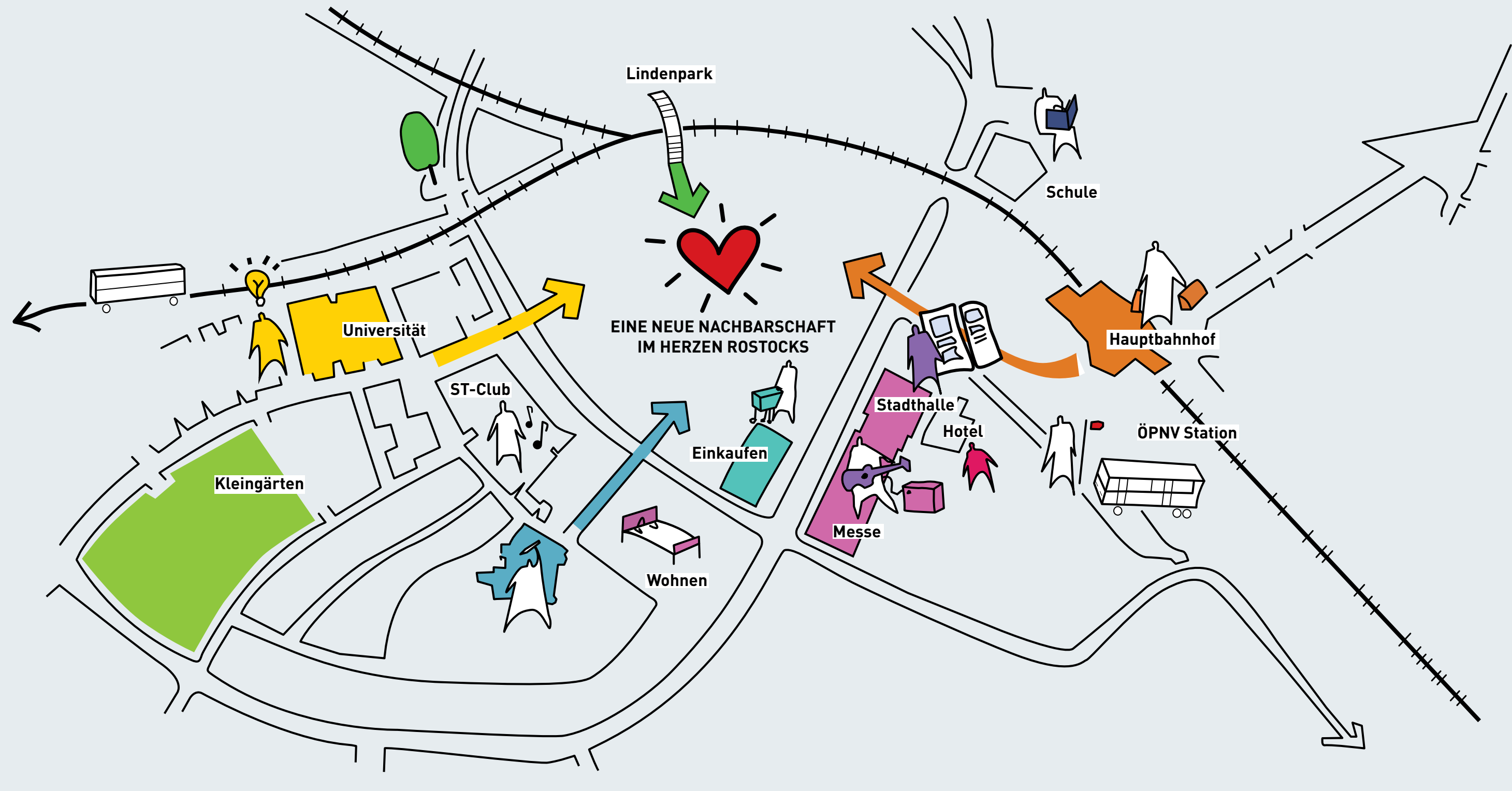


GROTER POHL

Eine neue Nachbarschaft für Rostock

Konzept



Eine neue Nachbarschaft mit vielfältigen Räumen und Funktionen

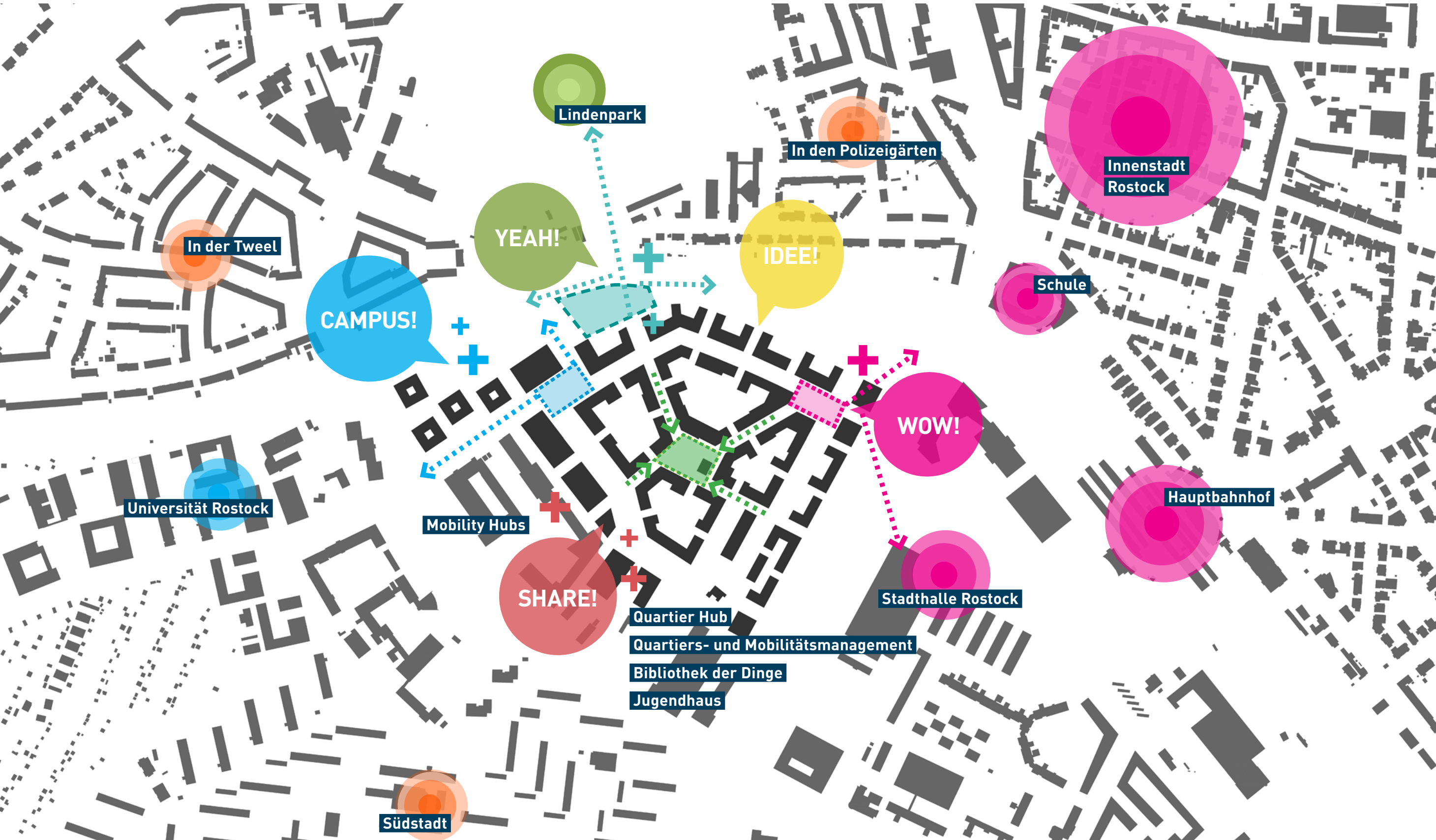
Die Nachbarschaften des 21. Jahrhunderts sind nachhaltig, sicher, lebendig, angenehm, angebunden, vielfältig, sozial und haben eine starke Identität. Im Zentrum stehen die Menschen und die Lebensqualität.

Nachhaltigkeit
Die umfassende Nachhaltigkeit eines Stadtquartiers kann nur bei ganzheitlicher Betrachtung erreicht werden. Für den Groter Pohl wurde deshalb der Begriff der Klimaneutralität über das Thema der Energieversorgung hinaus umfassend erweitert.

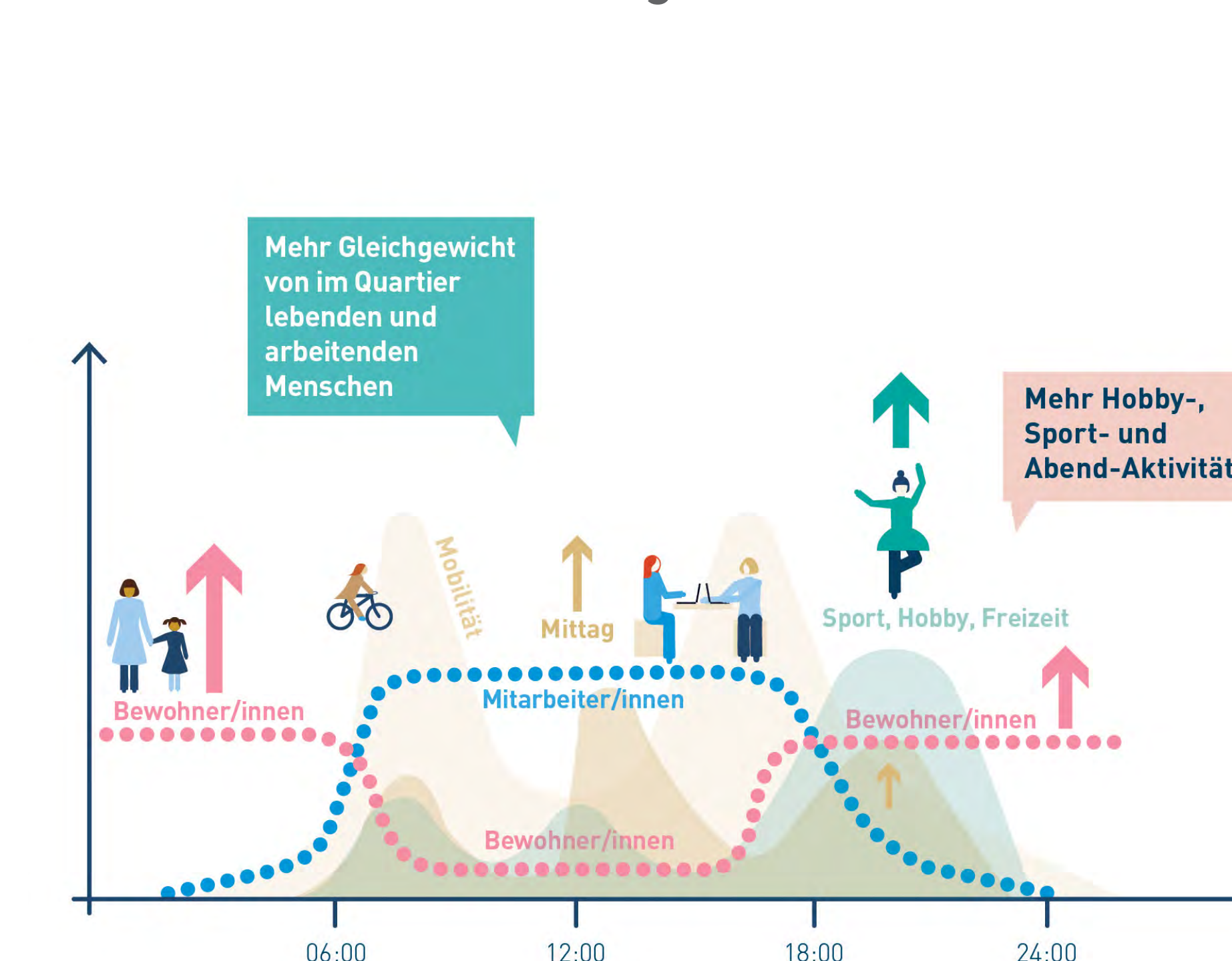
Nachhaltigkeit wird erreicht durch die städtebauliche Planung, durch die Erhaltung und Wiederverwertung von Baumaterialien, durch Verdichtung und das Angebot von gemeinsam genutzten Flächen, die es ermöglichen, individuellen Wohnraum zu verringern (Gebäude-, Energie- und Freizeitanforderungen minimieren den Ressourcenverbrauch). Ein wichtiger Aspekt ist daneben aber vor allem das Angebot von Räumen, Aktivitäten und Informationen, die es jedem Einzelnen ermöglichen, seinen persönlichen ökologischen Fußabdruck zu minimieren. Der Groter Pohl wird so zum Labor für nachhaltiges Arbeiten, Wohnen und Leben. Klimaneutralität wird über die von außen beeinflussbaren Bereiche – Energie, Wasser und Mobilität – hinaus, betrachtet.

