

# 6 BAUFELDENTWICKLUNG UND ZEITPLAN

## 6.1 BAUFELDENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Baufelder im nördlichen und südlichen Quartier muss aufgrund unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse und Zielsetzungen der Entwicklung getrennt voneinander betrachtet werden, da folglich unterschiedliche Entwicklungsschritte notwendig sind. Im Folgenden wird jeweils das grobe Prinzip des Entwicklungsablaufs beschrieben, um einen Überblick und die Möglichkeit der Einordnung in eine ungefähre zeitliche Abfolge zu ermöglichen, die später im Zeitplan dargestellt wird.

Einige Planungsschritte, z.B. zur Qualitätssicherung und Beteiligung der Bürger wurden im letzten Kapitel bereits näher beschrieben und tauchen hier als Entwicklungsschritt wieder auf. Andere Zusammenhänge werden hier erläutert.

### 6.1.1 Quartier Nord / Mitte

Die Entwicklungsflächen sind zur Zeit nahezu vollständig im Besitz der Stadt Lindau (im Bereich Mitte befindet sich ein Privatgrundstück, das durch den Eigentümer in Abstimmung mit der Stadt zu entwickeln ist)

Das Schaffen von bezahlbarem Wohnraum für eine breite Bevölkerungsschicht ist wichtigste Prämisse.

Die Entwicklung wird daher entweder der städtischen Wohnungsbaugesellschaft oder einer gemeinnützigen Entwicklungsgesellschaft übertragen

Bau- und Interessengruppen sollen über Konzeptvergaben in den Planungsprozess einbezogen werden und mitgestalten können.

Partizipationsmodelle sollen zukünftigen Bewohnern dabei die Möglichkeit geben, eigene Ideen zur Planung einzubringen oder einen Teil des Bauens selbst zu übernehmen (z.B. Innenausbau der Wohnung). Die Bandbreite soll dabei vom Bezug einer fertigen Wohnung als Mieter bis hin zur Übernahme eines Rohbaus und Selbstausbau, ggf. auch vollständigem Selbstbau reichen.

### 6.1.2 Quartier Süd

Die südlichen Entwicklungsflächen sind zur Zeit im Besitz der Deutschen Bahn. Die Gleisanlagen fallen in den Zuständigkeitsbereich der DB Netz, die zukünftig nicht mehr als Gleisanlage genutzten Flächen gehen über in die Verantwortung der DB Immo. Diese organisiert die Veräußerung der Grundstücke und in diesem Rahmen auch den Rückbau der Gleise, die in der Regel durch den neuen Eigentümer erfolgt. Erst nach dem Rückbau kann die Fläche von der Eisenbahnbundesbehörde (EBA) freigestellt werden und wird der Kaufvertrag rechtsgültig.

Dieser Prozess ist der eigentlichen Entwicklung der Baufelder vorgeschaltet und muss im Zeitplan berücksichtigt werden. Parallel zum Rückbau kann die Stadt den Bebauungsplan erstellen und Verträge mit dem neuen Eigentümer schließen um detaillierte Absprachen zu treffen.

Die Entwicklungsflächen unterliegen der sozial gerechten Bodennutzung (SoBoN). Das beinhaltet die Verpflichtung, aus den Planungsgewinnen ein Anteil von 30% geförderten Wohnungsbau zu realisieren einen finanziellen Beitrag zur Bereitstellung von Kitaplätzen und der Erstellung der öffentlichen Erschließungsflächen zu leisten.

Die Kosten für den Rückbau der Gleise dürfen nicht in die Berechnung von Anfangswert und Bodenwertsteigerung mit einbezogen werden.



Abb. 19: Diagramm Entwicklungsprozess Baufelder  
© Studio Wessendorf

## 6.2 QUALITÄTSSICHERNDE VERFAHREN IM ENTWICKLUNGSPROZESS

Im Planungsprozess des Rahmenplans und der anschließenden Umsetzungsphase gibt es eine Reihe von Verfahren, die der Qualitätssicherung dienen. Die Maßnahmen sollen der Umsetzung von gestalterischen Zielen und der Einhaltung sozialer Standards dienen. Die wichtigsten Verfahren wurden am Anfang dieses Kapitels im Kontext des Entwicklungsprozesses verortet. Im Folgenden werden diese Verfahren und Maßnahmen erläutert.

### 6.2.1 Erschließungsplanung

Die Planung der öffentlichen Straßenräume wird durch die Stadt organisiert und beauftragt und erfolgt aus einer Hand. Die Kosten werden durch die verschiedenen Vorhabenträger im Quartier gemeinsam getragen (Umlage pro Bau- und Erschließungsabschnitt (siehe Kapitel 4, Bezahlbares Wohnen).

Folgende Vorgehensweise wurde vereinbart:

- Ausschreibung eines Realisierungswettbewerbs durch die Stadt Lindau
- Teilnahme steht offen für Teams aus Landschaftsarchitekten und Ingenieurbüros (Tiefbau)
- Gegenstand der Aufgabenstellung ist die integrale Planung von tiefbaulicher Erschließung in Kombination mit der gestalterischen Objektplanung der Straßenräume und Quartiersplätze auf Grundlage der Vorgaben im Rahmenplan, insbesondere dem Gestaltungsleitfaden
- Ausgenommen ist der Bahnhofplatz, der in einem gesonderten Verfahren geplant werden soll
- Auftragsversprechen bezieht sich auf die Objektplanung mindestens bis LP3
- Der Bau von Thierschstraße, des Bahnhofplatzes und Durchgang südlich der ehemaligen Inselbrauerei zum Quartiersplatz Mitte als neue Fußgängeranbindung zur Hinteren Insel erfolgt voraussichtlich im Auftrag der Stadt Lindau
- Der Bau der übrigen Straßenräume wird voraussichtlich bauabschnittsweise an die jeweiligen Vorhabenträger übertragen und durch diese beauftragt
- Die Kosten für Planung und Bau werden im Rahmen der SoBoN anteilig auf die Vorhabenträger der Entwicklungsflächen umgelegt
- Die genaue Vorgehensweise wird im Rahmen der Bebauungsplanverfahren in Form von in städtebaulichen Verträgen verbindlich festgelegt

