



Schwarzplan M 1:10.000

KOMPAKT IM TAKT DER LANDSCHAFT

LEITIDEE
 In der grundlegenden Konzeption steht ein durchgehendes Landschaftsband im Fokus. Dieses zentrale Element wird geschickt genutzt, um die Nord-Süd-Vernetzung durch eine neu konzipierte ÖPNV- und Rad-Hauptverbindung zu stärken. Gleichzeitig werden kompakte Stadtbausteine geschaffen, die sich harmonisch in den umliegenden Landschaftsraum einfügen. Die Betonung der Siedlungskante durch sogenannte Landschaftsfenster schafft eine Verbindung zwischen Stadt und Natur.



Leitidee/ Vision

NACHHALTIGKEITSAKTEPE UND ENTWICKLUNG
 Ein hoher Grünanteil in Quartier und Campus sowie Dach- und Fassadenbegrünungen bilden einen zusammenhängenden Biotopverbund und somit einen reichhaltigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Die Entwicklung von gestuften, arten- und strukturreichen Vegetationsbereichen, bestehend aus offenen und extensiven Wiesenbereichen, klimaangepassten Baumpflanzungen, Blühstreifen sowie wechselfeuchten Bereichen für die Versickerung, vereinen die Ansprüche an ein lebenswertes Wohnumfeld, Naherholung und Umweltschutz. Die übergreifend gedachten Wasserkaskaden folgen dem Schwammstadtprinzip und orientieren sich an den natürlichen Wasserkreisläufen, deren hoher Verdunstungsanteil zur adiabaten Kühlung des Stadtteils beitragen. Die gewählten Baustrukturen stellen ein mögliches Spektrum dar und sind modular konzipiert. Das robuste flexible städtebauliche Grundgerüst erlaubt in den fortführenden Planungen flexibel ausgestaltbare Architekturen, die den zukünftigen funktionalen Anforderungen entsprechen können. Bei der Errichtung der Gebäude sollen nachhaltige und recyclebare Baustoffe verwendet werden und ein hoher energetischer Standard erreicht werden. Die Gründächer sind in Kombination mit PV auszubilden. Die resilienten Baufeldzuschnitte ermöglichen eine hohe Flexibilität und Zukunftsoffenheit. Das Auf-siedeln in sich abgeschlossenen Siedlungsschritten sichert eine hohe Phasenqualität.

STADTKVARTIER
STÄDTEBAU UND FREIRAUM
 Das neue Stadtquartier wird durch das zentrale Landschaftsband in ein kompakten Kernbereich und ein Siedlungsband als behutsame Ergänzung der Bestandssiedlung gegliedert. Der Kernbereich, welcher sich süd-westlich des Wäldchens erstreckt, kann alle notwendigen Funktionen für das Entstehen eines



Städtebaulich- landschaftsplanerisches Gesamtkonzept M 1:5.000

urbanen Stadtquartiers übernehmen. Er zeichnet sich durch differenzierte Teilquartiere aus, die sich an prägenden Freiraumstrukturen orientieren und jeweils an den inneren Erschließungsring (Alleenring) angegliedert sind. Entsprechend ihrer Lage und Konzeptionen bilden sie mittels vielfältiger Typologien und Nutzungen jeweils eigene Lagequalitäten, Adressen und Nachbarschaften aus. Dies dient der Orientierung und Identifikation im Stadtquartier. Gleichzeitig sorgt ein kleinteilig differenziertes Wohnangebot dafür, dass das Stadtquartier auch in seinen Teilbereichen alle Generationen und Lebensentwürfe anspricht. Die bestehende Siedlung am Fort Biehler wird mit dem neuen Stadtquartier verknüpft und als Siedlungsband behutsam ergänzt. Im Norden entsteht ein Teilquartier als Neuintepretation einer Gartenstadt. Den nord-westlichen Rahmen dieses Siedlungsteils bildet der Hauptcampus, welcher gut vernetzt eine Verbindung zur bestehenden und entstehenden Nachbarschaft schafft. Im Süden der Bestandssiedlung schließt sich eine Freizeitgartensiedlung an. Die Bewohner der bestehenden Siedlung profitieren somit in vollem Maße von den freiräumlichen und funktionalen Angeboten des neuen Stadtquartiers. Der Neubau des Archäologischen Zentrums liegt südlich des Biehler Wäldchens und wird Teil des kulturhistorischen Ensembles, das neue Museum wird gar zur Landmarke. Die Anbindung des ÖPNV sowie der Lieferverkehre des Museums erfolgen über eine Sonderserschließung nördlich des Museums, die fußläufig gut erreichbare Quartiersgarage westlich der Landschaftsfuge dient als Besucherstellplatz. Der zentrale Landschaftsraum fungiert als verbindendes Element zwischen den verschiedenen Quartiers- und Campusbausteinen. Der zentrale Landschaftsraum vorwiegend intensive Freizeitnutzungen im Übergang zu den neuen Stadtbausteinen, darüber hinaus dient er als Frischluftschneise. Die unterzubringenden Bildungseinrichtungen und Gemeinbedarfsstandorte liegen

