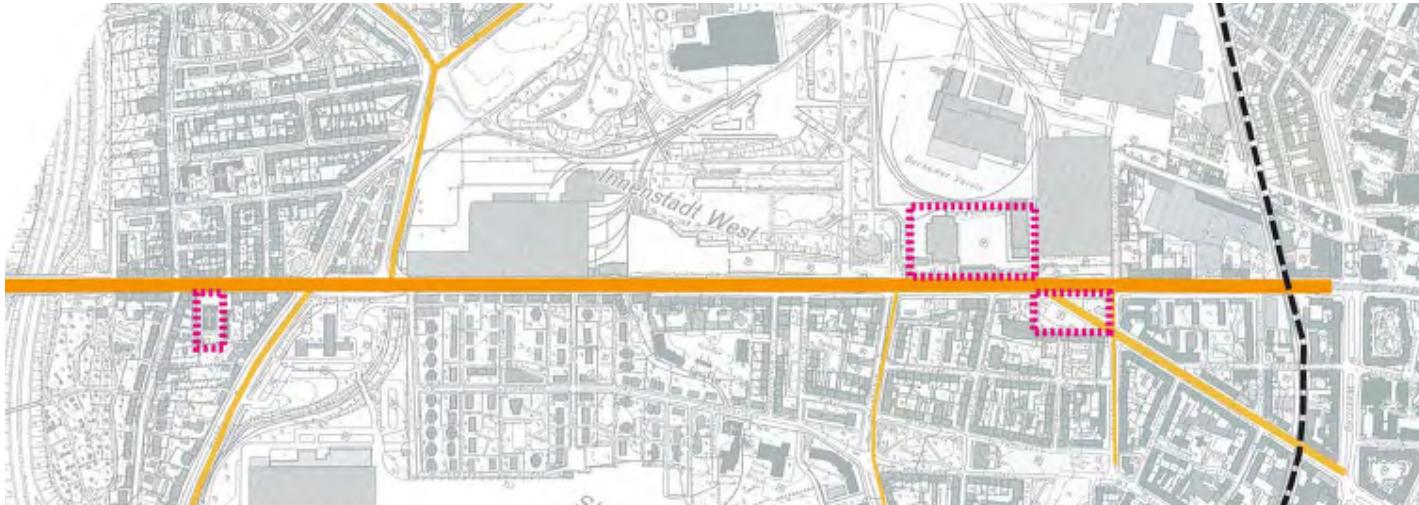


1 Platzsituationen

Besondere stadträumliche Situationen sind der Platz an der Kreuzung Rottstraße – im Folgenden als Westendplatz bezeichnet – und der Vorplatz der Martinikirche im Bereich der Essener Straße.

Der Westendplatz dient als Bindeglied zwischen der Innenstadt und dem Westpark. Gerade die diagonale Verlängerung der Rottstraße in den Westpark ist von entwicklungsstrategischer Bedeutung.

Der Platzraum vor der Martinikirche ist durch seine Anmutung in Verbindung mit dem Kirchengebäude von städtebaulicher Relevanz.



1 Baumbestand

1. Westring bis Rottstraße

Hier stehen rund 30 Eschen im Alter von 40 bis 50 Jahren. Die Bäume sind in der Entwicklung und in ihrem Wachstum geschädigt (Vitalitätsstufe 3). Das Wurzelwerk der Eschen hat den Straßen- und Gehwegbelag an vielen Stellen aufgebrochen.

2. Rottstraße bis Bessemerstraße

Hier stehen rund 30 etwa 60 bis 70 Jahre alte Platanen und fünf ca. 20 Jahre alte Säulenplatanen im Bereich der Tankstelle. Die meisten Bäume weisen Anfuhrschäden auf. Ihre Wurzeln haben den Straßenbelag angehoben. Die Vitalität wird mit Stufe 1 (Wachstum und Entwicklung ausreichend) angegeben.

3. Bessemerstraße bis Wattenscheider Straße

Hier stehen ca. 50 Platanen mit einem Alter von 60 bis 80 Jahren. Das Lichtraumprofil der Fahrbahn ist durch den starken Schrägwuchs der Bäume stark beeinträchtigt. Die Wurzeln haben zum Teil den Straßenbelag angehoben. Ihr Zustand entspricht der Vitalitätsstufe 1. Die Bäume im Abschnitt Torhaus 5 - Wattenscheider Straße sind dennoch auszutauschen und durch eine dem Standort gerecht werdenden Bepflanzung zu ersetzen. Im Bereich des Zugangs zum Westpark wurden im Rahmen des U-Bahnbaus bereits einige Bäume neu gepflanzt.

Im Zuge der Umsetzung der Vorentwurfsplanung muss im Einzelfall geprüft werden, welcher Baum ersetzt werden muss oder erhalten werden kann.

1 Baumbestand



3

2

1

1 Planungen

1. KunstLichtTor 4

Das Konzept der KunstLichtTore greift die städtebauliche Besonderheit auf, dass die Bochumer Innenstadt nur durch Eisenbahnunterführungen erreichbar ist. Diese werden nach und nach mit Licht einladend gestaltet. Dem KunstLichtTor 4 an der Alleestraße liegt der Entwurf von Peter Brdenk zugrunde.



2. Innenstadt West und Westpark

Das städtebauliche Konzept sieht an der Alleestraße eine fünfgeschossige Zeilenbebauung vor. Damit übernimmt es die Struktur der gegenüber liegenden Bebauung und bildet mit dieser einen definierten Straßenraum.



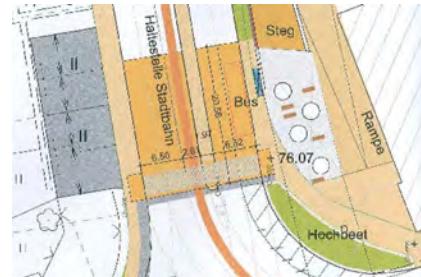
3. Vorplatz Colosseum

Die Planung des Platzes vor dem Colosseum sieht eine abwechslungsreiche Gestaltung und die Ausbildung verschiedener Teilbereiche vor, die differenzierte Nutzungen zulassen. Hier entsteht ein städtischer Platz, der unterschiedlichen Bewohnergruppen Aufenthaltsmöglichkeiten bietet und gleichzeitig eine repräsentative Plattform vor dem Colosseum darstellt.

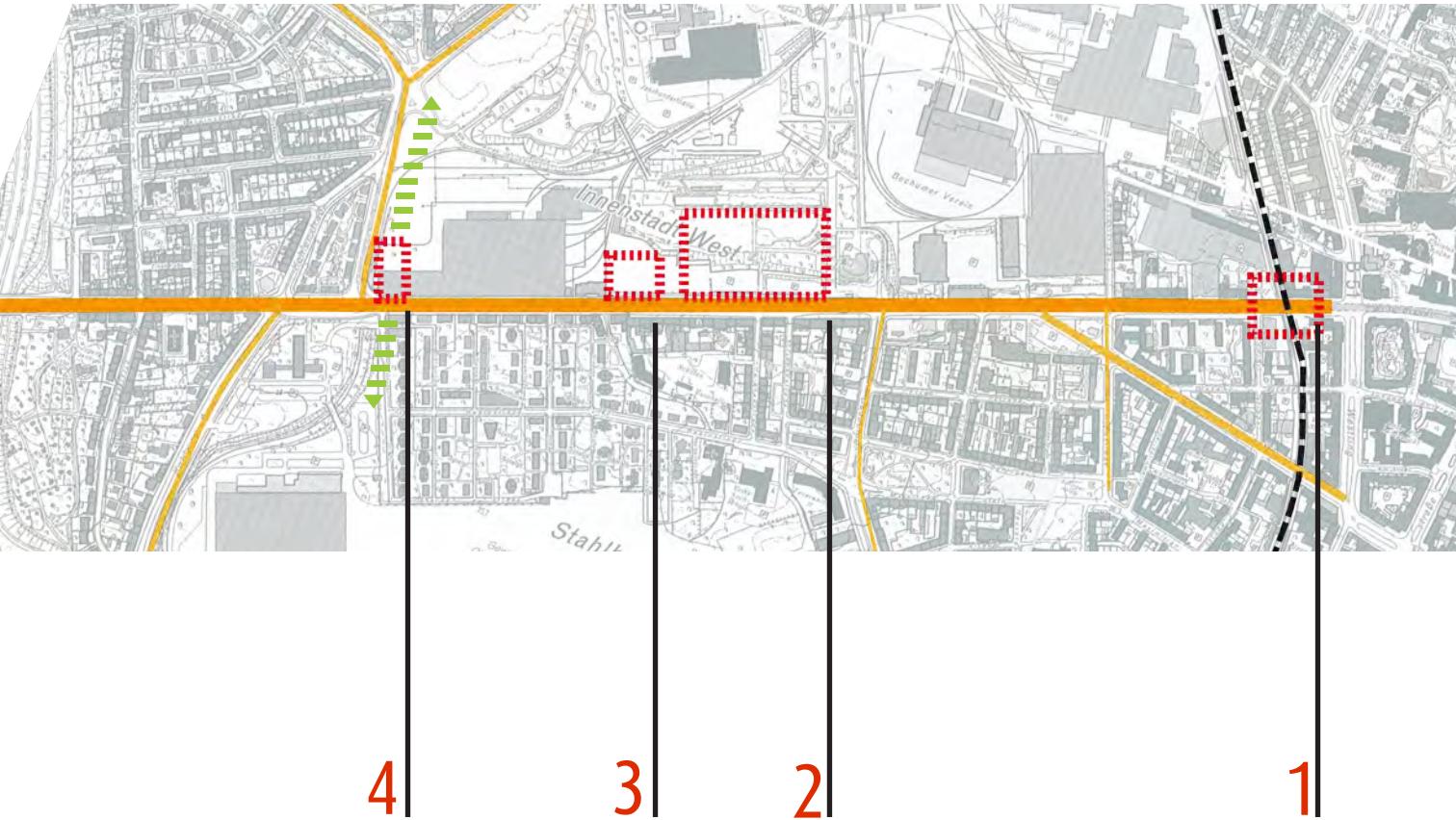


4. Grüner Rahmen

Der als „Grüne Rahmen“ titulierte Freiraumbereich umschließt den Westpark und bildet die städtebauliche Verknüpfung zu den umliegenden Wohngebieten.



1 Planungen



2

KONZEPT | LEITIDEE

2 Zielstellung

Ziel der Planung für die Alleestraße ist, ihr mit wenigen prägnanten Gestaltungselementen eine eigene, signifikante Identität und Individualität zu verleihen, die sich aufgrund der Bedeutung der Straße als wichtige Cityradiale, vor allem durch Großzügigkeit, eine repräsentative Anmutung und eine besonders hervorgehobene Linearität äußert. Nachhaltigkeit durch Wertigkeit und damit Langlebigkeit verstehen sich bei der Konzeption der Gestaltung von selbst.

Der Name der Straße ist hierbei Programm:
Womit wird eine Allee assoziiert? Es sind die Parameter

Linearität, Grün, Großzügigkeit, Breite und Repräsentation

In Anknüpfung an den Bestand wird ein sogenanntes „Lineares Grünes Band“ in der Mitte des Straßenraums übergeordnetes gestalterisches Leitelement für die Alleestraße.



2 Gestaltungselemente

Mit welchen Gestaltungselementen kann man das Ziel erreichen?



Lichtelemente

Ziel des Beleuchtungskonzepts ist es, durch großzügige und hohe Mastleuchten die Linearität der Straße zu akzentuieren und gerade nachts erlebbar zu machen.



Bäume

Eine durchgehende Baumbepflanzung mit besonderer Anmutung unterstützt den signifikanten Charakter als Allee.

Lineares Band

Ein durchgehendes lineares Band im Straßenraum als gestalterische Leitidee verleiht der Straße ihr eigenes Gesicht.



Materialien

Durchgängige, einheitliche und beständige Materialien erzeugen eine repräsentative Anmutung und Ausstrahlung und unterstützen die Großzügigkeit.

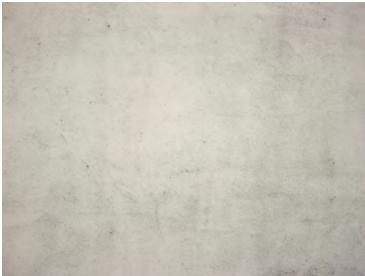


2 Lineares Band_Materialien

Das Lineare Band wird vom Donezk-Ring bis zum Westring mit einer Breite von 1,90 m mittig im Straßenraum geführt. In den Bereichen, in der die Stadtbahn oberirdisch verläuft, wird es zwischen den Gleisen, in allen übrigen Bereichen in der Mitte der Fahrbahn verlegt.

Da das Band in Teilbereichen für Busse und Feuerwehrfahrzeuge befahrbar sein muss, ist eine hohe Belastbarkeit erforderlich. Als Material wird Beton in Form von Fertigteilen gewählt. Durch die Auswahl von unterschiedlichen Zementsorten, Gesteinskörnungen und der Zugabe von Pigmenten können individuelle Farbigkeiten erzielt werden. Schließlich können mit Matrizen verschiedene Muster in den Beton geprägt werden, so dass eine besondere individuelle Gestaltung entstehen kann.

Beton



+

Pigmente



+

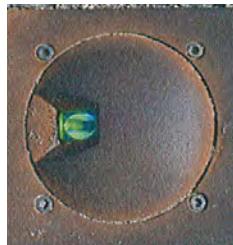
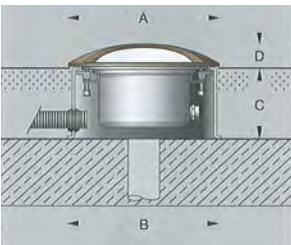
Blätter



=



Lichtelemente



Mit überfahrbaren Bodenleuchten wird das Band auch nachts erfahrbar.

