Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Meißen

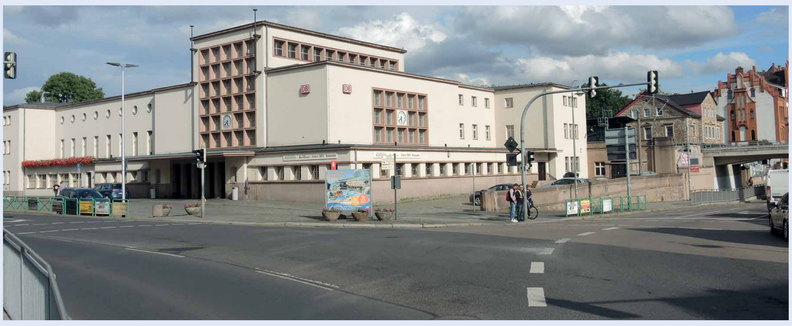
Stadt Meißen

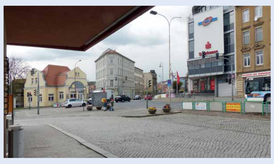
Worum geht es?

Bei der Ankunft am Bahnhof Meißen, mit seinem architektonisch bedeutenden Empfangsgebäude im Stil der Neuen Sachlichkeit, befindet man sich direkt zwischen den Stadtteilen Vorbrücke und Cölln. Auf dem Weg vom Bahnhof über die Altstadtbrücke hin zur historischen Altstadt wird die bekannte Stadtsilhouette sowohl für Touristen als auch Einwohner erlebbar.

Nachdem die Sanierung in der Stadt deutlich vorangeschritten ist, ist es nun an der Zeit, dass der Vorplatz des Bahnhofes eine Umgestaltung erfährt, um modernen Ansprüchen gerecht zu werden und eine ansprechende Ergänzung zum Bahnhofsgebäude darzustellen. Aus diesem Grund hat der Stadtrat der Großen Kreisstadt Meißen die Umgestaltung des Vorplatzes beschlossen und einen Variantenvergleich beauftragt, welcher von Juni bis September 2019 durchgeführt wurde.

Die Ergebnisse werden Ihnen in dieser Ausstellung präsentiert.





Ziel des Variantenvergleichs:

Das Gutachterverfahren in Form einer Mehrfachbeauftragung wurde gewählt, um ein hohes Maß an Lösungsqualität zu sichern und eine Bandbreite von Lösungsansätzen aufzuzeigen. Die ausgewählten Planer-Teams sollten auf Grundlage einer klar definierten und vom Bauausschuss beschlossen Aufgabenstellung am gleichen Leistungsbild arbeiten.

Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt vom Mai bis September 2017 wurden den Stadträten und Planern zur Verfügung gestellt.

Beteiligte:

Am Variantenvergleich sind folgende vier Planungsgemeinschaften, bestehend aus Verkehrs- und Stadtplanern sowie Landschaftsarchitekten, beteiligt:

IPROconsult GmbH, Dresden mit KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH, Dresden

LA21 Landschaftsarchitektur, Dresden mit Iproplan Planungsgesellschaft mbH, Chemnitz

Querfeld Eins, Partnergesellschaft von Landschaftsarchitekten, Stadtplanern und Architekten mbH, Dresden mit IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden

Arnold Consult AG, Meißen mit Dr.-Ing. Claus-Dirk Langer, Freier Architekt, Meißen

Bürgerbeteiligung:

Ihnen gefällt eine Variante besonders? Dann können Sie über den QR-Code (= gefällt mir) voten.

Zu beachten ist, dass Sie eine Stimme für die Wahl aus den Arbeiten der Varianten 1 (A1 bis D1) und eine zweite Stimme für die Wahl aus den Arbeiten der Varianten 2 (A2 bis D2) haben.

Weitere Informationen zum Gutachterverfahren von 2019, zur Beteiligung und zu den Arbeiten finden Sie unter www.stadt-meissen.de oder direkt über den QR-Code.

Außerdem haben Sie die Möglichkeit eine ausführliche Stellungnahme per Post oder per E-Mail abzugeben:

Stadtverwaltung Meißen
Bauverwaltungsamt
Leipziger Straße 10
01662 Meißen

E-Mail : bauverwaltung@stadt-meissen.de

Eigentum und Urheberrecht:
Alle hier verwendeten Texte, Fotos und grafische Gestaltungen sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe (mit Ausnahme der Veröffentlichung durch die Stadt Meißen) verbleiben bei den Verfassern/innen.

Zwei Varianten je Planungsteam – warum?

Eine Variante sollte sich weitestgehend am Bestand bzw. dem Verlauf der Staatsstraße 177 orientieren. Die vorliegende Verkehrsführung auf der S177 bleibt erhalten, ebenso die Verkehrsbeziehungen und die Leistungsfähigkeit des Straßenknotens. Dadurch wäre eine mittelfristige Umsetzung gewährleistet (Varianten A1 bis D1).

Die zweite Variante (Alternativvorschlag) konnte auf Basis der Verkehrsbelegung und -prognose frei gestaltet werden. Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit waren zu berücksichtigen. Die Umsetzung wäre erst mittelfristig bis langfristig zu realisieren (Varianten A2 bis D2).

Es stehen acht Varianten zur Diskussion und Beurteilung. Alle Arbeiten sind übersichtlich auf der Tafel 2 dargestellt.

Beurteilung:

Ein Fachgremium setzt sich mit den Vorschlägen auseinander. Hier finden auch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Berücksichtigung. Nach Vorstellung und Diskussion im Bauausschuss werden die Preisträger bestimmt.

Zur Beurteilung der Arbeiten werden folgende Kriterien herangezogen:

- Nachhaltigkeit
- Funktionalität (Berücksichtigung aller Nutzungen)
- Räumliches Konzept (Idee der Gestaltung)
- Gestalterische Qualität
- Verkehrslösung
- Realisierbarkeit/Bauabschnitte
- Wirtschaftlichkeit

Wie weiter?

Die weitere Planung und Realisierung zur Gestaltung der kommunalen Flächen ist von der Bereitstellung von Fördermitteln abhängig. Ziel des Variantenvergleichs ist es, den besten Entwurf als Grundlage für die weiteren Planungen zu ermitteln. Es können auch Ergebnisse aus unterschiedlichen Varianten in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

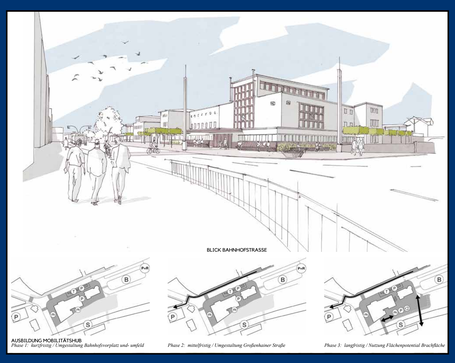
Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

Wettbewerbsbeiträge im Überblick

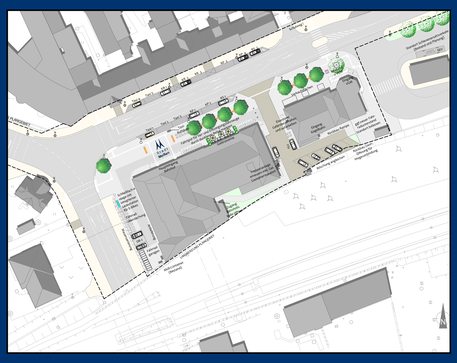
Stadt Meißen

Gestaltungsvarianten A1, B1, C1 und D1 unter Beibehaltung des gegenwärtigen Verkehrsraumes

Varianten A1 bis D1



Gestaltungsvariante A1 (1716)