**Die Erschließungsplanung sollte folgende Inhalte umfassen:**

- Gestalterische Objektplanung der Straßenräume
- Tiefbauplanung Straßen (Abstimmung mit Tiefgar-

genplanung)

- Geländehöhen (Anschlusshöhen Gebäude, Anschluss an die momentan neu erstellte Thierschbrücke und Parkanlagen, Böschung zu den Gleisen)
- Entwässerung des Plangebiets
- Planung der Bau- und Erschließungsabschnitte
- Rückbaumaßnahmen im Bereich der Erschließung
- Zeitliche Abfolge von Rückbaumaßnahmen, Bauvorbereitung und Bauphasen
- Planung temporärer Baustellenerschließungen
- die Ergebnisse fließen als Grundlage in die Architekturwettbewerbe ein

### Herstellung der öffentlichen Erschließungsflächen

Die Abbildung rechts zeigt die derzeitige Planung, welche Erschließungsbereiche durch die Stadt und welche durch die Vorhabenträger herzustellen sind. Siehe dazu auch Kostenverteilung SoBoN, Kapitel 4.3.2.

Der Vorhabenträger wird die baureif gemachten Erschließungsflächen kostenfrei an die Stadt übergeben. Das bezieht auch die Altlastensanierungen bezogen auf den beabsichtigten Verwendungszweck mit ein. Alternativ kommt unter diesen Voraussetzungen eine Übernahme der baureifen Flächen durch die Stadt direkt von der Bahn in Betracht. Dies gilt gleichermaßen für die südliche Grünfläche am derzeitigen Gleisende.

Durch Vorhabenträger gebaute Erschließungsflächen werden mit einem Geh- und Fahrrecht (Fußgänger und Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit belegt.

### Qualitätsstandards öffentliche Erschließungsflächen

Im Gestaltungsleitfaden werden die Prinzipien für die Gestaltung der Straßenräume festgelegt. Aufgabe der Erschließungsplanung wird es sein, auf dieser Grundlage sowohl die Planung der Tiefbaumaßnahmen als auch die objektplanerische Ausarbeitung der Gestaltung zu erarbeiten.

Die Abbildung auf S.145 zeigt eine grobe Übersicht der verschiedenen befestigten und grünen Flächen.

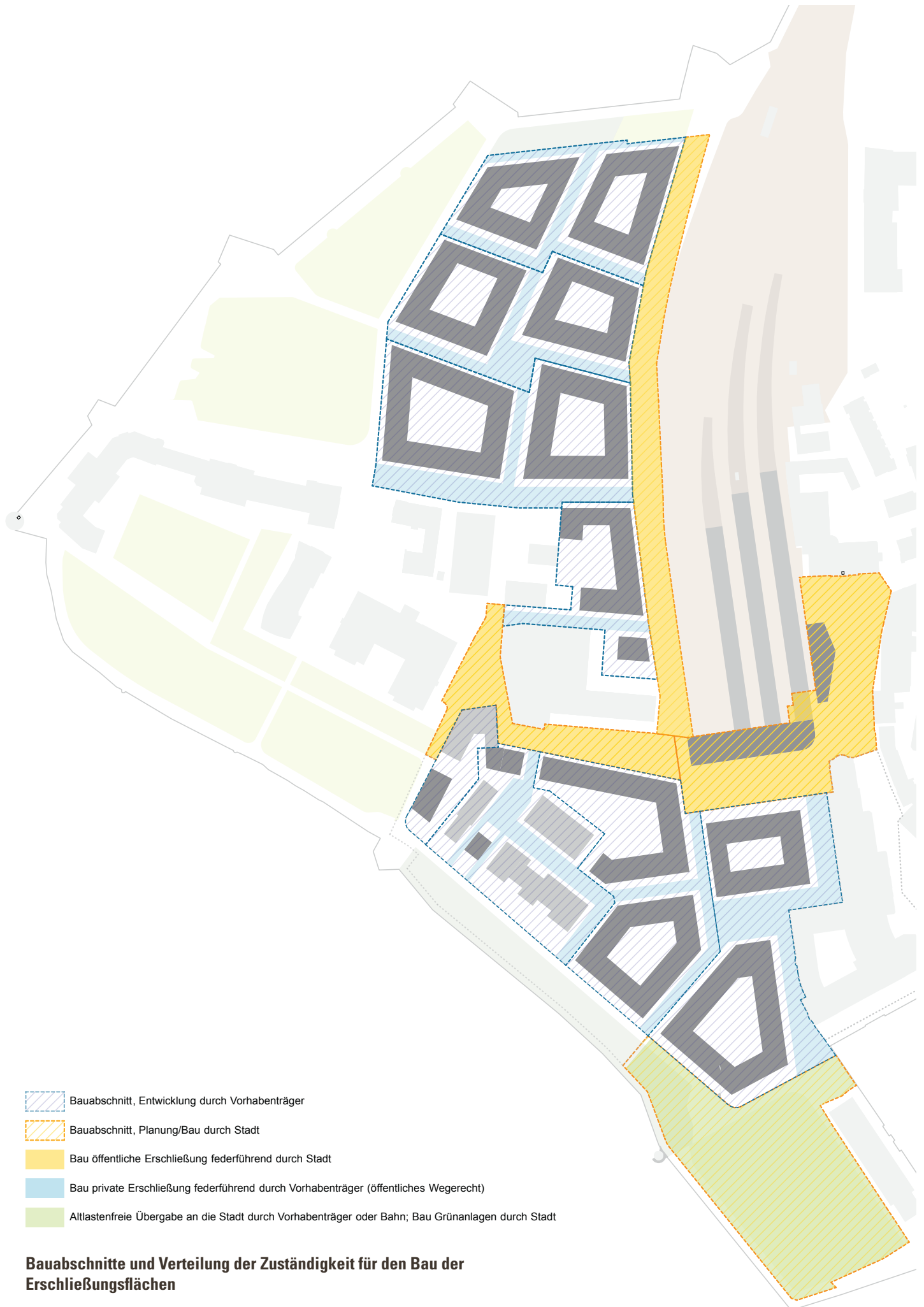
Die Flächen in den Vorzonen und Höfen sind flexibel angelegt und können im Laufe der weiteren Planung im Detail angepasst werden (z.B. durch exakte Position der Eingänge). Auch ist hier ausdrücklich ein Mitspracherecht der zukünftigen Bewohner eingeräumt. Es werden hier teilweise Mindestgrünflächen festgelegt. Das gilt auch für die Anzahl der Bäume, die genauen Arten und Qualitäten, bzw. Größen.