jeweils im Übergang zur Landschaft, sodass die zugehörigen Freiflächen in die (Park) Landschaft integriert und auch öffentlich genutzt werden können. Die Gebäudehöhen orientieren sich an den Maximalvorgaben. Stadtteilplätze sowie prägnante Übergänge zur Landschaft sind baulich akzentuiert. Die Urbane Mitte zwischen dem Alleening und dem zentralen Park ist der städtebaulich dichteste Bereich und durch den höchsten Anteil an Nutzungsmischung geprägt. Vor allem die EG-Lagen werden durch kleinteiliges Gewerbe bespielt. Im übrigen Stadtquartier befinden sich aktive und flexible EG's sowie ergänzende Wohnfolgeeinrichtungen (Ärzte, Apotheken, Bürgerdienste, etc.) besonders an den höher frequentierten Orten: Dem Kulturlellen Zentrum, dem Nahversorgungszentrum sowie dem Alleening. Auch die Erdgeschosszonen der Quartiersgaragen sind im Sinne der Belebung überwiegend gewerblich oder gemeinschaftlich genutzt und beherbergen die geforderten Nahversorger. Handwerk, Kreativwirtschaft und nichtstörendes Gewerbe sind zum einen in den kleinteiligen urbanen Handwerksklofen im Norden (gut angebunden an die Autobahn) verortet sowie im süd-westlichen Teilquartier als innovative Mischung von Wohn- und Gewerbetypologien vorstellbar. Die Gebäude des Stadtquartiers bilden insgesamt eine lagernde Struktur mit in der Regel 4-6 Geschossen aus. Die Geschossigkeit variiert je nach Lage im Quartier und den Höhenbeschränkungen. So werden in landschaftlich geprägten Teilbereichen teils 3-4 Geschosse vorgeschlagen und in den urban geprägten Bereichen 5-6, teils 8 Geschosse. Zusätzlich markieren Hochpunkte als städtebauliche Merkzeichen die signifikanten Orte im Quartier. Die Freiräume und Plätze im Quartier bieten ein multifunktionales und breites Nutzungsprogramm für verschiedenste Bedarfe wie Spiel, Bewegung oder Veranstaltungen und dienen

gleichzeitig als Treffpunkte für das Quartier. Vielfältige Grünflächen und prägnante Freiräume auf verschiedenen Maßstabesebenen geben Orientierung und stärken die Identität des Quartiers als grünen und klimabewussten neuen Stadtbaustein. Der zentrale Quartierspark als lebendige grüne Mitte im Stadtquartier wird im Süden durch eine Promenade entlang der Urbanen Mitte bespielt. Den Auftakt des Parks bildet im Westen ein kulturell geprägter Stadtteilplatz und im Osten ein Landschaftsfenster im Übergang zum zentralen Landschaftsband. Die Siedlungsfigur erzeugt durch Versätze und die Aufweitungen der Landschaftsfenster eine maximale Abwicklung und Verzahnung mit der Landschaft. Die Landschaftsfenster dienen der Regenwasserrückhaltung- und Verdunstung und als extensive Flächen für die Artenvielfalt und Naherholung. Das Bieler Wäldchen wird durch das neue Wegesystem für die Anwohnenden und Besuchenden erfahrbar. Perspektivisch kann hier ein funktionaler Bezug zum Landesarchiv und Museum hergestellt. Zusätzlich bildet jedes Teilquartier innere gemeinschaftliche Freiräume aus. Neben privaten Gartenbereichen fördern gemeinschaftliche Innenräume oder adressbildende Erschließungshöfe das nachbarschaftliche Engagement und Miteinander. Ein zusätzliches Angebot stellen die privat- sowie gemeinschaftlich-pachtbaren Freizeigärten im Siedlungsband dar.

