

Erhalt landschaftlicher Qualitäten

Wie kann es gelingen, die Landschaft trotz der Erschließung eines Wohnquartiers „auf der grünen Wiese“ als Naherholungsort, Reservoir der Biodiversität und Ackerland zu schützen?

Für uns war das bei der Bearbeitung dieses Wettbewerbs die Frage, auf die wir immer wieder zurückkamen. Unser Entwurf sieht daher vor, neben einer möglichst kompakten Siedlungsstruktur mit klar definierten Grenzen die Landschaft als identitätsstiftendes Mittel in den Vordergrund zu stellen. Durch den Flächenverbrauch des Quartiers und des Standorts des BKA müssen Funktionen der Landschaft „verdichtet“ werden oder im bebauten Bereich stattfinden. Sowohl das Stadtquartier als auch das BKA besitzen ein grünes, nutzbares Zentrum: Für den Park des Stadtquartiers soll das Biehler Wäldchen neu erschlossen werden, der Park des BKA-Areals ist durch eine grüne Achse mit diesem verbunden. Diese grüne Achse bietet nicht nur eine starke Verbindung der Teile zueinander, sondern verbindet die Areal durch grüne Infrastruktur an Mainz, Wiesbaden und die umliegenden Stadtteile. Die Vernetzung des Stadtquartiers mit der Landschaft wird trotz hoher Dichte durch grüne Straßenzüge sichtbar. Durch die Stadt- und Dachbegrünung werden neben der Aufenthaltsqualität das Mikroklima und die Wasseraufnahmefähigkeit erhöht.

Landschaftliche Qualitäten erhalten: Das soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Zuge von Straßenbau, Flurbereinigungen und der fortschreitenden Urbanisierung das Landschaftsbild im stetigen Wandel begriffen ist. Obstbäume auf Feldern, Allen und Hecken erhöhen zwar die Biodiversität und den Naherholungswert, sind aber der Landwirtschaft mit breiter werdenden Geräten meist ein Dorn im Auge.

Unser Entwurf sieht daher vor, Hecken und Allen neu anzulegen, dabei jedoch die Dimensionen modernen landwirtschaftlichen Geräts im Blick zu behalten. Obstbaumalleen, klassische Elemente des mitteleuropäischen Landschaftsraums, säumen in unserem Entwurf nicht nur die grüne Achse zwischen den Gebieten, sondern werden auch innerhalb des Quartiers zur Straßengrünung genutzt. Verschiedene Obstsorten können so bestimmten Arealen und Straßenzügen zugeordnet werden und sollen identitätsstiftend wirken.

Ackerbau wird im gesamten Gebiet nur noch in zwei Zonen betrieben. Die Felder sind durch Hecken getrennt und bilden Reservoire der Biodiversität. Stellvertretend für das Potenzial, das die gesamte Landwirtschaft für nachhaltiges Bauen besitzt, können in diesen Bereichen neben Nahrungsmitteln die Rohstoffe für nachhaltige Baumaterialien wie Flachs, Hanf oder Weide angebaut werden und später im Wettbewerbsgebiet zum Einsatz kommen.

Vorhandene Naturschutzgebiete sind auch weiterhin abgegrenzt und nicht öffentlich. Landschaftsbereiche, die zumindest eine extensive Nutzung vorsehen, sollen auf befestigten Wegen erlebbar sein und von professioneller Seite gepflegt werden. In diesen Bereichen ist eine Beweidung oder zweijährige Mahd in Kombination mit Streubepflanzungen angedacht. Durch das Landschaftsgebiet ziehen sich neben der gebündelten Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Ausrichtung mehrere Wander- und Radwege, die die verschiedenen Landschaftsräume, Spiel- und Grillplätze miteinander verbinden. Das Stadtquartier besitzt eine aufgelockerte Blockrandbebauung, wodurch eine Staffelung zwischen öffentlichem Raum und privatem Raum erzeugt wird.

So soll innerhalb des Quartiers die Entstehung kleiner Gemeinschaften unterstützt werden. Zur Abgrenzung zur Autobahn im Süden ist in diesem Bereich eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Die Stadteilschulen sind über das Quartier verteilt und bieten einen Baustein zur Identitätsbildung. Einen weiteren Baustein wollen wir bieten, indem neben einem renaturierten Park im Zentrum das Fort Biehler wieder erlebbar gemacht wird. Eine vollständige Restaurierung soll nicht im Zentrum stehen, vielmehr eine Sicherung und Einbettung in eine Route, die andere historische Elemente wie eine in Teilen hergestellte Landwehr und den Wehrturm erschließt.