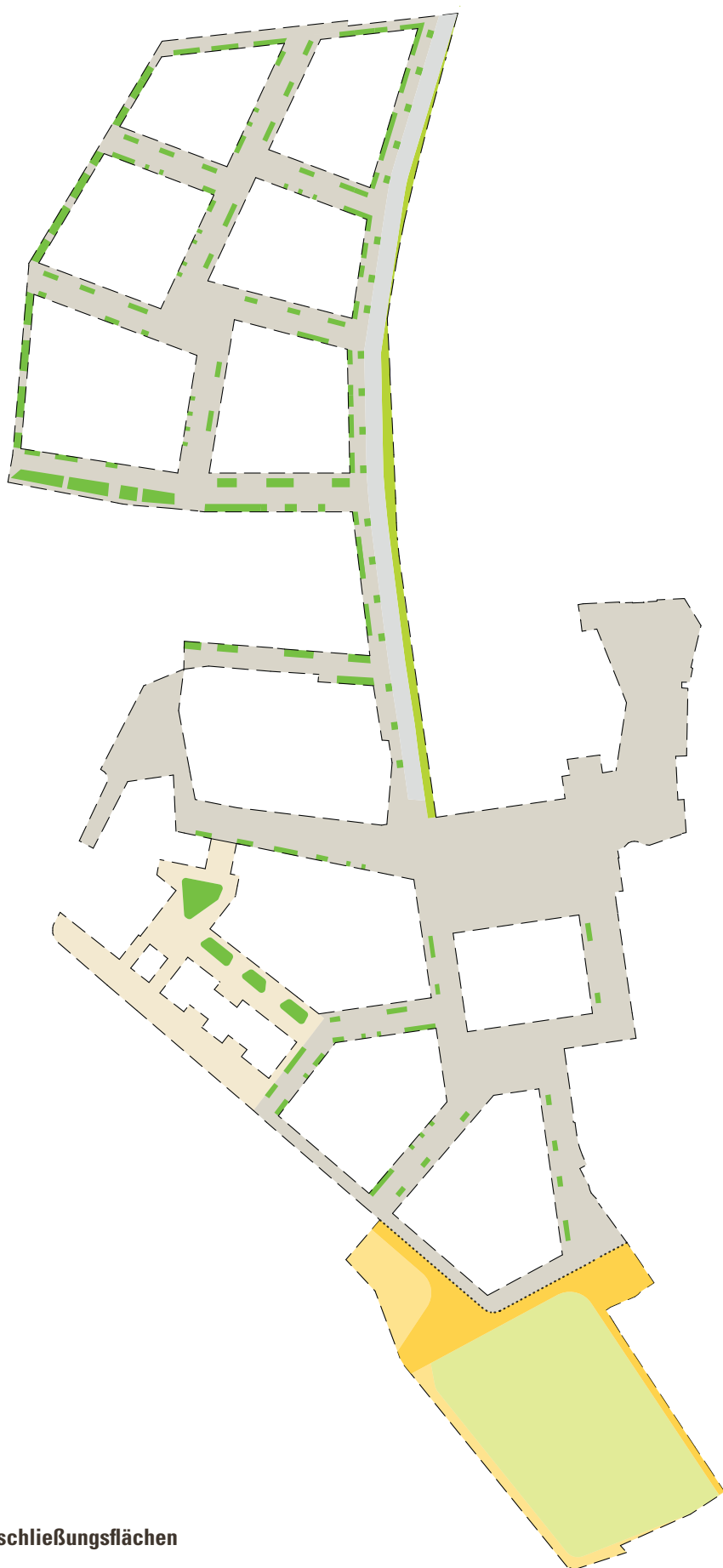
### 6.2.2 Folgekostenkonzept

Das Folgekostenkonzept wurde bereits im vorhergehenden Kapitel zur SoBoN näher erläutert. Es wird nach Abschluss des Rahmenplans und mit den Erkenntnissen aus der Erschließungsplanung ausgearbeitet und dient der Feststellung und Verteilung der Folgekosten der Sozial gerechten Bodennutzung.





**Öffentliche und private Erschließungsflächen**













**Plangrenzen:**

-  Grenze Bauabschnitt
-  Grenze Quartier / Park

**Befestigte Flächen:**

-  Quartier, Pflaster
-  Quartier, Asphalt
-  Quartier, Wassergebundene Decke
-  Parkweg, Uferpromenade
-  Parkweg, Inselrundweg

**Grünflächen:**

-  Quartier, Grüne Vorzonen/ Baumzonen
-  Quartier, Grün Randbereich/ Böschung Gleisanlagen
-  Park Süd, Rasenfläche

**Qualitätsstandards und Materialien der Erschließungsflächen**



## 6.2.3 Koordination Rückbaumaßnahmen

Die Entwicklungsflächen der Hinteren Insel gehören zur Zeit größtenteils der Stadt Lindau und der Deutschen Bahn. Die Einordnung der Rückbaumaßnahmen in die zeitliche Abfolge der Gesamtentwicklung ist sehr wichtig, da es wechselseitige Abhängigkeiten gibt. Es bedarf einer sorgfältigen Abstimmung zwischen Stadt, Bahn und Vorhabenträger für die städtischen Flächen im Norden erforderlich.

In der nebenstehenden Abbildung sind die wichtigsten Rückbaumaßnahmen dargestellt, kategorisiert und werden im Folgenden erläutert. Im späteren Zeitplan werden die Maßnahmen in die zeitliche Abfolge eingeordnet.