MOBILITÄT UND ERSCHLIESSUNG
 Der ÖPNV ist das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität. Neben der neuen zentral durch das Quartier geführten Stadtbahn queren Buslinien das Angebot im Umweltverbund. Diese können den zentralen Freiraum queren und verbinden die Teilquartiere sowie den Bestand. Zusätzlich sind ergänzende lokale Bushaltestellen denkbar. Ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz sichert kurze Wege. Neben der Anbindung an den übergeordneten Radweg im Wäldchen



Vertiefung BKA-Campus M 1.2500



Städtebau und Freiraum o.M.

- Wischbachtal
- Landschaft
- Landschaftsfenster
- Campuspromenade
- Campusplätze
- Landschaftsbezüge
- Wegeverbindungen
- Bahnbindung
- Raumbildung
- Hochpunkte



Mobilität und Erschließung o.M.

- Äußere Erschließung
- öffentliche Anbindung Campus
- Notzu- und Abfahrten für Einsatzfahrzeuge
- Parkhäuser
- Geschützte Zugänge
- Campuspromenade und Plätze (notbefahrbar)
- Radschnellweg
- Fuß- und Radwege
- Zugänge/ Sicherheitschleusen
- Bahn
- SPNV-Haltestpunkt
- Bushaltestelle



Funktionen o.M.

- Cluster 1/ Logistikzentrum
- Cluster 2
- Cluster 3
- Cluster 4
- Cluster 5
- Cluster 6
- Cluster 7
- Besucherzentrum
- Sportfläche
- Zaun
- Zusätzliche Baupotenziale
- Parkhäuser
- Geschützte Zugänge
- Bahnhof
- Kantine

im Norden, wird das Quartier auch nach Süden durch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit als Fortführung des Nord-Süd-Landschaftszuges besser in Richtung Rhein vernetzt. Im Norden fängt eine Quartiersgarage motorisierte Individualverkehre frühzeitig ab. Eine Durchfahrt vom nördlichen zum südlichen Anschlusspunkt ist nicht vorgesehen. Je nach Untersuchungsergebnis wäre eine Durchfahrt der Landschaftsfuge im Norden möglich, wodurch auch der zentrale südliche Stadtteil an diesen Anschlusspunkt angebunden werden könnte. Außerhalb des Erschließungsringes entstehen autorarme, ggf. in Teilen autofreie Quartiere, die über Mischverkehrsflächen notbefahrbar sind; Sonderverkehre sind überall möglich. Die Quartiersgaragen dienen gleichzeitig als Mobilityhubs, in denen Sharing-Angebote verortet werden, und sind dementsprechend in der Nähe von Haltestellen und an Radwegen platziert. Dezentrale Mobilitätspunkte erhöhen die Mobilitätsqualität auf Quartierebene.

BKA-CAMPUS

Der neue BKA-Campus wird in Cluster unterteilt, wobei eine Campuspromenade als räumliches Rückgrat dient. Der Süden des Campus wird durch den Hauptzugang mit Besucherzentrum geprägt, während im Norden Logistik- und Parkhausbereiche angesiedelt sind. Die Campusräume sind bewusst gestaltet, um attraktive Arbeitsumgebungen zu schaffen, die gleichzeitig Raum für Erholung und Begegnung bieten.

STÄDTEBAU UND FREIRAUM

Die funktionalen Anforderungen, aber auch die Baumasse erfordern die Gliederung in vier Cluster. Durch das Winkelspiel der Cluster entstehen spannungsvolle Räume, welche einen räumlichen Bezug zur Landschaft und zu den Zugangsbereichen herstellen. Übergeordnetes Bindeglied ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Cam-

