

**DIPL.-ING. KARL BAUER**  
**FREIER GARTEN - UND**  
**LANDSCHAFTSARCHITEKT**  
**FREIER ARCHITEKT**  
**KILLISFELDSTRASSE 42 B**  
**76227 KARLSRUHE**  
**TELEFON 0721 / 94 37 50**  
**TELEFAX 0721 / 49 54 95**  
**MAIL@KARL-BAUER.DE**  
**WWW.KARL-BAUER.DE**

# **Neugestaltung Rohrbach Markt**

## **Vorstudie Gestaltung**

**Erläuterungsbericht**  
**Januar 2005**

## **Inhalt**

- 1. Anlass und Ziel**
- 2. Bestandsanalyse**
- 3. Anforderungen**
- 4. Maßnahmen zur Umgestaltung des Platzbereiches Rohrbach Markt und des weiteren Stadtraumes**
  - 4.1 Randbedingungen und Grundlagen für alle Alternativen
  - 4.2 Alternative zur Haltestellenlage
    - 4.2.1 Alternative 1 – Haltestelle im Platzbereich
    - 4.2.2 Alternative 2 – Haltestelle geteilt
    - 4.2.3 Alternative 3 – Haltestelle im Straßenraum der Karlsruher Straße
- 5. Gegenüberstellung der unterschiedlichen Entwurfsansätze**
  - 5.1 Allgemeine Kriterien zur Bewertung
  - 5.2 Bewertungstabelle
- 6. Empfehlungen**
- 7. Pläne / Gestaltungspläne**
  - F 1 Lageplan Alternative 1**
  - F 2 Lageplan Alternative 2A**
  - F 3 Lageplan Alternative 2B**
  - F 4 Lageplan Alternative 3A**
  - F 5 Lageplan Alternative 3B**
  - F 6 Perspektive Römer Straße**
  - F 7 Perspektive Platzbereich Karlsruher Straße**
  - F 8 Perspektive Haltestelle Karlsruher Straße**

## 1. Anlass und Ziel

Im Ergebnisbericht des Verkehrsplaners sind der Anlass der Neuordnung und Gestaltung dieses Raumes und die Zielsetzungen aus stadtplanerischer Sicht ausführlich beschrieben.

Neben den formulierten Zielen und Inhalten geht es aber bei der Gestaltung um weit mehr.

Die Organisation des Verkehrs und die Platzierung der Haltestellen soll die Entwicklung eines Stadtraumes ermöglichen, der in seiner Bedeutung die Grenzen verlässt, die ihm die Nutzung als Verkehrsraum sowohl des IV als auch des ÖPNV bisher gesetzt haben.

Der gebaute Stadtraum soll zum erlebbaren Platz werden, auch wenn sich eine Nutzung nicht über die stark belastete Römerstraße realisieren lässt, sondern auf unterschiedliche Teilbereiche erstreckt.

Die Bewertung der verschiedenen Konzepte erfolgt daher in hohem Maße unter dem Aspekt einer solch möglichen Gestaltung.

## 2. Bestandsanalyse

### Innerer Platzbereich

Gegenstand der ersten Betrachtung ist der dreieckige Platz, in der Raummitte gelegen. Er wird von der B3, der Römerstraße im Westen begrenzt und im Osten von der Karlsruher Straße. Im Norden bildet eine Bebauung unterschiedlicher Ausprägung die Platzkante, im Süden läuft die Fläche spitzwinklig in die Straßenfläche.

Ein Gestaltungsprinzip lässt sich nicht erkennen. Der Platz ist mit Nutzungen unterschiedlichster Art belegt. Einbauten oder Möblierungselemente wie Altglascontainer, WC- Säule, Fahrradüberdachung, Wartehalle, Schilder, Masten etc. sind unter rein funktionalen Gesichtspunkten platziert.

Niedrige Natursteinmauern begrenzen eine amorphe, erhöhte Beetfläche, die versucht eine Grünfläche zu definieren. Einige größere und kleinere Bäume und Sträucher bemühen sich um Aufmerksamkeit. Im Kontext dieses Durcheinanders nimmt man diese aber nicht als lebendige Pflanzen wahr, sondern sie treten lediglich als 'grüne Einbauten' in Erscheinung.

Durch die in der Mitte des Platzes angelegte Rechtsabbiegerspur, die die Ausfahrt aus der Karlsruher Straße in die Römer Straße ermöglicht, zerfällt die Fläche in zwei Bereiche.