### Gleisanlagen

Ein großer Teil der Gebiete ist zur Zeit noch in Benutzung als Gleisanlage. Der Rückbau dieser Anlagen erfordert eine sorgfältige Planung, da abgesehen vom eigentlichen Rückbau auch eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach §23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) durch die EBA (Eisenbahnbundesamt) notwendig ist.

Die Bahn führt momentan ein Planfeststellungsverfahren durch, welches die Verlegung, die Umwidmung und den teilweisen Rückbau von Gleisanlagen, vergleichbar mit einem Bebauungsplanverfahren, festlegt.

Im Zuge der Veräußerung ihrer Grundstücke wird die Bahn eine Rückbauplanung erstellen, um den zukünftigen Grundstückseigentümern eine klare Orientierung zu geben, welche Verpflichtungen auf sie zu kommen.

Der Rückbau der Gleisanlagen ist an verschiedenen Stellen Voraussetzung für den Baubeginn von Bauabschnitten. Hier folgt eine Auflistung der wichtigsten Abschnitte:

- **Rückbau westliche Gleisstränge** zwischen Uferstraße und Gleisende am Bahnhofplatz; Voraussetzung zum Bau der Thierschstraße; Rückbau erst wenn Tankanlage Insel nicht mehr erreicht werden muss (siehe unten)
- **Verkürzung der Gleise** Rückbau Dach und Bahnsteige, Abriss Kiosk nördlich des alten Bahnhofs; Voraussetzung zum Bau des Bahnhofplatzes und der Verbindung von Hinterer Insel und Altstadt
- **Rückbau der Tankanlage** als Voraussetzung zum Bau der Baufelder S3/4; der Rückbau kann allerdings erst erfolgen, wenn die neue Tankanlage in Gebrauch genommen wurde (Planung derzeit Anfang 2022), bis dahin muss die bestehende Tankanlage auf der Insel erreichbar bleiben
- **Rückbau der südlichen Gleisstränge** als Voraussetzung zum Bau der Baufelder S5/6 und des südlichen Parks

### Bahnhof

Der heutige Bahnhof rückt im Rahmen der Neuplanung nach Norden. Voraussetzung dafür ist die Eröffnung des neuen Bahnhofs in Reutin, die derzeit für 2020 geplant ist. Der Bahnhof auf der Insel muss bis zum Ende der Gartenschau (Sept. 2020) in Betrieb bleiben. Danach kann mit der Verschiebung begonnen werden. Dazu müssen die Gleise eingekürzt werden und es werden neue Oberleitungen angelegt. Das Dach und die Bahnsteige, die jetzt dem alten Bahnhofsgebäude angegliedert sind werden zurückgebaut.

### Böschung Inselbrauerei

Der Durchbruch zwischen Dreierstraße 7 und der ehem. Inselbrauerei ist ein weiterer Bestandteil, zur Herstellung der zentralen fußläufige Verbindung von Altstadt und Hinterer Insel. Das Abtragen der Böschung und das Fällen der darauf befindlichen Pappeln ist erst möglich, wenn die Gebäude der Bahn südlich davon (Flurstücke 577/3, 577/7) abgerissen werden. Die Maßnahme erfordert im Anschluss bauliche Anpassungen am Gebäude Dreierstraße 7 und den Bau einer neuen Stützmauer und neuer Terrassen an der Dreierstraße 1-5 (ehem. Inselbrauerei). In diesem Rahmen ist das Freilegen der Kellergewölbe der ehemaligen Brauereiräume geplant.

### Gartenschauanlagen

Nach Beendigung der Gartenschau im September 2021 erfolgt der Rückbau der Einfriedung und der temporären Ausstellungsflächen. Es ist sinnvoll, vor allem im nördlichen Quartier, wo die Entwicklung von Süden her beginnt, über Möglichkeiten der teilweisen Erhaltung von Flächen (wie z.B. der Skateanlage) nachzudenken, um hier Zwischennutzungen zu etablieren.

### Seeparkplatz

Der nordöstliche Teil der Parkplatzes, der während der Gartenschau genutzt wird, kann nach dem Beenden der Gartenschau noch in Betrieb bleiben, voraussichtlich bis zum Baubeginn der mittleren Baufelder (3/4).



**Rückbau Gleisanlagen**

- ① Gleisstränge Bereich Thierschstraße
- ② Verkürzen Gleisanlagen/ Bahnsteige
- ③ Tankanlage/ südwestliche Gleisanlagen
- ④ Südliche Gleisanlagen 1

**Geländeabtrag**

- ⑥ Böschung ehem. Inselbrauerei

**Abriss Gebäude**

- ② Dach heutiger Bahnhof
- ④ Bürogebäude Bahn
- ⑤ Garagen Dreierstr. (577/6)
- ⑥ Gebäude Bahn (577/3; 577/7)
- ⑦ Gebäude (577, Nr. 13)
- ⑧ Gebäude (577/2)
- ⑨ Gebäude Hintere Insel 1-3 (587/2)
- ⑩ Kiosk Seeparkplatz

**Notwendige Rückbaumaßnahmen**



## 6.2.4 Wettbewerbe Baufelder

Die gestalterischen Qualitäten der Baublöcke werden im Gestaltungsleitfaden festgelegt. Zur Sicherstellung der angestrebten hohen architektonischen und städtebaulich-freiräumlichen Qualität der Gebäude wird die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs für jedes Baufeld festgelegt. Die Durchführung obliegt dem jeweiligen Eigentümer, bzw. dem Vorhabenträger des zu entwickelnden Baufelds. Die Planung der Wettbewerbe sollte in Abstimmung mit der Stadt Lindau erfolgen.