Darüber hinaus beträgt der CO₂-Fußabdruck einer Person in Deutschland rund 11 Tonnen pro Jahr. Um die Lebensqualität auch für zukünftige Generationen sicherzustellen, muss dieser Fußabdruck auf unter 1 Tonne pro Jahr reduziert werden. (Quelle: https://uba.co2-rechner.de/6e_DE/)

Am Groter Pohl soll ein nachhaltiges Quartier entstehen, das durch die Implementierung unterschiedlicher Maßnahmen genau diese Entwicklung fördert. So entsteht ein zukunftsgerichtetes Quartier, welches von einem vielfältigen gesellschaftlichen Miteinander geprägt ist und sich durch eine hohe Resilienz gegenüber zukünftigen Entwicklungen auszeichnet. Neben traditionellen Maßnahmen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs wird durch Quartiersangebote für Bildung und generationsübergreifenden Austausch ein bewusster Umgang mit Ressourcen gefördert. Im Ergebnis wird eine Verringerung des ökologischen Fußabdrucks mit der Steigerung der Lebensqualität in Einklang gebracht. Die zukünftige Entwicklung des Groter Pohl wird ein wertvoller Präzedenzfall für die „Sharing Society“ sein.



Lebendige 24 Stunden. Ein urbanes Stadtquartier mit verschiedenen Nutzungen



Schwarzplan // M 1:5000



Zukunftsbild // Wettbewerb 2020

Städtebau

Bebauung
Die Blockrandbebauung in typischer Rostocker Parzellengröße bietet den Rahmen der 4-6 geschossigen Höhenstaffelung. Einzelne Stadthäuser werden das Straßenspannweite bereichern und für ein weites Stadtbild sorgen. Individuell gestaltete Dachlandschaften brechen die Monotonie langlaufender Traufkanten. Die Quartiersgaragen und Mobility Hubs sind mit Solaranlagen und Verladeflächen ausgestattete Energiezentren des Gebiets und werden zum Sinnbild einer nachhaltigen und CO2 neutralen Quartiersentwicklung.

Lärmschutz
Entlang des Bahndamms sorgt eine eigenständige Kammstruktur für den übergeordneten Lärmschutz. Das hier entstehende Sondergebiet mit Gewerbe- und Büroanbauten dient als Lärmbarriere zur Wohnbebauung im ruhigen Inneren des Quartiers. Wo Lärm durch die Öffnungen zwischen den Gebäuden in höhere Bereiche des Quartiers dringt, sind Kastenlesten und entsprechende Fassadenlösungen vorgesehen. Auch am Südring stellt ein Sondergebiet den Lärmschutzpuffer zur Wohnbebauung dar und ermöglicht eine ruhige Quartiersmitte.

Hierarchie der Freiräume
Ein ganzes Spektrum verschiedener Freiräume soll für die Lebensqualität im Groter Pohl sorgen. Plätze, Straßen, Gassen und Wege sollen in ihrem jeweiligen Charakter und Funktion durch die individuelle Gestaltung unverwechselbar erkennbar sein. Dabei ist die Abfolge von Maßstäben und von gemeinschaftlichen Parkflächen entlang der Bahn, über den gemeinschaftlichen Blockinnenhof bis hin zum privaten Garten wichtig. Eine robuste, gestaltgebende „Basislandschaft“ mit Solitär- und Baumreihen, Wiesen und Heckpflanzungen, der funktionalen Gliederung der Räume und der Topografie kann und soll sich auch weiterentwickeln. Nutzungspläne „Jokerflächen“ und multicoierte Räume sollen Platz bieten für die Ideen, Anregung und Anforderungen von zukünftig dort lebenden Menschen.

Resilienz
Durch die Vielfalt der adressierten Themen wird ein stabiles Zukunftskonzept erreicht, welches sich durch soziale, ökologische und auch ökonomische Resilienz auszeichnet. Soziale Resilienz entsteht durch die gemeinsame Nutzung verschiedener Innen- und Außenräume sowie durch das vielfältige Angebot an Treffpunkten und Projekten. So wird ein generationenübergreifender Austausch erreicht.

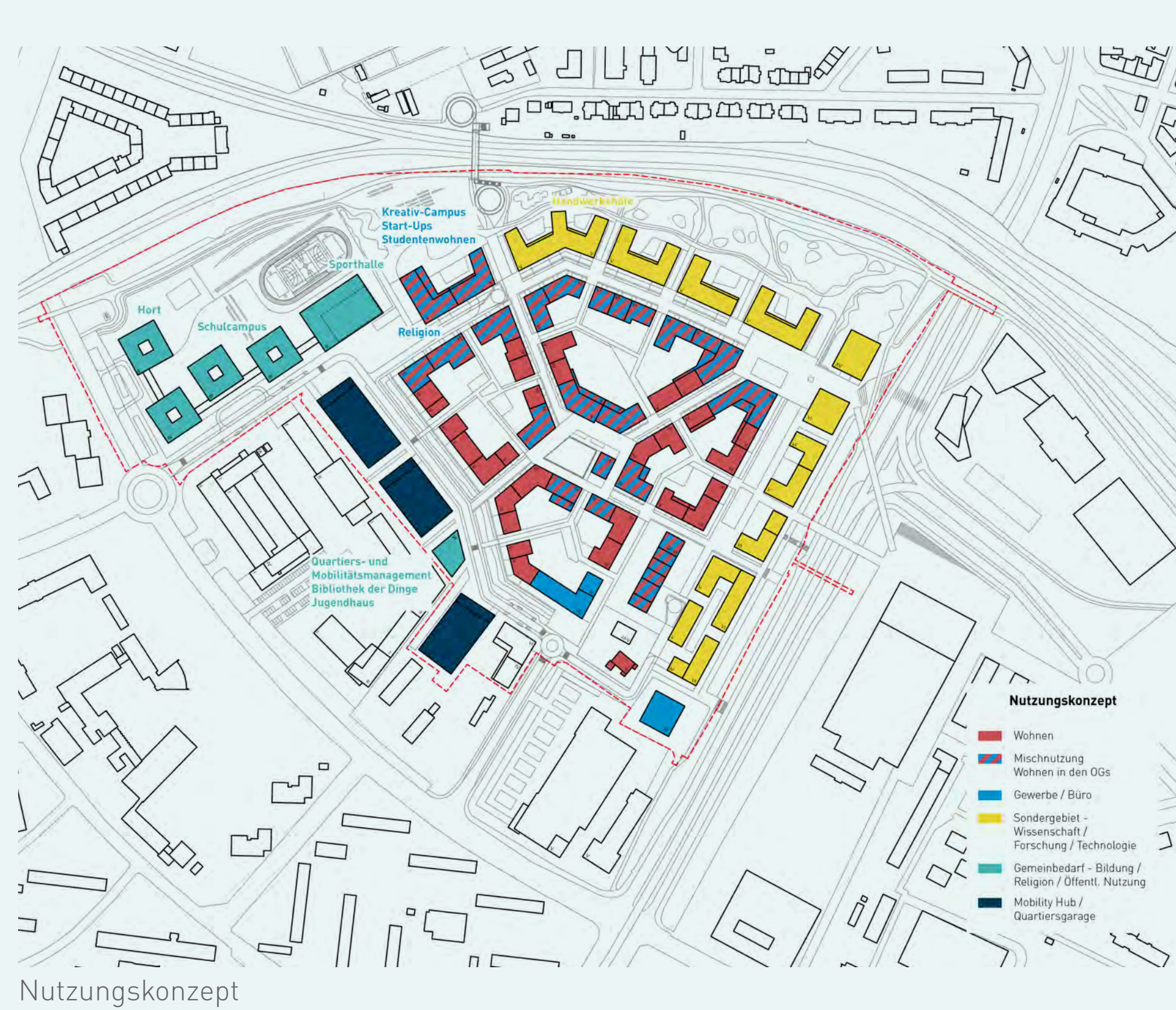
welcher mithilfe der diversen Sharing-Angebote weiter gestärkt wird und zu einem stabilen generationenübergreifenden Sozialgefüge führt. Durch die großflächige Implementierung von Begrünung und der vorgesehenen Regenentwässerung in den Freiräumen wird die Biodiversität sowie die Resilienz gegen zukünftige Wetterextreme gesteigert und eine Verbesserung der ökologischen Resilienz erreicht. Nicht zuletzt wirkt sich die Energieerzeugung vor Ort, die lokale Anzucht von Lebensmitteln und eine individuelle Reduktion des Konsums auch positiv auf die ökonomische Resilienz aus, indem die Unabhängigkeit von wirtschaftlichen Entscheidungen erhöht wird.

Energie
Sinnvolle Wärmedämmung der Gebäude, die vor allem den Nutzungskomfort in den Mittelpunkten stellt, als auch passive Maßnahmen zum sommerlichen und winterlichen Wärmeschutz reduzieren den Wärme- und Kühlbedarf des Quartiers. Auf maschinelle Kühlung wird konsequent verzichtet. Sommerkomfort wird zusätzlich durch die quartiersübergreifende Implementierung von Fassaden- und Dachbegrünung sowie von Wasserflächen erreicht, welche auf natürliche Weise durch ihre Verdunstungskühlung und Verschattung neben dem Innenraum auch der Überhitzung städtischer Strukturen entgegenwirken und so raumübergreifend das Wohlbefinden steigern. Die Versorgung mit Energie stellt einen großen Bestandteil im Hinblick auf den CO2-Fußabdruck dar. Wärme- und Stromerzeugung müssen CO2 neutral werden. Daher wird für den Groter Pohl ein übergreifendes und ressourcenschonendes Energiemanagement angestrebt. Dies beruht auf der Nutzung solarer Energie zur Warmwassererzeugung (Solarthermie) und Stromerzeugung (Photovoltaik). Solar Kollektoren und PV-Module werden dabei auf den Dach- und Fassadenflächen untergebracht. Überschüssige Wärme wird in einem saisonalen Wärmespeicher zwischengespeichert. Dabei wird eine Energie Vernetzung mit dem Rostocker Fernwärmepnetz vorgeschlagen, um gegenseitige Synergien effizient zu nutzen.

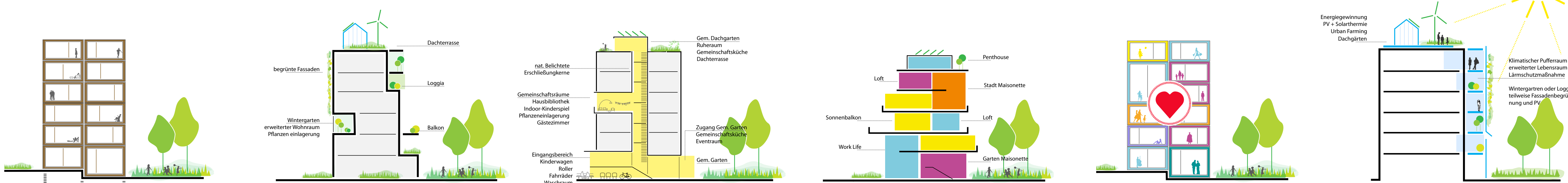
Material
Das Quartier zeichnet sich außerdem durch den bewussten Umgang mit Ressourcen aus. Für die Neuerichtung von Gebäuden wird bewusst Holz als natürliches Material mit geringem Energieverbrauch oder eine Hybrid-Bauweise (Holz-Beton) eingesetzt. Auch diese Maßnahme reduziert den Bedarf an „grauer Energie“ und stellt die Recyclierbarkeit für spätere Generationen sicher. Der Bau von Untergeschossen wird vermieden. Dadurch werden Ressourcen eingespart, Aushub auf ein Minimum reduziert, der Bau beschleunigt und die Störungen in der Nachbarschaft erheblich reduziert.