Der südliche Teil wird als Wartefläche für Bus und Straßenbahn genutzt, die

nördliche Fläche dient mehr oder weniger als Aufstellfläche der oben genannten Ausstattungselemente und als Fußgängerverbindung des westlichen Stadtteils zum Altstadtbereich bzw. zu den Haltestellen des ÖPNV.

## Stadtraum

Betrachtet man den gesamten Platzbereich bis zu seinen baulichen Kanten, so stellt man fest, dass er geprägt ist von komplexen, unübersichtlichen Verkehrsbeziehungen. Die Karlsruher Straße und die Römer Straße bestimmen mit all ihren Abzweigungen und Einmündungen den Stadtraum. Vorflächen von Gebäuden und Fußgängerwege stellen sich als unbedeutende Restflächen dar, die keinerlei Bezug zur inneren Platzfläche haben.

Die Hierarchie dieses Verkehrsknotens zugunsten des MIV und des ÖPNV führen zur funktionalen Unterordnung der Platz- und Fußgängerflächen.

## 3. Anforderungen

Ziel der Untersuchung ist es, die Rahmenbedingungen zu definieren, die eine Entwicklung dieses Bereiches ermöglichen.

Die notwendigen Anforderungen aus verkehrsplanerischer Sicht sind im Ergebnisbericht genannt. Sie sind um die gestalterischen Anforderungen zu ergänzen.

Die Bürger dieses Stadtteils wünschen sich eine funktionierende Mitte.

Folgenden Anforderungen sollte die Neugestaltung Rechnung tragen:

1. Der Platz soll Aufenthaltsqualität besitzen und dennoch die notwendigen funktionalen Ansprüche erfüllen.
2. Die Platzgestaltung soll alle wichtigen Fußgänger- und Radwegebeziehungen berücksichtigen und ermöglichen.
3. Die Lage der Straßenbahnhaltstelle soll auch für die Nutzer aus den neuen Wohngebieten eine gute Erreichbarkeit gewährleisten, und eine positive Belebung der Karlsruher Straße bewirken. Sie darf die Entwicklung des Raumes bis zu seinen Gebäudekanten nicht behindern.
4. Der Platz soll den Verkehrsstrassen übergreifend ein einheitliches Gesicht erhalten.
5. Durch die Bündelung der Fußgängerüberwege wird die Bedeutung dieser Verbindung gestärkt. Sie erhöht zusätzlich die Sicherheit der Benutzer.
6. Die Platzgestaltung muss unterschiedlichen Nutzungswünschen Rechnung tragen. Sie muss die starke Verkehrsbelastung respektieren und positiv umsetzen.

## **4. Maßnahmen zur Umgestaltung des Platzbereiches und der Karlsruher Straße**

Für die Entwicklung und Ausarbeitung der drei Varianten und den dazugehörigen Alternativen liegen die unterschiedlichen Lösungsansätze der Knotenpunkte zugrunde.

### **4.1 Randbedingungen und Grundlagen der Neugestaltung**

Die im Ergebnisbericht der Verkehrsplanerin formulierten Randbedingungen sind für die Entwicklung der Gestaltungsansätze maßgebend.

- Die Nutzung des Grundstücks der ehemaligen Tankstelle ermöglicht eine verbindende Gestaltung des Platzes über die Römer Straße hinaus. Dadurch entsteht ein zusammenhängender Raum, beginnend bei der abknickenden Bauflucht am Lindenweg bis zur vorspringenden Baukante an der Heinrich-Fuchs-Straße.
- Die Reduzierung der Kurvenradien bewirkt eine Verlangsamung des einbiegenden Verkehrs. Der Fußgänger erhält Priorität, der Bewegungsraum wird sicherer.
- Der Wegfall der Rechtsabbiegerspuren ermöglicht die Vergrößerung der Bewegungsfläche der Fußgänger.

### **4.2 Alternativen zur Haltestellenlage**

#### **4.2.1 Alternative 1 – Haltestelle im Platzbereich**

##### Verkehrliche Situation

Die Lage der Haltestellen im Platzbereich sorgt für eine intensive Belebung der Platzfläche. Die funktionale Einbeziehung des östlichen Platzbereiches ist allerdings durch die Gegenüberlage der Haltestellen erschwert (Frequenz der Bahnen).

Der Rechtsabbiegerverkehr aus der Karlsruher Straße wird in die Rathausstraße geleitet, Anliegerverkehr aus dem nördlichen Bereich der Karlsruher Straße muss vor dem Platz wenden. Dadurch ist der Platzbereich vom Kfz-Verkehr befreit.