Es gelten folgende Randbedingungen für die Wettbewerbe der einzelnen Wohnbaufelder:

- Vorhabenträger verpflichten sich zur Durchführung eines Realisierungswettbewerbs pro Baufeld
- Teilnahme steht offen für Architekten in Zusammenarbeit mit einem Landschaftsarchitekten;
- Arbeitsgemeinschaften von mehreren Architekturbüros werden nicht vorgeschrieben, sind aber sehr willkommen; wenn mehrere Entwerfer die Gebäude eines Baublocks im Dialog erarbeiten, bietet das die Möglichkeit, die harmonische Diversität innerhalb eines Baublocks zu verstärken
- die Jury ist in Abstimmung mit der Stadt zu benennen
- Gegenstand des Wettbewerbs ist der Entwurf eines kleinteilig aus Einzelhäusern aufgebauten Baublocks mit gemeinschaftlichem Innenhof
- der angrenzende Straßenraum incl. den Vorzonen wird in der vorgeschalteten Erschließungsplanung entwurflich ausgearbeitet und bildet eine ergänzende Grundlage für den Hochbauentwurf
- Vorteil des Verfahrens pro Baublock: Einzelhäuser im Baublock können im Zusammenhang entworfen und beurteilt werden;
- Nachteil: die Handschrift eines Architekten kann den Baublock dominieren; dem sollte durch gestalterischen Rahmenbedingungen und der Aufgabenbeschreibung entgegengewirkt werden
- wenn mehrere Wettbewerbe innerhalb eines Bauabschnitts stattfinden, sollten diese möglichst zeitlich versetzt durchgeführt werden, so dass der zweite Wettbewerb auf die Ergebnisse des ersten Wettbewerbs reagieren kann und auf diese Weise dichter am Prinzip der gewachsenen Stadt bleibt
- Beauftragung möglichst bis mind. LPS, da sonst das Auftragsversprechen nicht attraktiv ist; minimal aber künstlerische Oberleitung für spätere Phasen

## 6.2.5 Wettbewerb Bahnhofsplatz und Bahnhof

Für den Bahnhofsplatz gelten besondere gestalterische und funktionale Anforderungen, daher soll das Ensemble um den Bahnhofsplatz in einem zusammenhängenden Verfahren erarbeitet werden.

- Ausschreibung eines Realisierungswettbewerbs für den Bahnhof/ Bahnhofsplatz durch Vorhabenträger
- Teilnahme steht offen für Teams von Architekten und Landschaftsarchitekten
- die Jury ist in Abstimmung mit der Stadt zu benennen
- Gegenstand der Planung ist eine räumliche und repräsentative Lösung für den Abschluss der Gleisanlagen zum Bahnhofsplatz südlich der Gleisanlagen, sowie das flankierende Gebäude (Radstation o.ä.) östlich der Gleisanlagen mit vorgelagertem Platzraum; die Organisation der Umsteigefunktion des Bahnhofs (Bezug Bahn, Bus/ Schiff/ Fahrrad/ Taxi/...); das Integrieren notwendiger Servicefunktionen, Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum und in gebauter Form; das Ausarbeiten des Bahnhofsplatzes als Ort des Empfangs, der Orientierung und der Verbindung zwischen historischer Altstadt und Hinterer Insel
- Auftragsversprechen: Objektplanung von Platz/ Bahnhofsgebäude oder -gebäude (abhängig vom Wettbewerbsergebnis) und Baublock (S5) mit Wohn- und Geschäftshäusern südlich am Platz bis mind. LPS und künstlerische Oberleitung für spätere Leistungsphasen