puspromenade an der sich Cluster und Gebäude orientieren. Die städtebauliche Grundordnung und das Wege- und Platzsystem ermöglichen eine einfache Orientierung. Im Süden entsteht am neuen ÖPNV-Knoten ein Hauptzugang mit vorgelagerten Besucherzentrum als Ankommensort. Nach Norden entwickeln sich die funktionalen Cluster 7, 4-5, 2 und 3. Ganz im Norden entsteht Cluster 1 mit Logistik und Parkhaus. Die Cluster sind, soweit erforderlich, räumlich-funktional gekoppelt und haben jeweils flexible Baupoligien und Erweiterungsmöglichkeiten. Die Parkhäuser sind am östlichen Gebietsrand an den Sicherheitschleusen verortet. Ein Sicherheitsstreifen zur Campusbebauung wird unauffällig integriert. Die inneren Campusräume sind als multicoodierte Aufenthalts- und Bewegungsorte ausgelegt. Durch das Abfangen der Verkehre in den Parkhäusern bedarf es keiner Trennung zwischen KFZ, Fuß- und Radverkehr. Die grünen Landschaftsfenster dienen der Erholung und der Regenwasserrückhaltung. Der Ansatz besteht vor allem darin trotz notwendiger Sicherheitsmaßnahmen durch Zäune und Sicherheitsbereiche einen Campus zu entwickeln der baulich räumlich in den landschaftlichen Kontext und das übergeordnete Wegesystem eingebunden ist.

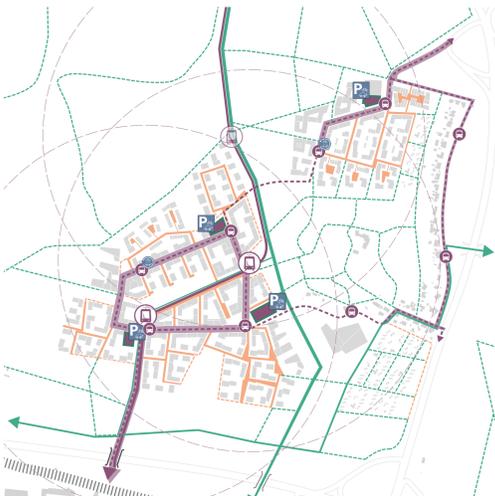
MOBILITÄT UND ERSCHLIESSUNG

Im Süden besteht durch den neuen Haltepunkt der Ländchsbahn und der neuen ÖPNV-Anbindung mit Bahn und Bus eine ausgezeichnete Erreichbarkeit. Das übergeordnete Radwegesystem wird ebenfalls an den Campus angebunden. Der MIV wird in drei großen Parkhäusern am östlichen Rand untergebracht. Diese bilden zugleich den baulichen Lärmschutz zur Autobahn. Die beiden südlichen Parkhäuser werden durch eine parallel zur Autobahn verlaufene Straße erschlossen. Das nördliche Parkhaus kann über den vorgegeben nördlichen Anschlusspunkt erreicht werden. Im Norden befinden sich ebenfalls die Logistikbereiche. Auf dem Campus können Einsatzfahrzeuge untergebracht werden, welche im Einsatzfall über Notzufahrten direkt die Autobahn erreichen.



Städtebau und Freiraum o.M.

- Grünbindung
- Landschaftsfenster
- Landschaftsbezüge
- Zentraler Park
- Quartiersplätze
- Alleenring
- Verknüpfungen
- Wegenetz
- SPNV Trasse
- Raumbildung
- Hochpunkte



Mobilität und Erschließung o.M.

- Äußere Erschließung
- Innere Haupterschließung
- Mischverkehr (autoarm)
- Notbefahrbarkeit Sonderverkehre
- Quartiersgarage (Mobility-Hub)
- Dezentrale Mobility-Hubs
- Straßenbahn
- Bus
- Radschnellweg
- Hauptwegeverbindungen (Fuß und Rad)



Vertiefung Stadtquartier M 1.2500



Nutzungen o.M.

- Überwiegend Wohnen
- Mischnutzung
- Mobility-Hub (QG)
- Gewerbe/ Handwerk
- Aktive Erdgeschosszone
- Kita
- Bildungscamp/ Schule
- Nachbarschaftseinrichtung/ Jugendclub
- AZH
- Erweiterung Museum
- Gärtnern
- Bestand
- Energiezentrale
- Altenwohnen
- Mehrgenerationenwohnen
- Nahversorgung



Quartiersbildung



Phase_01



Phase_02



Phase_03

LEITIDEE „KOMPAKT IM TAKT DER LANSCHAFT“

In der grundlegenden Konzeption steht ein durchgehendes Landschaftsband im Fokus. Dieses zentrale Element wird geschickt genutzt, um die Nord-Süd-Vernetzung durch eine neu konzipierte ÖPNV- und Rad-Hauptverbindung zu stärken. Gleichzeitig werden kompakte Stadtbausteine geschaffen, die sich harmonisch in den umliegenden Landschaftsraum einfügen. Die Betonung der Siedlungskante durch sogenannte Landschaftsfenster schafft eine Verbindung zwischen Stadt und Natur.