##### Gestaltung

Bestimmendes Element des Platzes ist die Stahl-Glaskonstruktion, nutzbar als Warteplatz für Bus und Bahn, allgemein nutzbar als geschützter Aufenthaltsbereich. Die Unterseite der Dachfläche soll beleuchtet sein, so dass dieses Element auch in der Nacht bestimmend bleibt und Orientierung gibt. Lichtbänder im Belag kennzeichnen die wichtigsten Fußgängerbeziehungen über den Platz und über die Römer Straße hinaus, in die neu geschaffenen Platzflächen auf der westlichen Straßenseite. Der Platz ist überstellt mit einem lichten Baumhain, der Kronenansatz liegt bei ca. 4,00 m, so dass die Baumkronen ein lockeres Dach über alle baulichen Elemente der Fläche bilden. Dieses starke Grünelement setzt sich auf der westlichen Seite des Römer Straße fort und bildet somit ein räumlich wirksames Element, das die durch den Verkehr getrennten Platzbereiche optisch verbindet. Möblierungselemente wie Bänke sind in allen Platzbereichen einheitlich, auch in der räumliche Ordnung. In der Karlsruher Straße, beginnend an der östlichen Haltestelle bestimmen kompakte, niedrige Baumdächer mit einem Kronenansatz von 2,50 m die Raumkanten und werten den sehr monotonen Straßenraum auf. Die Anordnung dieser Baupakete ist abgestimmt auf die Nutzbarkeit der Gebäudevorflächen. Die Beläge sind in allen Platzteilen einheitlich im Material, unterschiedlich in Format und Oberfläche, abgestimmt auf die jeweilige Nutzung und der damit verbundenen Anforderung.

#### **4.2.2 Alternative 2A – geteilte Haltestelle**

##### Verkehrliche Situation

Die Haltestellen liegen sich in dieser Alternative nicht mehr gegenüber. Der Haltebereich für die einfahrenden Bahnen liegt in der Karlsruher Strasse, in einem Bereich, in dem die Gehwegfläche breit ist. In diesem Abschnitt muss die Parkierung entfallen. Gegenüberliegend ist die Nutzung als Parkstreifen dagegen möglich. Die Haltestelle der ausfahrenden Bahnen liegt im Platzbereich. Die Haltestellen überschneiden sich nicht, so dass eine Überquerung der Fahrbahnfläche auf einem markierten Übergang auch jederzeit möglich ist.

Im vorderen Zwickel des Platzes ist die Ausfahrt für den Kfz- Verkehr in die Römer Strasse möglich. Dadurch entsteht in der Platzfläche kein störender Verkehr.

##### Gestaltung

Die Raumkanten sind in dieser Alternative unterschiedlich behandelt. Die aus der Straßenflucht zurücktretende Bebauung der westlichen Platzsituation wird durch hohe schlanke Bäume markiert. Der Abstand der Bäume ist ausreichend groß, die bauliche Begrenzung bleibt in ihrer Bedeutung erhalten. Der eigentliche Platz ist von einem Baumhain überstellt, der Kronenansatz liegt auch hier bei ca. 4.00m. Die Bäume sind ganz unterschiedlich in Blüte, Laub, Dichte und Habitus. Die Standorte sind abgestimmt auf die querenden Leitungstrassen. Die räumliche Ebene unterhalb dieses Daches wird bestimmt durch die Stahl-Glas-Konstruktion, die Platzbeleuchtung und verschiedene Möblierungselemente. In dieser Ebene sind auch die Baumdächer zu finden. Eine Reihe von 3 oder 4 kompakten, kleinkronigen Bäumen mit Kronen-

schluss, Kronenansatz ca. 2.80m, die ein wiederkehrendes, räumliches grünes Element in Bereich der Karlsruher Strasse darstellen. Durch die Platzierung im nördlichen Bereich des Platzes wird der räumliche Zusammenhang zur Karlsruher Strasse hergestellt.

Die Dachkonstruktion ist bestimmendes bauliches Element des Platzes, das sich durch entsprechende Beleuchtung auch nachts als solches darstellt. Nutzbar ist es sowohl für die Haltestelle der Straßenbahn als auch der Buslinie.

### **4.2.3 Alternative 2B - geteilte Haltestelle - überschneidend**

#### Verkehrliche Situation

Die Haltestellen in dieser Variante liegen versetzt. Der Haltebereich für die einfahrenden Bahnen liegt im vorderen Bereich der Karlsruher Strasse, in einem, durch eine Reihe von kleinen Geschäften belebten Bereich. Dadurch lässt sich die Fläche der Parkierung weiter ausdehnen. Die Lage der zweiten Haltestelle liegt im Platzbereich.