2 Lineares Band_skizzenhafte Impression



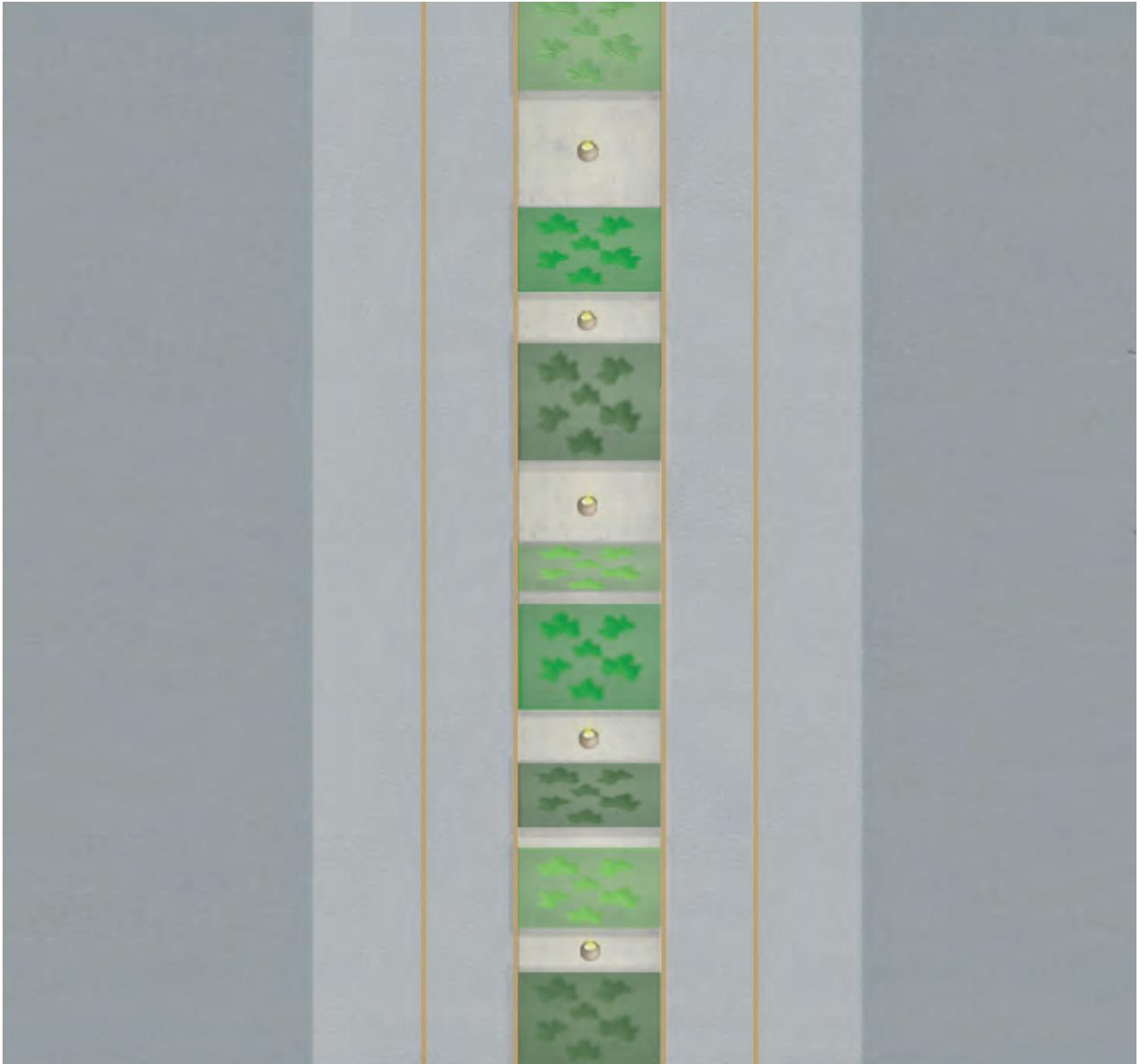
Streifen unterschiedlicher Größe aus dem farbigen und strukturierten Beton verleihen dem Band mehr Lebendigkeit.

2 Lineares Band_Variante 1

Das lineare Band soll die Linearität des Straßenverlaufs unterstreichen. In seiner Gestaltung sollen Assoziationen zum Begriff „Allee“ geweckt werden. Grüne Farbtöne und „herabfallende Blätter“ der straßenbegleitenden Bäume sind mögliche Elemente, die dem Band gerade in den grauen Herbst- und Wintermonaten eine freundliche Anmutung verleihen.

In der ersten Variante werden in verschiedenen Grüntönen eingefärbte Betonfertigteile verwendet. In dieser werden mit Hilfe von Matrizen Blattstrukturen eingeprägt. Kombiniert mit naturfarbenen Platten ergibt sich ein lockeres Raster unterschiedlicher Plattenlänge.

2 Lineares Band_Variante 1



2 Lineares Band_Variante 2

Als Grundmaterial werden hellgraue Betonfertigteile gleicher Länge verwendet, so dass ein homogenes Band entsteht. Mit Hilfe von Matrizen in Form von herabgefallenen Blättern wird ein ähnliches, aber in seiner Anmutung gänzlich anderes Bild als in Variante 1 erzeugt. In dieser Variante werden die Blätter während des Prägevorgangs oder nachträglich mit Farbe in verschiedenen Grüntönen behandelt und erhalten so ihre Leuchtkraft.

In beiden Varianten entsteht in der Mitte der Alleestraße auf einer Länge von annähernd 2.000 m eine Art Bodenintarsie mit besonderer stadtgestalterischer Signifikanz und Individualität.

2 Lineares Band_Variante 2



2 Bäume

Das Konzept sieht eine beidseitige Baumpflanzung vor, die die Linearität der Straße kraftvoll unterstützt. Bestandsbäume werden je nach Zustand integriert. Durch die Verwendung verschiedener Baumarten, die sich in Habitus und Laubfärbung unterscheiden, soll die Vielfältigkeit der Straße mit der Idee des Indian Summer verknüpft werden.

Grundsätzlich sind dem Standort angepasste, schmalkronige Baumarten zu wählen. Fastigiata-Arten können aufgrund der Enge der Straße in Teilbereichen hilfreich sein. Ein lichtdurchfluteter Straßenraum, insbesondere in den engen Bereichen, ist nicht zuletzt wegen der angrenzenden Wohnbebauung wünschenswert. Die Auswahl zeigt ein Spektrum auf und kann beliebig ergänzt oder verändert werden.



2 Bäume_Auswahl



Acer platanoides sapindaceae
(Spitzahorn)



Carpinus betulus
(Haimbuche)



Acer platanoides sapindaceae
(Spitzahorn)



Gleditsia triacanthos
(Amerikanische Gleditschie)



Acer rubrum
(Rotahorn)



Quercus palustris
(Sumpfeiche)



Quercus coccinea
(Scharlacheiche)



Gehwegbereich

helle Betonplatten
mit Natursteinvorsatz
kombiniert mit dunkleren
Betonplatten

20 | 40 cm

Parkstreifen

Betonplatten

20 | 40 cm

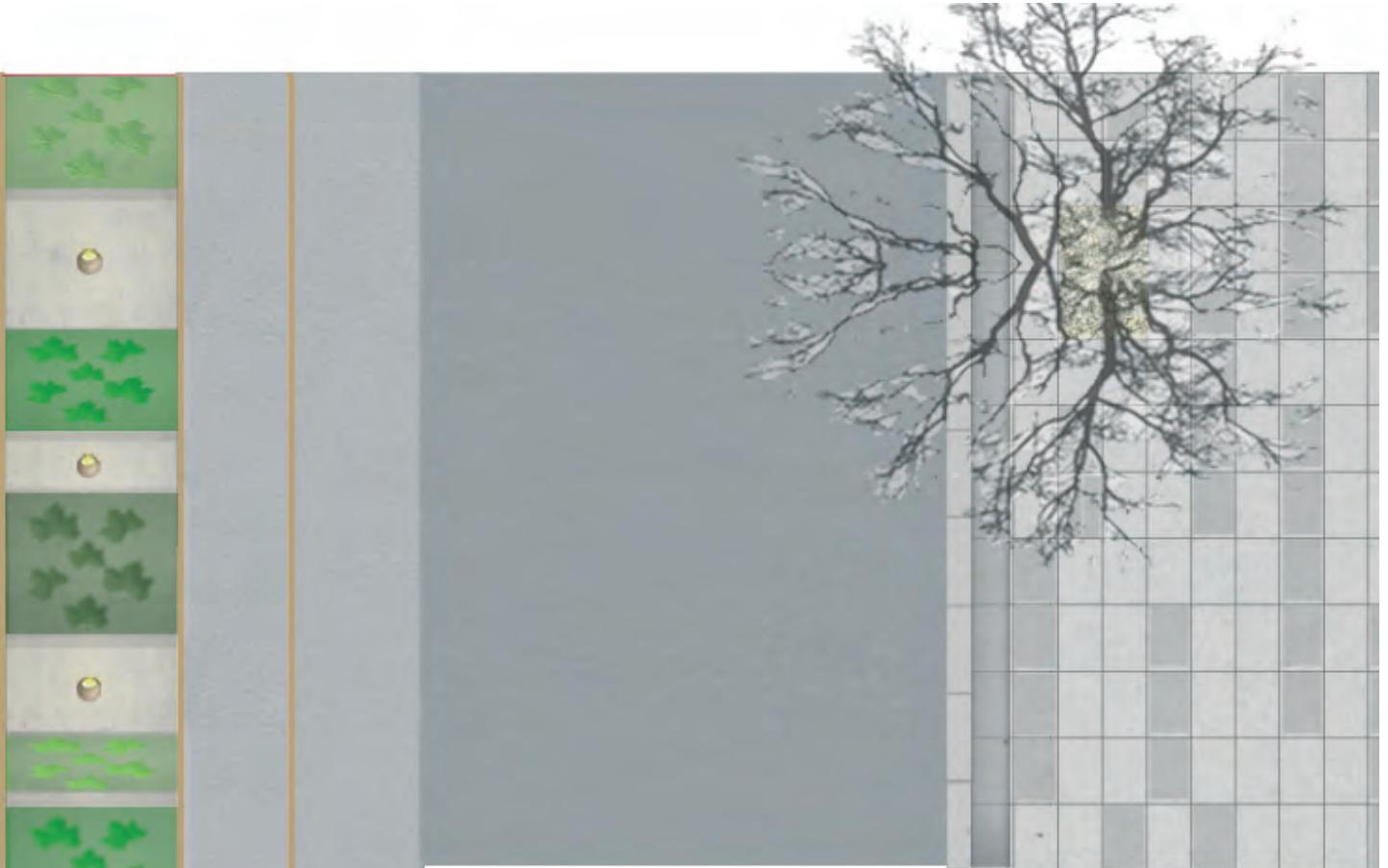
Fahrbahn

Asphalt

Stadtbahn

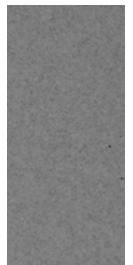
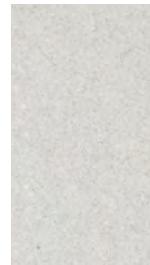
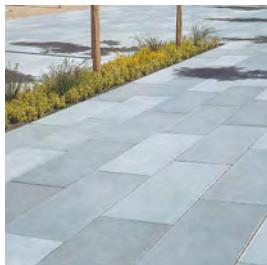
Asphalt sehr hell

2 Materialien_Straßenraum



Lineares Band

farbige
Betonfertigteile

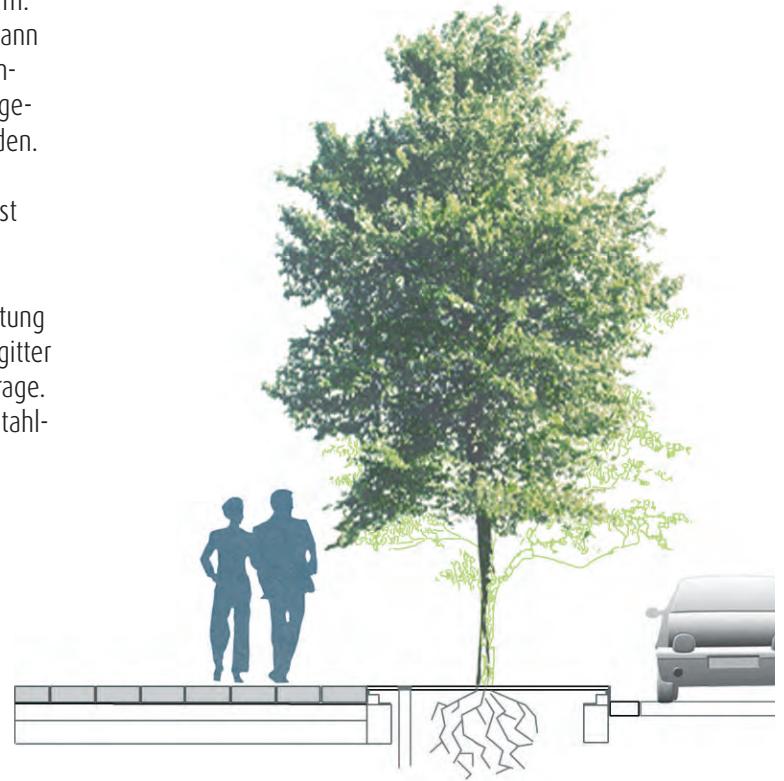


2 Materialien_Baumscheibe

Die Größe der Baumscheiben beträgt im Regelfall 2 x 2 m. Sie muß jedoch nicht stets quadratisch sein. Alternativ kann auch ein gelochtes Betonpflaster ohne erkennbare Baumscheibe zum Einsatz kommen. Dies muss bei der weitergehenden Entwurfs- und Ausführungsplanung geprüft werden.

Eine Überpflanzung von Ver- und Entsorgungsleitungen ist möglichst zu vermeiden.

Alle Baumscheiben sind in einer jeweils gleichen Gestaltung zu realisieren. Als Materialien kommen begehbare Stahlgitter oder mit einem Muster ausgestanzte Stahlscheiben in Frage. Das Blattmuster des Linearen Bandes kann sich in den Stahlscheiben wiederfinden.