Nutzungen
Der Groter Pohl ist ein mischgenutztes lebendiges Stadtquartier mit Raum für vielfältige Nutzungen. An der Haupterschließungsstraße (Planstraße A1) nördlich des Areals der Rostocker Feuerwehr befinden sich die Mobility Hubs bzw. Quartiersgaragen sowie der Quartier-Hub mit Quartiers- und Mobilitätsmanagement, Bibliothek der Dinge und Jugendhaus. Im Nordwesten befindet sich eine große Gemeinbedarfsfläche für den Schulcampus am Groter Pohl. Nordwestlich grenzt ein gemischt genutztes Gebäude an, welches am Campusplatz ein Haus der Religionen und Erdgeschossnutzungen beherbergt sowie Raum für ein mögliches Kreativzentrum mit Start-Ups und Studierendenwohnraum zur Verfügung stellt. Daran schließt ein Sondergebiet an, welches sich vom Nordrand entlang des Bahndamms bis nach Süden entlang des Südrings zieht. Hier entsteht Raum für Büro-, Gewerbe- und Sondernutzungen, wie Handwerkerhöfe oder Wissenschaft, Forschung und Technologie. Im Inneren des Quartiers befindet sich die Wohnbebauung mit vier Wohnhöfen. An zentralen Stellen, wie Plätzen oder dem Gewerbe Boulevard, sollten die Gebäude gemischt genutzt werden und lebendige Erdgeschosszonen aufweisen. Während hier im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss kleinteilige Nutzungen, wie Läden, Restaurants, Cafés, Büros, Ateliers oder Praxen integriert werden können, sind in den Obergeschossen Wohnungen vorgesehen. In den restlichen Wohngebäuden sind in den Erdgeschossen Wohnungen mit privaten Gärten, Gemeinschaftsräumen und Fahrradräumen vorgesehen.



Ein nachhaltiges Stadtquartier - Mensch und Klima im Fokus



Neubau aus Holz

Neubauten werden prinzipiell aus vorgefertigten Holzelementen oder in Hybridbauweise erstellt. Auf zusätzliche Untergeschosse wird verzichtet. Dies hat eine verkürzte Bauzeit und geringere Baukosten für bezahlbaren Wohnraum zur Folge. Gleichzeitig wird unnötiger Aushub verringert. Störungen der umliegenden Nachbarschaft reduziert sowie der Bauverkehr, Müll- und Erdbeben entsteht.

Begrünung

Eine Vielfalt unterschiedlicher Arten der Begrünung tragen positiv zur ökologischen Bilanz des Quartiers bei. Die Begrünung reduziert die Feinstaubbelastung des Quartiers und dient als CO2-Senke. Gleichzeitig kann die Vielzahl der zur Verfügung stehenden Flächen für generationenübergreifendes Urban Gardening genutzt werden.

Gemeinschaftsräume

Mit gemeinschaftlich genutzten Räumen und Objekten, geteilten Gästebereichen, Mehrfachnutzungen von Räumen als auch Angeboten von In- und Outdoor-Arbeitsplätzen wird der private Platzbedarf reduziert und die Interaktion zwischen den Menschen gestärkt. Orte wie Waschräume oder Gemeinschaftsküchen machen die Anschaffung eigener technischer Geräte teilweise überflüssig bzw. schaffen Nutzungspotenziale und informelle Begegnungsorte.

Wohnungsmix

Die Baukörper bieten eine solide Grundstruktur. Durch die Einbeziehung von Entwurfsparametern wie Ausblick, Orientierung, Lage und Nutzung entsteht ein reichhaltiges Angebot von Lebensräumen. Eine robuste Grundstruktur erlaubt die Anpassung an unterschiedliche Lebenssituationen. Grundrissanordnungen können nachträglich angepasst werden.

Lebensräume

Das Angebot von unterschiedlichen Wohnungstypologien ermöglicht eine diverse Nachbarschaft innerhalb eines Hauses bzw. Hofes. Ein gemischtes Quartier schafft Lebendigkeit und fördert die Gemeinschaft.

Umbau und Wohnraumerweiterung

Wintergärten optimieren die passive Solarenergienutzung, die natürliche Lüftung und bieten mit ihrer Begrünung und Durchlüftung komfortablen Raum auch in den Sommermonaten. Gleichzeitig entsteht ein flexibel nutzbarer Wohnraum.



Campusplatz

Radfahren und Zufußgehen hat im Groter Pohl Priorität. Mit der ausgezeichneten Infrastruktur und den öffentlichen Einrichtungen wird eine weitaus geringere Abhängigkeit vom eigenen PKW ermöglicht. Die Straßen werden durch ein blühendes Netz von Plätzen und Durchgangswegen ersetzt, die als Erweiterung des Lebensraums gesehen werden. Zur Förderung umweltverträglicher Mobilität sollte besonders die Fahrradnutzung so einfach und komfortabel wie möglich gestaltet werden. Überschüssige Energie der Solaranlagen wird dem Aufladen von Elektroautos und E-Bikes zur Verfügung gestellt.

Die „Bibliothek der Dinge“ spielt eine wesentliche Rolle in Quartier und soll die Sharing Community fördern. Untergebracht zusammen mit dem Quartiers- und Mobilitätsmanagement und dem Jugendhaus am Groter Pohl, ist dies eine Einrichtung, die das Teilen von Waren und Haushaltsgegenständen innerhalb der neuen Gemeinschaft fördert. Dies hilft, unnötige Duplikationen / Redundanzen zu reduzieren, vermeidet die Notwendigkeit einer übermäßigen Lagerung in den Wohnungen und leistet einen weiteren wichtigen Beitrag zur sozialen Interaktion. Der bewusste Umgang mit Konsumgütern wird im Stadtlabor und Angeboten, wie einem Repair-Café oder Leihstationen gefördert und internationaler Transport kann unter anderem durch den Kauf regionaler Lebensmittel auf dem quartiersinternen Marktplatz oder durch Urban Farming reduziert werden.



Wohn-gasse

Wohnqualität entsteht im Quartier durch begrünte Fassaden, kleine privat genutzte Nutzgärten, Nachbarschaftliche Baumhaine und Kräutereisen. Dörfliches Grünraumgefüge mitten in der Stadt entsteht. Dabei dient das vollständige Grün nicht nur dem Wohlbefinden seiner Nutzenden, sondern folgt mikroklimatischen Notwendigkeiten, um CO2 zu binden und den „Heat-Island Effekt“ des Stadtraums zu reduzieren. Dies ermöglicht es, intensive Nutzungen mit unprogrammierten und der Fantasie der Nutzenden überlassenen Aktivitäten abzuwehren.

Begrünung wird im Quartier durch unterschiedliche Maßnahmen umgesetzt. Verschiedene Arten der Begrünung in den Durchwegen der Quartiersstruktur oder die unversiegelten Flächen tragen positiv zur ökologischen Bilanz bei. Sie stärken neben dem ökologischen Bewusstsein der Bewohnenden gleichzeitig die Biodiversität als auch die Resilienz gegenüber zukünftige Wetterextreme wie Starkregen oder Hitzeperioden und reduziert außerdem die Feinstaubbelastung des Quartiers und dient als CO2-Senke.

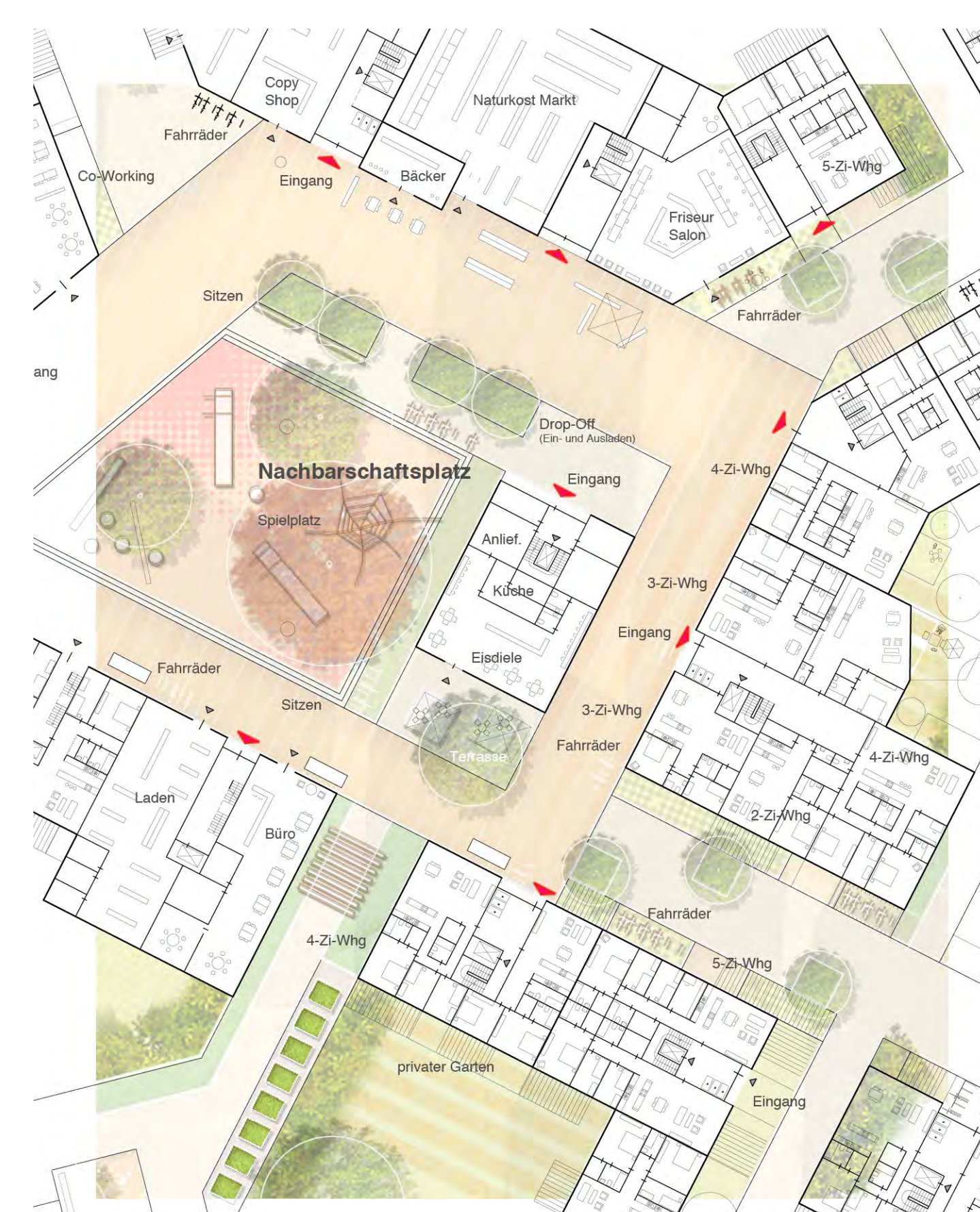
Innenhöfe mit Durchbrüche zu den Wohnstraßen erlauben Blickbeziehungen in die Gärten und Spielflächen. Im Hofzentrum laden Lauben und Spielflächen zum Nachbarschaftstreff ein. Diese halböffentlichen zentralen Flächen der einzelnen Blockstrukturen sind über barrierefreie Wege miteinander verbunden und ermöglichen bei Quartiersfesten ein besonderes Stadterleben.



Nachbarschaftsplatz

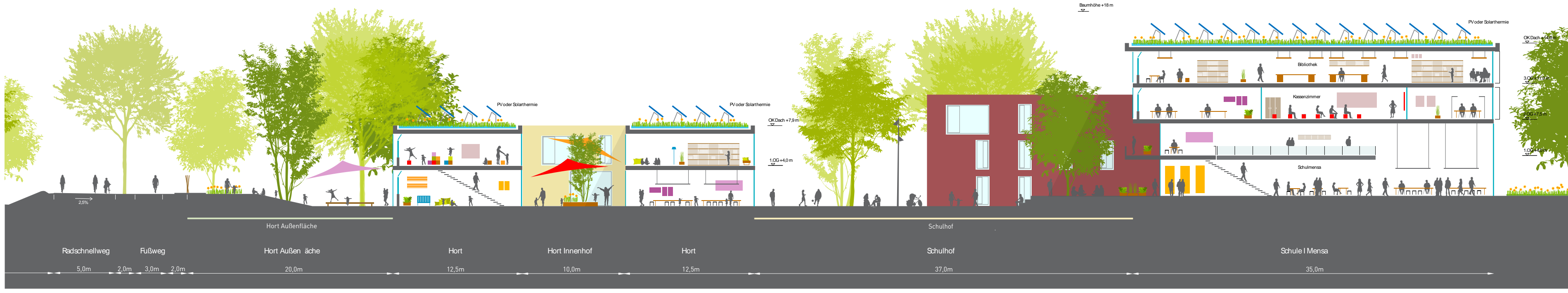
Die Aktivierung der Erdgeschosszone ist für jedes Gebäude von zentraler Bedeutung. Hier werden die Wohnungen durch strategisch günstig gelagerte öffentliche und oder gemeinsame Einrichtungen ergänzt. Dies erhöht die Qualität des öffentlichen Raums und trägt zur Lebensqualität von Bewohnenden und Besuchenden bei. Kleine Läden und Cafés sind über den Groter Pohl verteilt und brechen das starre Gerüst von öffentlichem und privatem Freiraum auf.