## 6.2.6 Kooperatives Verfahren (KOV)

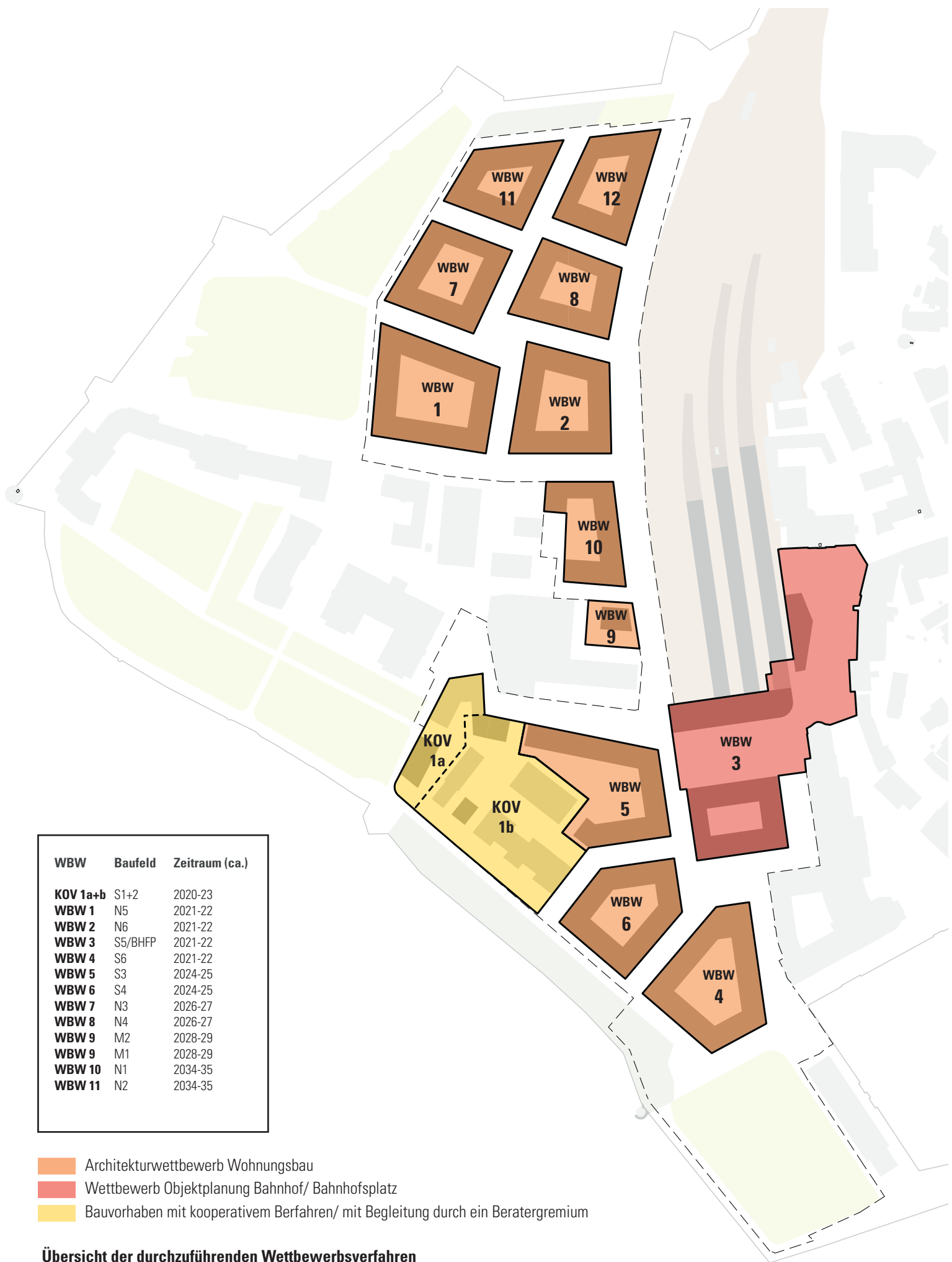
### Baufeld S1

Das Baufeld umfasst einen Neubau und den Umbau eines Bestandsgebäudes: während des Planungsprozesses war das Grundstück bereits verkauft und in Entwicklung; daher gilt hier ein gesondertes Verfahren. Es gibt hier keinen Wettbewerb, sondern es erfolgt ein Abstimmungsprozess mit der Stadt und dem Gestaltungsbeirat.

### Baufeld S2

Das Baufeld besteht im Wesentlichen aus denkmalgeschützten Gebäuden, die umgebaut werden und kleinen ergänzenden Neubauten. Zur Qualitätssicherung wird hier empfohlen, ein kooperatives Verfahren durchzuführen, welches mehr Möglichkeit für zwischenzeitliche Abstimmungen bietet, um die Lösungsansätze für den gestalterischen Umgang mit den Denkmälern auszuloten und gleichzeitig den funktionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Im Idealfall werden die beiden Baufelder parallel entwickelt. Die kooperativen Verfahren sollten entweder kombiniert als ein Verfahren durchgeführt werden, mindestens aber zeitgleich und in gegenseitiger Abstimmung.



WBW	Baufeld	Zeitraum (ca.)
<b>KOV 1a+b</b>	S1+2	2020-23
<b>WBW 1</b>	N5	2021-22
<b>WBW 2</b>	N6	2021-22
<b>WBW 3</b>	S5/BHFP	2021-22
<b>WBW 4</b>	S6	2021-22
<b>WBW 5</b>	S3	2024-25
<b>WBW 6</b>	S4	2024-25
<b>WBW 7</b>	N3	2026-27
<b>WBW 8</b>	N4	2026-27
<b>WBW 9</b>	M2	2028-29
<b>WBW 9</b>	M1	2028-29
<b>WBW 10</b>	N1	2034-35
<b>WBW 11</b>	N2	2034-35

- Architekturwettbewerb Wohnungsbau
- Wettbewerb Objektplanung Bahnhof/ Bahnhofplatz
- Bauvorhaben mit kooperativem Verfahren/ mit Begleitung durch ein Beratergremium

**Übersicht der durchzuführenden Wettbewerbsverfahren**

## 6.2.7 Bebauungsplanverfahren

Die Bauabschnitte orientieren sich an vielen Stellen an den Grenzen der geplanten Bebauungspläne. In einigen Fällen werden aber auch mehrere Bauabschnitte in einem Bebauungsplan zusammengefasst. Die derzeit geplanten Bebauungspiangrenzen werden auf der nebenstehenden gezeigt.

Es werden vorhabenbezogene Bebauungspläne geplant, da im Rahmen des Verfahrens zahlreiche verbindliche Festlegungen getroffen werden müssen, die u.a. Rückbaupflichtungen oder Maßnahmen der SoBoN betreffen. Zur Durchführung des Verfahrens muss eine Objektplanung vorliegen. Daraus ergibt sich als Abhängigkeit in der Abfolge der Baufeldentwicklung, dass zuerst der Wettbewerb für ein Baufeld durchgeführt werden muss. Anschließend kann auf dieser Grundlage der vorhabenbezogene Bebauungsplan entstehen. Erst danach ist ein Baubeginn möglich (siehe Abbildung unten).

Ein wichtiger Aspekt in der zeitlichen Planung ist die Tatsache, dass die Stadt Lindau aus Kapazitätsgründen lediglich ein Verfahren gleichzeitig durchführen kann. Daher ist es notwendig die Planungen so zu staffeln, dass die Bebauungsplanverfahren jeweils nacheinander stattfinden können.

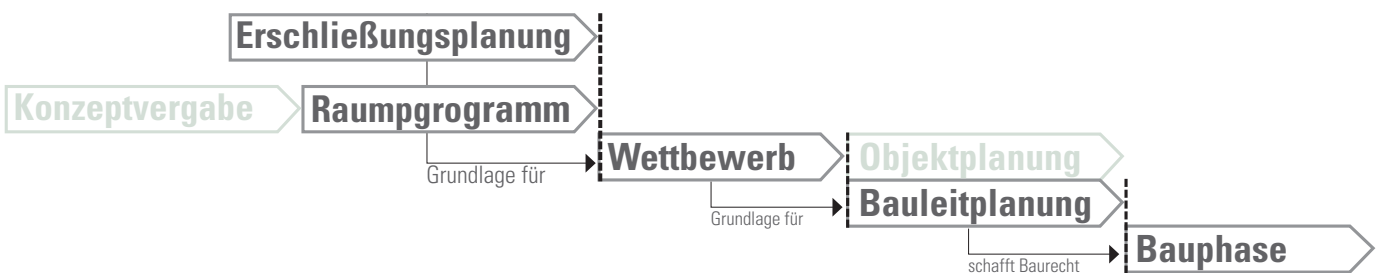
Es ist davon auszugehen, dass ein Verfahren durchschnittlich etwa 1,5-2 Jahre dauert.