2 Materialien_Baumscheibe

Um eine durchgängige Baumbepflanzung zu sichern und die infrastrukturellen Anforderungen zu gewährleisten, müssen in Ausnahmefällen (Bereich Westring und Essener Straße) die Ver- und Entsorgungsleitungen überpflanzt werden.

Dazu ist es erforderlich, entsprechende technische Vorkehrungen (Infrastrukturkanal) vorzusehen.

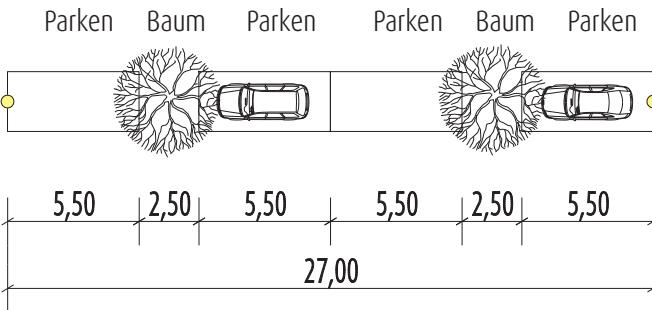
Der Wurzelbereich wird durch begeh- und befahrbare Baumscheiben mit Unterflursystem gesichert, die den Wurzeldruck abfangen.



2 Leuchten_Straßenraum_Prinzip

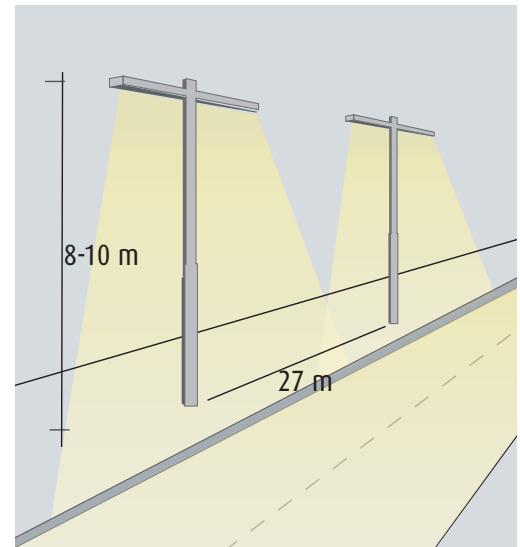
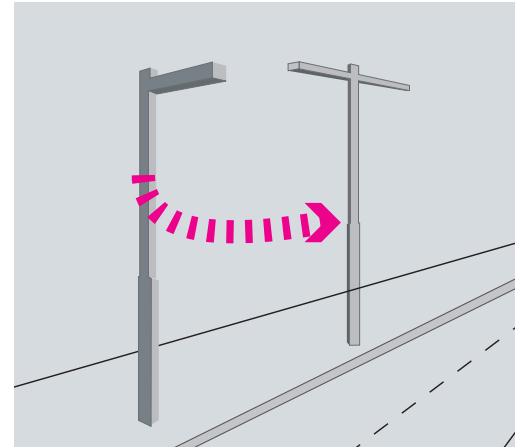
Das Konzept sieht vor, ein – dem Raum und der Idee einer großzügigen Straße zuträgliches – Leuchtenkonzept zu etablieren.

Um die angestrebte Großzügigkeit der Straße durch die richtige Auswahl der Leuchten zu unterstützen, werden entlang der Alleestraße zweiarmige Mastleuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 8-10 m gesetzt, die parallel zur Fahrbahn stehen. Die Taktung wird auf 27 m gelegt, so dass sich folgendes Raster erzeugen lässt:



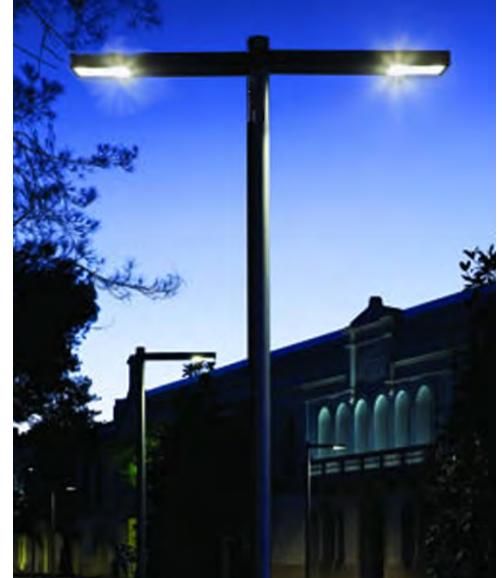
Mastleuchten

Um ein überzeugendes Gesamtbild der Alleestraße zu erzeugen ist es wichtig, das Leuchtenkonzept vom Westring bis Donezk-Ring durchgängig umzusetzen. Hierfür wird vorgeschlagen, die Oberleitungsmasten – wenn möglich – zu entfernen und andere Befestigungspunkte zu finden. Alternativ sollte der Oberleitungsmast versetzt oder Oberleitungsmast und Mastleuchte mit entsprechendem Abstand parallel platziert werden. Eine Kombination ist zwar funktional denkbar, stadtgestalterisch und typologisch bei dem vorgeschlagenen Konzept jedoch ausgeschlossen. Die großzügige Anmutung des Straßenbildes würde zu sehr leiden.



2 Leuchten_ Straßenraum_Auswahl

Die verwendeten Leuchten sollen in ihrer Gestaltung den linearen und großstädtischen Charakter der Straße stärken und sich als stadtgestalterisches Element signifikant, aber in einer zurückhaltenden Formensprache in den Stadtraum einfügen. Kurzlebige, modische und überfrachtete Designs sollten deshalb vermieden werden.



Beispiel-Leuchtentyp:
Santa&Cole_Rama



Beispiel-Leuchtentyp:
iGuzzini_DE061

3

STRASSENRAUM

3 Städtebauliches Gesamtkonzept





3 Bereich Donezk-Ring

Charakter:

Der Bereich Donezk-Ring wird geprägt durch eine Kleingartenanlage und einen grünen Naherholungsstreifen. Die Stadtbahn fährt hier auf einem Rasengleis.

Der Abschnitt soll als grünes Eingangstor zur Allee- bzw. Essener Straße ausgebildet werden. Das „Lineare Band“ hat hier seinen Anfang und erstreckt sich fast 2.000 m bis zum Westring.

Verkehrsführung:

Stadteinwärts wird eine Fahrspur, stadtauswärts werden zwei Fahrspuren geführt. Der Fahrradfahrer nutzt die Fahrbahn. Strikte Baumreihen säumen die Straße und symbolisieren das „Grüne Tor“.



3 Bereich Donezk-Ring_Querschnitt



Blick stadtauswärts



3,15	1,80	3,00	7,73	7,00	3,95		
FUSSWEG	FAHRRAD	AUTO	STADTBahn	AUTO	STADTBahn	FAHRRAD	FUSSWEG

3 Bereich Essener Straße

Charakter:

Der Bereich der Essener Straße wird geprägt durch eine geschlossene Randbebauung. Bäume sind nicht vorhanden. Die Martinikirche bildet in diesem Bereich einen markanten Punkt. Der Kreuzungsbereich Kohlenstraße ist der Beginn der eigentlichen Alleestraße. Durch das hohe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich stehen Übersichtlichkeit und Klarheit der Verkehrsführung im Vordergrund.

Städtebauliches Ziel ist es, dem Bauwerk Martinikirche einen angemessenen Vorplatz zu verschaffen.

Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der häufigen Rückstaus an der Kreuzung Kohlenstraße | Alleestraße, werden stadteinwärts zwei Fahrspuren geführt. Stadtauswärts wird es in Zukunft nur noch eine Fahrspur geben. Die so gewonnene Fläche wird für einen Längsparkstreifen und einen breiteren Gehweg genutzt. Aufgrund der räumlichen Enge ist in diesem Bereich eine zweireihige Baumbepflanzung nicht möglich. Durch die Reduzierung der Fahrspuren stadtauswärts kann aber eine einseitige Baumreihe in einem Raster von 14 m in den Parkstreifen integriert werden.

Im Zuge der Gleiserneuerungsmaßnahmen der Bogestra wird die Straße im Bereich der Haltestellen auf Bürgersteigniveau angehoben. Durch diesen Hochbord wird ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen möglich.



3 Bereich Essener Straße_Querschnitt



Blick stadtauswärts



2,25	5,70			3,45	4,95
FLUSSWEG FAHRRAD	AUTO	STADTBAHN BAND	STADTBAHN	AUTO	FLUSSWEG FAHRRAD

3 Bereich Krupp-Halle

Charakter:

Großvolumige Industriebauten auf der einen Seite und zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Seite prägen diesen Abschnitt. Ein stattlicher Alleebaumbestand gibt diesem Bereich seine Ausstrahlung. Aufgrund des Vitalitätszustandes der Bäume ist aber eine Neupflanzung erforderlich.

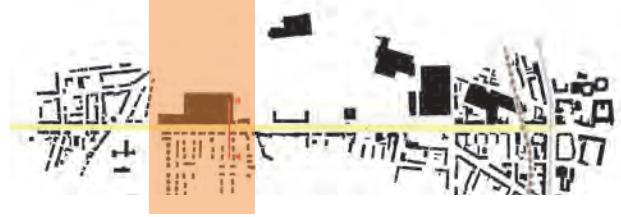
Ziel ist es, den Alleecharakter in diesem Bereich zu erhalten bzw. zu verbessern.

Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung:

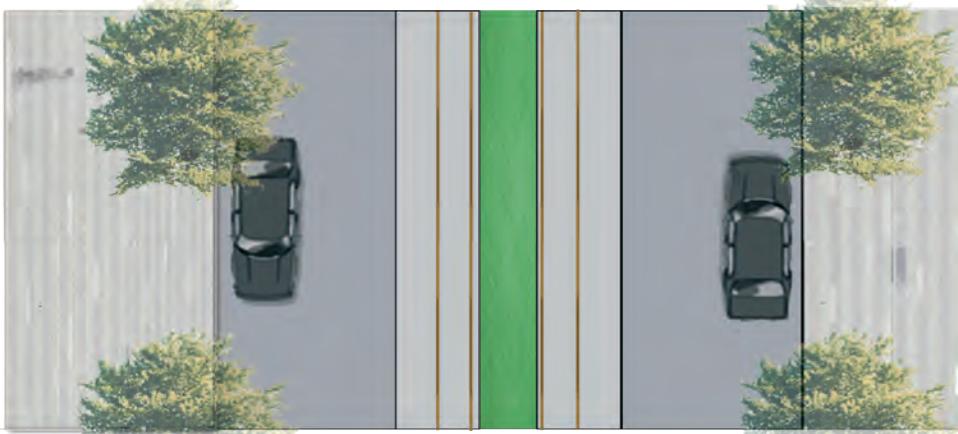
Die Verkehrsflächen stadtein- wie stadtauswärts werden auf 4,75 m reduziert. In diesem Fall können zwei Autos parallel nebeneinander fahren. Bei dem Begegnungsfall Auto/LKW kann auf den Bereich der Stadtbahngleise ausgewichen werden. Die so gewonnene Fläche wird den Gehwegbereichen zugeordnet. Bäume werden mit Baumscheiben in den Gehwegbereich | Parkstreifen integriert.



3 Bereich Krupp-Halle_Querschnitt



Blick stadtauswärts



FUSSWEG FAHRRAD	PARKEN	AUTO	STADTBahn	BAND	STADTBahn	AUTO	FUSSWEG FAHRRAD
--------------------	--------	------	-----------	------	-----------	------	--------------------

3 Bereich Westpark

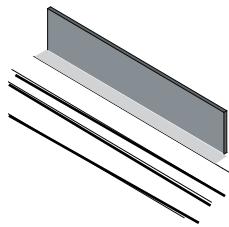
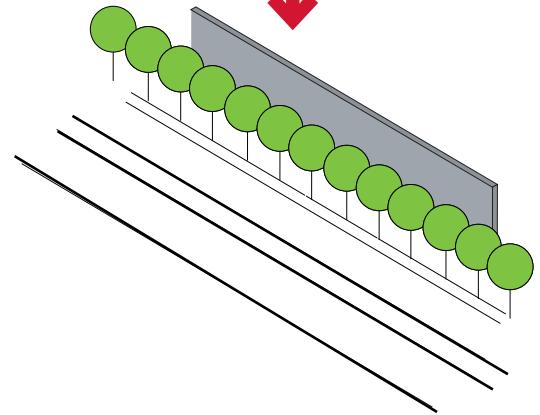
Charakter:

Der Bereich wird besonders geprägt durch die markante Mauer des Bochumer Vereins. Durch ihre Nähe zur Straße ist eine Pflanzung von Bäumen nicht möglich.

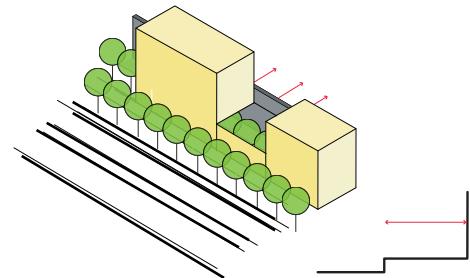
Ziel ist es, eine durchgängige Allee anzupflanzen und im Zuge der Neuplanung des Geländes des Bochumer Vereins die Mauer zu versetzen und in die Neuplanung zu integrieren. Mauer und Gebäude werden ein städtebauliches Konstrukt.

Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung:

In beide Fahrrichtungen werden zwei Fahrspuren geführt, wobei künftig stadteinwärts ein Parkstreifen ergänzt wird. Die vor der Tankstelle stehenden Platanen werden erhalten. Durch das Versetzen der Mauer in Verbindung mit einer Neubebauung wird Raum für die Neupflanzung einer Baumreihe geschaffen. Um die Großzügigkeit der Straße zu unterstützen wird der Radweg stadtauswärts auf Gehwegniveau angehoben. Dadurch entsteht ein breiterer und großzügig wirkender Gehwegbereich.

