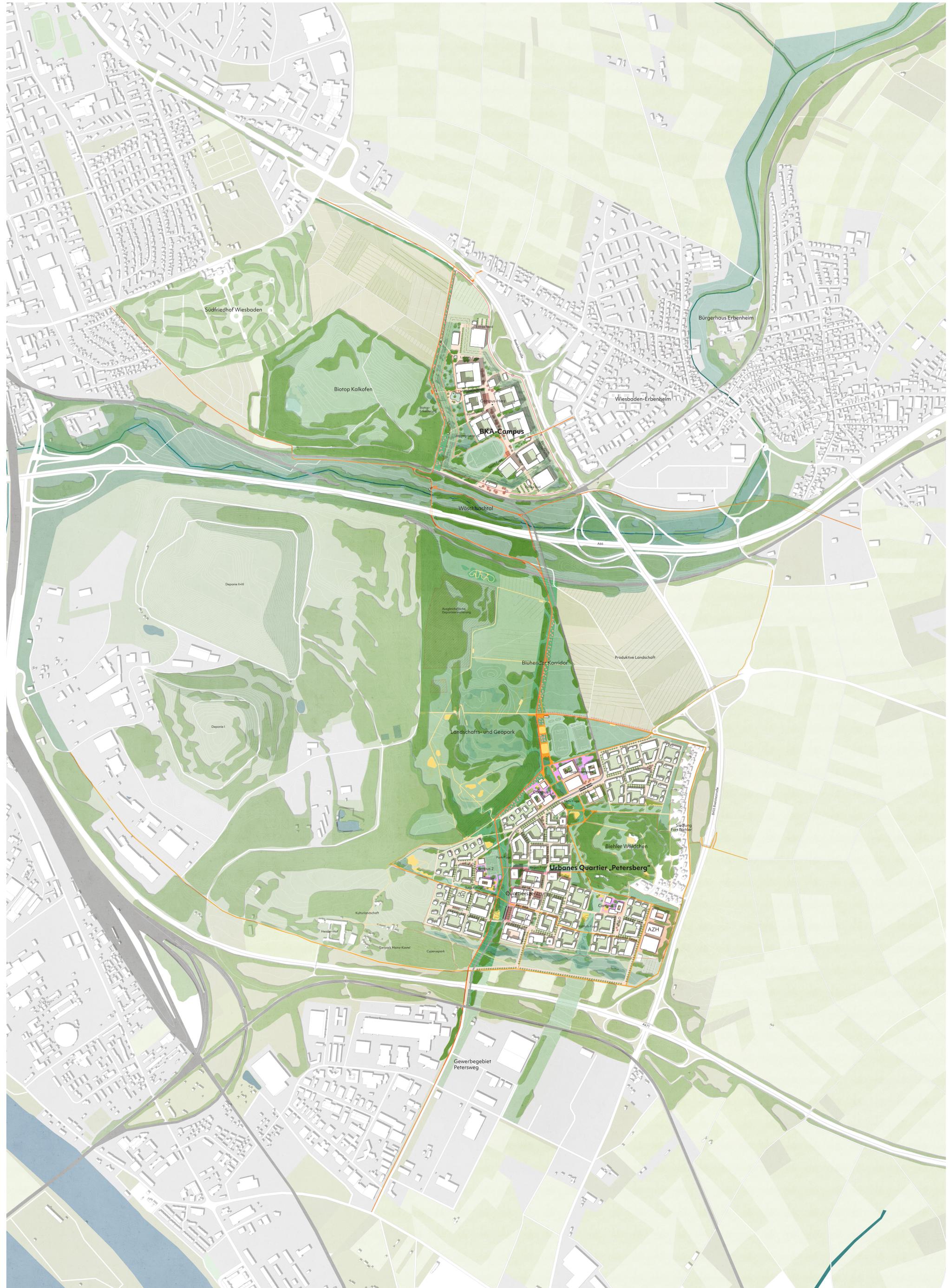


Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „OSTFELD“ Wiesbaden „Mit der Landschaft“