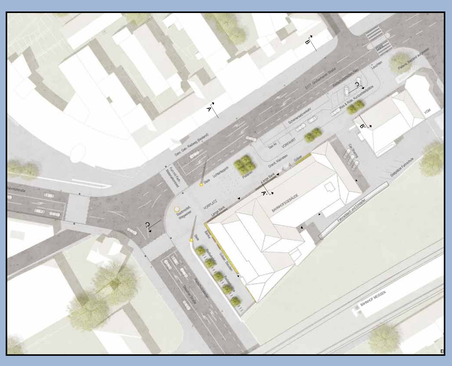
Gestaltungsvariante B1 (2426)

Gestaltungsvariante C1 (8754)

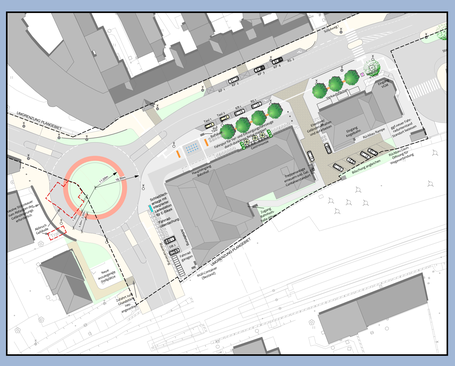
Gestaltungsvariante D1 (251736)

Gestaltungsvarianten A2, B2, C2 und D2 (Alternativvorschläge)

Alternativvorschläge A2 bis D2



Gestaltungsvariante A2 (1716)



Gestaltungsvariante B2 (2426)

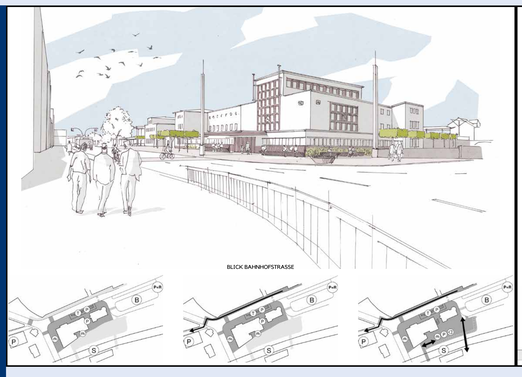
Gestaltungsvariante C2 (8754)

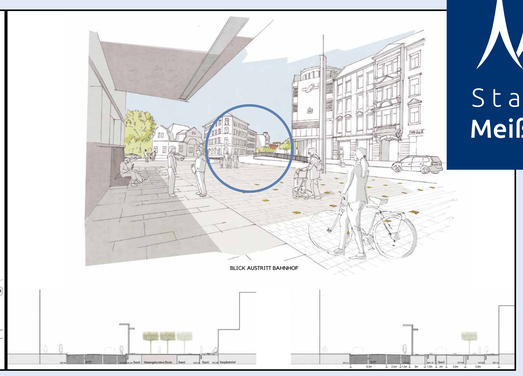
Gestaltungsvariante D2 (251736)

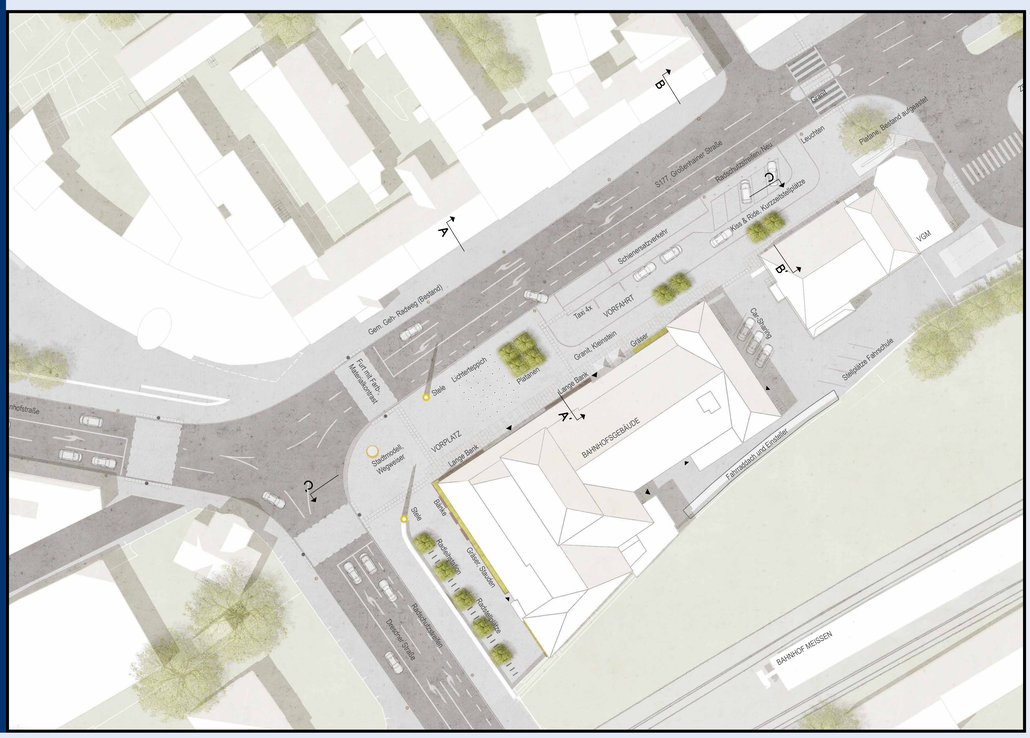
Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
Wettbewerbsbeitrag A (1716)

Stadt Meißen

Variante A1







Variante A1 / 2A

Für viele Bürgerinnen und Bürger Meißens stellt der Bahnhofsvorplatz einen täglichen Berührungs- und Identifikationspunkt dar. Darüber hinaus ist der Platz das Tor zur Altstadt und zur Kernstadt der Stadt. Der Vorplatz soll daher zu einem attraktiven Ort entwickelt werden. Er soll sowohl den zahlreichen funktionalen Anforderungen gerecht werden, als auch einen ansprechenden Aufenthaltsort bieten, welcher Qualitätsmerkmal und Aufenthaltsfunktion kennzeichnet.

In zwei Varianten wurden Möglichkeiten zur Umgestaltung des Knotenpunkts untersucht. Dabei geht Variante 1 von einer überwiegend Beibehaltung der Grödnerhainer Straße aus. In Variante 2 wird die Straße zugunsten einer Fußgängerzone entfernt. Für eine Situation für den Radverkehr deutlich verbessert werden. Die verkehrstechnische Lösung (inkl. SLA) der Kreuzung bleibt in beiden Varianten erhalten.

Die Grödnerhainer Straße wird in Variante 1 nur geringfügig angepasst. Die Fahrbahn wird in Richtung Bahnhofsgebäude um 1,5 m verschoben und verengt. Ein neuer Fußweg ist Kreuzungsbereich des Vorplatzes grenzt zur Straße hin ab. Radfahrer auf der Grödnerhainer Straße müssen weiterhin auf Sichtbeziehungen achten, da sie weiterhin im Mischverkehr fahren und den Gar zum weiterhin Geh- / Radweg geführt. In östlicher Richtung kann auf der südlichen Seite der Grödnerhainer Straße ein Schutzstreifen für Radfahrer eingerichtet werden.

Umgestaltung (Variante2) soll eine weitere Umgestaltung der Grödnerhainer Straße mit Einrichtung eines sep. Radfahrstreifens erfolgen. Die Fahrbahn wird zugunsten einer Fußgängerzone entfernt. Die Führung auf der gemeinsam weitergeführten Geh- und Radweg geführt, wobei sie sich im verbreiterten Gehwegbereich (ohne Gehführung) befindet. Die Straße wird in Richtung Bahnhofsgebäude um 1,5 m verschoben und verengt. Die Anbindung der Ludwig-Richter-Straße wird als Gehwegüberfahrt ausgebildet. Zudem wird das direkte Linksabbiegen zur Ludwig-Richter-Straße unterbunden.