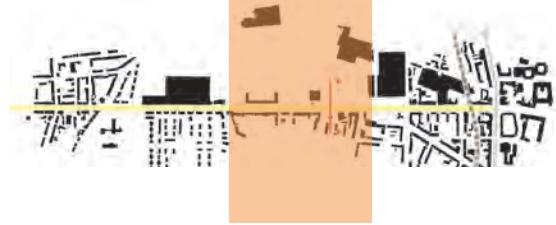


Ist-Zustand

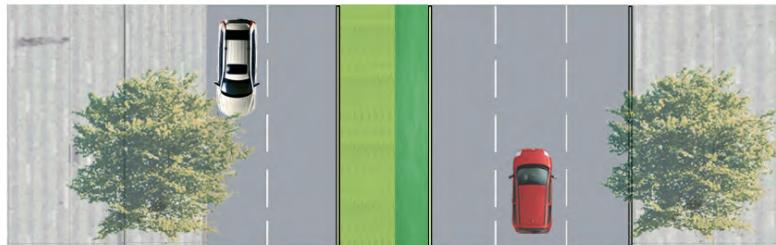


Versetzen der Mauer und Errichtung von Gebäuden, Pflanzung von Bäumen

3 Bereich Westpark_Querschnitt



Blick stadtauswärts



5,00 | 2,25 | 1,50 | 6,00 | 4,35 | 9,00 | 1,80 | 5,10

FLUSSWEG	PARKEN	FAHRRAD	AUTO	BAND	AUTO	FAHRRAD	FLUSSWEG
----------	--------	---------	------	------	------	---------	----------

3 Bereich Westendplatz

Charakter:

Geprägt wird dieser Bereich durch einen Platzraum am Abzweig Rottstraße und den Industriebauten des Bochumer Vereins. Überladen mit ruhendem Verkehr bietet der Platz keine Aufenthaltsqualität. Die Flächen des Bochumer Vereins sind nicht zugänglich, eine Querungshilfe für Fußgänger der Alleestraße ist in diesem Bereich nicht vorhanden.

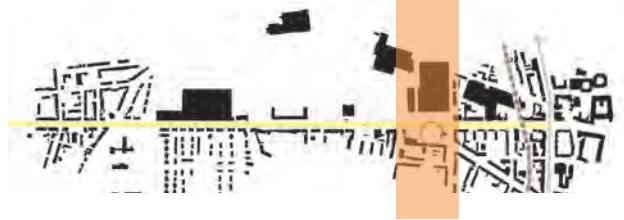
Ziel ist es, diesen Bereich als zentrales Verbindungsglied zwischen der Jahrhunderthalle Bochum und dem Westring mit größtmöglichen Raumqualitäten auszubilden. Der Platz wird neu gestaltet und strukturiert. Die Flächen des Bochumer Vereins werden geöffnet, so dass eine fußläufige Verbindung von der Rottstraße bis in den Westpark möglich wird.

Straßenraumgestaltung:

Der Kreuzungspunkt Annastraße | Rottstraße wird mit einem Kreisverkehr neu gestaltet. Dadurch kann der Durchgangsverkehr, der heute noch über den Platz läuft, am Rand des Platzes gebündelt werden. Eine neue Fußgängerquerung erleichtert das Wechseln der Straßenseite.



3 Bereich Westendplatz_Querschnitt



Blick stadtauswärts



7,60	1,80	3,50	2,45	6,80	1,80	5,15
FUSSWEG	FAHRRAD	AUTO	BAND	AUTO	FAHRRAD	FUSSWEG

3 Bereich Annastraße bis Bahnhof West

Charakter:

Dieser Abschnitt präsentiert sich als innerstädtische Straße mit Geschäftsbesatz. Zwischen den Einzelhandelsgeschäften im Erdgeschoss wird in Teilen gewohnt.

Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung:

Die Fahrbahn wird neu aufgeteilt. Die durch den Bau der Stadtbahn gewonnenen Flächen werden den Gehwegen zugeordnet. Die so entstehenden großzügigen Bereiche für Fußgänger laden zum Flanieren ein und werten die Geschäftszone auf.

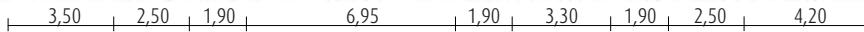
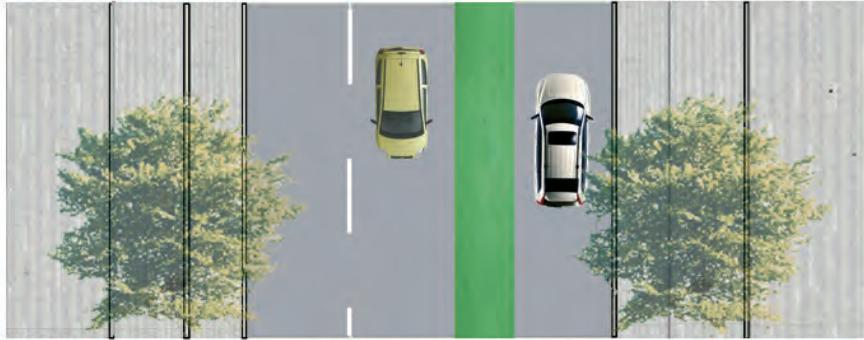
Stadtein- und -auswärts wird ein Parkstreifen angeordnet. Die bestehenden Bäume werden erhalten und ergänzt. Das Lineare Band, das auf Teilen der ehemaligen Gleisanlagen verläuft, dient gleichzeitig als Querungshilfe.



3 Bereich Annastraße bis Bahnhof West_Querschnitt



Blick stadtauswärts



FUSSWEG	PARKEN	FAHRRAD	AUTO	BAND	AUTO	FAHRRAD	PARKEN	FUSSWEG
---------	--------	---------	------	------	------	---------	--------	---------

3 Bereich Westring

Charakter:

Dieser Abschnitt ist durch dichte Bebauung und Ladenlokale geprägt. Er stellt den Auftakt für die Alleestraße aus Richtung Innenstadt dar. Der Bereich ist verkehrlich stark belastet und bietet wenig Aufenthaltsqualität.

Ziel ist es, diesem Eingangsbereich mehr gestalterische Qualität und eine repräsentativere Ausstrahlung zu verleihen.

Verkehrsführung:

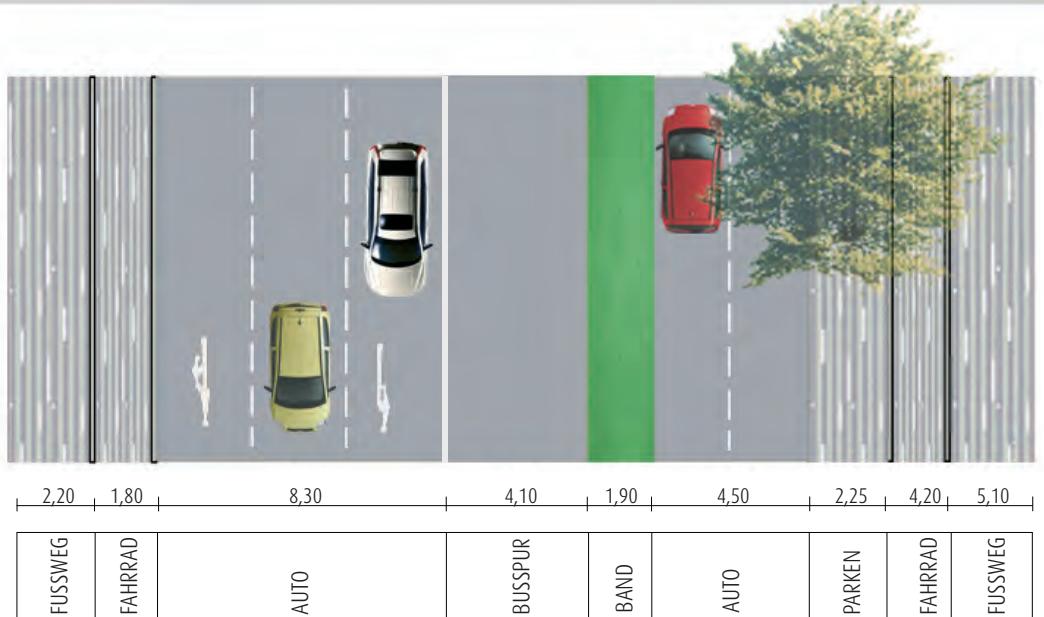
Durch den Wegfall der Stadtbahntrasse kann der Bus in diesem Bereich eine separate Fahrspur erhalten. Stadtauswärts wird im Bereich des Parkstreifens die Baumallee bis an den Westring geführt.



3 Bereich Westring_Querschnitt



Blick stadtauswärts



4

STÄDTEBAU

4 Auftaktsituation Donezk-Ring

Die Auftaktsituation am Donezk-Ring gestaltet sich als Grünes Tor: Baumreihen säumen die Straße. Das Lineare Band hat hier seinen Anfang und erstreckt sich die Allee-straße entlang. Inszeniert und verstärkt wird das Tor durch eine serielle Skulptur aus fünf 8 bis 10 m hohen Stelen aus Cortenstahl von ca. 30 bis 50 cm Durchmesser, die mittig auf dem Linearen Band platziert werden. Sie sind eine eindrucksvolle Torplastik und symbolisieren die Geschichte des Stadtteils als Standort der Stahlindustrie.



Impression

4 Auftaktsituation Donezk-Ring



Lageplan



Ansicht (Blick Richtung Norden)

4 Auftaktsituation Westring

Das Lineare Band verläuft bis zum Westring, klappt dort zu einer Skulptur aus Cortenstahl und Licht nach oben und symbolisiert auf diese Weise den Auftakt zur neugestalteten Alleestraße. Eine präzise Ausformulierung muss im folgenden Planungsprozess entwickelt werden.

Die Baulücke neben dem Supermarkt wird durch einen fünfgeschossigen Büroriegel geschlossen. Dadurch werden klare Raumkanten entlang der Alleestraße gebildet.

Der Durchgang zur Erschließung der rückwärtigen Bebauung bleibt erhalten. Wünschenswert ist es, die Kasematten der Glückauf-Bahntrasse mit kleinteiligem Gewerbe zu aktivieren.



4 Auftaktsituation Westring

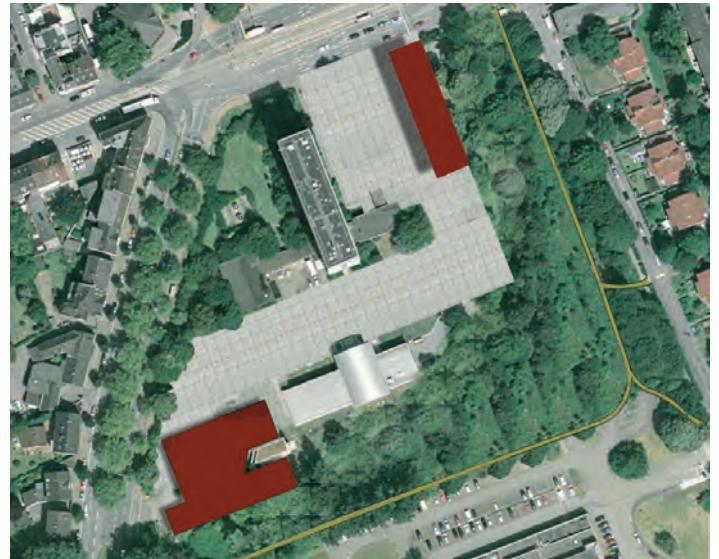
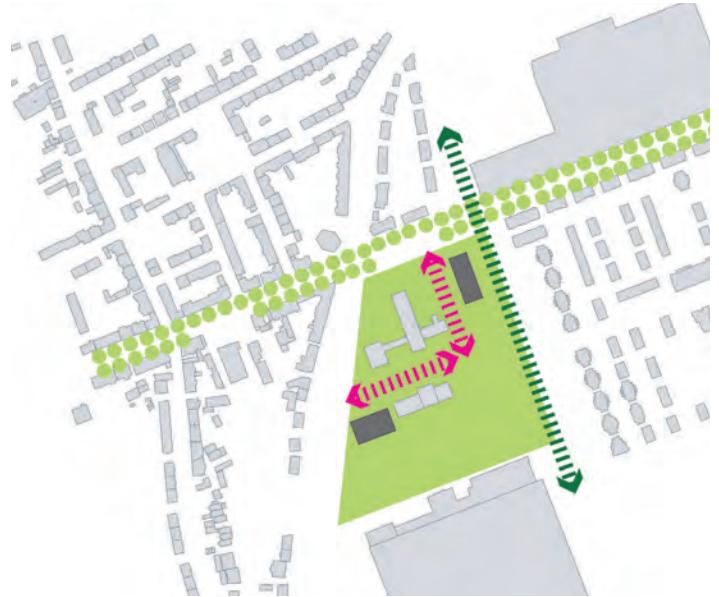


4 TKS-Hochhaus

Das TKS-Hochhaus ist ein markanter Hochpunkt an der Alleestraße inmitten einer durchgrünten Parklandschaft.

Ziel ist es, das Areal zur Kohlenstraße und zur Alleestraße zu öffnen. Der Grünraum soll aufgewertet und die bestehenden Baumstrukturen erhalten werden. Eine Radwegeverbindung unterquert die Alleestraße und folgt der sogenannten Grünen Spange. Die Ergänzung eines Büroriegels und eines Lebensmittelmarktes bilden die Raumkanten des Geländes.

Die neuen Gebäude sollen auf dem Gelände durch eine Platzfläche mit den bestehenden Gebäuden verbunden werden. Der Lebensmittelmarkt wird von der Kohlenstraße aus erschlossen. Der fünfgeschossige Büroriegel steht senkrecht zur Alleestraße und bildet zusammen mit dem bestehenden Hochhaus ein Ensemble.