Europaweiter offener zweiphasiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb

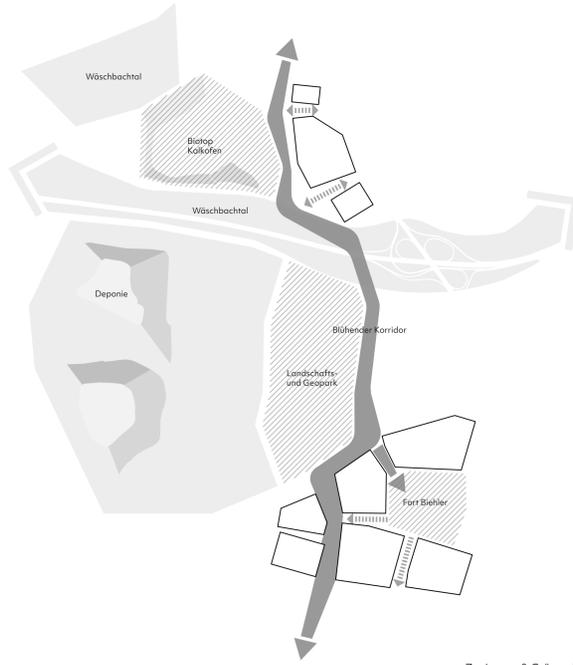


Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „OSTFELD“ Wiesbaden „Mit der Landschaft“

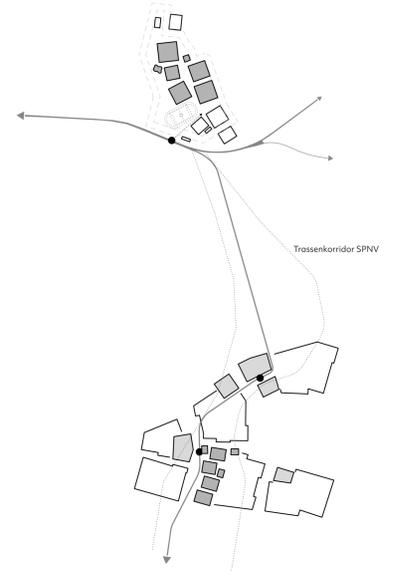
Europaweiter offener zweiphasiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb



Schwarzplan 1:20000



Zonierung & Grünverbund



SPNV & Kern- und Campusbereiche

Städtebauliches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept

Das weiträumliche Entwicklungsgebiet Ostfeld im Südosten der Kernstadt ist heute geprägt von der Offenlandschaft der sanft auslaufenden Topografie der Taunushänge. Dazwischen prägen wertvolle Naturräume, wie das Biotop Kalkofen, das Wäschbachtal oder das Wäldchen am Fort Biehler die Landschaft und bilden grüne Trittsteine. Die übergeordneten Infrastrukturen, die das Areal verkehrlich sehr gut für alle Verkehrsteilnehmer anbinden, wirken gliedernd, teils aber auch als Barrieren.

Die Grundkonzeption sieht vor, die bestehenden Charaktere der Grünräume weiter auszubauen und mit neuen blaugrünen Korridoren und Fugen zu vernetzen. Stark arrandierte, gut in Etappen entwickelbare Stadt- und Campusquartiere betten sich in das bewegte Grüne Gerüst ein und profitieren von kurzen Wegen zu Bildungs-, Erholungs- und Retentionspotentialen. Aus dem Verweben von Wohnen, Arbeiten, Forschen und Erholen unter Rücksichtnahme der historischen und naturgegebenen Besonderheiten und Relikte resultiert ein hoher Grad an Identifikation der Menschen mit dem Ostfeld.