Wichtige neue Verkehrsachse ist die entstehende Straßenschnellbahn, die auf dem grünen Korridor, gebündelt mit einem Radweg, liegt. Über einen Anschluss an die bestehenden Bahnlinien sind Wiesbaden, Mainz, aber auch Frankfurt ohne Individualverkehr schnell erreichbar. Wir wollen nicht verhehlen, dass auch in Zukunft der MIV noch eine Rolle spielen wird, wenn auch in anderen Formen und Dimensionen: der Autoverkehr im Stadtquartier wird den Fußgängern und Radfahrern untergeordnet. So sind jede Straße und zahlreiche Innenhöfe für Radfahrer und Fußgänger zugänglich, und Stellplätze für Fahrräder sind zahlreich im Viertel verteilt. Mehrere Radwege erschließen das Viertel und verknüpfen es mit der Landschaft sowie den Stadtteilen. Der Autoverkehr verläuft über keine zentrale Achse, sondern umfährt C-förmig den Park. Stellplätze innerhalb des Viertels sind Carsharing-Angeboten vorbehalten, ein tieferes Vordringen in das Viertel ist nur Anwohnern möglich. Sonstiger ruhender Verkehr ist in zwei der Bahn angeschlossenen Quartiersgaragen untergebracht.

Der Anschluss an die bestehende Siedlungsstruktur „Am Fort Biehler“ soll behutsam ausgeführt werden: Der Zugang zu neuer Infrastruktur, Schulen und Gewerbe soll ermöglicht werden, ohne dabei den Druck auf die bestehende Gemeinde durch Verkehr zu erhöhen.

Das BKA-Areal unterliegt anderen Nutzungen, und die Idee einer kompakten und flächenschonenden Nutzung haben wir mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis vereint. Das benötigte Programm der Cluster wird in Riegeln angeordnet, die einen dreieckigen Innenhof aufspannen. Die Topographie soll genutzt und die Garagen in Teilen im Untergrund angelegt werden. Cluster mit höherem Sicherheitsbedarf können auf den Innenseiten der Riegel angeordnet werden. Im Innenhof befindet sich neben logistischen Funktionen eine große Freifläche mit Bäumen, die Schatten spenden, Gelegenheit zum Arbeiten im Freien und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Auch eine Nutzung durch die Kantinen ist möglich. Um den gesamten Komplex ist ein Sicherheitskorridor angelegt, der durch die strenge geometrische Form leicht zu kontrollieren und einsehbar ist. Der öffentliche Verkehr wird um diesen Korridor herumgeführt, ein Zugang zu Bahnhof und Besucherzentrum ist ohne Kontrollen möglich. In Einsatzfällen verfügt das BKA im Südwesten über eine nichtöffentliche Anbindung an die A66.



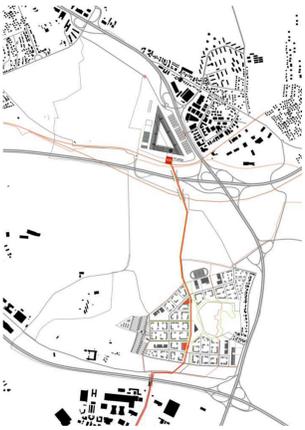
Grüner Kern

Der junge Wald bei Fort Biehler ist Zentrum des Parks des neuen Stadtquartiers. Er bietet Biodiversität und lädt zum Entdecken der historischen Überreste des Forts ein. Gleichermaßen soll auch das BKA einen grünen Kern erhalten und durch ein grünes Landschaftsband mit dem Süden verbunden werden.



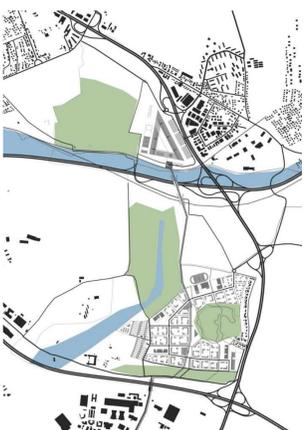
Einhaltung des Rahmenplans

Sämtliche neubebauten Flächen befinden sich innerhalb des Rahmenplans. Durch die kompakte Bauweise des BKA und das Anlegen von Schrebergärten soll möglichst wenig Fläche bebaut werden.



