

Vertrautes behutsam entwickeln:

Vielfältige Begegnungsräume in gewachsener Parklandschaft

Leitidee

Die Idee der „aufgelockerten und autogerechten“ Stadt hatte viele Nachteile, brachte jedoch zumindest ein überdurchschnittliches Angebot an Grün- und Freiflächen mit sich. Diese prägen heute den Stadtteil Waldhäuser Ost und werden als Potenzial erkannt. Problematisch ist, dass die Freiflächen zwar beinahe im Übermaß vorhanden, aber nicht ausdifferenziert und oft nicht räumlich gefasst sind. Genau hier setzt der Entwurfsgedanke an. Vorgeschlagen wird ein Geflecht vielfältig ausdifferenzierter Grün- und Freiräume. Mit dem räumlich gefassten „Berliner Boulevard“ zwischen den Stadteingängen Süd und West erhält der Stadtteil ein neues, kräftiges Rückgrat, während innerhalb der gewachsenen Strukturen nur behutsam interveniert wird: Hier entsteht zentral eine grüne, öffentliche „soziale Mitte“ unter Einbezug des gewachsenen Baumbestandes.

Städtebauliches Konzept

Die wesentliche städtebauliche Intervention findet nördlich und östlich des Studierendendorfes statt. Hier entsteht eine kräftige städtebauliche Figur, die zusammengesetzt ist aus den Bausteinen Hof, Parzelle und Punkthaus. Diese Figur ist kräftig genug, um der dominanten Bestandsbebauung standhalten zu können. Gleichzeitig nimmt sie Bezüge auf, indem beispielsweise Hofkanten mit bestehenden Hochpunkten in Interaktion treten. Die städtebauliche Struktur formt ein Netz aus nunmehr gut gefassten Straßen- und Platzräumen entlang des „Berliner Boulevards“. Genau in der Schnittstelle zwischen studentischem Wohnen im Süden und ruhigem, grünen Wohnen im Norden entsteht so ein „Quartier für alle“ als ein „junger Impuls“ in einem älter werdenden Stadtteil.

Innerhalb des gewachsenen Gebäudebestandes werden die Eingriffe dagegen auf wenige, raumbildende Gebäude beschränkt. Wo es sich anbietet, werden flexible eingeschossige Pavillons für gemeinschaftliche Nutzung oder Büro / Dienstleistung vorgeschlagen, um wohnortnah Nutzungsmischung zu erreichen und gleichzeitig private Freiräume besser zu fassen.

Freiraumkonzept

Die ausdifferenzierte Qualifizierung von Freiräumen ist wesentlicher Entwurfsgedanke. Vom harten, gefassten Stadtteilplatz bis zur offenen, grünen Mitte entstehen entlang der wichtigen Orientierungsachsen unterschiedliche Freiraumqualitäten. Im Zuge dieser Ausdifferenzierung wird vorgeschlagen, in geeigneten Bereichen Grünflächen konkret der privaten Nutzung (bspw. als Urban Gardening) zuzuweisen, damit die Bewohner sich die reichlich vorhanden halböffentlichen Freiräume besser aneignen können.

Um den vorhandenen Baumbestand zu schonen, erfolgen städtebauliche Eingriffe nicht „gießkannenartig“, sondern punktuell konzentriert. So wird etwa der Bereich um die drei westlichen Hochhäuser nicht als Nachverdichtungspotenzial, sondern als Freiflächenpotenzial gesehen, da sich die bauliche Dichte stärker zum neuen Zentrum hin entwickeln soll anstatt in Richtung des Ortsrandes.

Der „Berliner Boulevard“ entwickelt sich insbesondere im Bereich des Stadtteilplatzes zum belebten Stadtraum, da hier die Frequenzbringer ÖPNV, Lebensmittelhandel, Kleinteiliger Handel sowie Bäckereien, Cafés und Gastronomie zusammenfinden – nicht zuletzt mit vielfältigen Möglichkeiten der Außenbestuhlung. Dass wesentliche Nutzungen im Zentrum eine Nordfassade aufweisen, wird nicht als Nachteil gesehen. In überhitzten Sommern ist Nord das neue Süd und Verschattung ein wichtiger Aspekt der Barrierefreiheit.

Nutzungskonzept

Handelsnutzungen und Dienstleistungen werden in den Erdgeschosszonen zentral rund um den Stadtteilplatz und entlang des „Berliner Boulevards“ angeordnet. Direkt am Stadtteilplatz werden kleinteilige Handelseinheiten vorgesehen, um die Erdgeschosszonen gut zu beleben.

Soziale Nutzungen finden sich vorrangig im Bereich zwischen Grüner Mitte und Stadtteilplatz. Die unterschiedlichen Gebäudetypen lassen zudem unterschiedliche Wohnformen zu von der klassischen Baugemeinschaft über Studentenwohnen bis hin zum ggf. genossenschaftlich organisierten Cluster-Wohnen in den Punkthäusern zu (welche eine geräumige, innen liegende Erschließung ermöglichen).

An allen Übergängen in Richtung Cyber Valley (also am Kreisverkehr und entlang der Auffahrt, am Entree West und insbesondere entlang der neuen Stadtbahntrasse) werden Forschungs- und Entwicklungs-Nutzungen vorgeschlagen. So vernetzt sich insbesondere das Studierendendorf mit der universitätsnahen Forschung und Entwicklung. Darüber hinaus bietet sich die besondere Chance, auch diese eher technischen Gebäudetypen zum Bestandteil einer nutzungsgemischten Stadt zu machen und die neue Mitte auch als Versorgungszentrum für zahlreiche Arbeitsplätze im Cyber Valley zu entwickeln – und zwar in einer Attraktivität, die der weltweiten Bedeutung des Cyber Valleys auch gerecht wird.