Der voraussichtlich erste Bebauungsplan im Norden umfasst neben den Baufeldern N5+N6 auch die Baufelder des mittleren Quartiers und die Thierschstraße. Damit wird das Baurecht für den erforderlichen Erschließungsabschnitt, den ersten Bauabschnitt des nördlichen Quartiers und die zeitlich flexibel einzugliedernden mittleren Baufelder geschaffen.

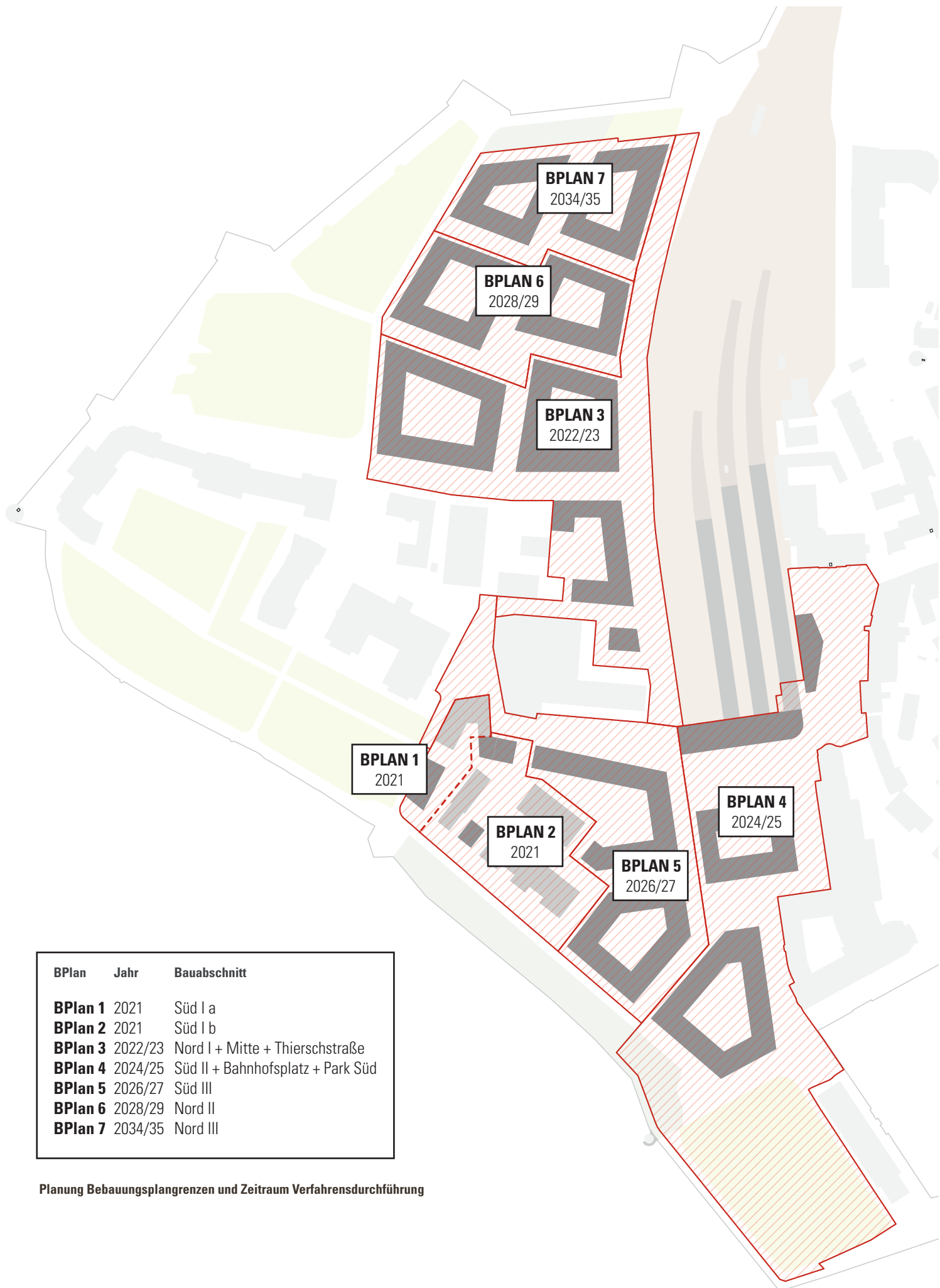
Im südlichen Bereich wird gibt es in jedem Fall unterschiedliche Eigentümer. Dort sind alle Bebauungspläne an diese Entwicklungs- und Vermarktungsabschnitte gekoppelt, da parallel zum Bebauungsplan verbindliche Festlegungen in städtebaulichen Verträgen geschlossen werden.

Folgende Aspekte sind in den Bebauungsplänen auf jeden Fall verbindlich festzulegen:

- Anwendung der SoBoN (geförderter Wohnungsbau Kitaplätze, öffentliche Erschließung)
- Abstimmung Rückbaumaßnahmen
- Rahmenplan mit Gestaltungsleitfaden und Entwicklungsstrategie ist Grundlage der Planungen
- Durchführung von Wettbewerben
- Öffentliches Wegerecht für private Erschließungsflächen



Schematische Darstellung der Abhängigkeiten in der Abfolge von Prozessschritten



## 6.3 PHASIERUNG

### 6.3.1 Bauphasen

Hier werden die Bauphasen abgebildet, die sich auf Grundlagen der Ausgangspunkte und Randbedingungen ergeben, die in den letzten Kapiteln erläutert wurden. Wichtige Meilensteine für die Stadt ist dabei unter anderem die Fertigstellung des neuen Bahnhofplatzes. Viele Maßnahmen sind dabei abhängig von der zeitlichen Planung der Gleisanlagen, wie z.B. der Rückbau der Tankanlage. Da bisher nicht alle zeitlichen Rahmenbedingungen bekannt sind, beruht die zeitliche Abfolge zum Teil auf Annahmen, die sich im weiteren Planungsprozess ändern könnten. Die Darstellungen haben daher keinen Anspruch auf Engültigkeit und Vollständigkeit, sondern sollen vor allem einen ersten Überblick der Abfolge bieten und als Gesprächsgrundlage für Abstimmungen in der weiterführenden Planung dienen.