Lageplan

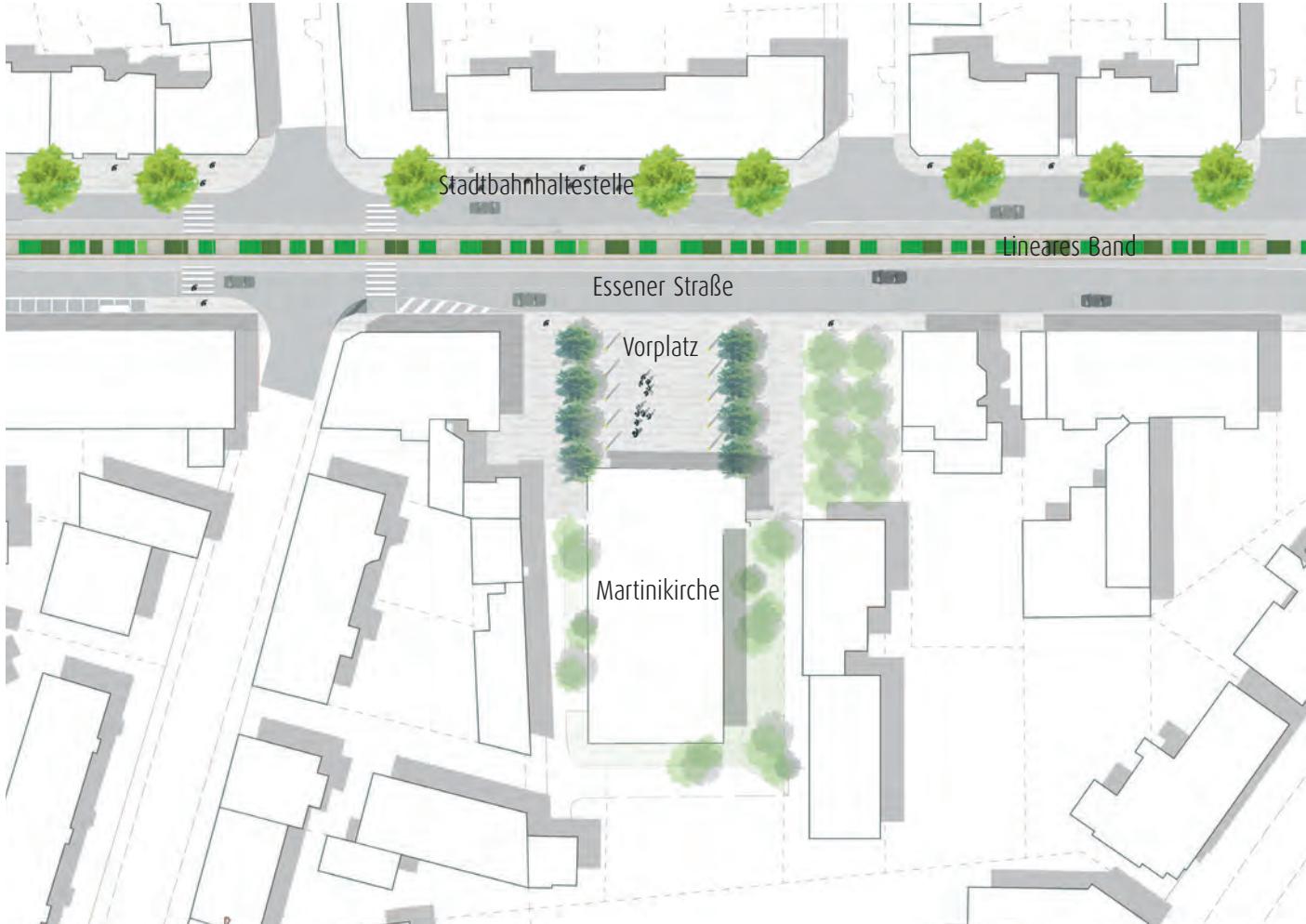
4 Martinikirche

Ziel der Platzgestaltung ist es, die Kirche und ihren Vorplatz an die Alleestraße anzubinden bzw. den Straßenraum mit sehr einfachen Mitteln zum proportionierten Platzraum aufzuweiten. Der Pflasterbelag des Gehweges wird hierfür bis an das Portal herangezogen. Die abgrenzende Mauer wird entfernt. Zwei Baumreihen säumen den Vorplatz und geben der Kirche einen Rahmen. Sitzbänke unterstreichen die neue Aufenthaltsqualität des Platzes.

Auch bei einer Nutzungsänderung des Kirchengebäudes schafft der Gestaltungsvorschlag Qualitäten. Das Parken soll auf dieser Fläche vermieden werden.



4 Martinikirche



Lageplan

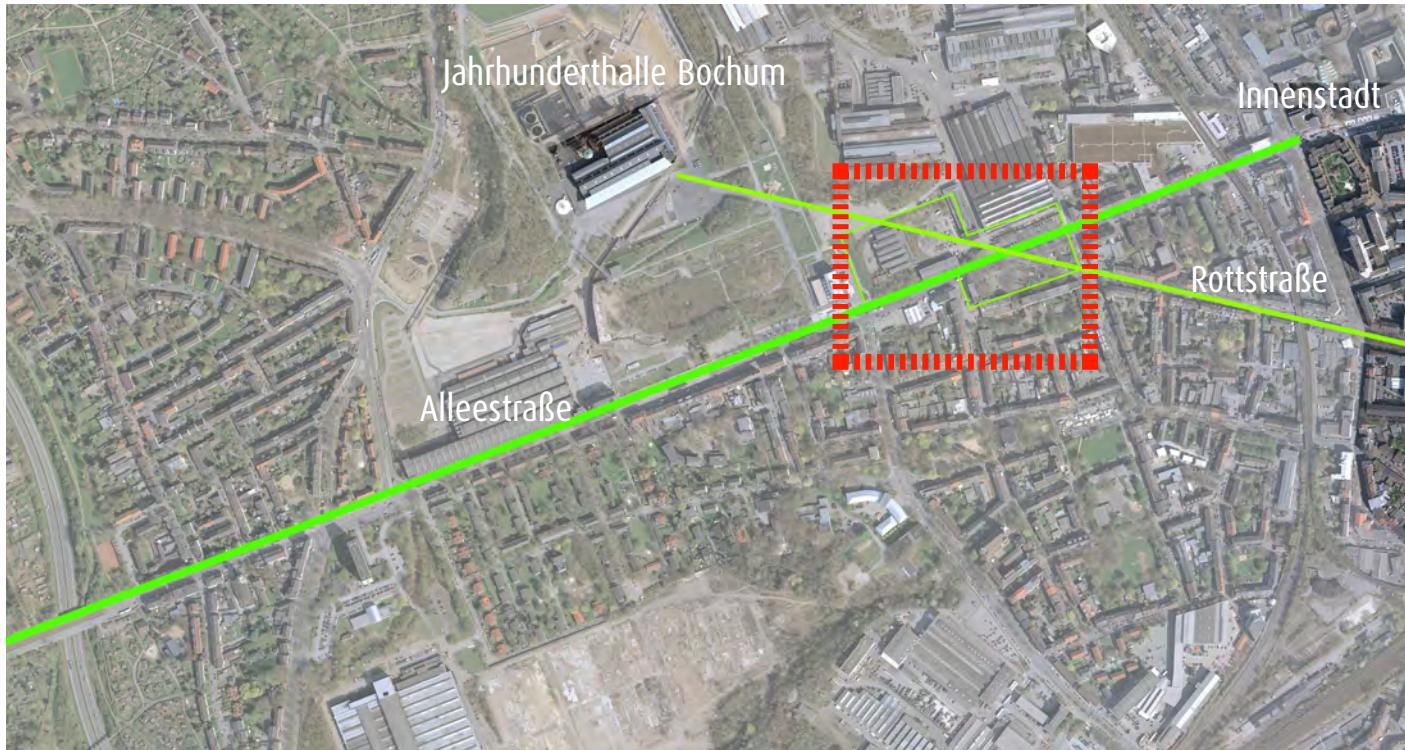
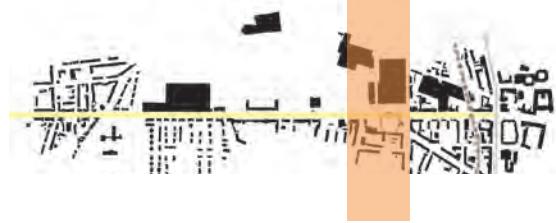
4 Westendplatz

Der Westendplatz ist ein zentrales städtebauliches Verbindungsglied auf einer in Teilbereichen bereits heute ablesbaren Diagonalen zwischen dem Kulturbaustein Jahrhunderthalle Bochum und dem Westring. Diese Diagonale bildet mit dem Linearen Band der Alleestraße ein signifikantes Achsenkreuz im Bochumer Stadtgefüge und wird konzeptionelle Leitidee für die Gestaltung des Westendplatzes und der angrenzenden nördlichen Bereiche als Verbindung in den Westpark.

Hauptziel bei der städtebaulichen Konzeption dieser Fläche ist es, dass der Westpark faktisch bis an den Westendplatz bzw. die Alleestraße heran geführt wird. Auf den Flächen nördlich der Alleestraße an der neu entstehenden Fußgängerdiagonale soll ein hochwertiger Standort vorrangig für Dienstleistungen entstehen. Frei im Park angeordnete Einzelbaukörper entwickeln Platzsituationen mit unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten. Die diagonale Verbindung in den Westpark fließt durch diese Teilräume.

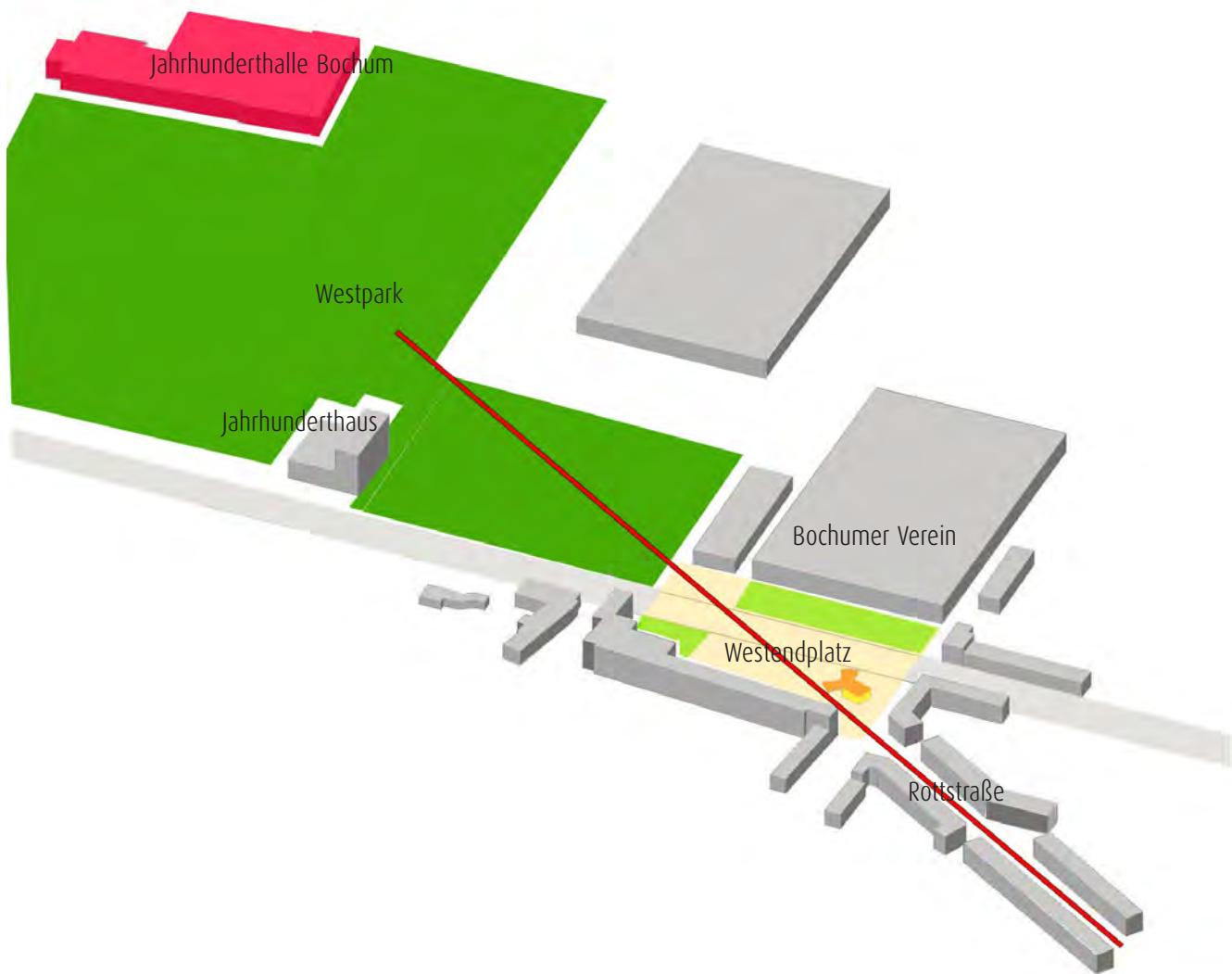
Der Westendplatz ist ein multifunktionaler Platzraum auf der diagonalen Achse. Grundgedanke bei der Neugestaltung der Platzfläche ist es, den mit Parkplätzen überfrachteten Platz neu zu strukturieren. Die Umgestaltung der Platzfläche schafft neue Qualitäten und soll zu einer Belebung des Platzes beitragen. Eine Aktivierung der Ladenflächen mit höherwertigem Einzelhandel und Gastronomie machen den Platz in Zukunft zu einem attraktiven Trittstein auf der Diagonalen. Er wird Auftakt für den Westpark und für die entstehende „Kulturachse Rottstraße“, in Richtung Innenstadt.