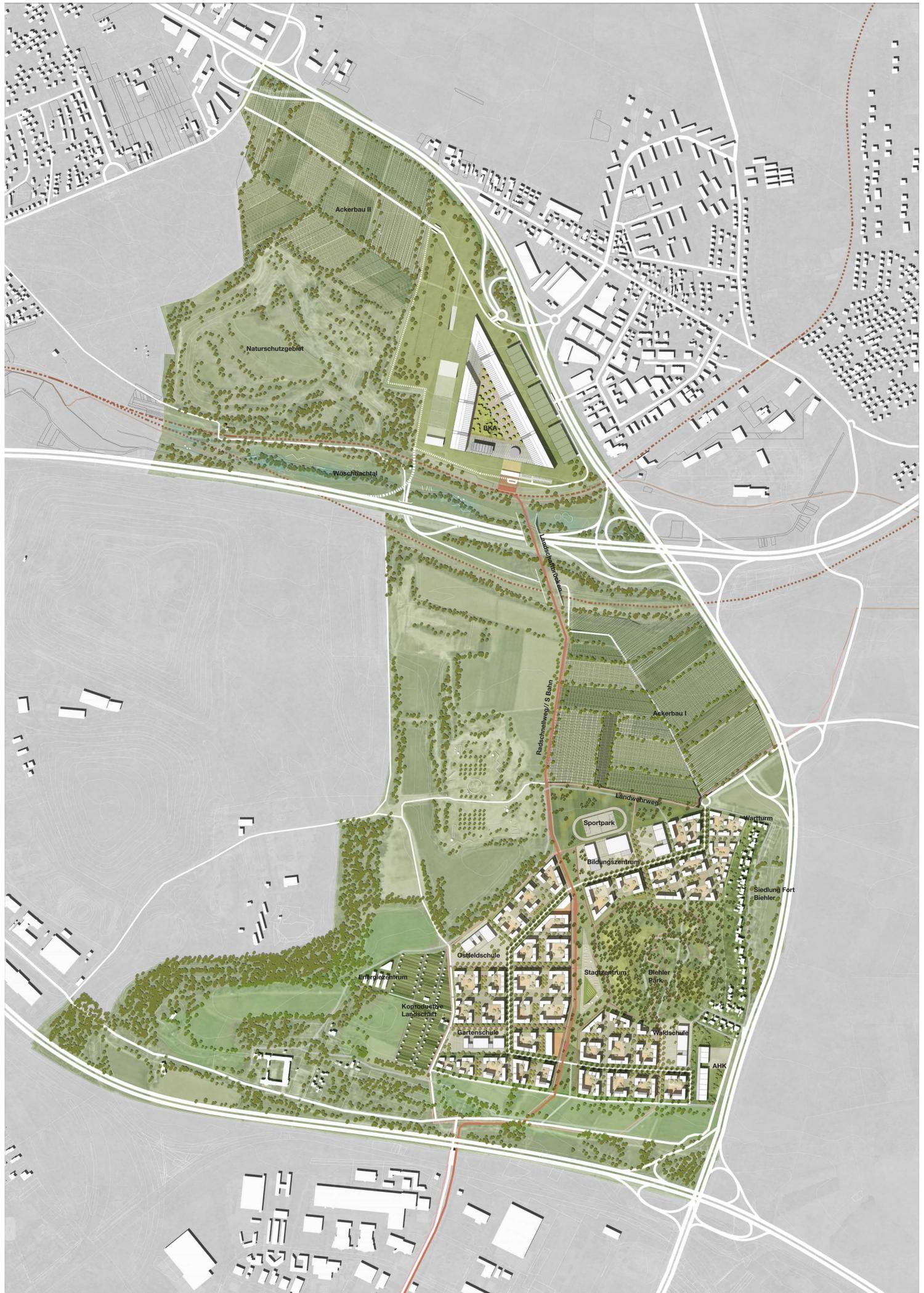
Verkehr

Das Ostfeld ist von Verkehr geprägt. Bisher von Autoverkehr, der die Landschaft durchschneidet und allen anderen Verkehrsteilnehmern übergeordnet ist. Durch die breite Überquerung dieser Schneisen soll das nicht nur visuell geändert werden: ÖPNV und Radverkehr wird bevorzugt behandelt.



Ökologisch wertvolle Flächen und Wasserablauf

Kaltluftkorridore bleiben erhalten. Grünflächen werden im Sinne einer größtmöglichen Artenvielfalt gepflegt und bieten gerade dadurch einen hohen Erholungswert. Wasser und dessen Freizeitliche Nutzung spielt vor allem im Wöschbachtal eine Rolle.