Der Vorplatz erfährt in beiden Varianten eine schlaue, großzügige und einheitliche Neugestaltung. Die Ordnung des Platzes erfolgte unter Berücksichtigung der Sichtbeziehungen und Fußgängerströmen von Vorhalt und zöhrenden Erlebnisen frei/zurücken. Eine neue, kompakte Vorfahrt wird in östlichen Platzbereich etabliert. Hier werden 4 Taxi-Stellplätze und 2 Stellplätze für Kiss & Ride, Kurzzeitparkplätze und der Fahrbahnrich für den Schienenersatzverkehr eingeordnet.

Die Neugestaltung des Vorplatzes wurde besonders auf den Bezug zur prominenten Fassade des Bahnhofsgebäudes ausgerichtet. Kries Wert gelegt, um hier eine geschlossene Einheit zwischen Fassade und Platz zu erzeugen. Dazu wurde ein Material gewählt, welches zur historischen Ausgestaltung geeignet, wie z.B. der dezent dunkle Material abgesetzte Rahmen um das Gebäude. Die Flächen der Deckschicht sollen in Form von Pflastersteinen ausgeführt werden, welche hellgrau hinzufügig unterbrochen zu können. Die Pflastersteinpflästerung der Bahn sollen auf nicht einsehbare Bereiche verlegert werden, bei Anbindung, wird hier Gehpflaster verwendet. Die Pflastersteinpflästerung der Bahn soll

Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
Wettbewerbsbeitrag B (2426)

Stadt
Meißen

Variante B1

UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ MEISSEN
Variante Kreuzung, Blatt 2

ENTWURF
Lageplan
M 1 : 500

AUSSTATTUNG
Bahnhofsvorplatz, Oberflächengestaltung

Keramikmosaik mit Stadt-Logo, dunkelblaues Motiv auf hellgrauem und dunkelgrauem Untergrund
(Vorschlag aus der Bürgerbeteiligung, Idee: Herr Hübner)

Bodenbelag des Vorplatzes aus hellgrauen Granitplatten (etwa 60 x 90 cm), darin die Fahrspur für Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung mit dunkelgrauen Platten markiert

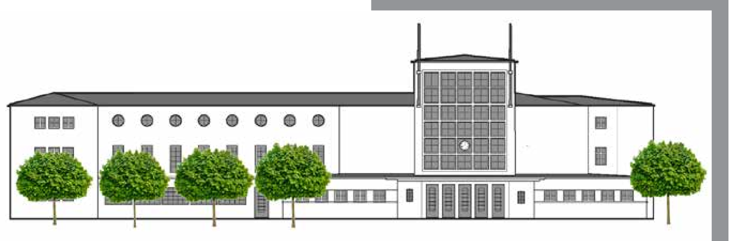
Integration des Blindenleitsystems in den Vorplatz, durchgehendes System von der Kreuzung bis zum Busbahnhof, beginnend an den beiden Ausgangstüren der Bahnhofshalle

Zufahrt zur Fahrschule und sonstige Grundstückszufahrten aus grauem Granitpflaster, gesägt

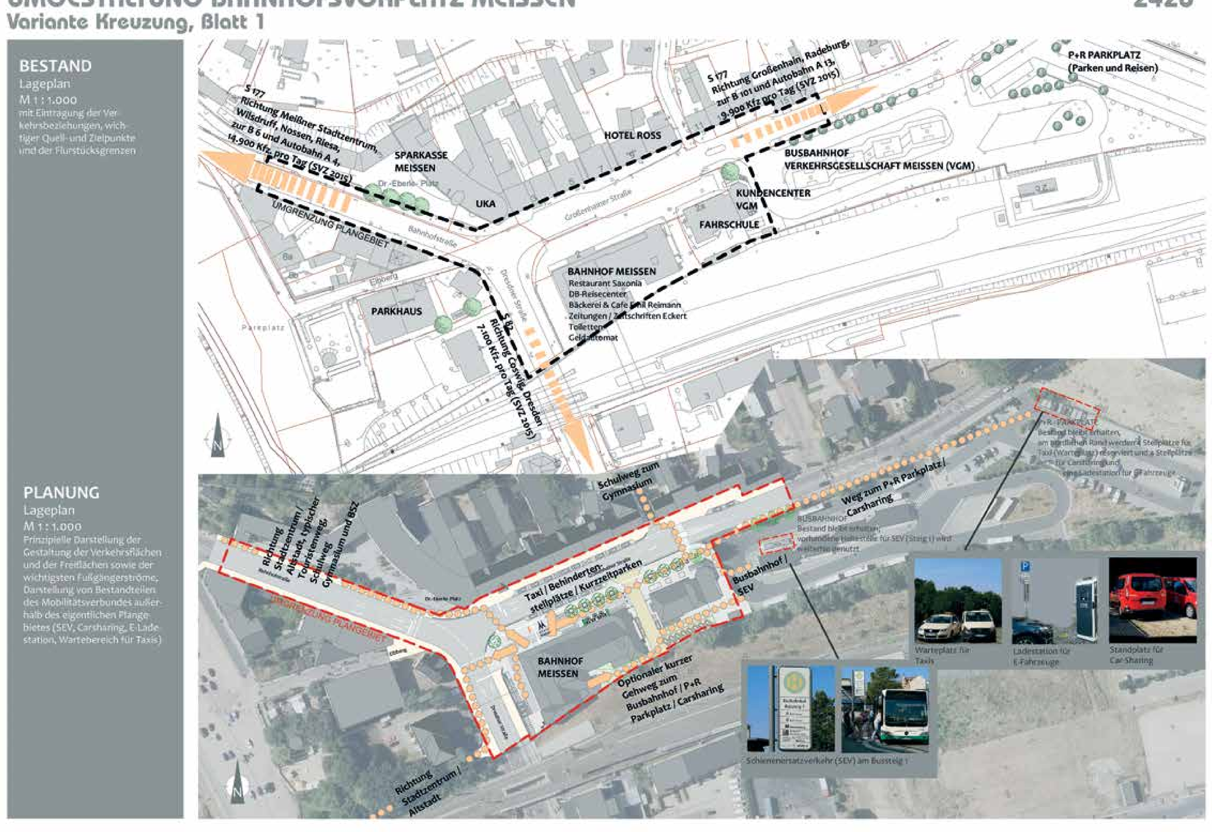
KUGELAHORN
Acer globosum
Guter Schattenspender, 5 bis 7 m hoch, klare geometrische Kronenform, intensive Herbstfarbe, robust und winterhart, verträgt heiße und verschmutzte Stadtluft

AUSSTATTUNG
Bahnhofsvorplatz, Begrünung

Die Begrünung ist, wie die gesamte Ausstattung des Vorplatzes, dem Baudenkmal Bahnhof untergeordnet und dementsprechend schlicht gehalten.
Die Baumreihe vor dem Gebäude spendet Schatten und begleitet die Fußwegverbindung zum Busbahnhof.
Der Blick auf den Haupteingang / Hauptbaukörper bleibt frei. Mit der Kugelform der Baumkronen wird das Motiv der runden Fenster aufgenommen.
Ein Einzelbaum an der Gebäudeecke setzt einen Akzent an der Straßenkreuzung.



UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ MEISSEN 2426
Variante Kreuzung, Blatt 1



UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ MEISSEN 2426
Variante Kreuzung, Blatt 4

Variante B2

UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ MEISSEN
Variante Kreisverkehr, Blatt 2

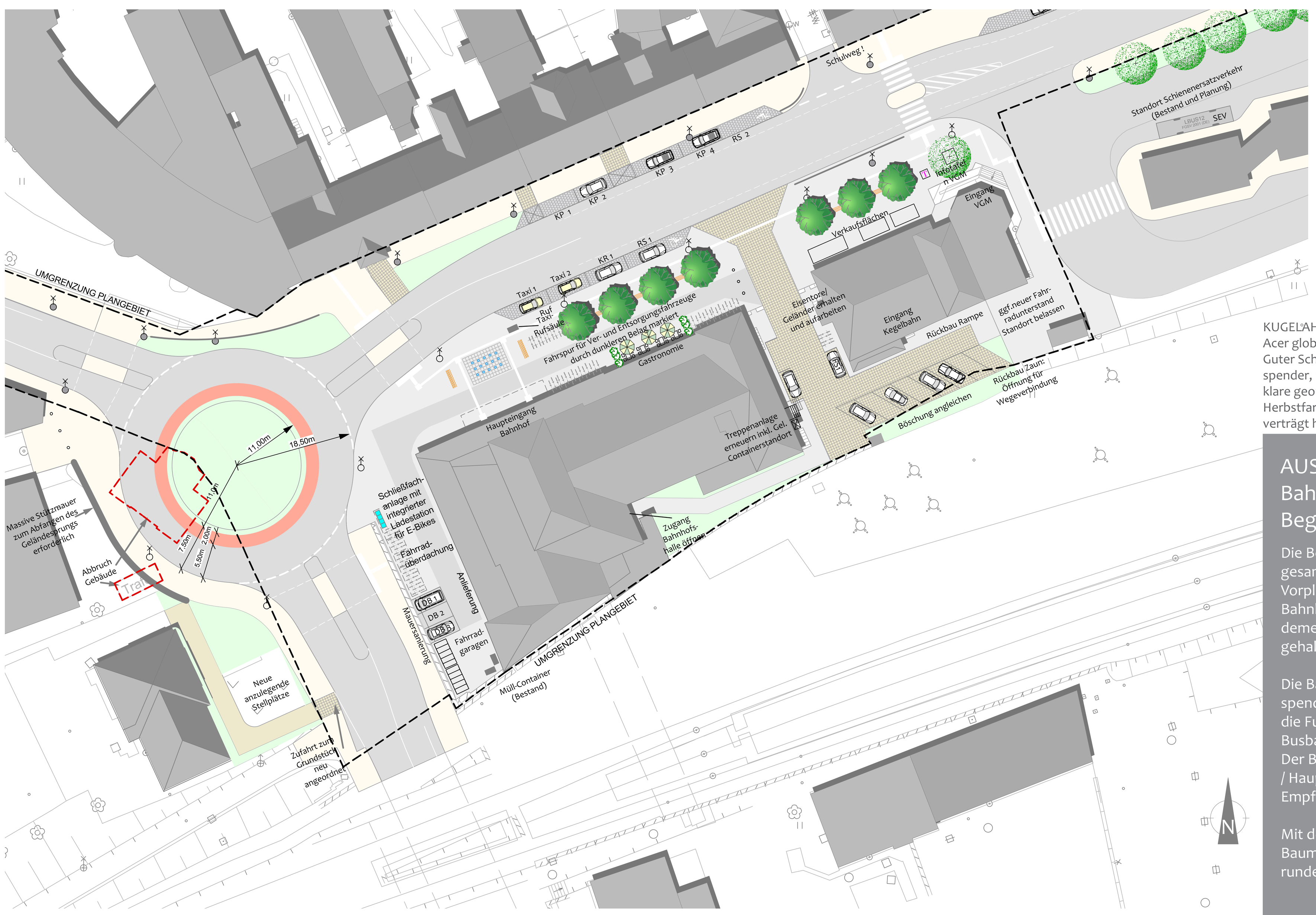
2426

ENTWURF
Lageplan
M 1 : 500

AUSSTATTUNG
Bahnhofsvorplatz, Oberflächengestaltung

Wasserspiel / Fontänenfeld vor dem Bahnhofseingang, etwa 4,5 x 6,5 m Fläche, bestehend aus 117 Granitplatten (jeweils 50 x 50 cm), darin 3 mal 5 unterleuchtete Wasserfontänen.
- Da direkt vor dem Haupteingang gelegen, ist die Fläche im Notfall für Rettungsfahrzeuge überfahrbar.

Bodenbelag des Vorplatzes aus hellgrauen Granitplatten (etwa 60 x 90 cm), darin die Fahrspur für Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung mit dunkelgrauen Platten markiert (Abb. rechts)



Integration des Blindenleitsystems in den Vorplatz, durchgehendes System vom Kreisverkehr bis zum Busbahnhof, beginnend an den beiden Ausgangstüren der Bahnhofshalle

Zufahrt zur Fahrschule und sonstige Grundstückszufahrten aus grauem Granitpflaster, gesägt

Straßenleuchten, Bestand / Planung
Baum, Bestand
Baum, Planung
Sitzbank

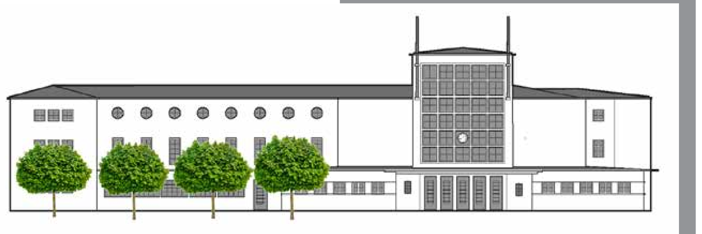
KUGELAHORN
Acer globosum
Guter Schattenspender, 5 bis 7 m hoch, klare geometrische Kronenform, intensive Herbstfarbe, robust und winterhart, verträgt heiße und verschmutzte Stadtluft

AUSSTATTUNG
Bahnhofsvorplatz, Begrünung

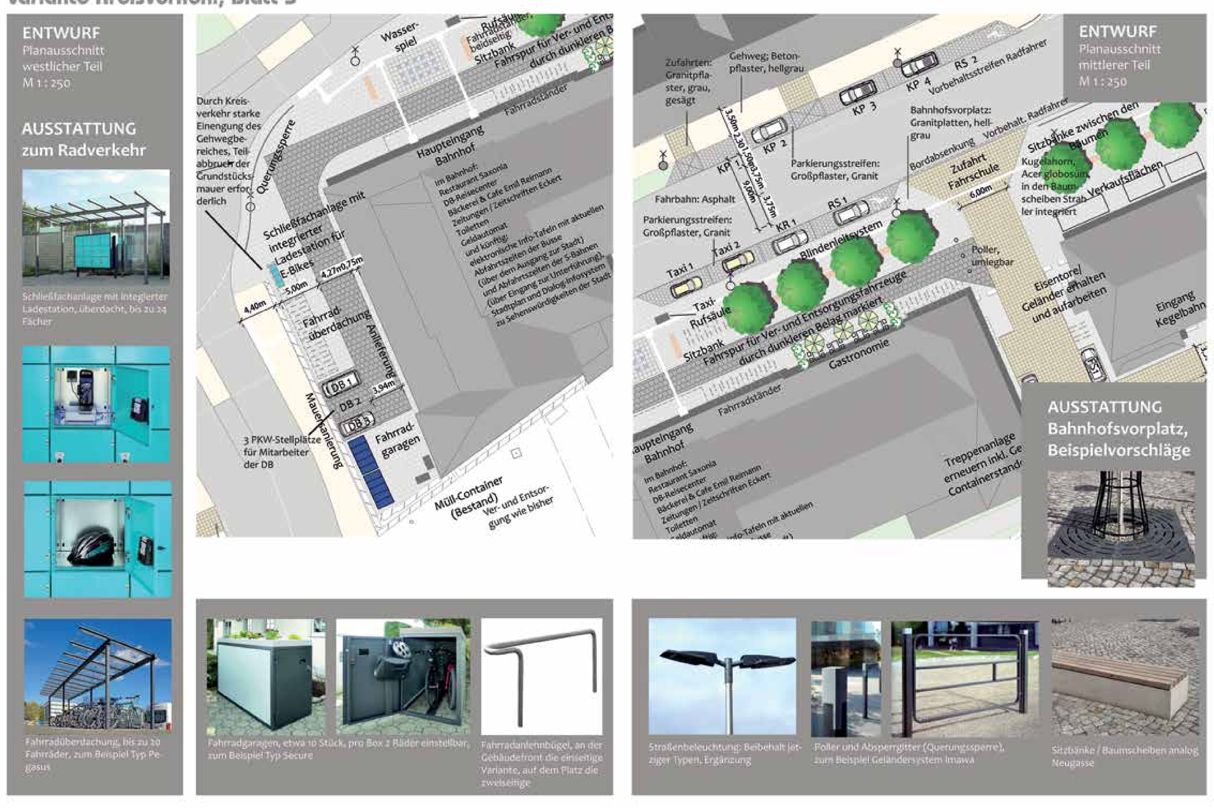
Die Begrünung ist, wie die gesamte Ausstattung des Vorplatzes, dem Baudenkmal Bahnhof untergeordnet und dementsprechend schlicht gehalten.