Die Haltestellen überschneiden sich um ca. 12,0 m.

Der Anliegerverkehr aus der Karlsruher Straße in südwestlicher Richtung erfolgt über die Rathausstrasse, eine direkte Ausfahrt in die Römer Strasse ist nicht möglich.

Der Übergang für Fußgänger über die Römerstrasse erfolgt an einer zentralen Stelle, die Haltestelle der Buslinie liegt somit im oberen Platzteil.

#### Gestaltung

Durch die geringere Spreizung der Haltestellen erhöht sich zwar die Anzahl der Stellplätze, der nördliche Bereich der Karlsruher Straße verliert aber an Belebung.

Die eigentliche Platzfläche ist durch keinerlei Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Durch eine Anordnung der Stahlkonstruktion parallel zur Haltestelle könnte im dahinterliegenden Platzbereich eine ruhigere Aufenthaltsfläche entstehen.

### **4.2.4 Alternative 3A – Haltestelle in der Karlsruher Straße**

#### Verkehrliche Situation

Die Haltestellen liegen im vorderen Bereich der Karlsruher Straße. Hier sind eine Reihe von kleineren Geschäften angesiedelt, die für eine Belebung dieses Bereiches sorgen. Die eigentliche Platzfläche erhält eine zusätzliche Gewichtung durch den zentralen Fußgängerüberweg, dient zwar nach wie vor zur Durchquerung, erhält aber auch die Chance einer von der Nutzung als Warteplatz unabhängigen Gestaltung. Die Einfahrt des reinen Anliegerverkehrs in die nördliche Karlsruher Straße ist unter Benutzung des Gleiskörpers möglich, ebenso die Ausfahrt aus der Rathausstrasse in die nördliche Karlsruher Strasse.

#### Gestaltung

Die stadträumlichen Kanten sind in dieser Variante durch markantes Grün deutlich herausgehoben. Die nordwestliche Platzkante, ebenso die westliche Raumkante an der Römerstraße werden durch schlanke, hohe Bäume (z.B. Säulenhainbuchen, Säuleneichen) räumlich einheitlich wirksam, und bindet die Platzkanten gestalterisch, über den stark belasteten Verkehrsraum hinaus zusammen. Die östliche Bebauungskante der Karlsruher Straße, beginnend an der Haltestelle, werden durch kompakte, niedrige Baumdächer, Kronenansatz 2,50m, bestimmt und `grün` definiert. Diese Baupakete setzen sich in Gestalt und Proportion als einheitliches Grünelement im weiteren Verlauf der Karlsruher Straße fort.

Der eigentliche Platzbereich ist durch die wegfallenden Zwänge für viele Nutzungen offen. Unter das hohe Baumdach lässt sich an beliebiger Stelle die Glasüberdachung integrieren. Die Lichtlinien sind ersetzt durch Lichtpunkte, ungleichmäßig über die Fläche verteilt, die die Zentralität des Ortes verdeutlichen.

Die dazu gewonnenen Freiflächen vor den Häusern 91-93 könnten mit einer Außenbewirtschaftung durch die Gaststätte und das Cafés genutzt und belebt werden.

#### **4.2.5 Alternative 3B- Rechtsabbieger in Römerstraße**

##### Verkehrliche Situation

Die Haltestellen liegen im vorderen Bereich der Karlsruher Straße. Der Wartepplatz der einfahrenden Bahnen liegt in einem Bereich der Karlsruher Straße, der eher unbelebt ist. Die eigentliche Platzfläche erhält eine zusätzliche Gewichtung durch den zentralen Fußgängerüberweg.

Die Einfahrt des reinen Anliegerverkehrs in die nördliche Karlsruher Straße ist unter Benutzung des Gleiskörpers möglich, ebenso die Ausfahrt aus der Rathausstraße in die nördliche Karlsruher Straße. Das Rechtsabbiegen in die Römerstraße ist mit einer markierten Fahrspur im nördlichen Platzbereich möglich.

##### Gestaltung

Die stadträumlichen Kanten sind in dieser Variante durch ein in Gestalt und Proportion einheitliches Grünelement deutlich herausgehoben. Die nordwestliche Platzkante, ebenso die westliche und östliche Raumkante werden durch schlanke, hohe Bäume (z.B. Säulenhainbuchen, Säuleneichen) räumlich einheitlich wirksam, und verbinden die Platzkanten gestalterisch über den stark belasteten Verkehrsraum hinaus.