Nachhaltigkeitsstrategien

Nachhaltiges Bauen

Wir haben – wie auch die Aufgabenstellung selbst – Wert darauf gelegt, dass sämtliche Konstruktionen der Stadt nachhaltig ausgeführt werden können. Tiefgaragen und Keller sind für die Wohnblöcke nicht vorgesehen, Beton soll nur dann eingesetzt werden, wenn ein Ersatz technisch unmöglich ist. Dies wäre bei Fundamenten, Treppenhäusern und dem Energiebeizirk der Fall. Beim BKA haben wir uns dafür entschieden, aufgrund des erhöhten Sicherheitsbedürfnisses, aber vor allem aus Gründen der Flächenersparnis auf Tiefgaragen zu setzen. Der Großteil der Konstruktion soll dennoch so nachhaltig wie möglich ausgeführt werden. Wir glauben, dass ein Projekt dieser Größe und Kompaktheit eine konstruktive Herausforderung darstellt, aber eine Konstruktion aus nachhaltigen Baumaterialien machbar ist. Wir wollen darüber hinaus explizit dazu anregen, gerade bei öffentlichen Großprojekten Bauteile wiederzuverwenden und sich der Vorbildfunktion bewusst zu werden.

Energiemanagement

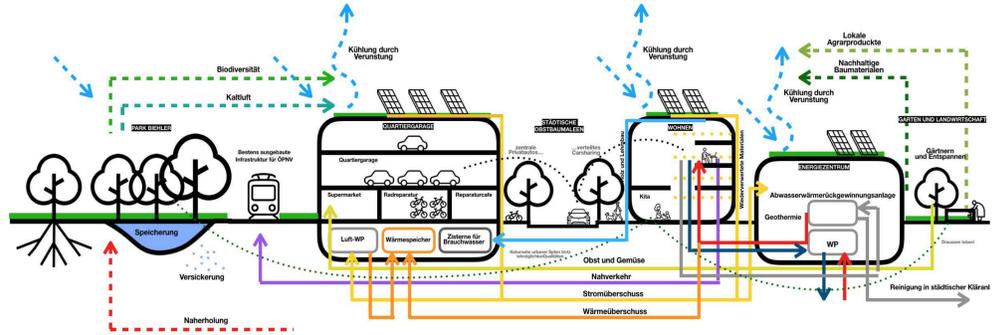
Strom wird durch Solarpaneele an Dächern und Fassaden erzeugt. Stromüberschuss wird in Wärmepumpen - Umgebungsluft sowie ein Geothermiesondenfeld - zu Wärme umgewandelt. Wärmeüberschuss wird zentral gespeichert und Abwärme aus Abwasser wiedergewonnen. Verluste sind konstruktiv minimiert, dabei sollen nachhaltige Dämmstoffe eingesetzt werden.

Produktive Landschaft

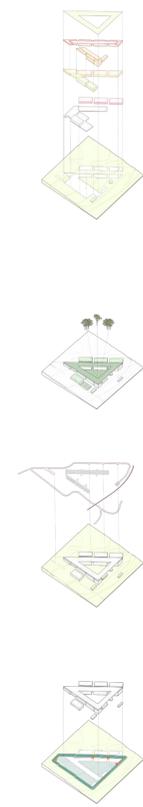
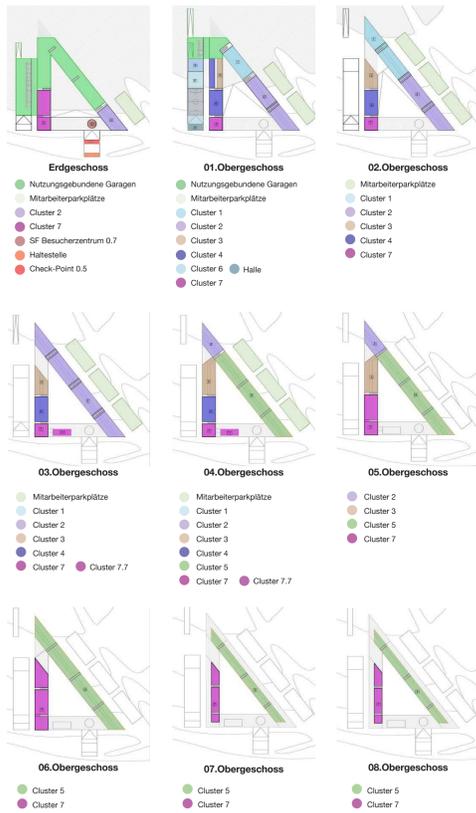
Obstbaumalleen: Alleien haben in der autofreundlichen Stadt und Landschaft keinen Platz. Wie gut, dass wir eine menschenfreundliche Stadt planen! Obstbaumalleen sind eines der wichtigsten Elemente der Kulturlandschaft und haben unserer Meinung nach deutlich mehr Sexappeal, als wir ihnen zugestehen. Wir wollen Obstbaumalleen zur Gestaltung der Landschaft und Errichtung von Achsen verwenden. Jahreszeiten und Reifezeiten der Früchte sollen so für die Bürger sichtbar und die Früchte essbar werden. Möglich ist das, weil in unserer Vision von Stadt eines fehlt: schnelle Autos und ihre Abgase. Eigene Erfahrungen und Entspannung können in der östlichen Schrebergartenanlage ergärtnert werden. Die Landschaft soll aber auch die Architektur prägen: durch innovativ eingesetzte, lokal angebaute und damit der Landwirtschaft entspringende Baumaterialien wie Weide, Flachs, Myzelbaustoffe oder Hanf.