Vernetzungsraum Blühender Korridor und Landschafts- und Geopark

Um die räumliche Verbindung zwischen BKA und Stadtquartier zu optimieren, wird in Nord-Süd-Richtung durch das gesamte Gebiet ein

Blühender Korridor gelegt. Dieser wird zur orientierungsfördernden Zäsur in der Landschaft, die einen wichtigen Bestandteil des neuen Grünverbunds darstellt. Die hier verlaufenden übergeordneten Rad- und Fußwegeverbindungen vervollständigen das Netz für autofreie Mobilität, nehmen Verkehre aus den neuen Quartieren optimal auf und verknüpfen sie mit der Umgebung.

Gemäß dem im Zielplan festgelegten Trassenkorridor wird im Gesamtgebiet in Nord-Süd-Richtung eine neue Schienenverbindung geplant, um die Bewohner des neuen Stadtquartiers und die Beschäftigten des BKA effizienter zu bedienen. Diese Schienenverbindung wird in das bestehende Schienennetz integriert und verbindet das Quartierszentrum direkt mit dem BKA. Die Strecke umfasst insgesamt drei Haltestellen. Die nördliche Haltestelle befindet sich am Hauptzugang für Fußgänger zum BKA und ermöglicht eine direkte Anbindung an den Kernbereich des BKA. Die beiden südlichen Haltestellen liegen jeweils am Hauptcampus und am Quartierszentrum.

Vom Korridor ausgehend verknüpfen sich Blaugüne Fugen in die Quartiere. Zwei größere Fugen durchqueren den BKA-Standort, wodurch dieser in einen Kernbereich und zwei Nebenbereiche gegliedert wird. Im Süden durchläuft der Korridor als Parkfuge das Stadtquartier und führt direkt zum südlichen Gewerbegebiet. Drei weitere Fugen, die sich vom Fort Biehler erstrecken, verbinden sich mit

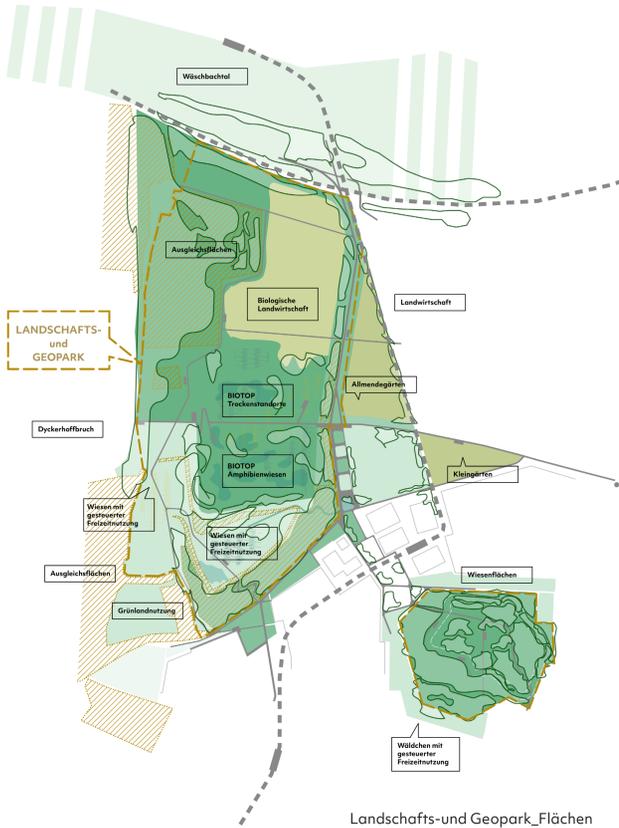
dem Korridor und bildensomit das grüne Netzwerk des Stadtquartiers, das das gesamte Planungsgebiet in sechs Quartiersinseln unterteilt. In den Fugen findet auch ein großer Teil des Regenwasserrückhalts statt.