Das Quartiers- und Mobilitätsmanagement dient als Informationsplattform, um das Bewusstsein globaler ökologischer Zusammenhänge zu stärken und die optimale Nutzung der vorhandenen Angebote zu ermöglichen. So soll beispielsweise das Bewusstsein für die Vorteile von Car-Sharing und der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gestärkt und durch die gesellschaftliche Vernetzung verankert werden. Hier werden auch die Stellplätze und der Zugang in die verschiedenen Verkehrszonen organisiert.

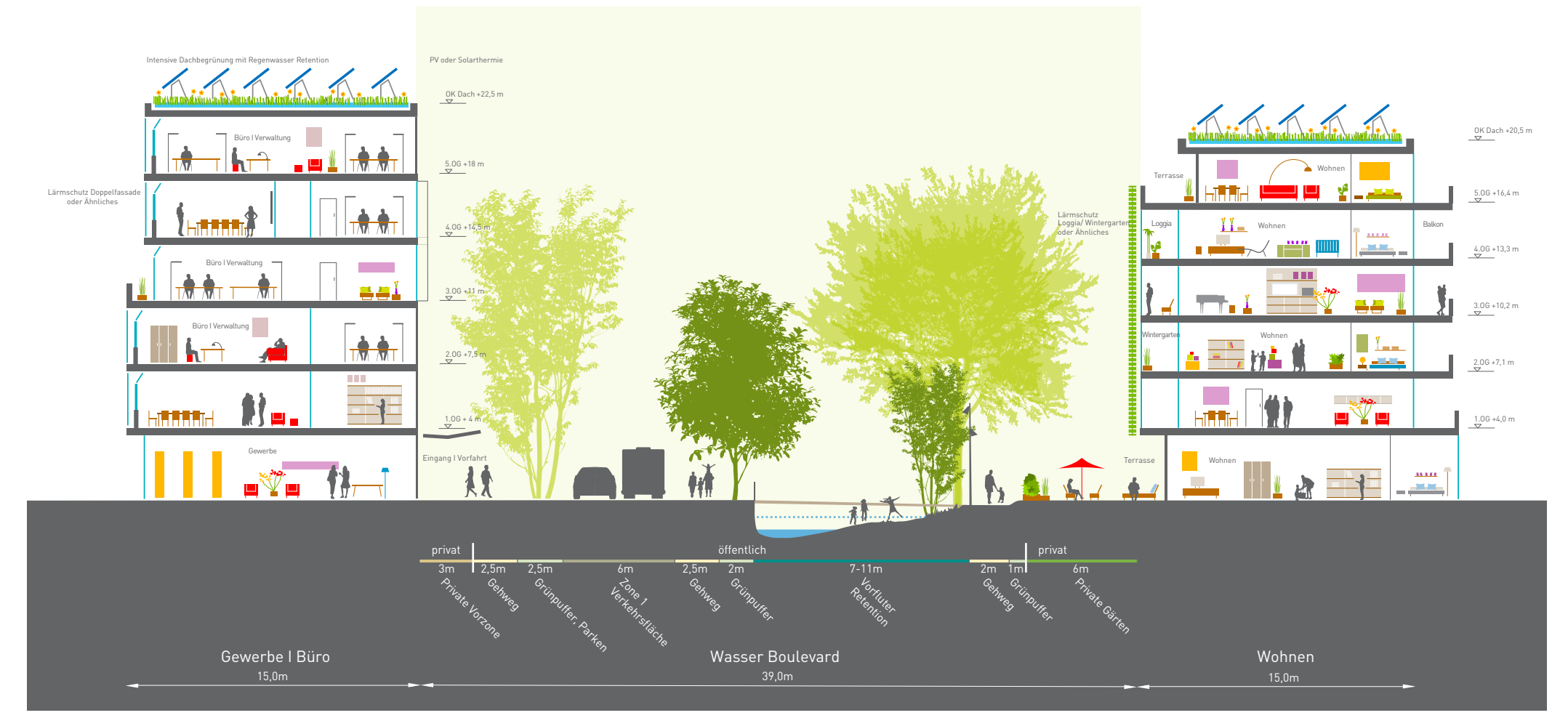


GROTER POHL

Eine neue Nachbarschaft für Rostock



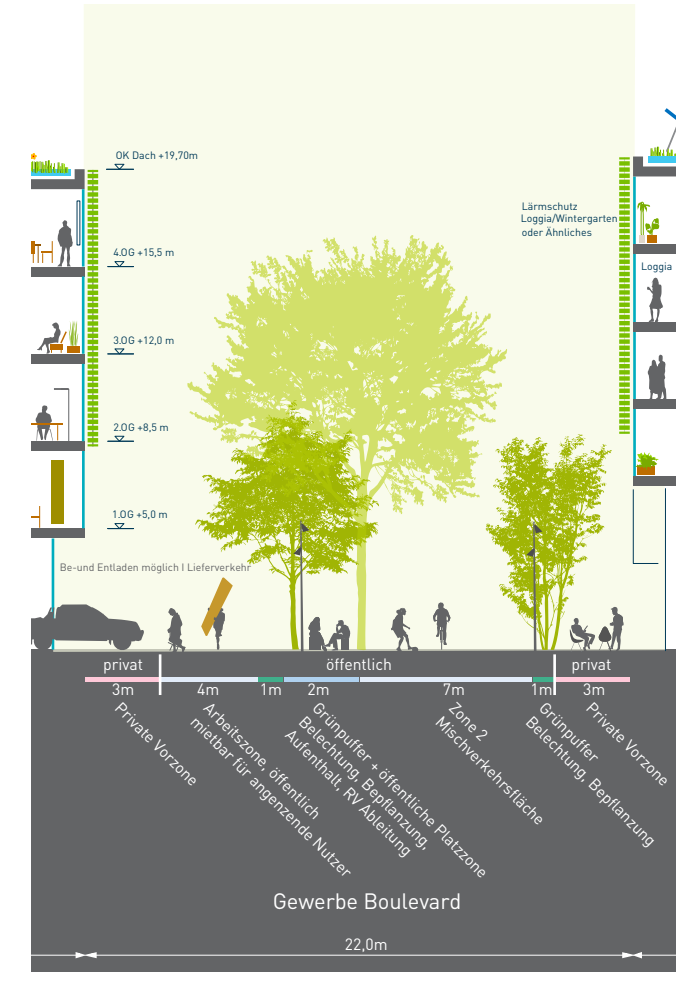
Schnitt A // M 1:300



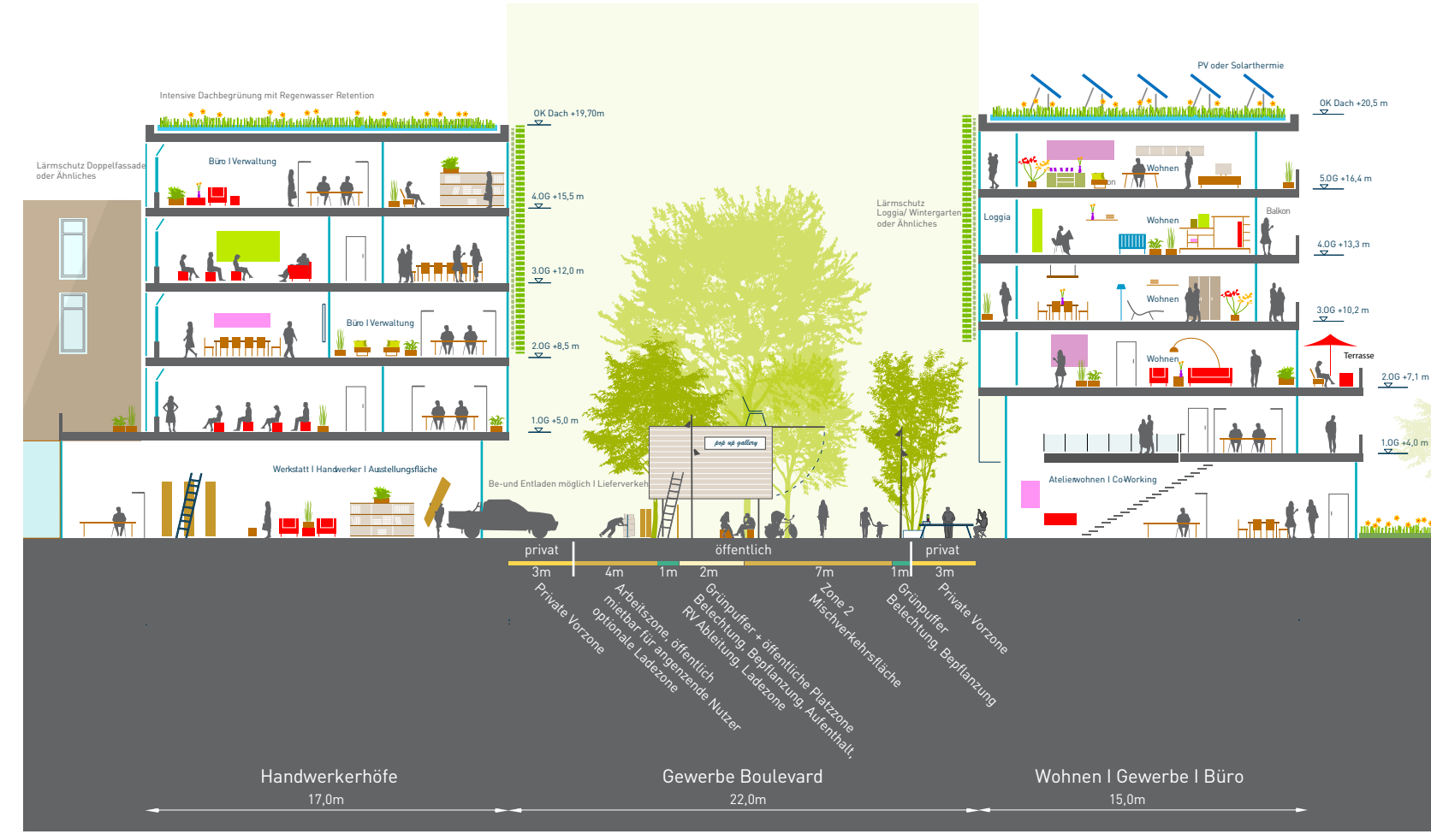
Schnitt B // M 1:300



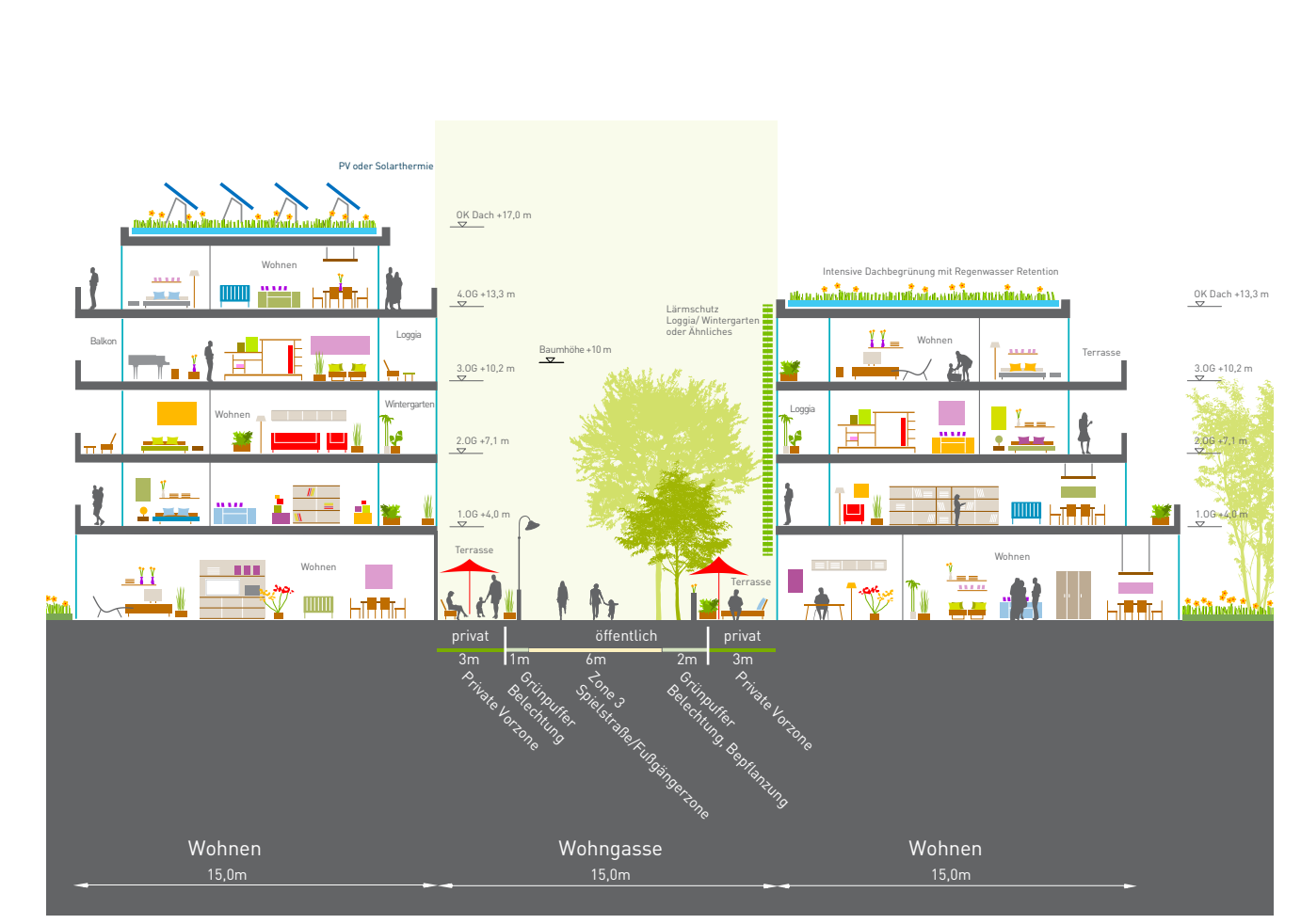
Schnitt C // M 1:300



Schnitt D // M 1:300



Schnitt E // M 1:300



Schnitt F // M 1:300



Lageplan // M 1:1000

Mobilitätskonzept

Grundätze und Strategie
Der Groter Pohl wird ein Vorzeigekwartier für eine nachhaltige resiliente Stadtstruktur. Der Masterplan stellt die Freiflächen im Quartier Fußgängern und nichtmotorisiertem Verkehr zur Verfügung. Die Quartiersgaragen sind Mobilitäts- und Logistikstationen, die Funktionen bündeln und helfen können Verkehrsströme zu minimieren. Interne motorisierte Verkehre sind so gering wie möglich zu halten. Im Sinne einer gewünschten Eindämmung des generell steigenden individuellen Lieferverkehrs schlagen wir die Anordnung von Logistik-Hubs bzw. Konsolidierungszentren zur effizienteren Sendungslagerung und -verteilung im Bereich der Quartiersgaragen vor. Ergänzende dezentrale Mini Hubs mit Packstationen sollen für die einzelnen Wohnblocks sichergestellt werden.

Öffentlicher Nahverkehr ist Grundbaustein urbaner Mobilität
Der öffentliche Nahverkehr ist zentraler Bestandteil und Grundvoraussetzung für eine funktionierende und effektive intermodale Stadt Mobilität. Nur auf diese Weise kann im urbanen Kontext dem individuellen genutzten Automobil begegnet und der für den Autoverkehr optimierte öffentliche Raum vom Funktionsraum zum Aufenthaltsraum gewandelt werden. Um eine intermodale urbane Mobilität zu fördern, sollte daher das öffentliche Nahverkehrsnetz den neuen Stadtteil direkt im Bereich der Quartiersgaragen anbinden. Optimal wäre dazu die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur über ein Quartiers- und Mobilitätsmanagement für den ÖPNV in enger Vernetzung mit den ergänzenden Angeboten (Leihfahrräder, Car-Sharing, Smartphone-Apps) auszubauen.

Ein Ziel der Förderung eines intermodalen Mobilitätsnetzes ist es, dass die Angebote so gut aufeinander abgestimmt werden, dass die KFZ nicht länger als Verkehrsmittel erster Wahl wahrgenommen wird.

Das Automobil und seine Bedeutung im Besitzprinzip werden abnehmen
Die individuelle Mobilität mit dem Auto im Besitzprinzip wird in Zukunft eine wesentlich kleinere Rolle spielen. Effiziente Automobile werden zunehmen, weil zugleich der Preis der fossilen Energie steigen wird. Das individuelle Auto wird im Verbund eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts langfristig ein kleiner werdender Baustein werden. Es ist daher zukunftsicher die schwindende Bedeutung des Autos im Besitzprinzip als Planungsgrundlage für die Quartiersentwicklung zu betrachten und auf Parkungsgrundlage der Quartiersgaragen weitestgehend zu verzichten.

Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur als Voraussetzung für Elektromobilität