Wasserversorgung

Der Wasserverbrauch soll bei der Konstruktion und der Nutzung reduziert werden. Die Stadt und BKA sind als Schwammstädte ausgelegt. Wasser wird gesammelt und gespeichert statt abgeführt. Dabei soll vor allem der Boden als natürlicher Speicher genutzt werden.



BKA / Grünes Dreieck

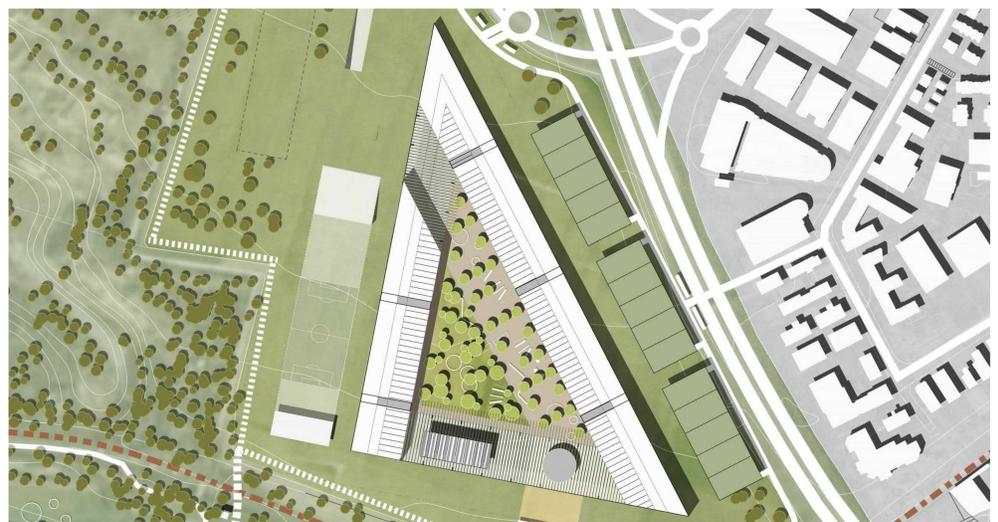


BKA-Struktur
Die Bündelung der bereits existierenden Standorte des BKA in Wiesbaden an einem einzigen neuen Standort bringt einen bereits spezifischen Flächenbedarf der verschiedenen zusammengeführten Abteilungen mit sich. Anstatt diese Bedürfnisse in der Fläche des Baugebietes zu erfüllen, haben wir uns auch hier dafür entschieden, möglichst kompakt zu planen. Der physische Austausch zwischen den Abteilungen wird hierdurch erleichtert, und allgemeine Funktionen sind besser zugänglich. Parkplätze für Dienstfahrzeuge und logistische Prozesse finden teils in Untergeschossen ihren Standort. Eine Stapelung von bis zu neun Stockwerken ist möglich. Hauptzugänge sind die Ostseite mit den vorgelagerten Mitarbeiterparkhäusern sowie der Süden mit Bahnhaltstation und Besucherzentrum. Die Westseite ist durch die Sportanlagen und Notausfahrten weniger öffentlich angelegt, soll aber nicht als Rückseite behandelt werden.

Begrünung
Auch das BKA soll als Schwammstadt betrachtet werden. Jede versiegelte Fläche soll durch Gründächer oder permeable Oberflächen zumindest einen Teil des Regenwassers speichern und an die Umgebung abführen können. Um die Speicherfähigkeit zu erhöhen und Schatten zu spenden, befindet sich im Innern ein Park mit hochstämmiger Baumbeplantzung.