Die Baumreihe vor dem Gebäude spendet Schatten und begleitet die Fußwegverbindung zum Busbahnhof.
Der Blick auf den Haupteingang / Hauptbaukörper des Empfangsgebäudes bleibt frei.

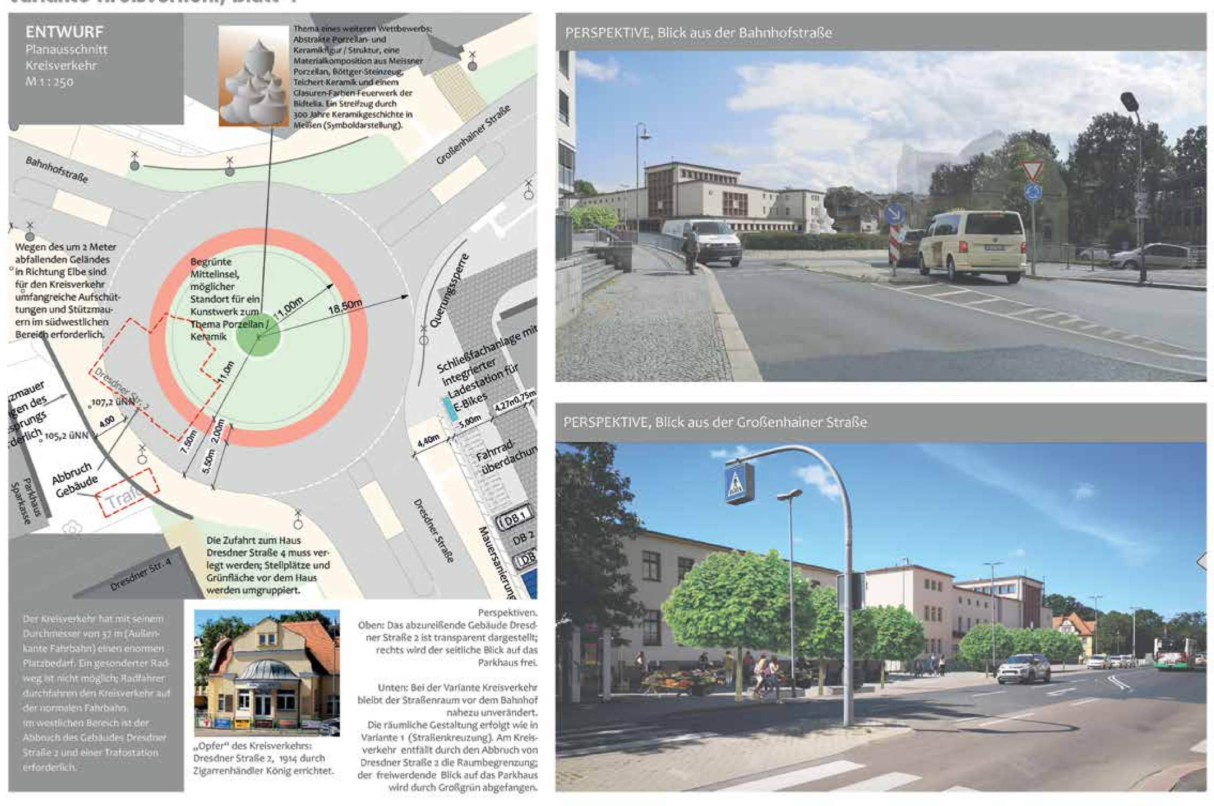
Mit der Kugelform der Baumkronen wird das Motiv der runden Fenster aufgenommen.



UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ MEISSEN 2426
Variante Kreisverkehr, Blatt 3



UMGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ MEISSEN 2426
Variante Kreisverkehr, Blatt 4