Die E-Mobilität hat starke Zurechnungen. Damit sich die Elektromobilität verbreiten kann, müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um die infrastrukturellen Voraussetzungen zu verbessern. Dazu gehört auch ein komplexes Zusammenwirken von Elektromobilität und

erneuerbaren Energien. Die Quartiersgaragen sind daher auch Solare Energiequellen und bieten Ladestationen in unmittelbarer Nähe des Mobility Hubs.

Intermodale Mobilitätskonzepte müssen bei der Standortwahl zur Ladeinfrastruktur Berücksichtigung finden. Denn beim notwendigen Ladegang an den intermodalen Schnittstellen stehen eventuell auch andere Verkehrsmittel zur Verfügung.

Sharing-Angebote sind nachhaltig
Car-Sharing kann als Bestandteil der nachhaltigen urbanen Mobilität eine wirksame Rolle spielen, denn es können verschiedene Ziele mit dem Car-Sharing optimiert werden. Auf den ersten Blick steht „nur“ die Tatsache im Vordergrund, dass ein Auto von mehreren Menschen geteilt wird, die normalerweise jeweils ein eigenes Auto besitzen oder auch gar kein Auto besitzen. Car-Sharing hat darüber hinaus aber einen aktiven Einfluss auf das mittelfristige Verkehrsverhalten der Kunden und unterstützt weniger automotorisierte Mobilitätsmuster. Es wirkt indirekt positiv, denn Menschen, die kein eigenes Auto mehr besitzen, optimieren ihre Verkehrsmittelwahl. Bei Car-Sharing werden die Fahrzeuge außerdem von den Nutzenden dem jeweiligen Fahrtzweck angepasst. Der Kunde beteiligt sich durch die Fahrzeugwahl aktiv daran, Kraftstoff einzusparen und die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Der private PKW wird dagegen nach dem Gesichtspunkt „Ein Auto für alle Zwecke“ angeschafft – für die Alltagsfahrten wird daher in aller Regel ein zu großes Automobil genutzt.

// Bei Strecken unter 10 km nutzen sie häufiger das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel und gehen zu Fuß. Im Durchschnitt fahren Car-Sharing Nutzende 50% weniger Auto als Personen mit eigenem Auto. //

Die Radinfrastruktur wird ausgebaut
In Großstädten ist das Fahrrad und insbesondere das E-Bike für bestimmte Wegstrecken das schnellste individuelle Verkehrsmittel. Um die Nutzung des Fahrrads als wichtigen Bestandteil einer urbanen multimodalen Mobilität zu fördern spielt der Groter Pohl als Schnittstellenquartier eine wichtige Rolle in Rostock. Daher ist in dem neuen Quartier ein Radverkehrsnetz angelegt das mit dem Radschnellweg die intermodalen Verknüpfungspunkte einbezieht. Die entsprechende erforderliche Infrastruktur umfasst neben sicheren und weiterschützten Fahrradstellmöglichkeiten auch ein Fahrradverleihsystem und Ladestationen. Zur Förderung des Radverkehrs sollten die Nahverkehrsbetriebe eine Fahrradmitnahme auch in Bussen und Straßenbahnen ermöglichen.

Zufußgehen ist attraktiv
Der Fußgängerverkehr ist nach dem motorisierten Individualverkehr die zweithäufigste Art der Fortbewegung in der Stadt. Dennoch sind die Fußgänger – als „schwächliche“ Verkehrsteilnehmer – oftmals besonders vernachlässigt, denn ihnen bleiben in den vergangenen Jahrzehnten der Verkehrsplanung nur die übrig gebliebenen Restflächen. So ist ein eigenes Fußgängerkonzept Ziel eines fuhrerfreundlichen Stadtraums. Abwechslungsreiche Erdschosszonen, gute Orientierungspunkte und angemessen großzügige und sichere Bewegungsflächen sind Grundlagen der Quartiersentwicklung am Groter Pohl.