Verkehr und innere Erschließung
Alle Cluster sind über nur zwei zentrale Erschließungsstränge verbunden. Die zentralen Parkhäuser des Standortes werden über eine öffentliche Straße angefahren, die bis zum Wendehammer vor dem Bahnhof führt. Über sie ist eine Busverbindung denkbar, aber durch die gute Bahnbindung unter Umständen obsolet. Besucherparkplätze für den Standort sind mit Stellplätzen für den Bahnhof gekoppelt. Von der Tiefgarage kann über eine nichtöffentliche Straße die A66 schnell erreicht werden.

Sicherheitskorridor und Kontrollstellen
Das BKA ist eine Bundesbehörde mit hohem Sicherheitsbedürfnis. Durch die kompakte Bauweise und die geometrische Form ist eine Überwachung des 35-Meter-Sicherheitsbereichs leicht umsetzbar. Die Kontrollposten sitzen an den Zugängen: Tiefgarage, ostseitige Eingänge und südseitig vor dem Besucherzentrum. Sie sind ebenfalls in größere Gebäudekomplexe integriert.



Stadtquartier



Grünräume und Stadtklima
Die Staffelung der Gebäudehöhen und die großzügigen Grünflächen wirken einer Temperatursteigerung entgegen und vermeiden Hitzeinseln: Grünflächen können neben permeabler Oberfläche Wasser in großen Mengen flächig aufnehmen. Die Blöcke umrahmen das Biehlert Wäldchen und werden durch einen grünen Korridor in drei Teile getrennt. Im Stadtraum selbst kann durch die geringe Verkehrslast auf klassische Alleebäume verzichtet werden, stattdessen werden die verschiedenen Straßen und ihre Nutzungen durch die Pflanzung heimischer Obstbaumalleen angelegt. In den Innenhöfen der Blöcke ist eine Pflanzung großer schattenspendender Bäume vorgesehen. Bestehende Kaltluftkorridore bleiben erhalten und werden nicht gebremst, dies wird durch eine Höhenstaffelung und Ausrichtung der angrenzenden Blöcke erreicht. Auch Dach- und Fassadenflächen bieten ein Potenzial für Grünflächen und sollten nicht immer nur zum Schutz der Gebäude genutzt werden. Jede Grünfläche trägt auch zur ökologischen Vielfalt der Stadt bei. Aus den gleichen Gründen sollten bestehende Bäume und Landschaften mit Respekt behandelt werden. Das Gärtnern und der private Zugang zur Natur werden durch die Nutzung zentraler Schrebergärten ermöglicht.

Gebäudehöhen
Die Gebäudehöhen berücksichtigen die Einflugschneisen im Norden, die Kaltluftkorridore im Westen sowie den Windschutz des Biehlert Parks. Das Zentrum ist entlang des Nord-Süd-Korridors im Süden des Biehlert Parks vorgesehen, es sind bis zu 7 Stockwerke geplant. Eine Höhe, die noch gut in Holzbaueweise errichtet werden kann. Zur bestehenden Siedlung Am Fort Biehlert ist die Gebäudehöhe und Dichte verringert um einen Übergang zu schaffen.

Nutzungen
Die Schulen und Kindergärten sind in Zentren gebündelt und bieten durch angeschlossene Jugendclubs und Bürgerzentren wichtige Orte der Zusammenkunft und sind Bausteine der Herausbildung einer eigenen Stadtteilidentität. Eine weitere wichtige Rolle kommt den Quartiersgaragen zu, die als Knotenpunkt zwischen Verkehr und täglichem Bedürfnis ausgebildet sind. Im südlichen Teil des Areals ist Raum für Gewerbe. Gut angeschlossen an die Autobahn und unempfindlicher gegen die damit einhergehende Lärmbelastung stellt der Bereich eine Pufferzone dar. Im Südosten ist weiterhin das archaische Zentraldepot angesiedelt.