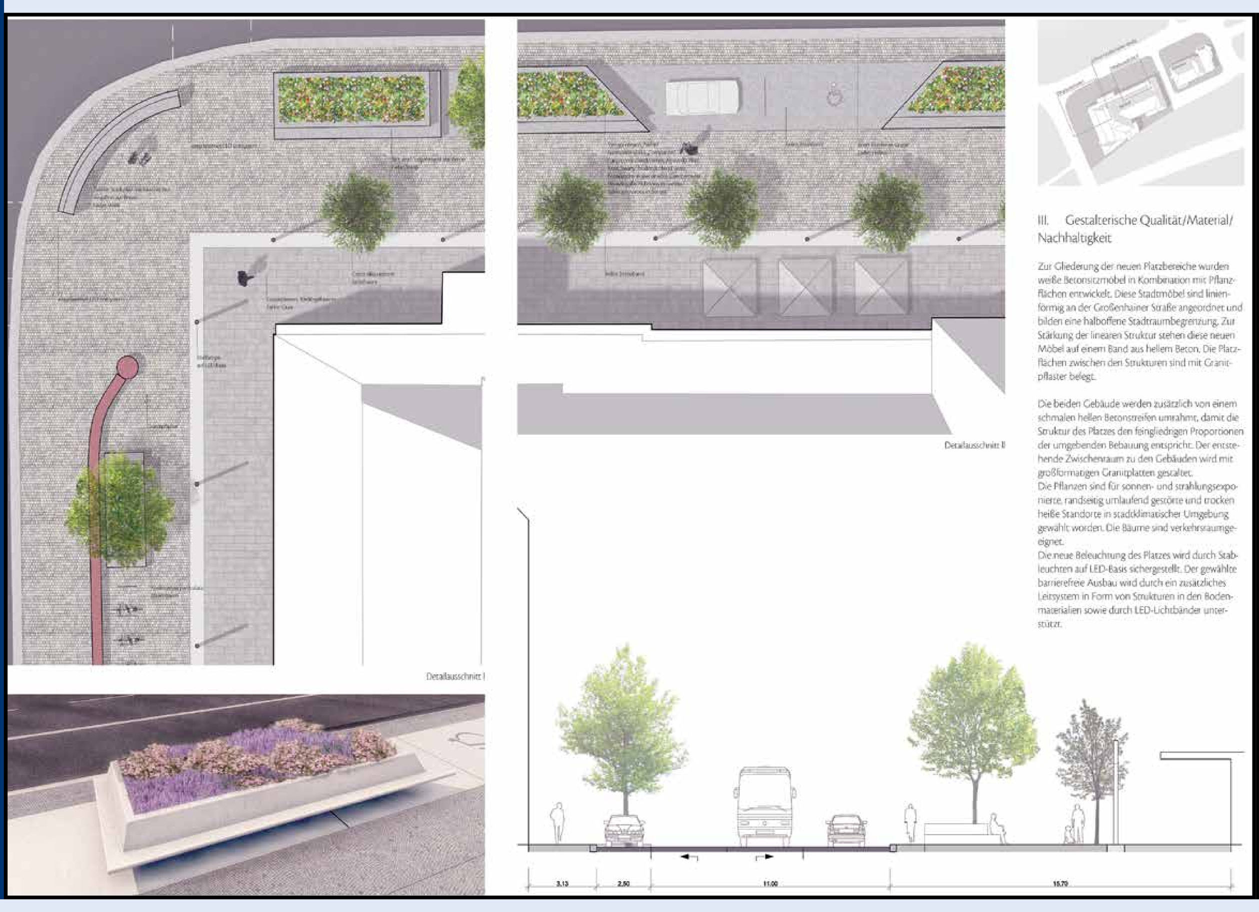


Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

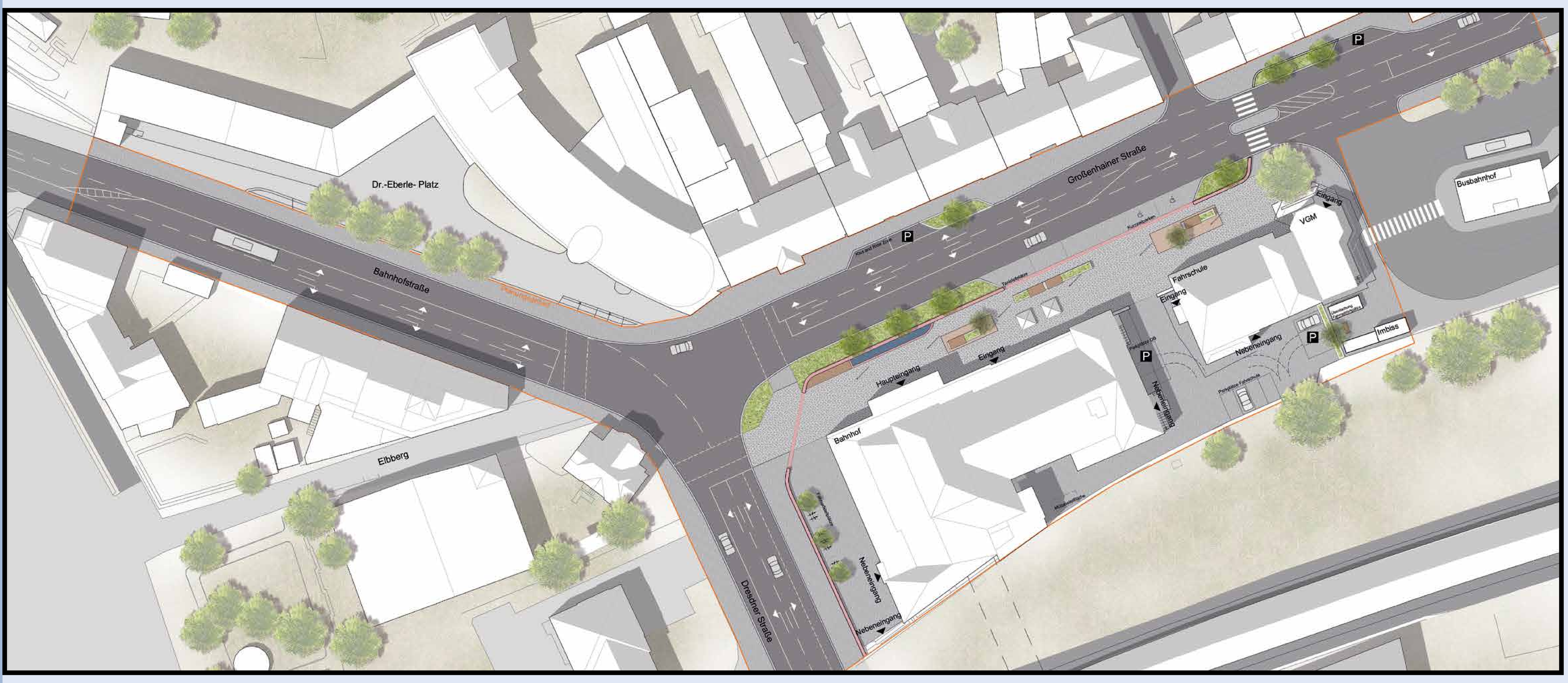
Wettbewerbsbeitrag C (8754)