4 Westendplatz

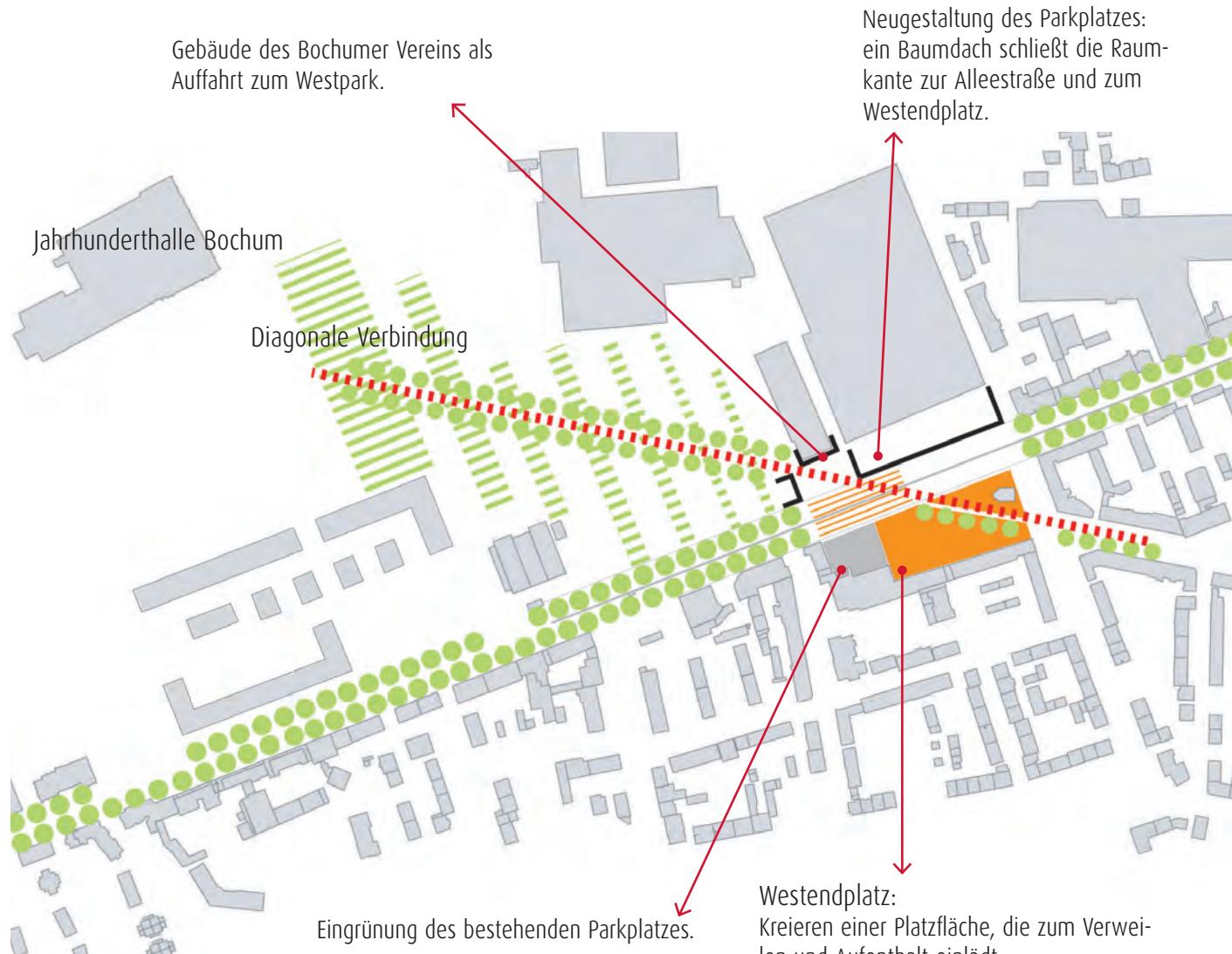


4 Westendplatz

Der Westpark wächst bis an den Westendplatz bzw. die Alleestraße.



4 Westendplatz



Gebäude des Bochumer Vereins als
Auffahrt zum Westpark.

Jahrhunderthalle Bochum

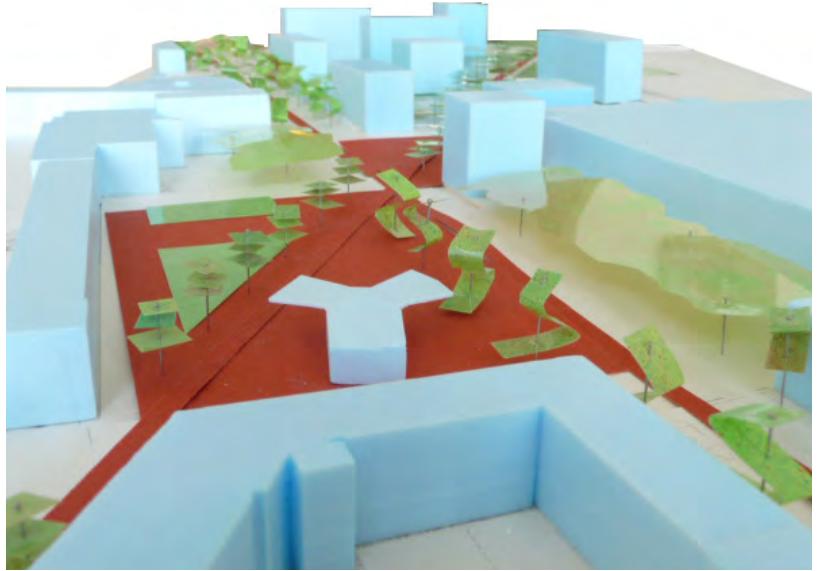
Diagonale Verbindung

Neugestaltung des Parkplatzes:
ein Baumdach schließt die Raum-
kante zur Alleestraße und zum
Westendplatz.

Eingrünung des bestehenden Parkplatzes.

Westendplatz:
Kreieren einer Platzfläche, die zum Verweilen und Aufenthalt einlädt.
Durch Aufwertung der Platzfläche soll der Rahmen zur Neuansiedlung von Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschosszonen geschaffen werden.

4 Westendplatz_Diagonale



4 Westendplatz_Diagonale



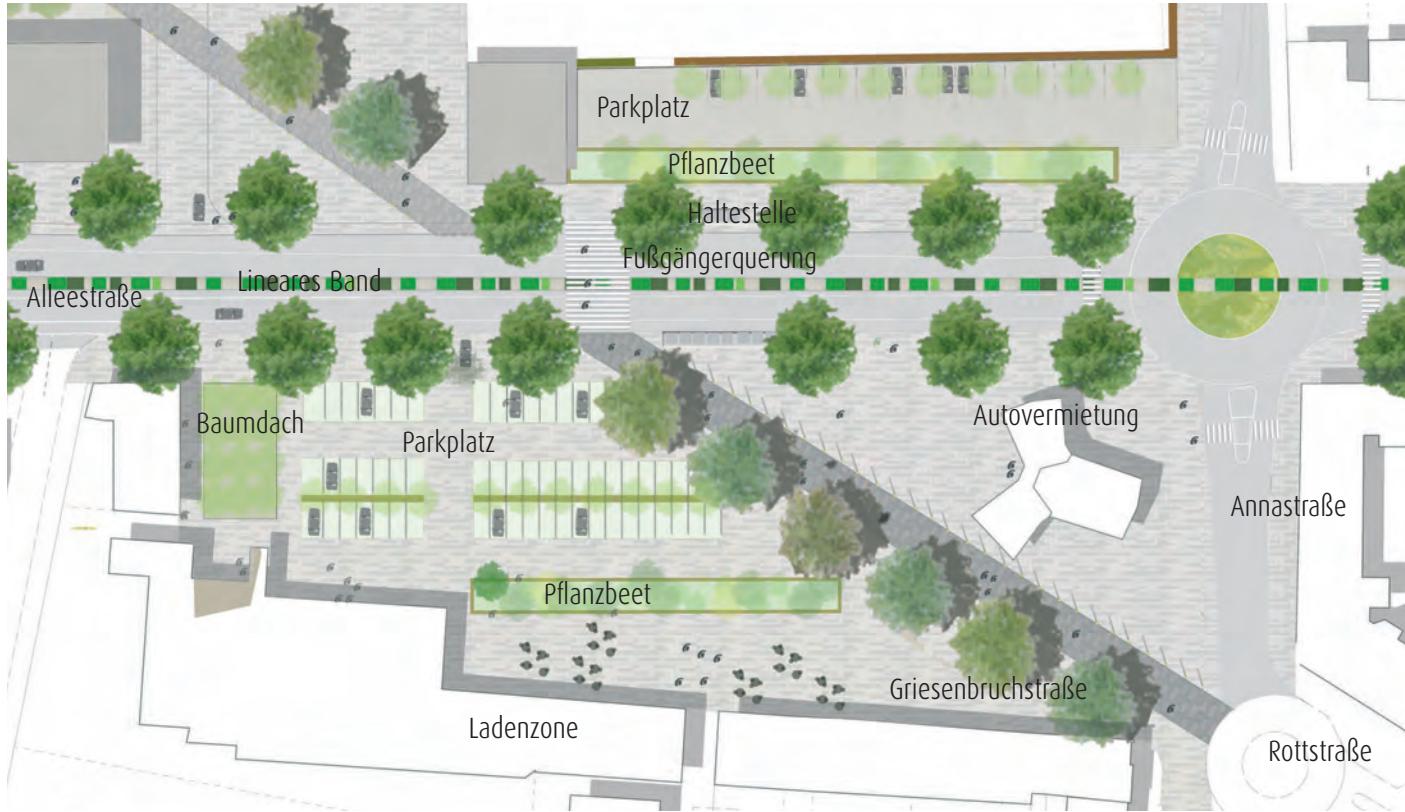
Lageplan

4 Westendplatz_Platz



4 Westendplatz_Platz

Diagonale Verbindung zur Jahrhunderthalle Bochum



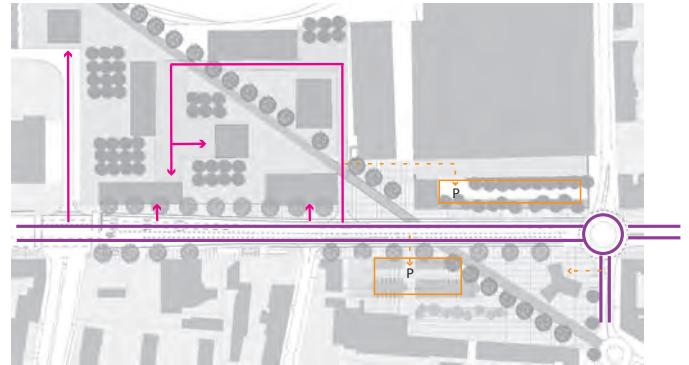
Lageplan

4 Westendplatz_Verkehrsführung

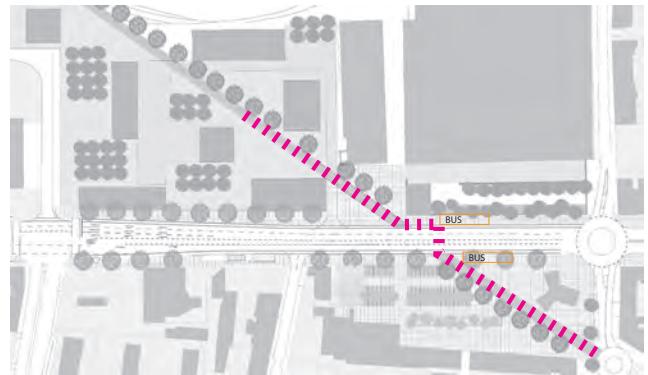
Der Durchgangsverkehr, der heute über die Rottstraße diagonal den Westendplatz kreuzt, wird in Zukunft über den Knotenpunkt Alleestraße | Annastraße geführt. Ein neu angelegter Kreisverkehr sorgt für eine staufreie Verkehrsführung. Das alte, denkmalgeschützte Tankstellengebäude ist somit nicht mehr vom eigentlichen Platz abgeschnitten und wird zu einem identitätsstiftenden Element des Platzraumes. Die Griesenbruchstraße ist nur für den Anlieferverkehr der angrenzenden Ladenzone freigegeben. Die Wohnhäuser werden von der rückwärtigen Seite erschlossen.

Die geplante Bebauung nördlich der Alleestraße auf den Flächen von Thyssen-Krupp wird von der Alleestraße erschlossen. Die Häuser an der Straße bekommen eine direkte Zufahrt, die dahinter liegende Bebauung erhält eine Zufahrtsstraße, die auf ungefährer Höhe der Metzstraße abzweigt und vor dem Verwaltungsgebäude des Bochumer Vereins entlang läuft. Die genaue Lage der Straße und ihr Anknüpfungspunkt an die Alleestraße muss in der weiteren Planung vertieft untersucht werden.

Die diagonale Verbindung von der Rottstraße über den Westendplatz in den Westpark | Jahrhunderthalle wird als reine Fuß- und Radwegeverbindung ausgebaut. Eine Rampe mit max. 6 % Steigung und Zwischenplateaus bzw. Terrassen führt von der Alleestraße in den Westpark und überbrückt so die Höhendifferenz von ungefähr 6 bis 8 m.



Erschließung Auto



Fuß- und Radwegeverbindung

4 Westendplatz_Parkplatzflächen

Überladen mit Verkehrsflächen und Parkplätzen bietet der Westendplatz keine attraktiven Aufenthaltsflächen. Durch eine Neustrukturierung der Parkplätze sollen diese neu geordnet werden. So entstehen in den Erdgeschossen der Bebauung, Möglichkeiten für Gastronomie mit Außenbestuhlung.

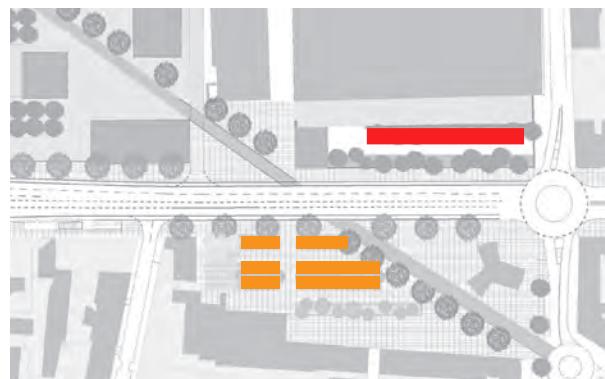
Durch die Neuordnung des Parkplatzes werden unter Berücksichtigung des Bestandes 58 Stellplätze geschaffen.

Gegenüber des Westendplatzes, auf den Flächen des Bochumer Vereins, können weitere Stellplätze angelegt werden, die der Autovermietung zur Verfügung gestellt werden können. Somit wäre der Bereich um die ehemalige Tankstelle frei von Fahrzeugen.