#### 2021 Gartenschau

- Durchführung Gartenschau von Juni - September
- Rückbau von September bis Dezember)

#### 2022 Vorbereitende Maßnahmen

- Einkürzen Gleise und Bahnsteige
- Verlegung Inselbahnhof nach Norden; temporäre Einrichtung des Gleisabschlusses und des öff. Raums
- Geländeabtrag südl. ehem. Inselbrauerei

#### 2022 - 2025

- Nord: Vorbereitung erster Bauabschnitt (Tiefgarage)
- Nord: Temporäre Bürgergärten
- Süd: temporäre Ost-West-Verbindung
- Süd: Rückbau altes Bahnhofsdach, Gleisanlagen

#### 2025 - 2030

- Bau Thierschstraße
- Nord: Baufelder N6+N5
- Mitte: Quartiersplatz Mitte
- Süd: Bahnhofplatz und Bahnhofsgebäude
- Süd: Baufelder S5+S6
- Vorbereitungen weitere Baufelder (Baugrube/ TG)

#### 2030 - 2035

- Nord: Baufelder N3+N4 mit Quartiersplatz Nord
- Mitte: Baufelder M1+M2
- Mitte/Süd: Fußgängeroute Inselbrauerei
- Süd: Baufelder S3+S4 mit Quartiersplatz Süd
- ggf. neue Fußgängerbrücke über Gleisanlagen

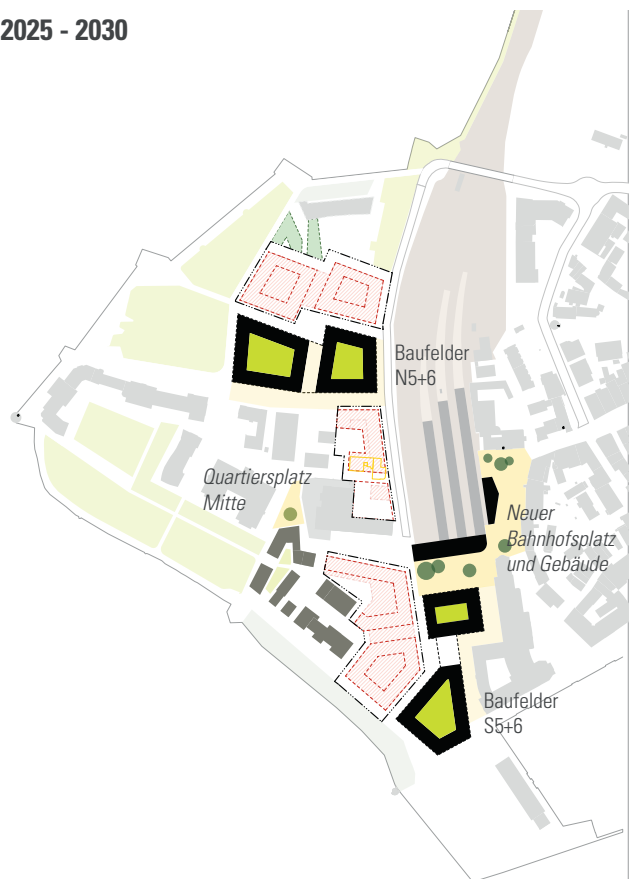
#### 2035 - 2040

- Nord: Baufelder N1+N2
- Rampe von Nordpark zur Thierschbrücke
- Süd: Park Süd

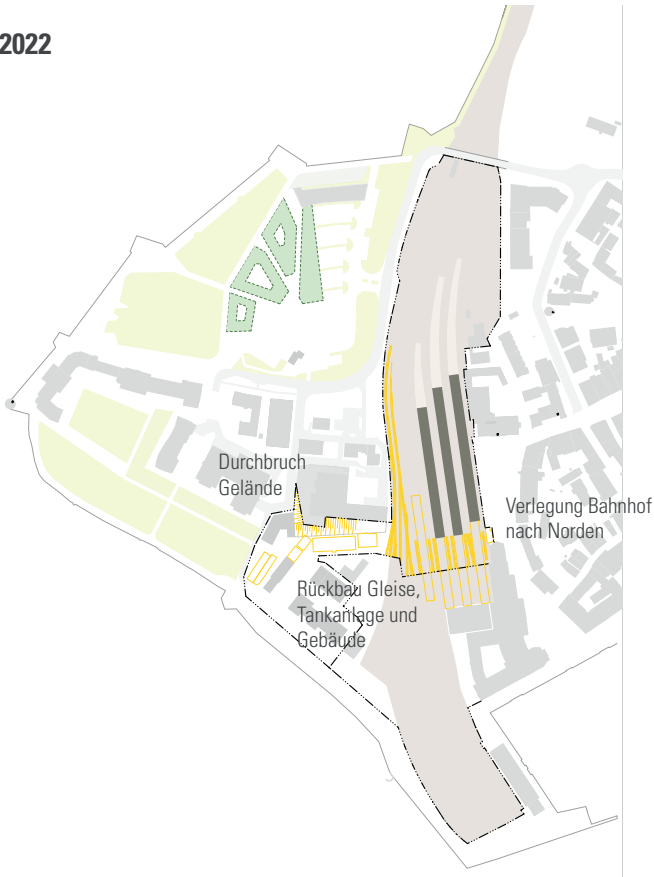
2021



2025 - 2030



2022



2022 - 2025



2030 - 2035



2035 - 2040





## 6.3.2 Zeitplan

Der vorliegende Zeitplan stellt eine erste zeitliche Übersicht der Planungs- und Bauabfolgen dar. Er basiert auf diversen Annahmen und dient vor allem als Gesprächsgrundlage für die Planungsbeteiligten. Der tatsächliche Ablauf kann erst im Rahmen der Konkretisierung der einzelnen Planungen erfolgen.