STADTQUARTIER

STÄDTEBAU UND FREIRAUM

Das neue Stadtquartier wird durch das zentrale Landschaftsband in ein kompakten Kernbereich und ein Siedlungsband als behutsame Ergänzung der Bestandssiedlung gegliedert. Der **Kernbereich**, welcher sich süd-westlich des Wäldchens erstreckt, kann alle notwendigen Funktionen für das Entstehen eines urbanen Stadtquartiers übernehmen. Er zeichnet sich durch differenzierte Teilquartiere aus, die sich an prägenden Freiräumstrukturen orientieren und jeweils an den inneren Erschließungsring (Alleenring) angegliedert sind. Entsprechend ihrer Lage und Konzeptionen bilden sie mittels vielfältiger Typologien und Nutzungen jeweils eigene Lagequalitäten, Adressen und Nachbarschaften aus. Dies dient der Orientierung und Identifikation im Stadtquartier. Gleichzeitig sorgt ein kleinteilig differenziertes Wohnangebot dafür, dass das Stadtquartier auch in seinen Teilbereichen alle Generationen und Lebensentwürfe anspricht.

Die bestehende Siedlung am Fort Biehler wird mit dem neuen Stadtquartier verknüpft und als **Siedlungsband** behutsam ergänzt. Im Norden entsteht ein Teilquartier als Neuinterpretation einer Gartenstadt. Den nord-westlichen Rahmen dieses Siedlungsteils bildet der Hauptcampus, welcher gut vernetzt eine Verbindung zur bestehenden und entstehenden Nachbarschaft schafft. Im Süden der Bestandssiedlung schließt sich eine Freizeitgartensiedlung an. Die Bewohner der bestehenden Siedlung profitieren somit in vollem Maße von den freiräumlichen und funktionalen Angeboten des neuen Stadtquartiers.

Der Neubau des **Archäologischen Zentrums** liegt südlich des Biehler Wäldchens und wird Teil des kulturhistorischen Ensembles, das neue Museum wird gar zur Landmarke. Die Anbindung des ÖPNV sowie der Lieferverkehre des Museums erfolgen über eine Sondererschließung nördlich des Museums, die fußläufig gut erreichbare Quartiersgarage westlich der Landschaftsfuge dient als Besucherstellplatz.

Der zentrale **Landschaftsraum** fungiert als verbindendes Element zwischen den verschiedenen Quartiers- und Campusbausteinen. Der zentrale Landschaftsraum verortet intensive Freizeitnutzungen im Übergang zu den neuen Stadtbausteinen, darüber hinaus dient er als Frischluftschneise. Die unterzubringenden Bildungseinrichtungen und Gemeinbedarfsstandorte liegen jeweils im Übergang zur Landschaft, sodass die zugehörigen Freiflächen in die (Park)Landschaft integriert und auch öffentlich genutzt werden können.

Die Gebäudehöhen orientieren sich an den Maximalvorgaben. Stadtteilplätze sowie prägnante Übergänge zur Landschaft sind baulich akzentuiert. Die Urbane Mitte zwischen dem Alleenring und dem zentralen Park ist der städtebaulich dichteste Bereich und durch den höchsten Anteil an **Nutzungsmischung** geprägt. Vor allem die EG-Lagen werden durch kleinteiliges Gewerbe bespielt. Im übrigen Stadtquartier befinden sich aktive und flexible EG's sowie ergänzende Wohnfolgeeinrichtungen (Ärzte, Apotheken, Bürgerdienste, etc.) besonders an den höher frequentierten Orten: Dem Kulturellen Zentrum, dem Nahversorgungszentrum sowie dem Alleenring.

Auch die Erdgeschosszonen der Quartiersgaragen sind im Sinne der Belegung überwiegend gewerblich oder gemeinschaftlich genutzt und beherbergen die geforderten Nahversorger. Handwerk, Kreativwirtschaft und nichtstörendes Gewerbe sind zum einen in den kleinteiligen urbanen Handwerkshöfen im Norden (gut angebunden an die Autobahn) verortet sowie im süd-westlichen Teilquartier als innovative Mischung von Wohn- und Gewerbetypologien vorstellbar.