Beide Stellplatzanlagen werden von der Alleestraße aus erschlossen.



Ist-Situation



Planung

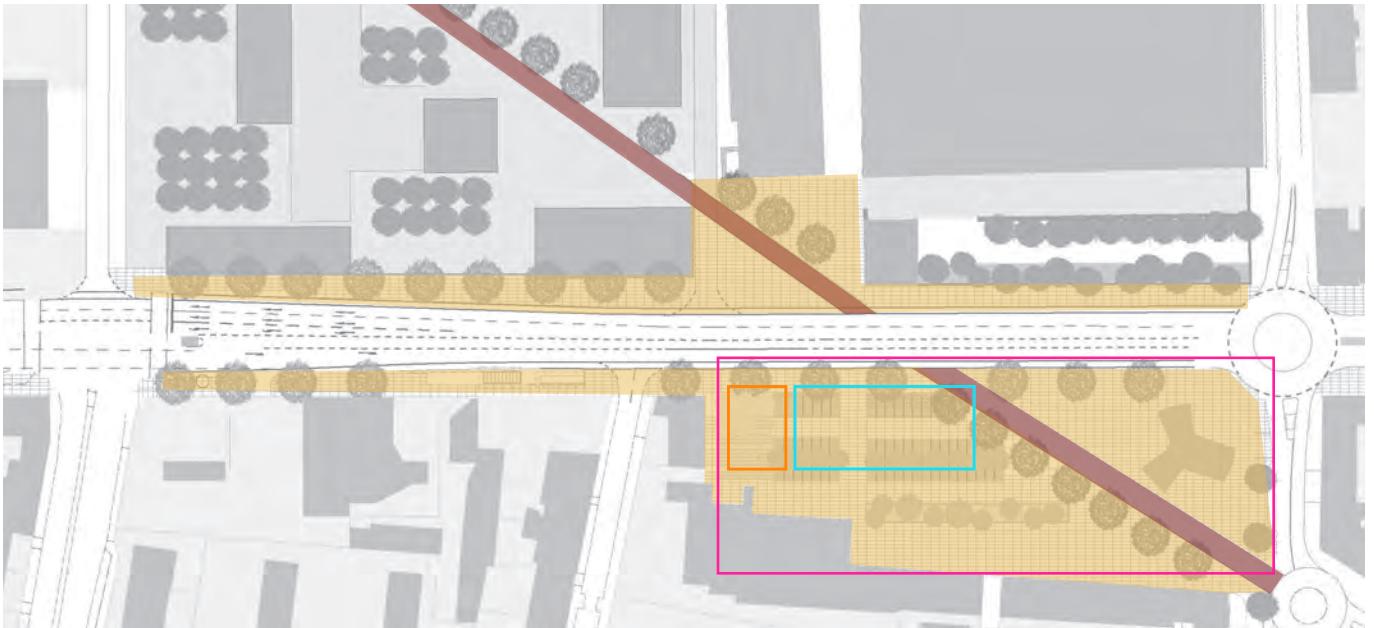
 58 Stellplätze Westendplatz

 20 Stellplätze Bochumer Verein

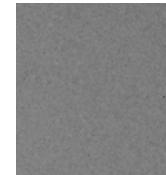
4 Westendplatz_Materialien

Ziel ist es, eine homogene Platzfläche zu schaffen, die funktionalen und städtebaulichen Ansprüchen gerecht wird.

Um die Alleestraße mit dem Platz zu verbinden, wird das Material der Gehwege und der Platzfläche angeglichen. Der Belag der Stellplätze besteht aus wasserdurchlässigen Grünstreifen (Rasengittersteine, verdichteter Schotterrasen o. ä.) und wird mit demselben Pflaster des übrigen Platzes eingefasst. Als gestalterisch wichtiges Element wird die diagonale Fuß- und Radwegeverbindung in den Westpark hervorgehoben und akzentuiert. Elemente und Materialien aus dem Westpark finden sich auf dem Platz wieder und stärken so die Verbindung Westpark – Westendplatz – Innenstadt.



4 Westendplatz_Materialien



Platzfläche
Betonplatten
mit
Natursteinvorsatz
in verschiedenen
Grautönen
20 | 40 cm



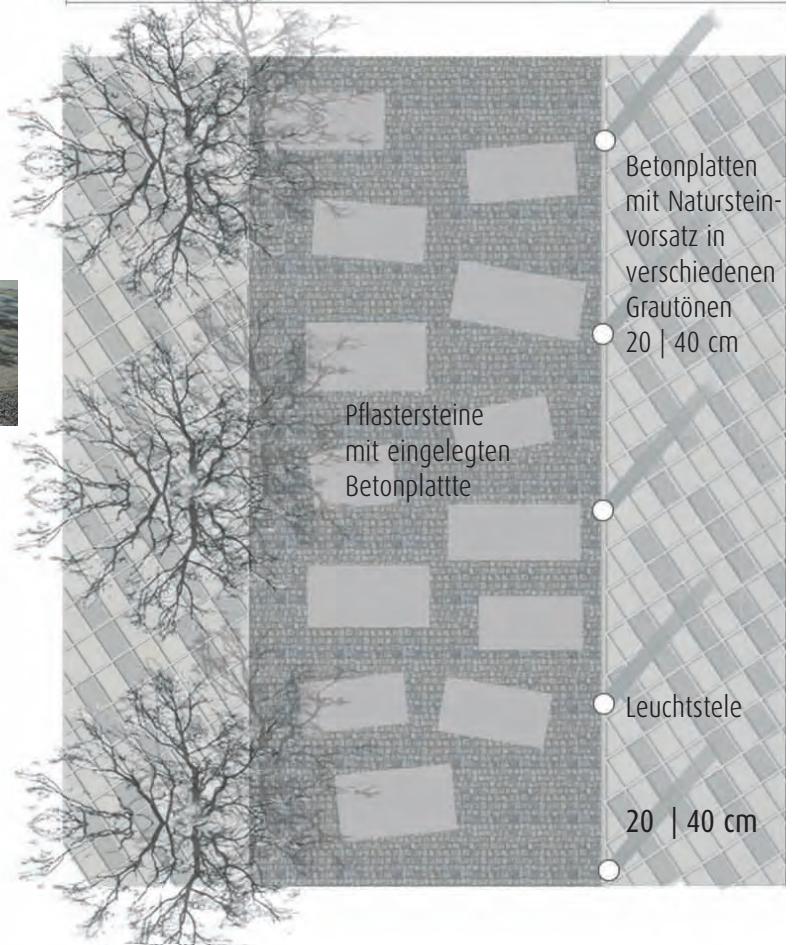
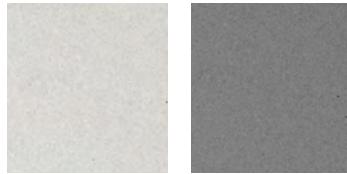
Parkplätze
Rasengittersteine



Baumdach-Spielbereich
Wassergebundene Decke

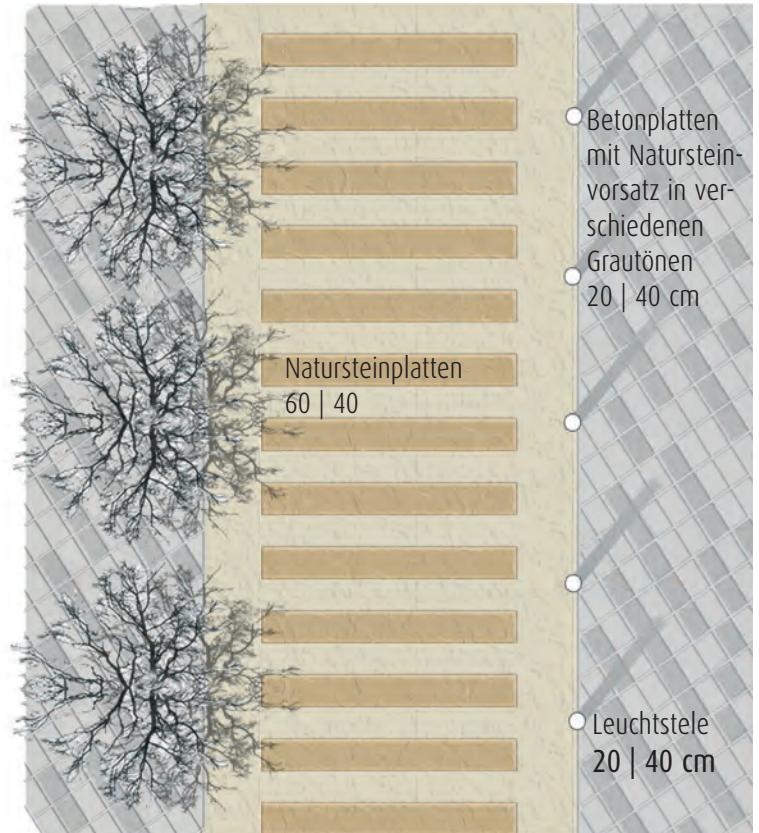
4 Westendplatz_Diagonale Verbindung

Als Material wird ein kleinteiliger dunkler Pflasterbelag vorgeschlagen, wie er auch im Westpark zu finden ist. Eingesetzte Betonplatten symbolisieren Trittsteine.



4 Westendplatz_Diagonale Verbindung

Grundmaterial sind sandfarbende Natursteinplatten. Eingebundene dunklere Natursteine erzeugen ein Streifenmuster. Ähnlich einem Zebrastrifen führen sie den Fußgänger in den Westpark bzw. in die Innenstadt. Alternativ ist auch eine Ausführung mit Betonplatten denkbar.



4 Westendplatz_Impression



Blick Richtung Griesenbruchstraße

4 Westendplatz_Impression



Blick Richtung Alleestraße | Westpark

4 Westendplatz_Sitzelemente

Neues Gestaltungselement sind großzügig angelegte Pflanz- und Baumbete. Sie gliedern den Platz und erzeugen eine „grüne“ Atmosphäre. Bei der Bepflanzung können die Anwohner aktiv beteiligt und aufgefordert werden, ihre Ideen mit einzubringen. Somit wird die soziale Verbundenheit und Verantwortung gestärkt. Die Umrandung der Beete mit einem breiten Band aus Betonelementen dient der Einfassung, lädt aber auch zum Hinsetzen und Verweilen ein. Die Betonelemente „wachsen“ aus dem Bodenbelag und sollen in der gleichen Farbigkeit sein. Sie bilden in Analogie zu den verwendeten Bänken im Westpark die gestalterische Anknüpfung an die Innenstadt West. Die Baumbete und Baumscheiben geben den Bestandsbäumen Schutz vor Wurzelschäden. Generell sind alle Bäume auf ihren Gesundheitszustand zu prüfen.



Aktive Beteiligung der Bewohner



Baumbet mit Sitzbank aus Beton mit integrierter Beleuchtung

4 Westendplatz_Sitzelemente_Beispiele

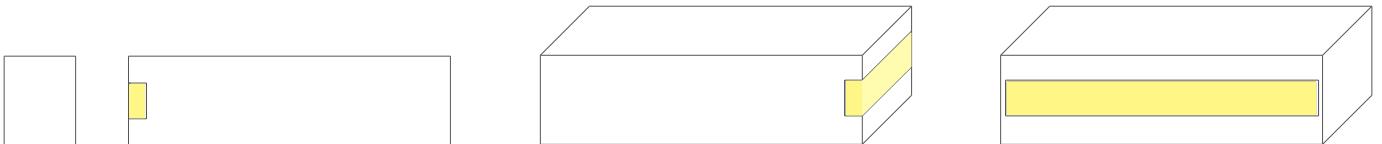


4 Westendplatz_Beleuchtung

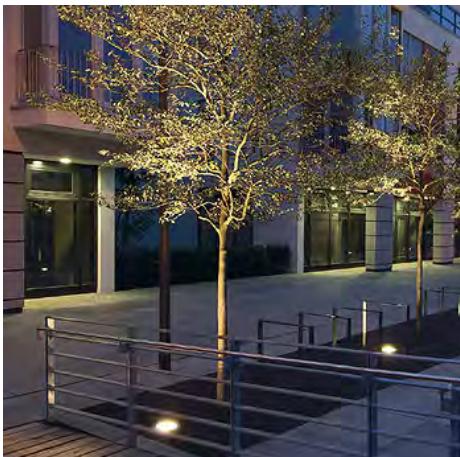
Der Westendplatz soll entsprechend seiner Gestaltung auch nachts eine angemessene Qualität erhalten. Es wird zwischen Aufenthaltsbereichen und der Wegeverbindung in den Westpark unterschieden.

Die diagonale Fuß- und Radwegeverbindung soll künftig einer der Hauptwege in den Westpark und zur Jahrhunderthalle Bochum werden. Stableuchten mit einem 360°-Leuchtradius und einer Lichtpunkthöhe von ca. 6 m sollen dem Benutzer ein Sicherheitsgefühl vermitteln und gleichzeitig die klare Linearität räumlich unterstützen. Die Taktung der Standorte sollte ca. 8 m betragen.

Ein pointiertes Aufhellen besonderer Nutzungsbereiche, wie z. B. von Sitzelementen aus Beton, erzeugt attraktive Verweilräume. Die Beleuchtung der Bäume gibt dem Platz bei Nacht eine besondere Atmosphäre.