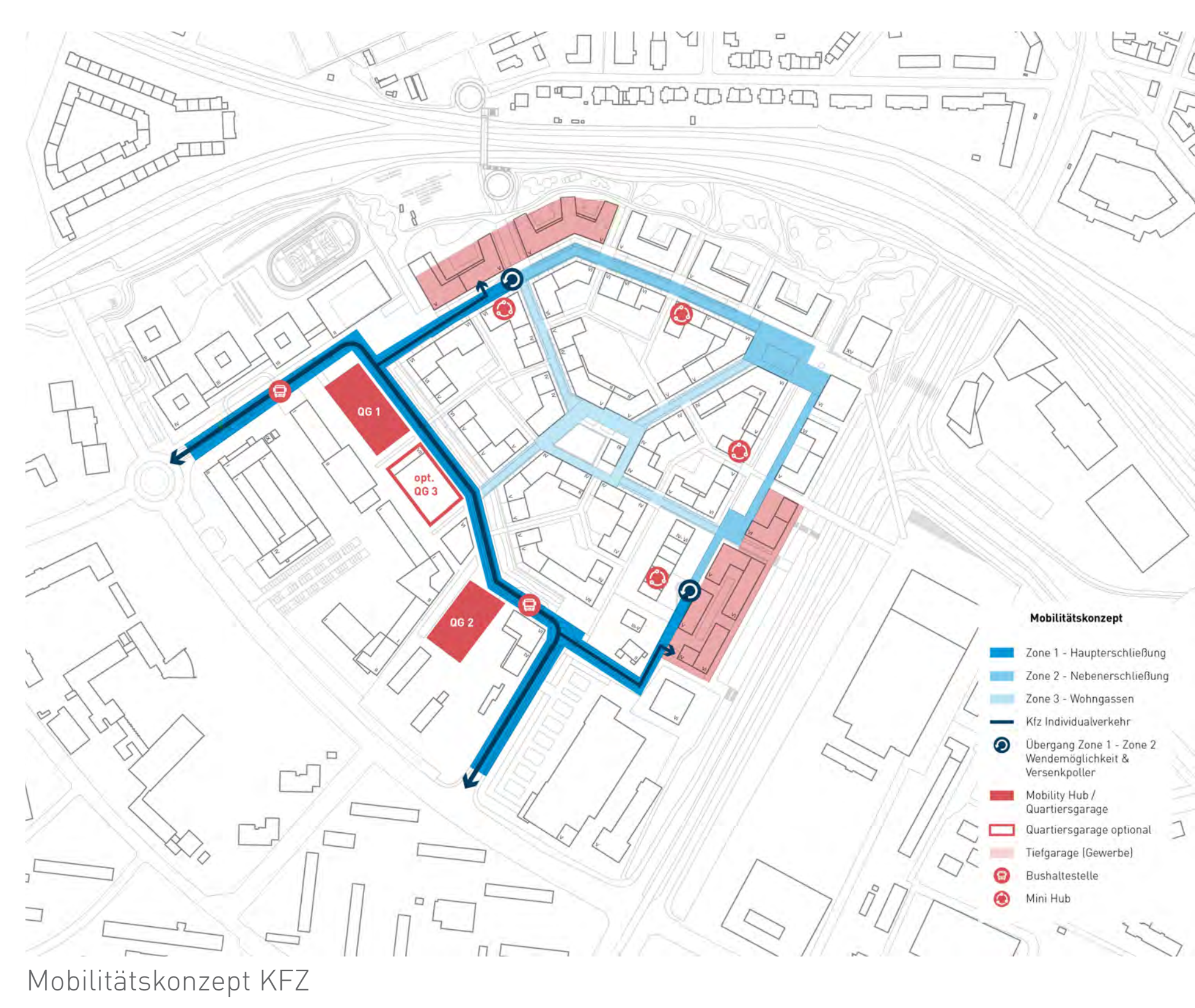
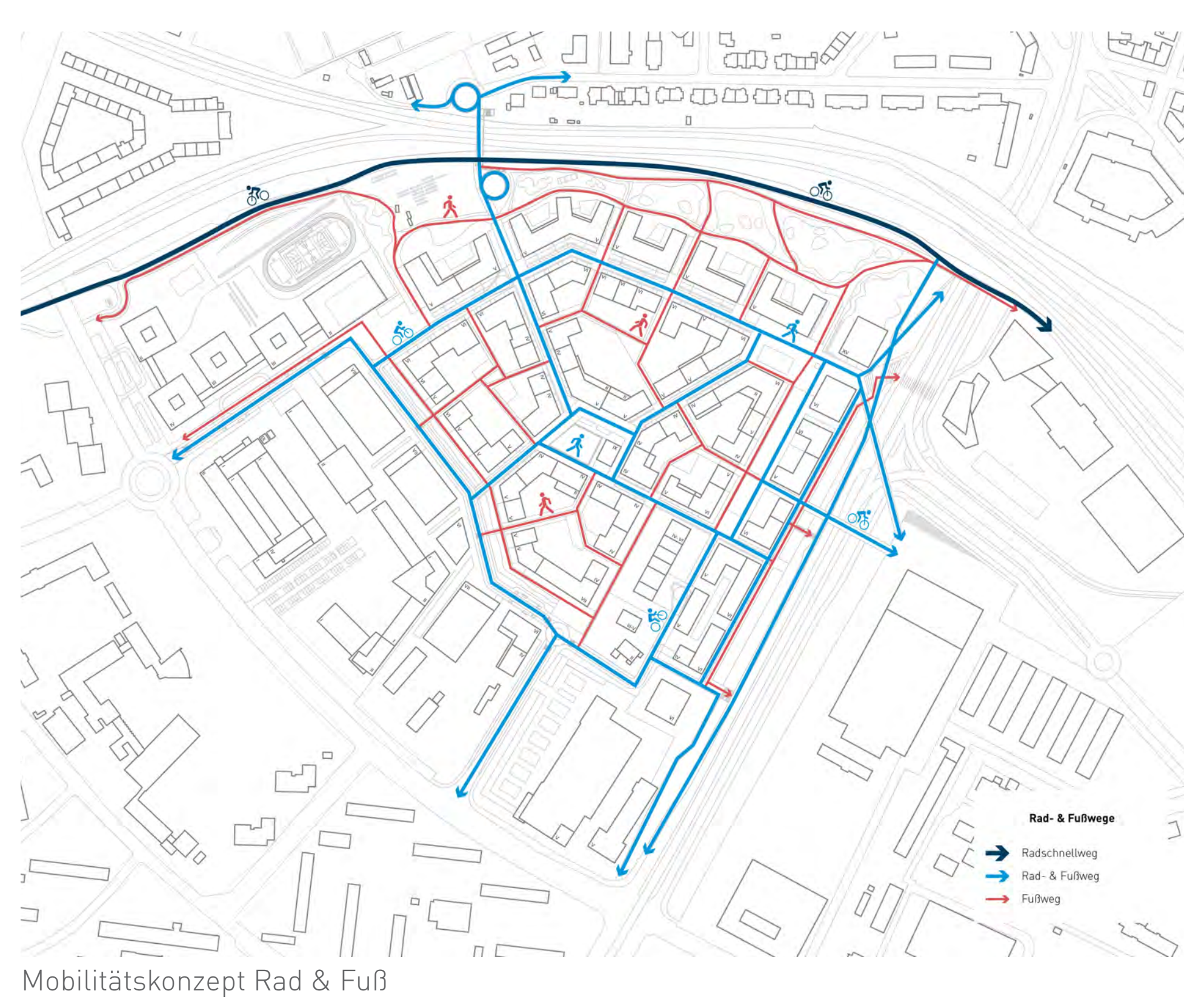
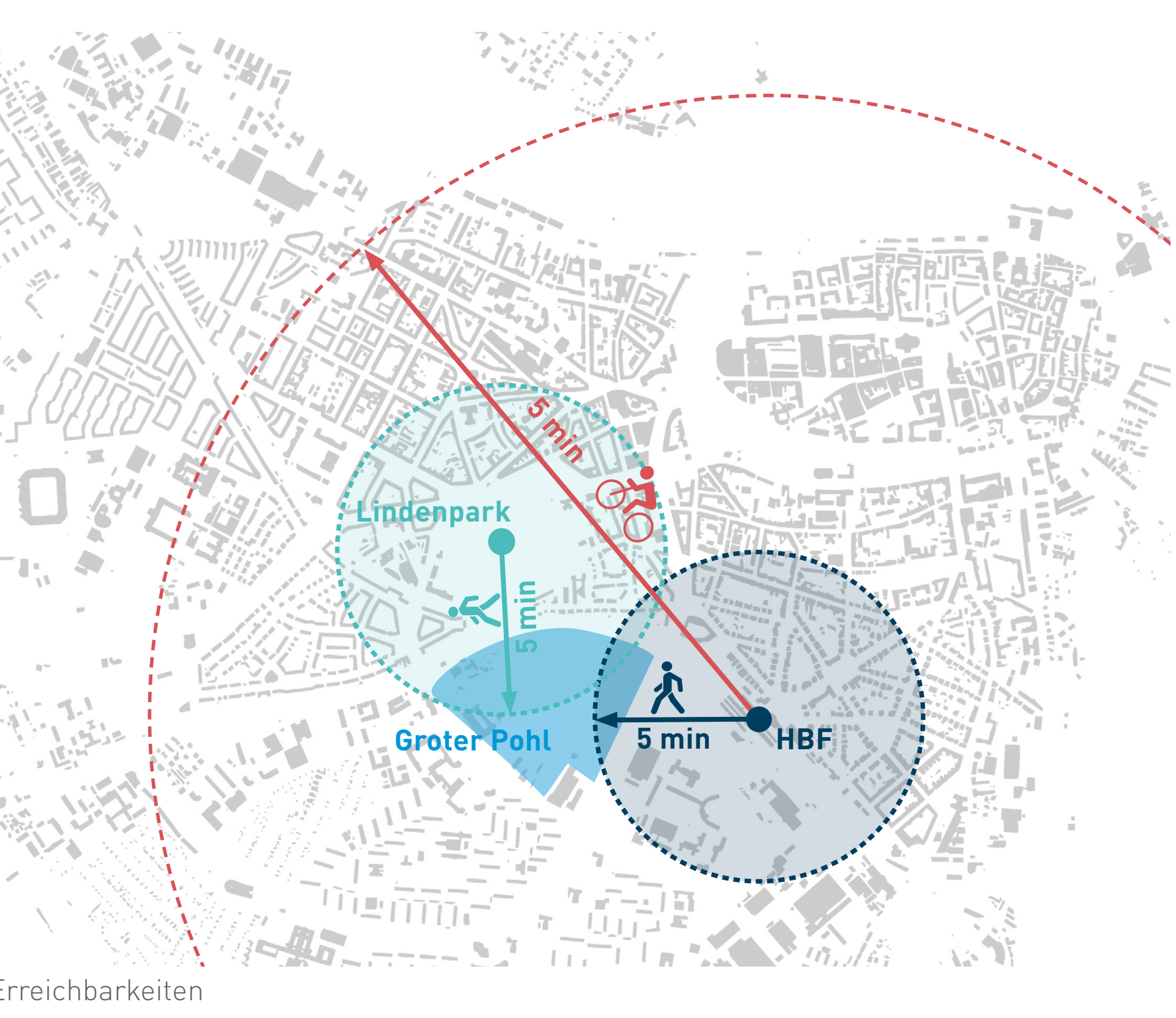
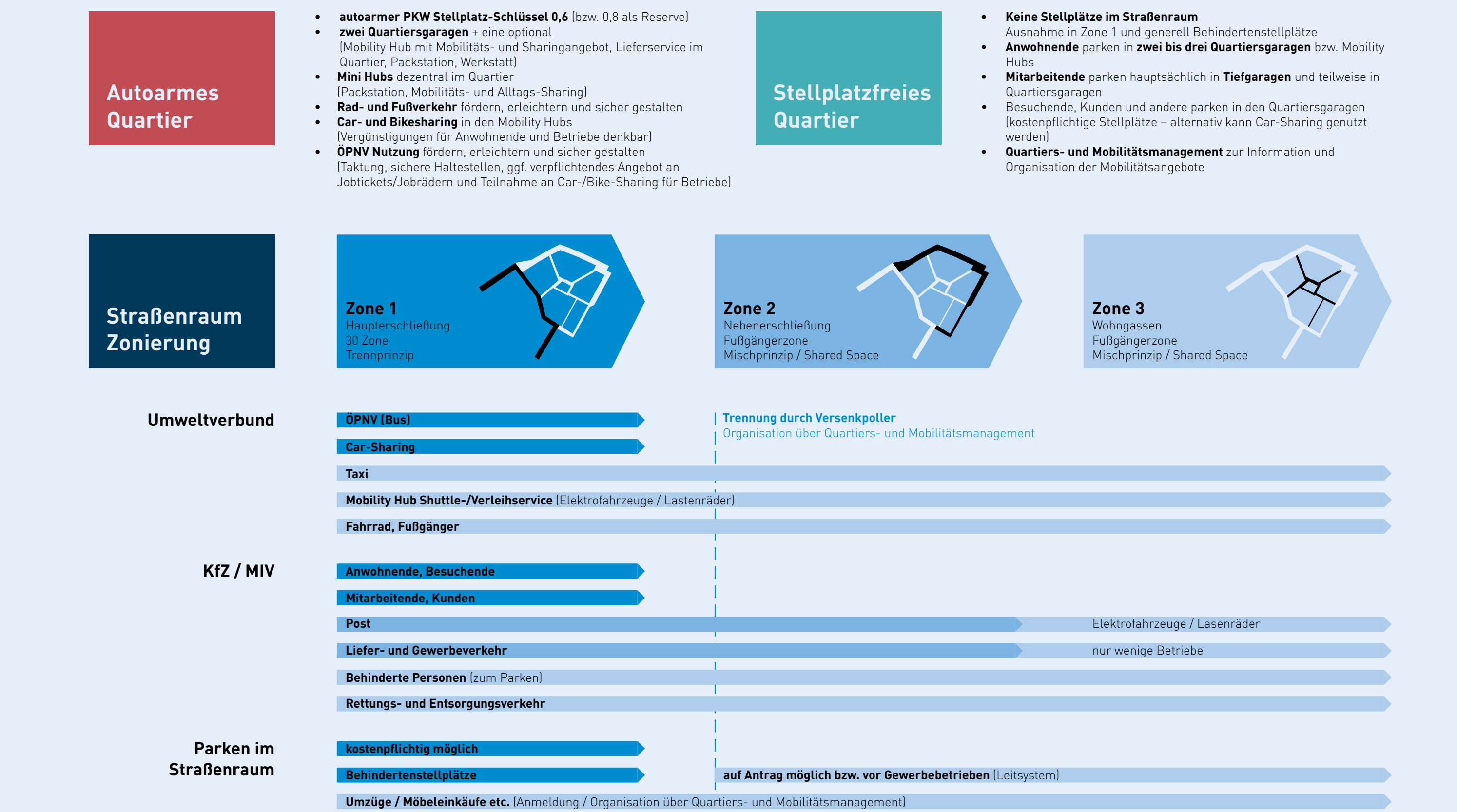
Zentrale Bausteine des vorgeschlagenen Mobilitätskonzepts:

Autoarm // Stellplatzfrei // Straßenraum Zonierung
- zentrale Organisation des räumlichen Verkehrs
- weitestgehender Verzicht auf Parkplätze im öffentlichen Raum
- Zonierung der Straßenräume zur KFZ Reduzierung
- Straßenräume als attraktive Aufenthaltsräume

Quartiersgaragen // Mobility Hubs // Sharing
- zentrale Organisation des räumlichen Verkehrs
- Bike- und Car-Sharing Angebote
- Verknüpfung der Verkehrsträger an den Quartiersgaragen
- PV-Anlagen und Verkabelungen zur Versorgung der Ladestationen
- Fahrradboxen und Ladestationen
- Werkstatt
- Quartiers- und Mobilitätsmanagement
- direkte Anbindung an den ÖPNV / Bushaltestellen

Zufußgehen // Fahrradfahren // Radschnellweg
- Rad- und Fußverkehr haben Priorität
- direkte Anbindung an den Bahnhof
- Ausgebauter Radschnellweg
- Ampelschaltung für Radfahrer
- Servicestationen
- sichere und weiterschützte Fahrradstellplätze

Reorganisation des öffentlichen Raums
- fußgängergerichte Querungsmöglichkeiten
- Fußgängerzonen mit Schrittgeschwindigkeit
- Schaffung attraktiver Shared Space Straßenräume
- Barrierefreiheit
- Begrünung und Vermeidung von Parkplätzen
- Städtebaulicher Impulscharakter für den Stadtteil



Ein fahrrad- und fußgängerfreundliches Quartier mit autoarmen und stellplatzfreien Straßenräumen