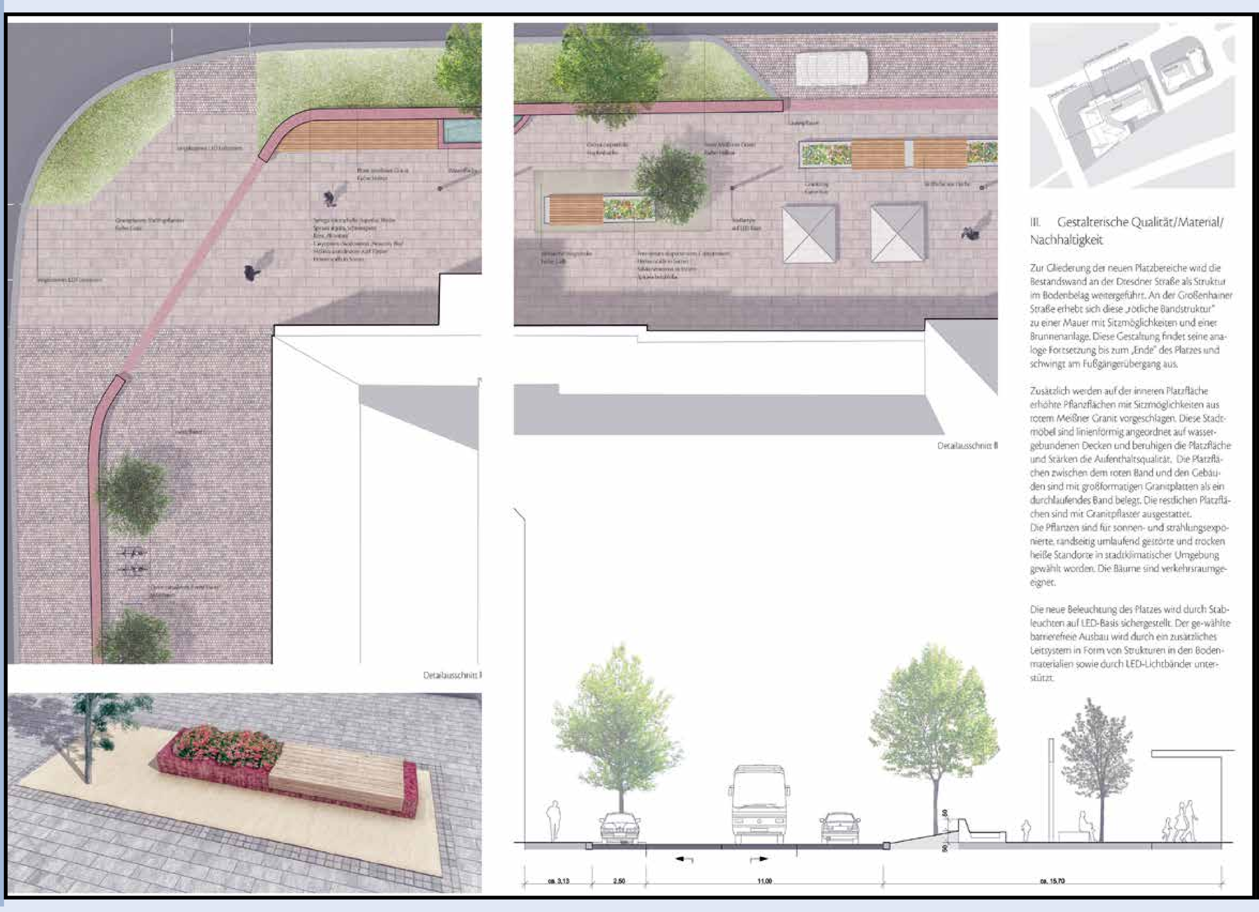
Stadt Meißen

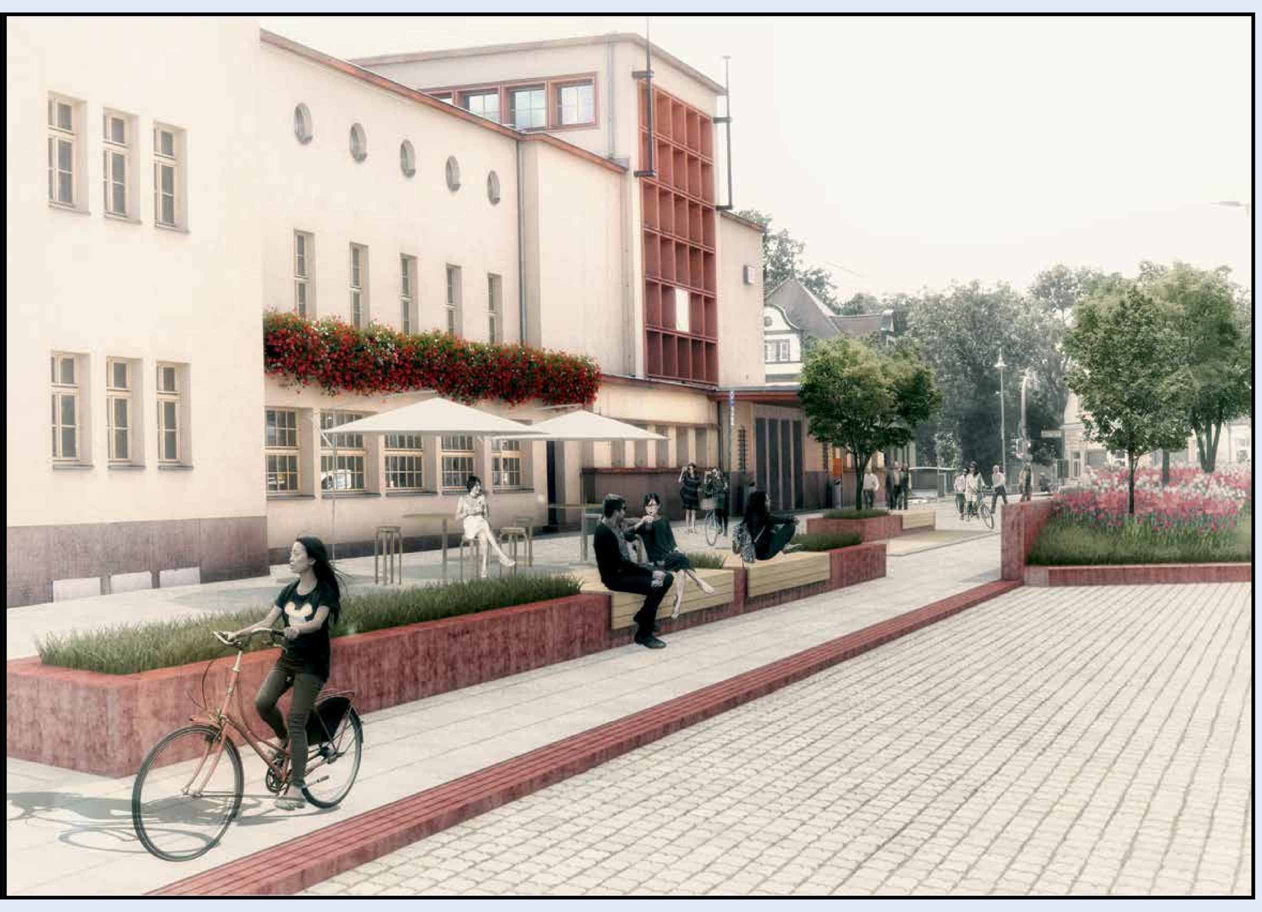
Variante C1



Variante C2





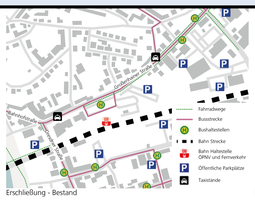


Bahnhofsvorplatz

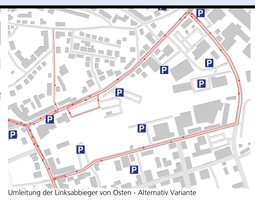
Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
Wettbewerbsbeitrag D (251736)

Stadt Meißen

Analyse und Konzept D



Erschließung - Bestand


Umleitung der Linksabbieger von Osten - Alternativ Variante

Die derzeitige Verkehrssituation am und um den Bahnhof Meißen ist geprägt durch die Dominanz des motorisierten Verkehrs – neben zahlreichen parkenden Taxis vor dem Haupteingang auch fließender und ruhender Individualverkehr.
Die Fahrbahnen der angrenzenden stark befahrenen Straßen weisen nur stellenweise Radwege auf. Eine sichere Verbindung für Radfahrer, verbunden mit sicheren Querungen an den Knotenpunkten, fehlen.
Das Umfeld des Bahnhofes ist gleichzeitig Zentrum des ÖPNV in Meißen. Alle wichtigen Buslinien starten am ZOB östlich des Bahnhofsgebäudes. Der Schienenersatzverkehr übernimmt hier im Bedarfsfall den nahegelegenen Steig 1.
Der Raum, der einen würdigen Rahmen für dieses einstmals außerordentlich innovative Bahnhofsgebäude als Entrée für die Stadt Meißen bilden sollte, wird derzeit von Mitarbeiterstellplätzen, Taxi-, PKW- und Fahrschulstellplätzen belegt.

Übersichtsplan - Status Quo Variante - M 1:1.000

Fließender und Ruhender Verkehr - Status Quo Variante

Visualisierung Blick von der Großenhainer Straße - Status Quo Variante

Unser Anliegen ist es, die notwendigen Parkplätze für Mitarbeiter der DB, Kurzzeitparker, Taxis und Menschen mit Handicap aus dem direkten Eingangsbereich herauszunehmen, um diesen als hochwertigen Aufenthaltsraum zu gestalten.
Die Mitarbeiterstellplätze können auf einem der zahlreichen benachbarten öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden. Alle anderen Parkplätze sowie die Zufahrt zum Wirtschaftshof östlich des Hauptgebäudes werden in beiden Varianten als sogenannter „Shared Space" ausgewiesen, in dem sich Fußgänger, Taxis, Besucher und Anlieger gleichberechtigt bewegen können und Liefer- und Müllfahrzeuge Zugang zum Wirtschaftshof erhalten.
Als Reminiszenz an den Genus loci der zur Bauzeit im Jahr 1928 radikal modernen Bahnhofsarchitektur soll dieser Ort eine zukunftsweisende Gestaltung erfahren: Er soll daher kein baumfreier offener Platz sein, der nur Rahmen ist für das Gebäude, wie er es in der Vergangenheit war. Vielmehr wird er selbst als Zukunftsraum gestaltet, mit neuen Technologien für eine nachhaltige Mobilität, ein nachhaltiges Regenwassermanagement („Schwammstadtprinzip" mit Speicherraum unter den befestigten Flächen und Versorgung der Straßenbäume) und einem angenehmen klimatischen Umfeld durch eine Begrünung mit klimaangepassten Bäumen, Gräsern und Bodendeckern und begehbaren Wasserdüsen zur Luftbefeuchtung.