Mobilität und Verkehr
Wir fördern die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern; es ist der wichtigste Bestandteil unseres Entwurfsprozesses. Bei der Wahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel wird nach ökonomischen Gesichtspunkten, aber auch aufgrund von Bequemlichkeit entschieden. Diese Bequemlichkeit ist es, die uns bisher oft zum Auto greifen lässt. In unserem Stadtquartier soll aber das Fahrrad die kürzesten und durchgängigsten Wege haben und sich in der Kombination mit dem ÖPNV als unschlagbar erweisen. Das Fahrrad und der Fußgänger sollen den höchsten Stellenwert in der Stadtplanung haben. Autos werden zweitrangig behandelt, wenn sie gemeinsam genutzt werden, und haben eine noch niedrigere Hierarchie, wenn sie in Privatbesitz sind. Dennoch erkennen wir an, dass einige Funktionen immer auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sein werden, und stellen Garagen und einen vernünftigen Zugang für Autos in der Nachbarschaft zur Verfügung. Diese Garagen, zwei an der Zahl, werden auch als Mobilitätsknotenpunkte mit zusätzlichen Dienstleistungen dienen. Das Verschwinden des Autos soll nicht als Unannehmlichkeit empfunden werden, sondern eine Bereicherung des täglichen Lebens darstellen. Eine Stadt nach menschlichen Maßstäben, die eine sichere Partizipation aller Generationen am Straßenverkehr zulässt.

Bauphasen
Die erste Bauphase beinhaltet die Errichtung der Energieinfrastruktur im Westen, zwei der vier Schulkomplexe und den zentralen Park samt Nahverkehr. Alle anderen Baubereiche werden nachfolgend entwickelt, Vorrang haben die Areal, die Schulen und wichtige Nahversorgung enthalten.

Energieversorgung
Die Energieversorgung folgt dem Straßenverlauf. Wärme wird zentral in der Energiezentrale erzeugt, und in den Wohnblöcken wird Strom auf den Dächern erzeugt und eingespeist. Wärme wird in den Quartiersgaragen gespeichert, Strom in den Batterien der elektrischen Fahrzeuge.



Visualisierung Stadtquartier, Standort: Stadtzentrum im linearen Park, Blickrichtung: gen Norden

Erläuterungsbericht

Erhalt landschaftlicher Qualitäten

Wie kann es gelingen, die Landschaft trotz der Erschließung eines Wohnquartiers „auf der grünen Wiese“ als Naherholungsort, Reservoir der Biodiversität und Ackerland zu schützen? Für uns war das bei der Bearbeitung dieses Wettbewerbs die Frage, auf die wir immer wieder zurückkamen. Unser Entwurf sieht daher vor, neben einer möglichst kompakten Siedlungsstruktur mit klar definierten Grenzen die Landschaft als identitätsstiftendes Mittel in den Vordergrund zu stellen. Durch den Flächenverbrauch des Quartiers und des Standorts des BKA müssen Funktionen der Landschaft „verdichtet“ werden oder im bebauten Bereich stattfinden. Sowohl das Stadtquartier als auch das BKA besitzen ein grünes, nutzbares Zentrum: Für den Park des Stadtquartiers soll das Biehler Wäldchen neu erschlossen werden, der Park des BKA-Areals ist durch eine grüne Achse mit diesem verbunden. Diese grüne Achse bietet nicht nur eine starke Verbindung der Teile zueinander, sondern verbindet die Areale durch grüne Infrastruktur an Mainz, Wiesbaden und die umliegenden Stadtteile. Die Vernetzung des Stadtquartiers mit der Landschaft wird trotz hoher Dichte durch grüne Straßenzüge sichtbar. Durch die Stadt- und Dachbegrünung werden neben der Aufenthaltsqualität das Mikroklima und die Wasseraufnahmefähigkeit erhöht.

Landschaftliche Qualitäten erhalten: Das soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Zuge von Straßenbau, Flurbereinigungen und der fortschreitenden Urbanisierung das Landschaftsbild im stetigen Wandel begriffen ist. Obstbäume auf Feldern, Alleen und Hecken erhöhen zwar die Biodiversität und den Naherholungswert, sind aber der Landwirtschaft mit breiter werdenden Geräten meist ein Dorn im Auge.

Unser Entwurf sieht daher vor, Hecken und Alleen neu anzulegen, dabei jedoch die Dimensionen modernen landwirtschaftlichen Geräts im Blick zu behalten. Obstbaumalleen, klassische Elemente des mitteleuropäischen Landschaftsraums, säumen in unserem Entwurf nicht nur die grüne Achse zwischen den Gebieten, sondern werden auch innerhalb des Quartiers zur Straßenbegrünung genutzt. Verschiedene Obstsorten können so bestimmten Arealen und Straßenzügen zugeordnet werden und sollen identitätsstiftend wirken.