Durch die Ausfahrmöglichkeit für Rechtsabbieger in die Römerstraße gliedert sich der Platz in zwei Bereiche. Die an die Bebauung angrenzende Zone wird zum Funktionalbereich : hier befinden sich Fahrradabstellplätze, unterirdische Glascontainer, WC Standort, die Möglichkeit zum Kurzparken für Anlieferer besteht im Ladenbereich. Diese Einrichtungen begrenzen die Fahrspur auf der einen Seite, die gegenüberliegende Seite definiert die Spur durch das Element Wasser.

Der eigentliche Platz wird durch drei markante große, unterschiedliche Bäume bestimmt und `beschirmt`. Die Bäume haben einen Kronenansatz von ca. 4,00 m, und

bilden flache, breite Kronen. Unter das hohe Baumdach lassen sich an beliebiger Stelle Einbauten integrieren.

Die Baumgruppe bildet die ruhige Mitte des Platzes, entspricht durch den hohen Kronenansatz der Proportion des Stadtraumes und lässt diesen Raum transparent bis zu seinen Rändern.

Eine lange Glaswand flankiert die Römer Straße von der Überfahrtspur bis zum zentralen Fußgängerüberweg. An ihr findet der Buswarteplatz seinen Rückhalt und Wetterschutz. Sie ist semitransparent und nachts von innen beleuchtet. Dahinter entsteht eine kleine Ruhezone. Hier wäre die Anordnung z.B. eines kleinen Kiosks oder Mikro Cafés denkbar, oder auch nur eine kleine bewachsene Pergola.

Die andere Seite des Dreiecks wird durch eine filigrane lineare Stahlkonstruktion gebildet, an deren Stützen Wasser in eine bodenbündige offene Rinne läuft. Sie setzt dem Lärmpegel der Strasse das Geräusch von Wasser entgegen.

Die Baumkronen werden von unten durch Bodeneinbauleuchten angestrahlt und bilden somit ein eigenes Beleuchtungsmuster.

Durch Gestaltungsqualität und der damit verbundenen zunehmenden Attraktivität des Platzes, erfährt der gesamte Bereich eine Aufwertung, was aller Erfahrung nach insbesondere den angrenzenden Geschäften und gastronomischen Einrichtungen zugute kommt.

Die dazu gewonnenen Freiflächen vor den Häusern 91-93 können durch die Außenutzung der Gaststätte und des Cafés genutzt und belebt werden.

Die Karlsruher Straße erfährt durch die Lage der Haltestellen eine neue Belebung. Die Bauelemente finden auf der östlichen Straßenseite gruppenweise ihre Fortsetzung.

Sie verbinden Straßen - und Platzraum, trennen Parkierungstreifen von Gehweg und schaffen auch hier Aufenthaltsqualität.

## 5. Gegenüberstellung der unterschiedlichen Entwurfsansätze

### 5.1 Allgemeine Kriterien zur Bewertung

Zur möglichst sachlichen Beurteilung der aufgezeigten Alternativen wurde eine Reihe von Kriterien erstellt.

Die Aspekte der verkehrstechnischen Beurteilung sind im Ergebnisbericht der Verkehrsplanerin behandelt.

Die Kriterien sollen hier kurz erläutert werden

- Sicherheit der Fußgängerflächen in Bezug des ÖPNV : Beeinträchtigung der Warteflächen und Bewegungsflächen durch Straßenbahn und Busbewegungen.
- Sicherheit der Fußgängerflächen in Bezug des IV : Beeinträchtigung der Warteflächen und Bewegungsflächen durch Anlieger- und Querungsverkehr
- Hierarchie zum Fahrverkehr : Ergibt sich eine Rangordnung zugunsten des Fußgängers durch Verkehrsführung und Gestaltung.
- Barrierewirkung der Haltestellen : Auswirkung der Lage der Haltestellen auf die Fußgängerwege und Fahrradverbindungen.
- Übergreifende Platzgestaltung : Mögliche Durchgängigkeit der Gestaltung bis zu den Platzrändern.
- Aufenthaltsqualität der Platzfläche : Auswirkung der Verkehrslösungen auf die gestalterischen Spielräume
- Belebung der Platzfläche : Frequenz durch Fußgänger infolge verkehrlicher Rahmenbedingungen
- Belebung der Straßenfläche : Miteinbeziehung der Straße als Bewegungs- und Aufenthaltsbereich
- Rückzugsbereiche in der Platzfläche : Möglichkeit zur Schaffung von statischen Bereichen

Die Beurteilung der Gestaltungsvarianten anhand dieser Kriterien ist der nachfolgenden Bewertungstabelle zu entnehmen.