4 Westendplatz_Beleuchtungsbeispiele



4 Westendplatz_Bebauung_Eine erste Überlegung



Schnitt diagonale Verbindung

4 Westendplatz_Bebauung_Eine erste Überlegung

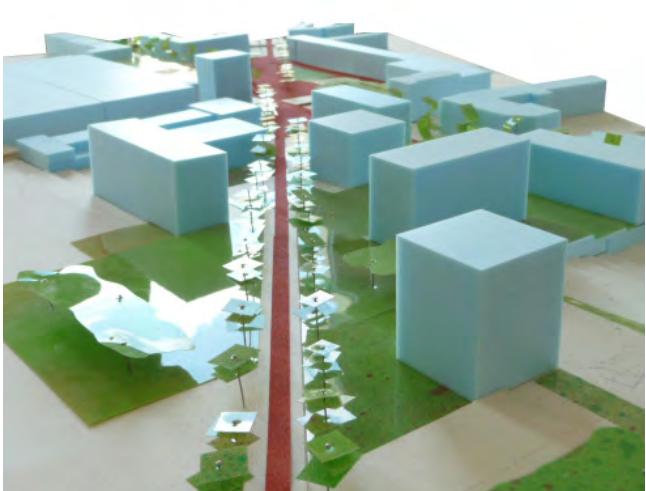


Lageplan

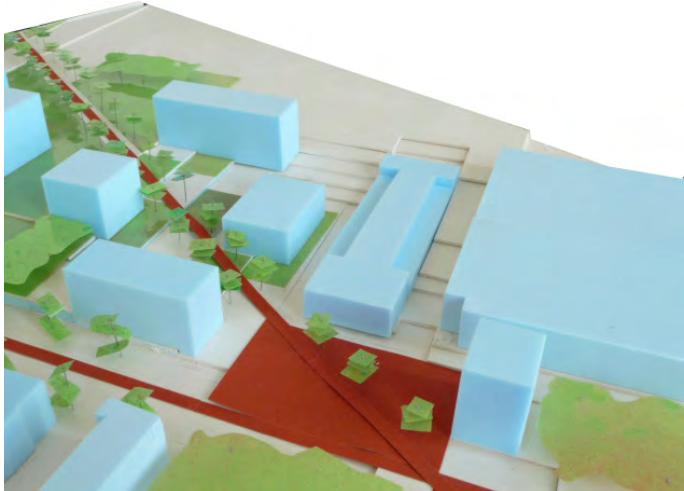


Ansicht

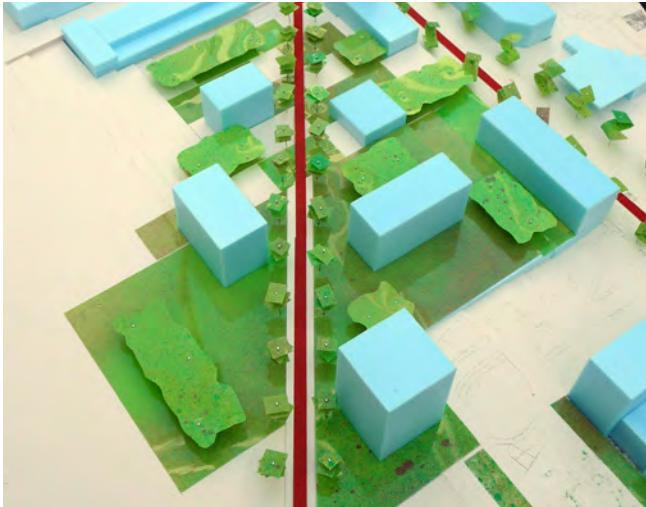
4 Westendplatz_Bebauung_Eine erste Überlegung



Blick Richtung Westendplatz



Vorplatz vor dem Verwaltungsgebäude des Bochumer Vereins

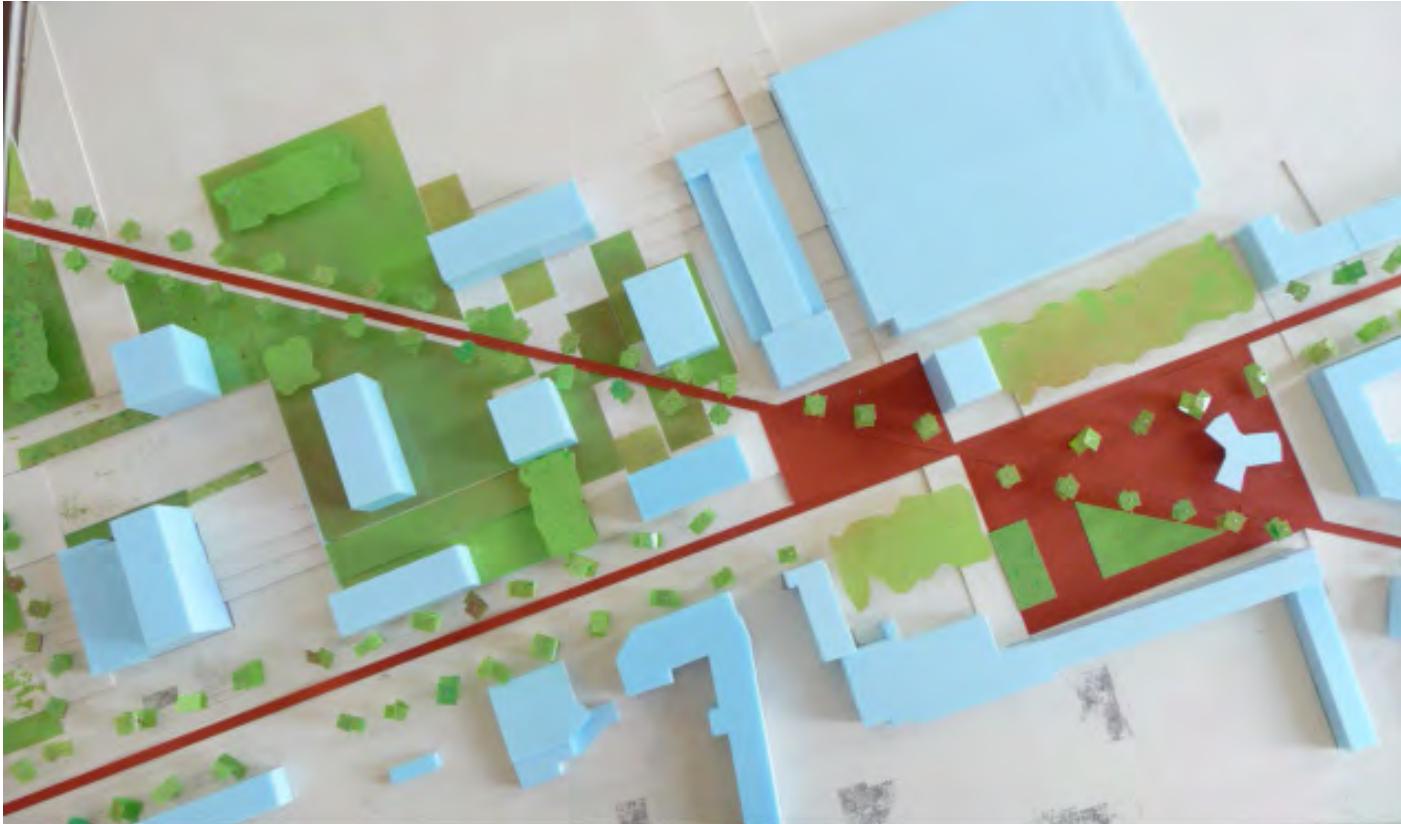


Engmaschige Verknüpfung von Bürobauten und Grün als Erweiterung des Westparks



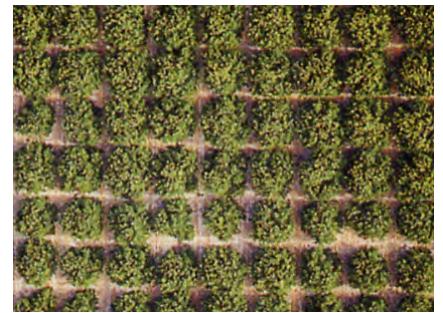
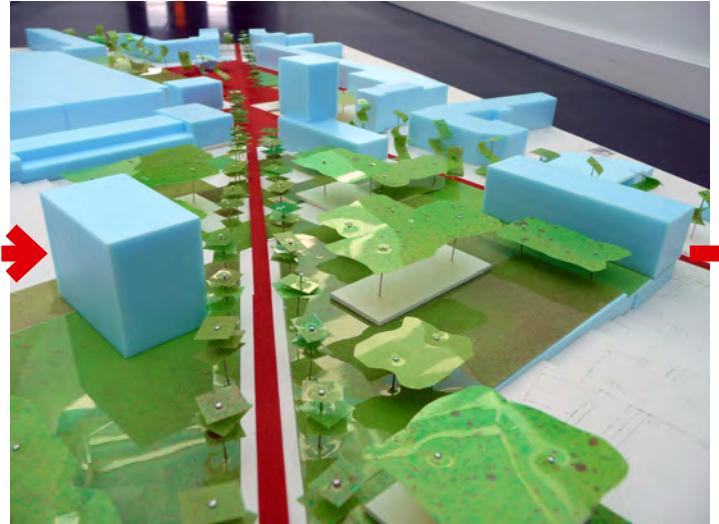
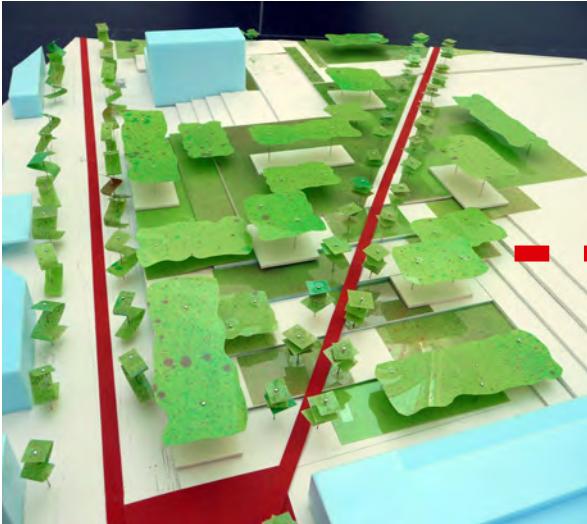
Gesamtansicht der neuen Diagonale

4 Westendplatz_Bebauung_Eine erste Überlegung



4 Westendplatz_Wald auf Zeit

Bei der Realisierung in nachfrageorientierten und marktge-
rechten Bauabschnitten, ist es wichtig, keine zusam-
hanglosen Fragmente entstehen zu lassen. Diese Problematik
kann durch temporäre Anpflanzungen gelöst werden. Die
Bepflanzungen erfolgen dort, wo noch keine Gebäude stehen
und verschwinden bei zunehmendem Baufortschritt.



4 Westendplatz_Wald auf Zeit



Dokumentationen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum

Rahmenplanungen und Entwicklungskonzepte

- Entwicklungskonzept (2010)
Interkommunales Gewerbegebiet HER-BO-43
ISBN: 978-3-8093-0272-8
- Bochum Innenstadt West (2010)
Gestaltungshandbuch
ISBN: 978-3-8093-0265-0
- Regionaler Masterplan A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0269-1
- Mobilitätsband A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0269-8
- Gestalthandbuch A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0267-4
- Rahmenplanung A40 Bochum zur Qualifizierung der städtebaulichen Entwicklung entlang der Autobahn A40
ISBN: 978-3-8093-0252-0
- Wohnbaulandentwürfe 2010
ISBN: 978-3-8093-0266-7
- Kirchen ändern sich (2009)
Erhalt durch neue Nutzungen
ISBN: 978-3-8093-0257-5
- Masterplan Universität - Stadt (2009)
Entwicklungs- und Handlungskonzept
ISBN: 978-3-8093-0254-4
- Zur Masterplandiskussion (2009)
Innenstadt Bochum -
Pläne, Projekte, Perspektiven
ISBN: 978-3-8093-0251-3
- Masterplan Ruhr 2008 (2009)
Wohnen -Städtebau und Stadtentwicklung -
Region am Wasser
Hrsg: Städtereion Ruhr
- ViktoriaQuartierBochum (2008)
Entwicklungskonzept für den Erlebnisraum
Innenstadt
ISBN: 978-3-8093-0248-3

Wettbewerbe und Gutachterverfahren

- Charrette Bochum Havkenscheid (2010)
Urbanes Wohnen am grünen Rand
ISBN: 978-3-8093-0270-4
- Parkhaus Jahrhunderthalle Bochum (2009)
Realisierungswettbewerb
Hrsg.: EGR Entwicklungsgesellschaft
Ruhr Bochum mbH und Stadtplanungs und
Bauordnungsamt
- Umnutzung Marienkirche (2009)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes
ISBN: 978-3-8093-0259-9
- Neues Gymnasium Bochum (2009)
Begrenzter Wettbewerb | Dokumentation
Hrsg.: Amt für Bauverwaltung und Wohnungswesen
und Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
ISBN: 9768-3-8093-024-6
- Campus Quartier Lennershof (2008)
Ideenkonkurrenz
(in Zusammenarbeit mit dem Amt für Bauverwaltung und
Wohnungswesen)
ISBN: 978-3-8093-024-6
- BermudaLicht (2008)
Dokumentation der Planung
ISBN: 987-3-8093-0247-6
- Hauptschule Wattenscheid-Mitte (2008)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes
ISBN: 978-3.8093-0245-2
- Wettbewerb Deutsches Bergbau-Museum (2007)
Erweiterungsbau für Sonderausstellungen
ISBN: 3-8093-0239-2
- Erich Kästner Gesamtschule (2007)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes
ISBN: 3-8093-0237-6

Dokumentationen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum

Denkmalpflege

- Kultur in Bewegung
Reisen, Handel und Verkehr
ISBN: 978-3-8093-0271-1
- Historische Orte des Genusses
Tag des offenen Denkmals 2009
ISBN: 978-8093-0258-2
- Vergangenheit aufgedeckt
Archäologie und Bauforschung
Tag des offenen Denkmals 2008
ISBN: 978-3-8093-0249-0
- Orte der Einkehr und des Gebets
Historische Sakralbauten
Tag des offenen Denkmals 2007
ISBN: 978-3-8093-0244-5
- Rasen, Rosen und Rabatten
Historische Gärten und Parks
Tag des offenen Denkmals 2006
- Krieg und Frieden
Tag des offenen Denkmals 2005
- Wie läuft's? - Schwerpunktthema Wasser
Tag des offenen Denkmals 2004
- Geschichte hautnah: Wohnen im Baudenkmal
Tag des offenen Denkmals 2003
- Ein Denkmal steht selten allein:
Straßen, Plätze und Ensembles
Tag des offenen Denkmals 2002

Informationen unter:

Telefon: +49 (0)234 | 910 2521

E-Mail: amt61@bochum.de

Internet: www.bochum.de