Die Gebäude des Stadtquartiers bilden insgesamt eine lagernde Struktur mit in der Regel 4-6 Geschossen aus. Die Geschossigkeit variiert je nach Lage im Quartier und den Höhenbeschränkungen. So werden in landschaftlich geprägten Teilbereichen teils 3-4 Geschosse vorgeschlagen und in den urban geprägten Bereichen 5-6, teils 8 Geschosse. Zusätzlich markieren Hochpunkte als städtebauliche Merkzeichen die signifikanten Orte im Quartier.

Die **Freiräume und Plätze** im Quartier bieten ein multifunktionales und breites Nutzungsprogramm für verschiedenste Bedarfe wie Spiel, Bewegung oder Veranstaltungen und dienen gleichzeitig als Treffpunkte für das Quartier. Vielfältige Grünflächen und prägnante Freiräume auf verschiedenen Maßstabsebenen geben Orientierung und stärken die Identität des Quartiers als grünen und klimabewussten neuen Stadtbaustein. Der zentrale Quartierspark als lebendige grüne Mitte im Stadtquartier wird im Süden durch eine Promenade entlang der Urbanen Mitte bespielt. Den Auftakt des Parks bildet im Westen ein kulturell geprägter Stadtteilplatz und im Osten ein Landschaftsfenster im Übergang zum zentralen Landschaftsband. Die Siedlungsfigur erzeugt durch Versätze und die Aufweitungen der Landschaftsfenster eine maximale Abwicklung und Verzahnung mit der Landschaft. Die Landschaftsfenster dienen der Regenwasserrückhaltung- und Verdunstung und als extensive Flächen für die Artenvielfalt und Naherholung. Das Bieler Wäldchen wird durch das neue Wegesystem für die Anwohnenden und Besuchenden erfahrbar. Perspektivisch kann hier ein funktionaler Bezug zum Landesarchiv und Museum hergestellt. Zusätzlich bildet jedes Teilquartier innere gemeinschaftliche Freiräume aus. Neben privaten Gartenbereichen fördern gemeinschaftliche Binnenräume oder adressbildende Erschließungshöfe das nachbarschaftliche Engagement und Miteinander. Ein zusätzliches Angebot stellen die privat- sowie gemeinschaftlich-pachtbaren Freizeitgärten im Siedlungsband dar.

MOBILITÄT UND ERSCHLIESSUNG

Der ÖPNV ist das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität. Neben der neuen zentral durch das Quartier geführten Stadtbahn ergänzen Buslinien das Angebot im Umweltverbund. Diese können den zentralen Freiraum queren und verbinden die Teilquartiere sowie den Bestand. Zusätzlich sind

ergänzende lokale Busshuttle denkbar. Ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz sichert kurze Wege. Neben der Anbindung an den übergeordneten Radweg im Wäschbachtal im Norden, wird das Quartier auch nach Süden durch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit als Fortführung des Nord-Süd-Landschaftszuges besser in Richtung Rhein vernetzt.

Im Norden fängt eine Quartiersgarage motorisierte Individualverkehre frühzeitig ab. Eine Durchfahrung vom nördlichen zum südlichen Anschlusspunkt ist nicht vorgesehen. Je nach Untersuchungsergebnis wäre eine Durchfahrung der Landschaftsfuge im Norden möglich, wodurch auch der zentrale südliche Stadtteil an diesen Anschlusspunkt angebunden werden könnte.

Außerhalb des Erschließungsringes entstehen autorarme, ggf. in Teilen autofreie Quartiere, die über Mischverkehrsflächen notbefahrbar sind; Sonderverkehre sind überall möglich. Die Quartiersgaragen dienen gleichzeitig als Mobilityhubs, in denen Sharing-Angebote verortet werden, und sind dementsprechend in der Nähe von Haltestellen und an Radwegen platziert. Dezentrale Mobilitätspunkte erhöhen die Mobilitätsqualität auf Quartiersebene.

BKA-CAMPUS

Der neue BKA-Campus wird in Cluster unterteilt, wobei eine Campuspromenade als räumliches Rückgrat dient. Der Süden des Campus wird durch den Hauptzugang mit Besucherzentrum geprägt, während im Norden Logistik- und Parkhausbereiche angesiedelt sind. Die Campusräume sind bewusst gestaltet, um attraktive Arbeitsumgebungen zu schaffen, die gleichzeitig Raum für Erholung und Begegnung bieten.