Westlich des Korridors zwischen Stadtquartier und Wäschbachtal gelegen, werden die bestehenden Potentiale der abwechslungsreichen Landschaft zu einem neuen starken Trittstein, dem Landschafts- und Geopark, definiert. Das Wegesystem dieser extensiven Erholungslandschaft baut überwiegend auf bestehenden Wegen auf, um Eingriffe gering zu halten. Neue Wege und kleine Stationen zum Verweilen und Lernen vervollständigen das Areal und leiten die Nutzenden. Hier werden geologische und Naturräumliche Besonderheiten inszeniert und das Verständnis für die teils sensiblen Naturräume oder historischen Besonderheiten für freizeitsuchende Nutzende geschärft. Der neue Weg an der Mainzer Landwehr verbindet den Landschafts- und Geopark auch in Ost-West-Richtung mit dem Freizeitareal des Quartiers. Die Belegung der Flächen erfolgt in enger Abstimmung der Entwicklungsziele. Auch biologische Landschaftsarbeit kann in den Park integriert werden.

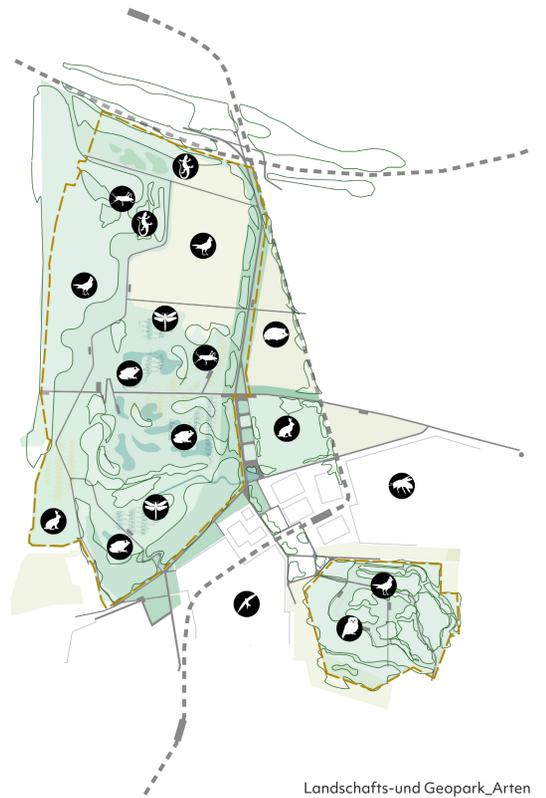
Die gewachsene Kulturlandschaft im Süden um den Hessler Hof wird respektiert und weiterentwickelt. Gewachsene Wege werden zur Freizeitzonierung erhalten und an das Quartier angeschlossen. Unter den Hochspannungsmasten entsteht eine neue Retentionslandschaft.