Ackerbau wird im gesamten Gebiet nur noch in zwei Zonen betrieben. Die Felder sind durch Hecken getrennt und bilden Reservoir der Biodiversität. Stellvertretend für das Potenzial, das die gesamte Landwirtschaft für nachhaltiges Bauen besitzt, können in diesen Bereichen neben Nahrungsmitteln die Rohstoffe für nachhaltige Baumaterialien wie Flachs, Hanf oder Weide angebaut werden und später im Wettbewerbsgebiet zum Einsatz kommen.

Vorhandene Naturschutzgebiete sind auch weiterhin abgegrenzt und nicht öffentlich. Landschaftsbereiche, die zumindest eine extensive Nutzung vorsehen, sollen auf befestigten Wegen erlebbar sein und von professioneller Seite gepflegt werden. In diesen Bereichen ist eine Beweidung oder zweijährige Mahd in Kombination mit Streuobstplantagen angedacht. Durch das Landschaftsgebiet ziehen sich neben der gebündelten Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Ausrichtung mehrere Wander- und Radwege, die die verschiedenen Landschaftsräume, Spiel- und Grillplätze miteinander verbinden.

Das Stadtquartier besitzt eine aufgelockerte Blockrandbebauung, wodurch eine Staffelung zwischen öffentlichem Raum und privatem Raum erzeugt wird.

So soll innerhalb des Quartiers die Entstehung kleiner Gemeinschaften unterstützt werden. Zur Abgrenzung zur Autobahn im Süden ist in diesem Bereich eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Die Stadtteilschulen sind über das Quartier verteilt und bieten einen Baustein zur Identitätsbildung. Einen weiteren Baustein wollen wir bieten, indem neben einem renaturierten Park im Zentrum das Fort Biehler wieder erlebbar gemacht wird. Eine

vollständige Restaurierung soll nicht im Zentrum stehen, vielmehr eine Sicherung und Einbettung in eine Route, die andere historische Elemente wie eine in Teilen hergestellte Landwehr und den Wehrturm erschließt.

Wichtigste neue Verkehrsachse ist die entstehende Straßenbahnlinie, die auf dem grünen Korridor, gebündelt mit einem Radweg, liegt. Über einen Anschluss an die bestehenden Bahnlinien sind Wiesbaden, Mainz, aber auch Frankfurt ohne Individualverkehr schnell erreichbar. Wir wollen nicht verhehlen, dass auch in Zukunft der MIV noch eine Rolle spielen wird, wenn auch in anderen Formen und Dimensionen: der Autoverkehr im Stadtquartier wird den Fußgängern und Radfahrern untergeordnet. So sind jede Straße und zahlreiche Innenhöfe für Radfahrer und Fußgänger zugänglich, und Stellplätze für Fahrräder sind zahlreich im Viertel verteilt. Mehrere Radwege erschließen das Viertel und verknüpfen es mit der Landschaft sowie den Stadtteilen. Der Autoverkehr verläuft über keine zentrale Achse, sondern umfährt C-förmig den Park.

Stellplätze innerhalb des Viertels sind Carsharing-Angeboten vorbehalten, ein tieferes Vordringen in das Viertel ist nur Anwohnern möglich.

Sonstiger ruhender Verkehr ist in zwei der Bahn angeschlossenen Quartiersgaragen untergebracht. Der Anschluss an die bestehende Siedlungsstruktur „Am Fort Biehler“ soll behutsam ausgeführt werden: Der Zugang zu neuer Infrastruktur, Schulen und Gewerbe soll ermöglicht werden, ohne dabei den Druck auf die bestehende Gemeinde durch Verkehr zu erhöhen.

Das BKA-Areal unterliegt anderen Nutzungen, und die Idee einer kompakten und flächenschonenden Nutzung haben wir mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis vereint. Das benötigte Programm der Cluster wird in Riegeln angeordnet, die einen dreieckigen Innenhof aufspannen. Die Topographie soll genutzt und die Garagen in Teilen im Untergrund angelegt werden. Cluster mit höherem Sicherheitsbedarf können auf den Innenseiten der Riegel angeordnet werden. Im Innenhof befindet sich neben logistischen Funktionen eine große Freifläche mit Bäumen, die Schatten spenden, Gelegenheit zum Arbeiten im Freien und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Auch eine Nutzung durch die Kantinen ist möglich. Um den gesamten Komplex ist ein Sicherheitskorridor angelegt, der durch die strenge geometrische Form leicht zu kontrollieren und einsehbar ist.

Der öffentliche Verkehr wird um diesen Korridor herumgeführt, ein Zugang zu Bahnhof und Besucherzentrum ist ohne Kontrollen möglich. In Einsatzfällen verfügt das BKA im Südwesten über eine nichtöffentliche Anbindung an die A66.