Fahrradfahren und -parken im Quartier möglichst nutzerfreundlich gestalten

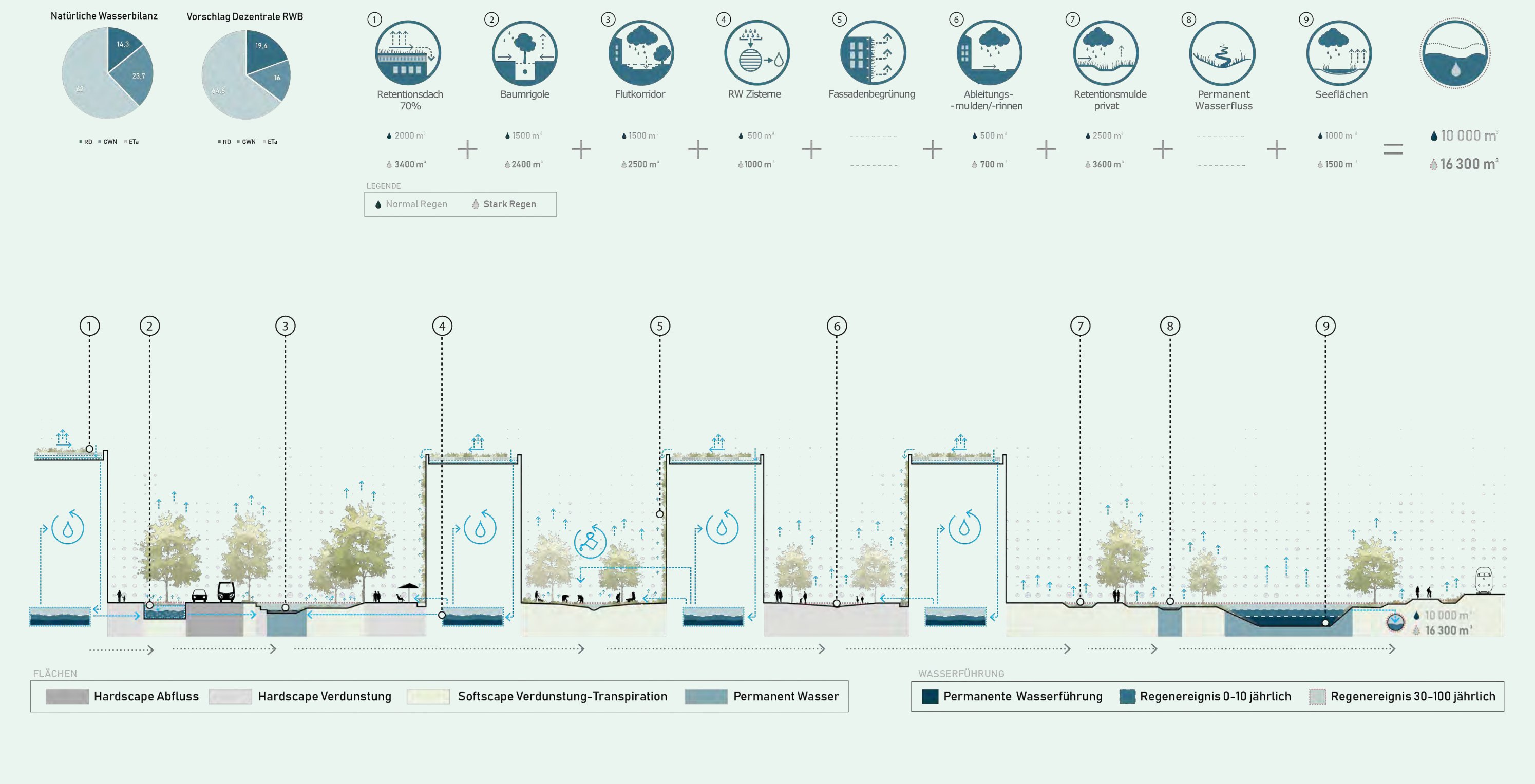
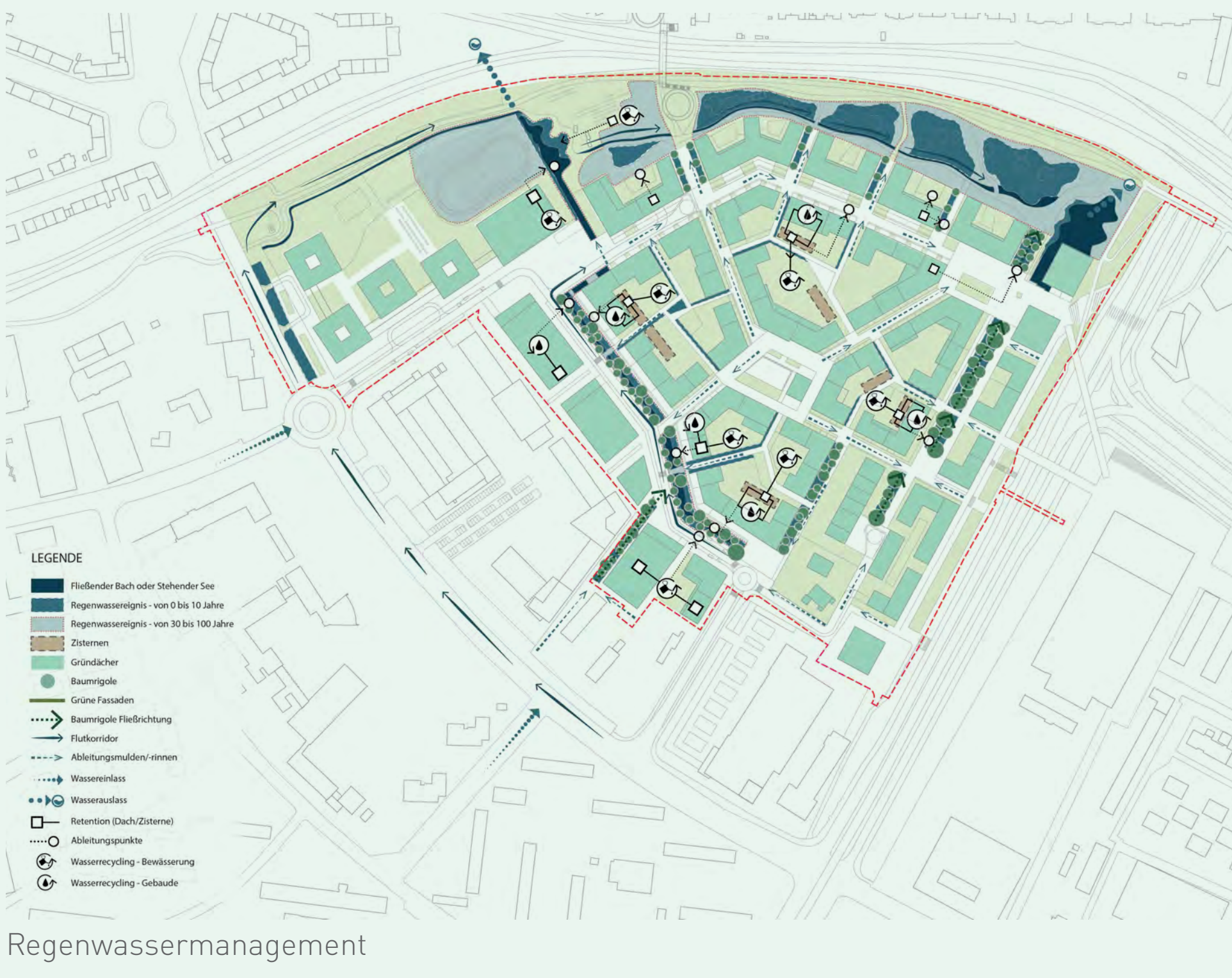


Regenwassermanagement

Regenwasserkonzept
Für das Wasserkonzept wird eine ganzheitliche, in sinnvollen Kreisläufen organisierte, klimangepasste Gesamtkonzept vorgeschlagen. Ziel ist die Etablierung/Erhalt eines natürlichen Wasserhaushalts – d.h. Verdunstung, Grundwasserneubildung und Oberflächenabfluss ähnlich einer unbeeinträchtigten Fläche. Das Regenwasser wird komplett vom Kanal entkoppelt und im Gebiet dezentral und oberflächlich bewirtschaftet. Das notwendige Retentionvolumen wird dabei auf das gesamte Gebiet integriert bereitgestellt. Die dafür notwendigen Funktionen zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung werden durch die Konzeptbausteine Gründächer (mit Wasserretention), Retentions- und Wasserflächen, oberflächigen Mulden-Gräben-Rinnen, Zisternen und Filterbiotope etabliert. Diese technischen Funktionen werden als prägende Elemente in der Gestaltung und Atmosphäre des Freiraums sichtbar.

Für die Starkregenvorsorge gewährleistet, eine entsprechend integrierte Entwässerungstopografie und Rückhaltekapazitäten in den Grünbereichen sicherheit. Der Teich als „blaues Herz“ sowie die verbindende Gracht und die Gräben sorgen für ein besseres Klein Klima auch an heißen Tagen, für Lebens- und Gestaltqualität, sind „place-making“. Sie sind ebenso zentrales Element der Regenwasserbewirtschaftung. Eine Regenwassernutzung in den Gebäuden zur Bewässerung als Brauchwasser z.B. in den Toiletten wäre ebenso denkbar und wünschenswert. Die oberflächige Regenwasserbewirtschaftung, das hohe Grünvolumen, die durchlässigen in der Fläche minimierten Beläge und die grünen Fassaden- und Dachflächen sollen effektiv der Aufheizung entgegenwirken. Beläge tragen zum nachhaltigen Umgang mit Wasser und Hitze bei. So wird der Stadtraum besser vor extremen Wetterereignissen geschützt.

Schwammstadt
Grünflächen und Gründächer tragen zur Regenwasserrückhaltung und -aufnahme bei. Im Quartier wird auf die Erhaltung von Bestandsbäumen einen hohen Wert gelegt. Biodiversitätsflächen bieten Lebensräume für Flora und Fauna und stärken eine hohe Artenvielfalt. Ziel ist es, den Grünraum maximal intensiv zu begrünen, um dem Mikroklima zu dienen und den Prinzipien der Schwammstadt zu folgen. Maßnahmen, wie Blau-Grün-Dächer zur Regenwasserrückhaltung und -speicherung, Photovoltaik auf Gründächern und Fassaden, Fassadenbegrünung, Erhöhung der Biodiversität, Natur- und Lebensräume für Arten- und Pflanzenvielfalt, Retentionsflächen, Tiefen- und Retentionszisternen, Zisternen und Baummulden zur Speicherung und Nutzung von Regenwasser sowie helle und wasserdurchlässige Beläge tragen zum nachhaltigen Umgang mit Wasser und Hitze bei. So wird der Stadtraum besser vor extremen Wetterereignissen geschützt.



Freiraumkonzept

Identifikation und Funktionalität

Die halböffentlichen Blockinnenräume sind Spiel- und Aufenthaltsort, Platz für Regenwasserbewirtschaftung der umgebenden Flächen, bieten Raum für gemeinschaftliche Initiativen und sind damit ein erster Identifikationsort für Bewohner und Besucher. Die im „Bahnpark“ notwendigen Retentionsfunktionen und wenn möglich Artenschutz-Ausgleichsflächen sollen in eine extensive, grünpolige Parklandschaft integriert werden. Wertvolle, bestehende Gehölze sollen als „Inseln“ in den abgesehenen, überflutbaren Wiesenflächen erhalten werden – mit dem Ziel eines integrierten, ganzheitlichen Bildes. Ein Spazierweg schließt an die halböffentlichen Blockinnenbereiche an. So wird der Übergang zwischen den Grundstücken definiert, der Park in seiner Länge erschlossen und der Raum zwischen diesem Weg und dem parallelen Radweg für seine Nutzer aufgespannt. Besondere Orte im Park sind sicher die interkulturellen Gärten am Ende des „Wasser Boulevards“, der Teich als Ziertropfen im Nordzipfel des Areal sowie die kleine „Mikropläne“ an Kreuzungen und besonderen räumlichen Situationen.

Die Boulevards sind nicht nur die bequemsten und attraktivsten Verbindungen zwischen den Quartieren, sie sind auch Orte für feste, Geschäfte und Begegnungsraum. Entsprechend finden sich informelle Nischen, Möglichkeiten zur Kommunikation und Aneignung, die sich im Laufe der Zeit entwickeln und verändern können. Die Artenauswahl und Baumstellungen unterstützen diese Notwendigkeiten. Das direkte und indirekte Erleben und Erfahren von Natur und Raum sind Schlüsselqualitäten eines nachhaltigen Stadtquartiers. Der Freiraum als Ganzes soll als Spiel- und Erfahrungsraum angelegt werden. Daneben ist ein Angebot verschiedener Spiel- und Sportmöglichkeiten vorgesehen. Der Freiraum bietet so ein sinnliches Erleben von Natur, gewährleistet aber auch die notwendigen Funktionen: Feuerwehrausstattung, Orientierung, Pflege, Entwässerung, Artenschutz, Arbeiten im Freien sind nur einige der integrierten Funktionen.