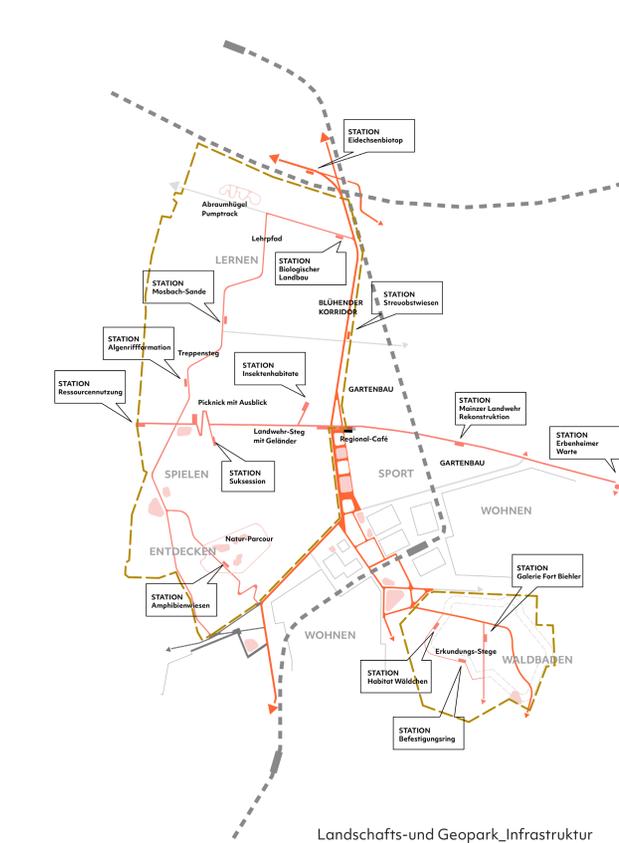
Städtebauliches Leitbild



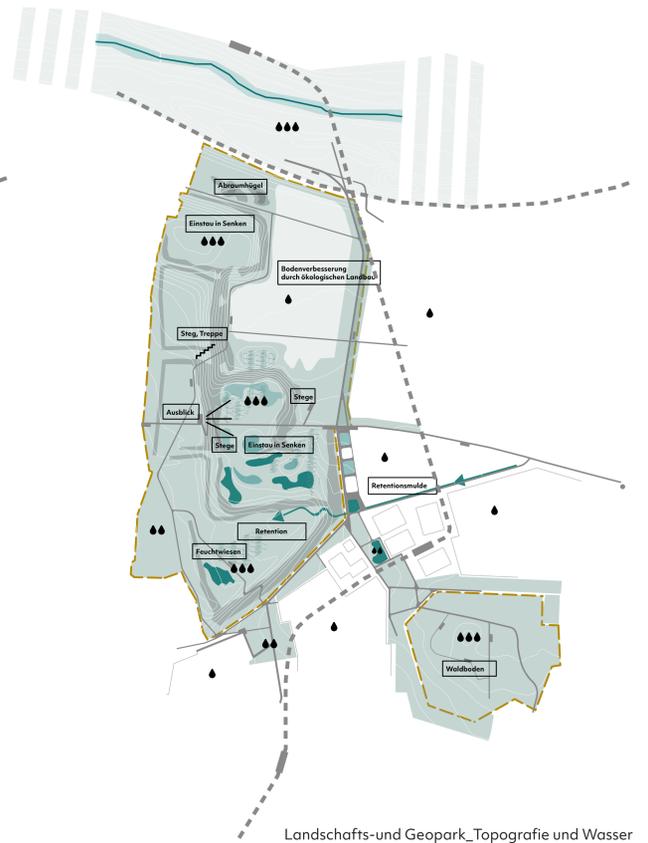
Landschafts- und Geopark_Flächen



Landschafts- und Geopark_Arten



Landschafts- und Geopark_Infrastruktur



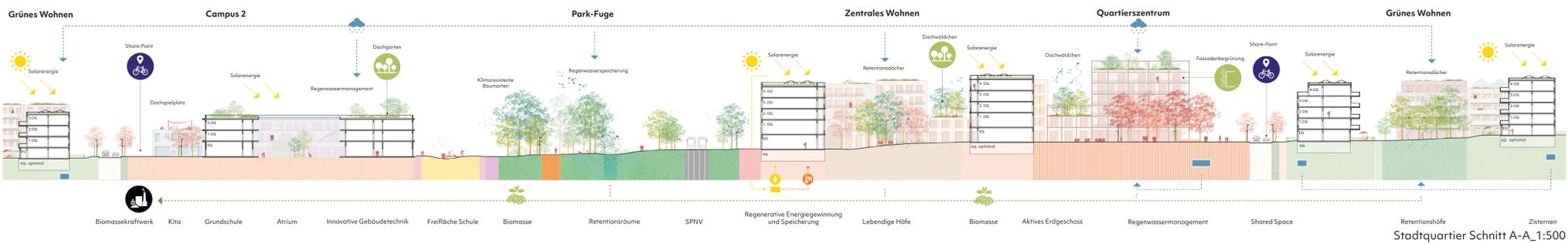
Landschafts- und Geopark_Topografie und Wasser

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „OSTFELD“ Wiesbaden „Mit der Landschaft“

Europaweiter offener zweiphasiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb



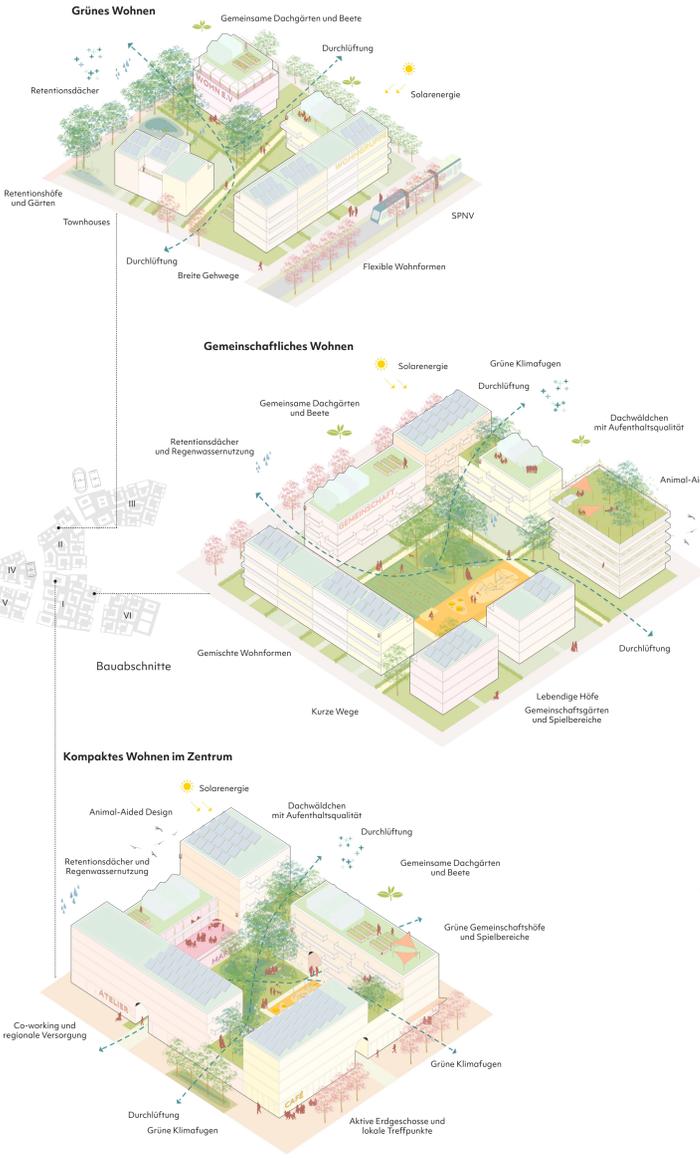
Stadtquartier_Lageplan 1:2000



Stadtquartier Schnitt A-A_1:500

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „OSTFELD“ Wiesbaden „Mit der Landschaft“

Europaweiter offener zweiphasiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb



Gesamtkonzept des Stadtquartiers

Das Konzept für das städtische Quartier schafft eine harmonische Verbindung zwischen urbanem Lebensstil und ländlicher Wohnatmosphäre, die vielfältige Wohnmöglichkeiten für verschiedene Bevölkerungsgruppen bietet. Das Stadtquartier ist in sechs Quartiersinseln unterteilt, die gemeinsam mit dem bereits existierenden Wohnviertel das einstige Fort Biehl umfassen, wodurch es zu einem zentralen Grünkern mit ruhiger Atmosphäre entwickelt werden kann, der nahtlos in den übergeordneten Grünkern integriert ist. Das blaue Fugensystem arrondiert die Ränder der Quartiersinseln, entlang dessen Spielplätze und Sportanlagen als wichtige Aktivitätsorte für das Stadtquartier verteilt sind. Diese städtischen Grünflächen mit verschiedenen Atmosphären bilden zusammen eine reichhaltige, mehrschichtige Grün- und Freiraumstruktur. Die kompakte Inselbauweise schafft ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Grünflächen und bebauten Arealen, was zu klaren und einladenden städtischen Räumen führt, die von abwechslungsreichen und zukunftsorientierten Außenbereichen profitieren.