STÄDTEBAU UND FREIRAUM

Die funktionalen Anforderungen, aber auch die Baumasse erfordern die Gliederung in vier Cluster. Durch das Winkelspiel der Cluster entstehen spannungsvolle Räume, welche einen räumlichen Bezug zur Landschaft und zu den Zugangsbereichen herstellen. Übergeordnetes Bindeglied ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Campuspromenade an der sich Cluster und Gebäude orientieren. Die städtebauliche Grundordnung und das Wege- und Platzsystem ermöglichen eine einfache Orientierung.

Im Süden entsteht am neuen ÖPNV-Knoten ein Hauptzugang mit vorgelagerten Besucherzentrum als Ankommensort. Nach Norden entwickeln sich die funktionalen Cluster 7, 4-5, 2 und 3. Ganz im Norden entsteht Cluster 1 mit Logistik und Parkhaus. Die Cluster sind, soweit erforderlich, räumlich-funktional gekoppelt und haben jeweils flexible Bautypologien und Erweiterungsmöglichkeiten. Die Parkhäuser sind am östlichen Gebietsrand an den Sicherheitsschleusen verortet. Ein Sicherheitsstreifen zur Campusbebauung wird unauffällig integriert.

Die inneren Campusräume sind als multicodeierte Aufenthalts- und Bewegungsorte ausgelegt. Durch das Abfangen der Verkehre in den Parkhäusern bedarf es keiner Trennung zwischen KFZ, Fuß- und Radverkehr. Die grünen Landschaftsfenster dienen der Erholung und der Regenwasserrückhaltung. Der Ansatz besteht vor allem darin trotz notwendiger Sicherheitsmaßnahmen durch Zäune und Sicherheitsbereiche einen Campus zu entwickeln der baulich räumlich in den landschaftlichen Kontext und das übergeordnete Wegesystem eingebunden ist.

MOBILITÄT UND ERSCHLIESSUNG

Im Süden besteht durch den neuen Haltepunkt der Ländchesbahn und der neuen ÖPNV-Anbindung mit Bahn und Bus eine ausgezeichnete Erreichbarkeit. Das übergeordnete Radwegesystem wird ebenfalls an den Campus angebunden. Der MIV wird in drei großen Parkhäusern am östlichen Rand untergebracht. Diese bilden zugleich den baulichen Lärmschutz zur Autobahn. Die beiden südlichen Parkhäuser werden durch eine parallel zur Autobahn verlaufene Straße erschlossen. Das nördliche Parkhaus kann über den vorgegeben nördlichen Anschlusspunkt erreicht werden. Im Norden befinden sich ebenfalls die Logistikbereiche. Auf dem Campus können Einsatzfahrzeuge untergebracht werden, welche im Einsatzfall über Notzufahrten direkt die Autobahn erreichen.

NACHHALTIGKEITSASPEKTE UND ENTWICKLUNG

Ein hoher Grünanteil in Quartier und Campus sowie Dach- und Fassadenbegrünungen bilden einen zusammenhängenden Biotopverbund und somit einen reichhaltigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Die Entwicklung von gestuften, arten- und strukturreichen Vegetationsbereichen, bestehend aus offenen und extensiven Wiesenbereichen, klimaangepassten Baumpflanzungen, Blühstreifen sowie wechselfeuchten Bereichen für die Versickerung, vereinen die Ansprüche an ein lebenswertes Wohnumfeld, Naherholung und Umweltschutz. Die übergreifend gedachten Wasserkaskaden folgen dem Schwammstadtprinzip und orientieren sich an den natürlichen Wasserkreisläufen, deren hoher Verdunstungsanteil zur adiabaten Kühlung des Stadtteils beitragen. Die gewählten Baustrukturen stellen ein mögliches Spektrum dar und sind modular konzipiert. Das robuste flexible städtebauliche Grundgerüst erlaubt in den fortführenden Planungen flexibel ausgestaltbare Architekturen, die den zukünftigen funktionalen Anforderungen entsprechen können. Bei der Errichtung der Gebäude sollen nachhaltige und recyclebare Baustoffe verwendet werden und ein hoher energetischer Standard erreicht werden. Die Gründächer sind in Kombination mit PV auszubilden.

Die resilienten Baufeldzuschnitte ermöglichen eine hohe Flexibilität und Zukunftsoffenheit. Das Aufsiedeln in sich abgeschlossenen Siedlungsschritten sichert eine hohe Phasenqualität.