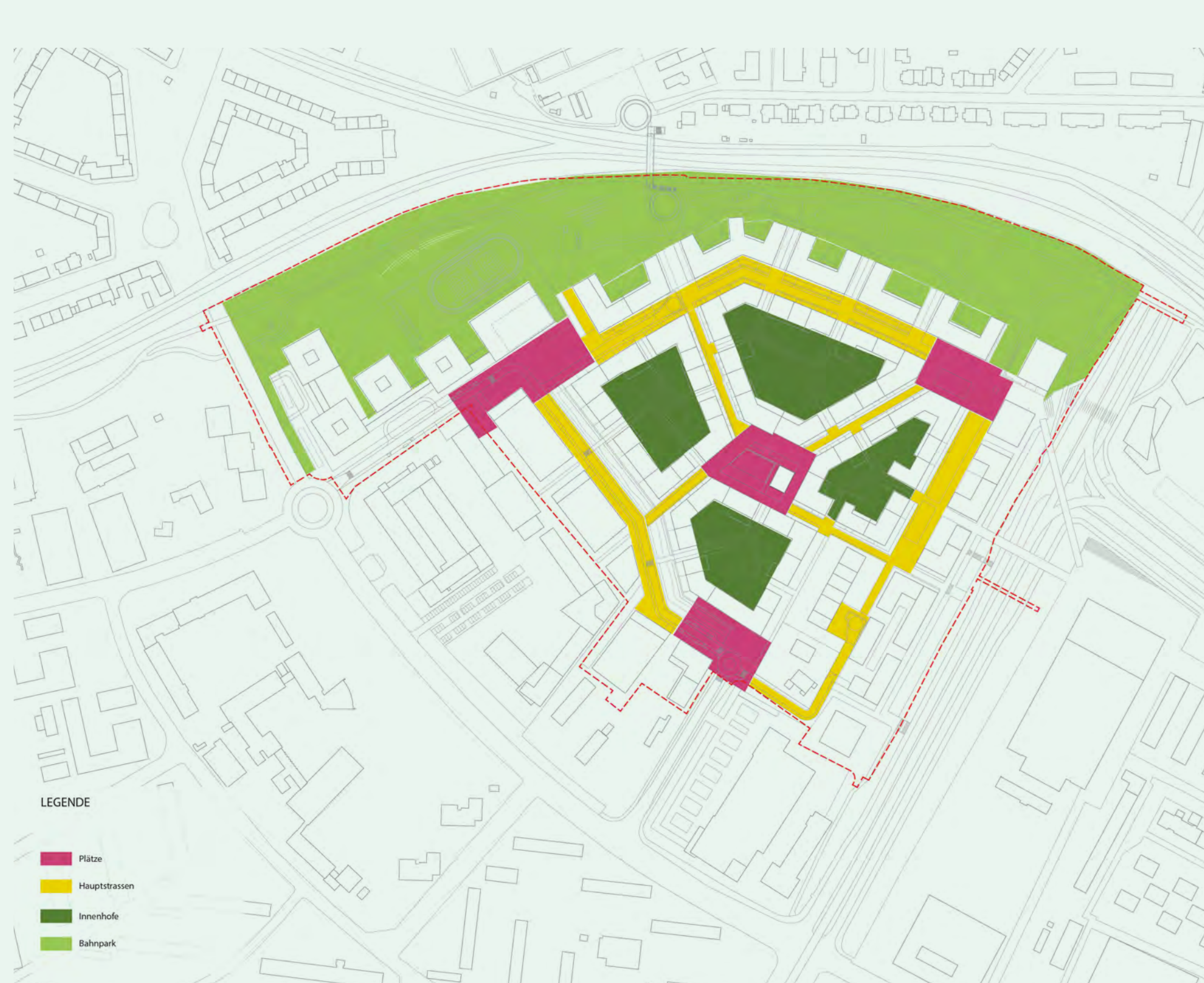
Freiraumtypologien - Hierarchie der Freiräume

Unsere Idee ist es, ein Angebot unterschiedlicher Freiräume als Basis eines produktiven Quartiers zu entwickeln. Kreisläufe werden ganztägig und Grünflächen z.B. als produktive Teile des Stoffkreislaufs betrachtet, die organisches Material produzieren. Daraus entstehen für die dichte Stadt von Morgen Bilder des öffentlichen Freiraums. Sie muss der Natur Platz geben und für den Menschen da sein. Multikodierte Freiräume produzieren Nahrung und Energie, sie schützen im Starkregenfall vor Überschwemmungen, sorgen für angenehmes Mikroklima, sind bespielbar und vieles mehr. Es gibt keine monofunktionalen Räume, sie alle werden untereinander zu einer neuen Stadlandschaft vernetzt. So viel Stadt braucht aber auch den Gegenpol zur Erholung von Menschen und Natur. Die Bestehende Lebensräume für Flora und Fauna werden geschützt und neue Biotope werden standortgerecht entwickelt. Die hohe Artenvielfalt wird Teil des Identitätsrasters des neuen Stadtteils. Die Gestaltung folgt der Einteilung

in verschiedene „Charakter-Typologien“. Das sind die Plätze, der Bahnpark, die Straßenräume sowie die Innenhöfe. Diese sollen bzgl. Atmosphäre und damit Materialität, Ausstattung an Pflanzen und Mobiliar klar voneinander unterscheidbar sein. Die Plätze als die urbanen Räume, sind dabei die Orte mit einer individuellen und hochwertigsten Ausstattung/Prägung. Die Straßenräume sind Alltagsorte. Entsprechend soll sich hier ein Kanon aus robusten, langlebigen aber eben auch alltäglicheren Ausstattungen finden. Im extensiven Bahnpark soll es nur eine sehr reduzierte, aber in der Formensprache noch einfachere Ausstattung geben.

Ökologie und Biodiversität
Das Areal bietet bereits heute ökologisch wertvolle Strukturen. Daher sollen bei der zukünftigen Entwicklung des Quartiers eine größtmögliche Vielfalt an unterschiedlichen Habitaten und Mikro-Lebensräumen geschaffen und wenn möglich, erhalten werden. Nach der Idee des „Animal Aided Design“ sind konzeptionell für verschiedene, repräsentative Arten Lebensräume geplant. So soll einer Vielzahl von Lebewesen Lebensraum angeboten und zu einer hohen Biodiversität im Quartier beitragen werden. Dichte Baumhaie und Staudenpflanzungen, trockene und feuchte Biotope ergänzen sich mit offenen, blütenreichen Wiesen. Auch die Innenhöfe sollen unter dem Gesichtspunkt hoher Lebensraumvielfalt gestaltet werden, so z.B. durch die wechselseitigen Retentionsräume, oder die angrenzenden Hecken und Privatgärten. Die Straßen und Parkbäume werden mit Vogeljahrgelützen und Obstbäumen komplettiert.

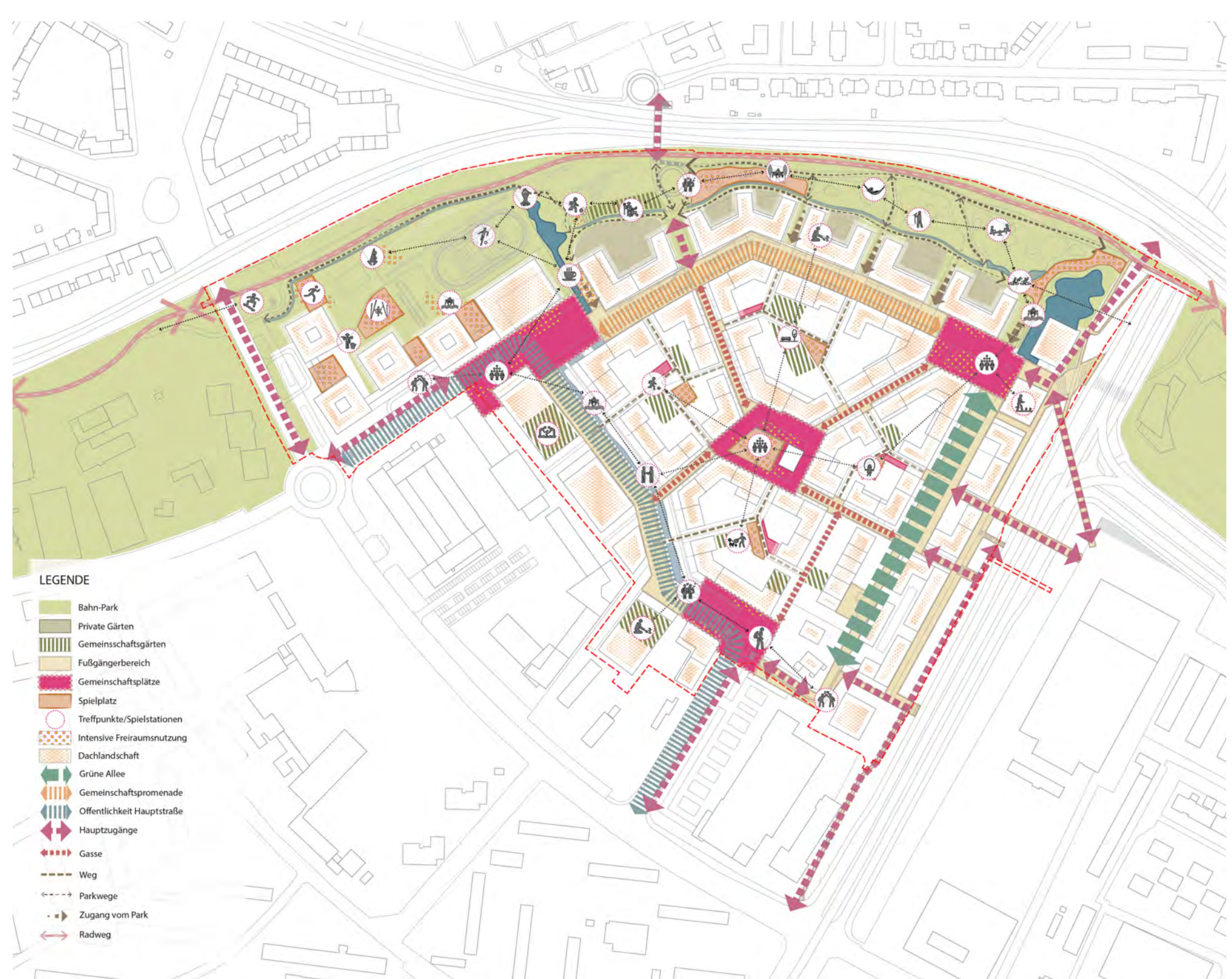
Baumkonzept
Die Pflanzenauswahl folgt prinzipiell der potentiellen natürlichen Vegetation, aber berücksichtigt auch an die sich verändernden klimatischen Herausforderungen. Mit der Wahl der Straßenbäume sollen die unterschiedlichen Charaktere der Räume deutlich ablesbar werden. Für eine Robustheit gegenüber sich verändernden Umweltbedingungen, möglichen Krankheiten und für eine hohe Biodiversität ist eine Mischung verschiedener Arten geplant. In den naturnahen Bereichen orientieren sich die Pflanzengemeinschaften an den standortgerechten Habitaten. Schwerpunkte der Auswahl sind autochthone Saatgüter, pflegeintensive, insektenfreundliche, artenreiche, blütenreiche, klimangepasste Pflanzengemeinschaften. Es ist eine eindrückliche Initialbepflanzung mit schnellwüchsigen Arten vorgesehen, die sich im Sinne einer natürlichen Sukzession zu einem stabilen, städtischen, standortgerechten Ökosystem entwickeln wird. Der Aspekt der Verdunstungsleistung und damit der positiven Beeinflussung der Kleinklima wird durch die für die jeweiligen Räume spezifische Pflanzenauswahl berücksichtigt – hohe Verdunstungsleistung in urbanen Bereichen, eine geringere im Park. Die Sonderstandorte der Dächer sollen mit artenreichen, kräuterbetonten extensiver und intensiver Begrünung versehen werden. Die Pflanzenzeller der Regenwasserabfuhr werden mit Sunnplflanzen-Röhrichte versehen.



Freiraumtypologien



Hierarchie der Freiräume



Identifikation und Funktionalität



Ökologie und Biodiversität



Freiraumkonzept



Zukunftsbild // Funktionsplan 2023