Die autarken Quartiersinseln funktionieren unabhängig voneinander und bieten die Möglichkeit das Stadtquartier in mehrere Bauabschnitte zu unterteilen und zu entwickeln. Die südliche zentrale Insel mit dem Quartierszentrum des Stadtquartiers ist der erste Bauabschnitt, gefolgt vom zweiten und dritten Bauabschnitt den nördlichen Quartieren mit dem Campus 1 und dem Hauptcampus. Danach folgen die westlichen Baufelder und schaffen den Übergang zum Landschaftsraum und das süd-östliche Baufelder am archaischen Zentraldepot.

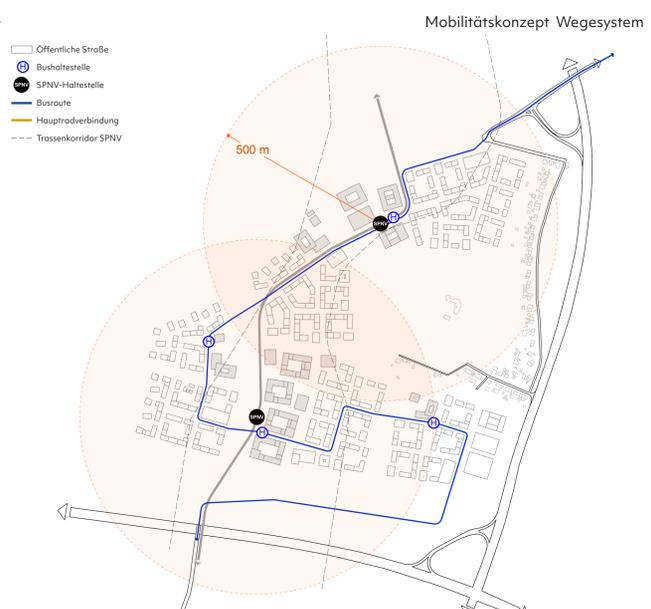
Unter dem Leitmotiv „Bündelung der Bildung und Begegnung“ sind vier

Campus über das gesamte Stadtquartier verteilt und garantieren eine gute Erreichbarkeit durch SPNV und Busverbindung. Dies ermöglicht die gemeinsame Nutzung einiger Campus-Einrichtungen wie Jugend- und Bürgerhaus, vielfältige Sportanlagen, Kinderspielplätze und Begegnungsräume für das städtische Quartier und die umliegende Region. Darüber hinaus sind vier Campus auch durch Langsamverkehr mit den Nachbarschaftsplätzen jeder Quartiersinsel und dem Quartierszentrum verbunden. Angesichts möglicher Lärmbelastung ist der Hauptcampus am nördlichen Eingang des städtischen Quartiers geplant, wodurch er zusammen mit der nördlichen Freizeitanlage und dem Campus 1 einen attraktiven Zugang zum Stadtquartier bildet, während die übrigen Campus in der Nähe der Wohngebiete an den Rändern der Quartiersinseln liegen.

Jede Quartiersinsel verfügt über einen eigenen zentralen Treffpunkt, und alle Quartiersplätze sind durch Quartiersstraßen miteinander verbunden. Die Erdgeschosszonen um diese Plätze beherbergen Geschäfte des täglichen Bedarfs, gemeinschaftliche Einrichtungen und Gastronomie. Für das gesamte Stadtquartier bildet das Quartierszentrum westlich des Fort Biehlers einen besonderen Anlaufpunkt. Es wird überwiegend als Mischgebiet mit höherer Bebauungsdichte und größeren Gebäudehöhen vorgesehen. Gleichzeitig werden die Gebäudehöhen im Nordwesten des Quartiers, entlang der Südgrenze des Grüngürtels und der Grünen Fuge aufgrund der Kaltluftfunktion von Nordosten nach Südwesten und der Belüftungskorridore im Süden niedriger gehalten.