## 5.2 Bewertungstabelle

	Alternative 1 Haltestelle im Platzbereich	Alternative 2 Haltestelle geteilt		Alternative 3 Haltestelle in Karlsruher Straße	
	<b>1</b>	<b>2A</b>	<b>2B</b>	<b>3A</b>	<b>3B</b>
Knotenpunkt Variante	<b>K2</b>	<b>K4</b>	<b>K2</b>	<b>K2</b>	<b>K1</b>
Sicherheit der Fußgängerflä- chen/ÖPNV	-	o	-	+	+
Sicherheit der Fußgängerflä- chen / Kfz	-	o	-	o	-
Hierarchie zum Fahrverkehr	+	+	+	+	o
Barrierewirkung der Haltestellen	-	-	-	+	+
Übergreifende Platzgestaltung	-	-	o	o	+
Aufenthaltsquali- tät der Platzfläche	-	o	o	+	o
Belebung der Platzfläche	+	+	+	-	+
Belebung der Straßenfläche	-	+	o	+	+
Rückzugsberei- che in der Platzfläche	o	o	o	+	o
<b>Gesamtwertung</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>o</b>	<b>++</b>	<b>+++</b>

## 6. Empfehlungen

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten, unter Berücksichtigung der vielen unterschiedlichen Anforderungen an die komplexen Verkehrsabläufe und an den wichtigen Stadtraum, sprechen die meisten Argumente für die Wahl der Alternative 3B.

Die Vorzüge sind im Einzelnen :

Die Anordnung der Haltestellen im vorderen Teil der Karlsruher Straße ermöglicht eine barrierefreie Gestaltung des Platzes bis zur baulichen Raumkante. Dies ist ein enormer gestalterischer und funktionaler Gewinn. Dadurch erfährt der Altstadtbereich des Stadtteils eine deutliche Anbindung an den Platz und daraus resultierend, rückt die Rathausstrasse mit ihrem Angebot an Geschäften und Dienstleistungen mehr ins Blickfeld. Der Gleisbereich wird durch farblich abgesetzte Belagsstreifen oder eine durchlaufende Rinne markiert, das Niveau kann jedoch einheitlich ausgebildet werden.

Durch die großzügige Ausbildung der Fußgängerquerung über die Römer Straße erfolgt eine gestalterische Anbindung des westlichen Quartiers, die Bedeutung der Querung wird gestärkt. Der Platz wird in einer breiten Furt erreicht, der Bewegungsraum des Fußgängers wird überschaubarer und somit sicherer.

Die Überfahrtmöglichkeit im nördlichen Platzbereich stellt aus gestalterischer Sicht eine starke funktionale Einschränkung dar. Sie ist dagegen für die Abwicklung des Anliegerverkehrs von großer Bedeutung.

Für die Nutzbarkeit und Qualität des Platzes ist es wichtig, den Übergang von der Fahrtrasse zur Platzfläche so zu gestalten, dass eine Überfahrt oder Beparkung der angrenzenden Flächen verhindert wird. Dennoch sollte hier keine optische Trennung erfolgen. Farbigkeit und Qualität der Belagsflächen sind einheitlich für den gesamten Platz zu wählen.

Eine Gestaltung mit Wasser, die sich linear zu dieser Fahrfläche erstreckt, ermöglicht es, der Forderung nach Abgrenzung Rechnung zu tragen. Sie überspielt diesen funktionalen Aspekt und wird zum attraktiven Festpunkt im Platz.

Im Verbund mit der Glaswand parallel zur Römer Straße, entsteht ein zentraler Aufenthaltsbereich. Die Einrichtung eines kleinen Cafés oder Kiosk würde die Anziehungskraft zusätzlich erhöhen und eine Nutzung über einen umfangreichen Zeitraum des Jahres zulassen.

Das Abrücken der Haltestellen in den Straßenraum der Karlsruher Straße bringt dieser Zone eine zusätzliche Belebung. Vor allem der nördliche Abschnitt, der nicht die Vielzahl von kleinen Läden aufweist, sondern sich mit mehr oder weniger monotonen Schaufensterflächen darstellt, profitiert hiervon. Die Erreichbarkeit der Haltestellen aus den westlichen Quartieren ist beinahe in gleicher Qualität gegeben.