Radwegeverbindungen - beide Varianten

ÖPNV und Taxi - beide Varianten

Übersichtsplan - Alternativ Variante - M1:1.000

Variante D1

In der Status Quo Variante bleibt die Verkehrsführung prinzipiell bestehen und es muss mit dem begrenzten Platz jenseits des bestehenden Straßenraumes gearbeitet werden. Die Abgrenzung zur stark befahrenen Großenhainer Straße wird hier durch die überhohen Lehnen der beiden skulpturalen Bänke und die beiden auf die Seitenflügel orientierten Bäume gebildet.
Den Bezug zur Architektur und zur Stadt Meißen bildet eine freie Interpretation der Prinzipien der „Neuen Sachlichkeit", welche der Strenge des kubischen Baukörpers ein einladendes Umfeld mit einer gewissen Leichtigkeit entgegen setzt.
Dies geschieht durch frei schwingende Leuchtlinien aus LED-Pflastersteinen - angelehnt an die Form der Meißner Schwerter, eine streng symmetrische Anordnung horizontaler und vertikaler Elemente, gerundete Formen der Pflanzflächen und des Wasserspiels und eine vertikale Skulptur auf dem westlichen Vorplatz. Sie soll als Ergebnis eines Kunstwettbewerbs bzw. einer Artist-in-Residenz Arbeit aus Keramik oder Porzellan mit Bezug zur Stadt Meißen gestaltet werden. Eine Litfaßsäule am Shared Space soll über die Architektur- und Technikgeschichte informieren.
Zwei paar Säulen-Eichen bilden die Tore zu den beiden Höfen – den Fahrradhof, der alles bietet, was der Radreisende oder Alltagsradler für sein Fortkommen oder das sichere Abstellen seines Vehikels benötigt und den Wirtschaftshof an der Fahrschule. Sie rahmen das Bahnhofsgebäude ein und nehmen Bezug auf die bauzeitliche Pflanzenverwendung. Weitere Baumpaare werden von klimaverträglichen Baumarten, wie Blumen-Eschen oder Purpur-Erlen gebildet und begrenzen Schmuckbeete und Parkflächen. Stets werden dabei die wichtigen Sichtachsen gewahrt und eingerahmt.
Die pflegeleicht gestalteten Pflanzflächen sind zur Straße hin bis auf Brusthöhe gestaffelt, mit einer Dominanz von Solitärgräsern, kombiniert mit Kleinsträuchrosen, Stauden mit Steppencharakter und Tulpen für den Frühjahrsaspekt. Das Farbkonzept bewegt sich zwischen cremeweiß, rosé und rot-violett.
Ein Großteil der Platzfläche wird mit dem regionaltypischen grau-rosa Natursteinpflaster aus dem Bestand befestigt, in welches zur barrierefreien Orientierung Streifen aus glatten Granitplatten eingebaut werden. Analog zu den Simsen der Bahnhofsfassade wird für die Einfassung der Pflanzflächen Rochlitzer Porphyr verwendet.
Für die Ausleuchtung von Platz und Straßenraum wird moderne LED-Technologie genutzt – als hohe Mastleuchten wie auch als Pollerleuchten an den Ein- und Ausfahrten zu den Parkbuchten und zum Hof.

Gräserpflanzung

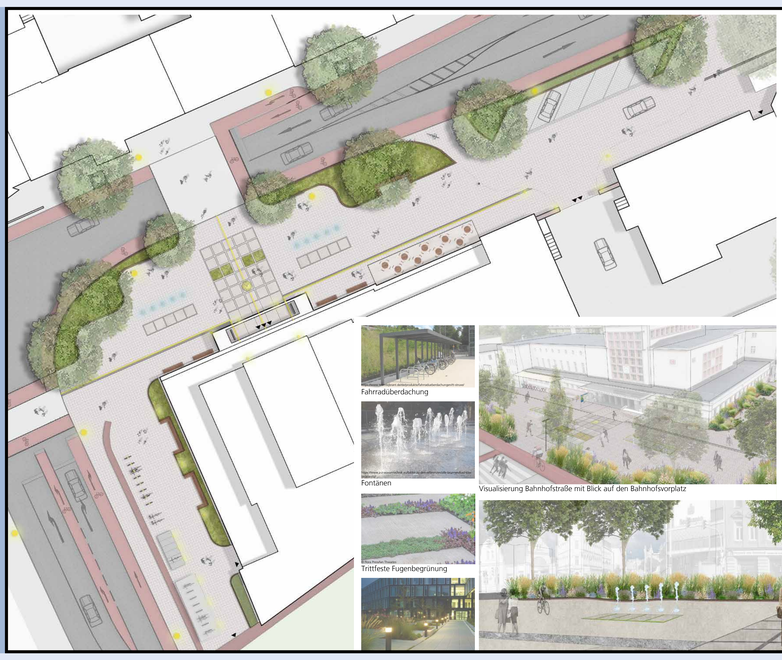
Holzbank mit hoher Lehne

LED-Pflastersteine

Visualisierung Bahnhofstraße mit Blick auf den Bahnhofsvorplatz

D1/D2

Variante D2



Durch den Wegfall der Linksabbiegerspur gewinnt der Bahnhofsvorplatz gegenüber der ersten Variante deutlich an Raum und Qualität für die Fußgänger. So kann ein identitätsstärkender öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Ausstrahlung in das umgebende Stadtquartier entstehen.
Der vor der Bahnhofshalle liegende Platz erhält mit der gerasterten Bodengestaltung einen eindeutigen Bezug zum Baukörper mit den gerasterten Fensterflächen. Die großformatigen Platten mit den Fugen bzw. Thymianpolstern bilden quasi eine Projektion der zentralen Fensterfläche und den seitlichen Fensterbändern von der Fassade auf den Platz. Die Projektion der Bahnhofsuhr vom Vordach setzt hier das Tüpfelchen auf dem I.
Die zentrale Achse zu der in dieser Variante verlegten Fußgängerquerung teilt das grafische Muster in zwei gespiegelte Hälften. Als lebensspende Elemente im steinernen Platz flankieren zwei linear angeordnete Wasserspiele und je zwei begehbare, fast bodenbündige, duftende und rosa blühende Thymianquadrate den etwa 1,50 m breiten Weg. Begehbare Lichtbänder, begleitet von Blindenleitstreifen markieren die drei Hauptrichtungen und unterstützen damit die Platzgliederung.
Mit hohen Gräsern bestandene Pflanzflächen mit in Bezug zu den Baukörpern gesetzten Bäumen schirmen den Aufenthaltsbereich von der Straße ab.
Östlich des Vordaches am Hauptportal und in gleicher Proportion wie dieses wird eine Fläche für saisonale Außenmöblierung vor dem Bahnhofsrestaurant SAXONIA geschaffen, die ebenfalls mit großformatigen Betonplatten befestigt wird und den Aufenthaltsbereich am Bahnhof nach Osten erweitert. Die Außensitzplätze und der direkte Zugang zum Bahnhofsrestaurant vom Platz aus macht dieses Kleinrind aus der Bauzeit des Bahnhofes für Besucher und Einheimische erst wirklich erlebbar.
Weitere Sitzangebote werden bei dieser Variante für unterschiedliche Bedürfnisse an vier Orten geschaffen:
U-förmige Bänke aus Betonkuben mit Holzauflagen für Familien, Schüler und Gruppen mit Platz für jeweils bis zu 14 Menschen, integriert in Pflanzflächen gegenüber des Bahnhofsrestaurants und auf der Westseite des Bahnhofs.
Klassische Lehnenbänke mit geradlinigem Design und Blick auf Wasserspiel und Schmuckbeete. Und schließlich die mobilen Sitzgruppen im Außenbereich des Bahnhofsrestaurants.
Das Lichtkonzept sieht ebenso wie bei der Status Quo Variante eine Kombination aus modernen Mast- und Pollerleuchten vor. Zusätzlich sollte die geometrisch gegliederte Hauptfassade durch Lichtbänder in Szene gesetzt und das Vordach mit einem semitransparenten Oberlicht versehen werden.

Fahrradüberdachung

Fontänen

Trittfeste Fugenbegrünung

Visualisierung Bahnhofstraße mit Blick auf den Bahnhofsvorplatz

Bahnhofsvorplatz

www.stadt-meissen.de