Unter der Leitidee des autoarmen Stadtquartiers sind vier zusätzlichen Bushaltestellen als Ergänzung zum Schienenverkehr vorgesehen. Das Mobilitätskonzept des Stadtquartiers betont kurze Wege

und die Förderung nichtmotorisierter Fortbewegung, um eine umweltfreundliche und gesunde Lebensweise zu unterstützen. Die Aufenthaltsdauer und die Flächennutzung für den Kfz-Verkehr im Quartier sollen möglichst geringgehalten werden. Die private PKW-Nutzung ist zwischen Nord und Süd nicht verbunden. Die vier Cluster im Süden sind jeweils über zwei Quartiersstraßen mit der Anno-Birle-Straße verbunden, während die zwei Cluster im Norden über eine Quartiersstraße mit der Zum Friedhof-Straße und der Boelcke-Straße verbunden sind. Entlang der Quartiersstraßen sind multifunktionale und umnutzbare Quartiersgaragen am Eingangsbereich eingerichtet. Angesichts des Mobilitätswandels ist davon auszugehen, dass sich in den kommenden Jahren die Nutzung von Privatfahrzeugen verringert und die Quartiersgaragen zu vielseitigen Gemeinschaftsbereichen weiterentwickeln können. Stellplätze und multifunktionale Flächen für temporäres Parken, Carsharing und Elektromobilität sind entlang der wenigen befahrbaren Straßen und Gassen geplant. Das Netz aus öffentlichen Grünanlagen, Quartiersplätzen, autofreien Wohnbereichen und Gassen schafft ein lebenswertes Quartier mit hoher Lebensqualität, das leicht von Fußgängern und Radfahrern erreicht werden kann und den motorisierten Individualverkehr in den Hintergrund stellt. Neben dem Hauptpradweg in Nord-Süd-Richtung wird ein weiterer Strang in Ost-West-Richtung etabliert. Darüber hinaus findet Radverkehr im Mischsystem auf den autoarmen Straßen statt oder als ausgewiesener Radweg entlang den Straßen. Alle Verkehrsräume sind, aufgrund ihrer Ausgestaltung und dem Schwerpunkt auf nicht-motorisierten Verkehr Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität und tragen damit als urbane Komponente ihren Teil zum Freiraumsystem des Quartiers bei. Der Multi-Modale Straßenraum bietet Platz für die blauegrüne und soziale Infrastruktur.

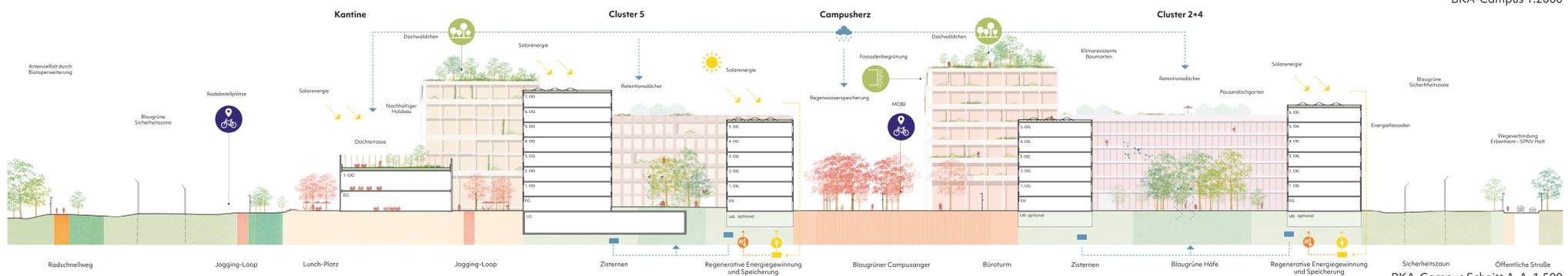


Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „OSTFELD“ Wiesbaden „Mit der Landschaft“

Europaweiter offener zweiphasiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb



BKA-Campus 1:2000



BKA-Campus Schnitt A-A_1:500