Wohntypologien

Neben einer Mischung unterschiedlicher Nutzungen, ist auch eine Vielfalt in der Wohntypologie ein Hauptmerkmal des Entwurfs. Durch das neue städtebauliche Rückgrat entlang des „Berliner Boulevard“ entstehen differenzierte Quartierseinheiten, die sich durch unterschiedliche Schwerpunkte in der Wohntypologie voneinander abgrenzen. So werden neben dem „klassischen Wohnen“ auch „Familienwohnen“ und „bezahlbares Wohnen“ angeboten. In Ergänzung des Studentendorfs entstehen noch zwei Gebäude für „studentisches „Wohnen“. Sondergebäudeformen eignen sich besonders für „Cluster-Wohnungen“ im urbanen Kontext.

Erschließungskonzept – Darstellung der Verkehrsarten

Von der autogerechten zur radfahrer- und fußgängergerechten Stadt – oder zumindest auf dem Weg dorthin: So wird die Kfz-Erschließung künftig im Wesentlichen über den äußeren Teil des Berliner Rings führen, während der Bereich des Rings zwischen den Stadteingängen Süd und West zum Boulevard mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer wird. Die Orientierung und Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer soll sich grundlegend verbessern. So werden breite, baulich getrennte Radwege von der Innenstadt kommend in direkter Führung vorgeschlagen – auch parallel zur künftigen Stadtbahn in Richtung Technologiezentrum / Cyber Valley. Auf Über- und Unterführungen soll künftig zugunsten einer guten, intuitiven Orientierung verzichtet werden. Fußgänger sollen auf geradem Weg ihre Ziele erreichen. Durch die Anhebung des Berliner Boulevards im Bereich des Stadtteilplatzes um etwa zwei Meter können barrierefreie Bewegungsräume entstehen. Innerhalb des Berliner Rings wird eine starke Nord-Süd-Achse für Fußgänger ausgebildet, die den zentralen Stadtteilplatz mit der grünen Mitte verbindet.

Für die Kfz-Parkierung werden verschiedene, mehrfach nutzbare Parkierungsschwerpunkte angeboten, die von den beiden Stadteingängen aus gut erreichbar sind. Die zentrale Tiefgarage unter dem „Quartier für alle“ liegt unter drei miteinander verbundenen Baufeldern, so dass der Parkierungsverkehr gleich am Entree Süd aus dem öffentlichen Raum abtaucht.

Nachhaltigkeit

Der Entwurf sieht stabile und zugleich flexible städtebauliche Strukturen vor, welche die Funktionstrennung aus der Entstehungsgeschichte des Gebietes teilweise aufheben. Allein dadurch werden die Voraussetzungen für eine langfristige Anpassbarkeit der Gebäude und Freiräume geschaffen. Der Stadtteil wird zum nutzungsgemischten Stadtteil der kurzen Wege. Ökologische Verkehrsträger werden signifikant aufgewertet. Auch hinsichtlich des Stadtklimas und des Umgangs mit Regenwasser wird eine Re-Ökologisierung vorgeschlagen. Regenwasser wird entlang des neuen Boulevards erlebbar und einer Rückhaltung / Versickerung auf einer ehemaligen, überdimensionierten Verkehrskreuzung zugeführt.

Warum es sich lohnt, den Berliner Ring zu verlegen

Was ist das für eine große Chance: Ein komplettes, stadträumlich zusammenhängendes und gefasstes „Quartier für alle“ als „junger Impuls“ für ganz WHO mit Einzelhandelseinrichtungen und zusätzlich ca. 284 Wohneinheiten ohne zusätzlichen Landschaftsverbrauch. Für ein Quartier dieser Größe ist es alles andere als unüblich, ein Stück Straße neu zu bauen.

Zudem wird der Berliner Ring nicht nur in der Lage, sondern auch in der Höhe verändert – und bildet genau dadurch die robuste Voraussetzung für mehr Barrierefreiheit. Der Tiefgaragenbau unter dem „Quartier für alle“ kann aufgrund des Anhebens mit einem gewissen Erdmassenausgleich erfolgen.

Die Mehrkosten relativieren sich zudem, wenn man die ohnehin anstehenden Veränderungen im Verkehrsraum für die Stadtbahn und das Alter der betroffenen Kanäle mitbetrachtet. Praktisch ist zudem, dass der neue Edeka gebaut werden kann, bevor der alte abgerissen werden muss.

Barrierefreie Wegebeziehungen

Der Entwurf bietet eine robuste Grundlage für die Entwicklung barrierefreier Fußwegenetze.

Der Berliner Boulevard wird im Osten um ca. zwei Meter angehoben und ist im gesamten zentralen Bereich damit praktisch eben. Das ermöglicht eine gute Erreichbarkeit der Geschäfte. Im Bereich des Stadteilplatzes können die erforderlichen Rampen gut in ein terrassenartiges System der Platzgestaltung integriert werden.

Schematische Darstellung – Barrierefreier Stadteilplatz

Der Berliner Boulevard wird im Osten um ca. zwei Meter angehoben und bietet somit eine robuste Grundlage für ein barrierearmes Fußwegesystem. Die erforderlichen Rampen können gut in ein terrassenartiges System der Platzgestaltung integriert werden. Der Berliner Ring hat durch die Höhenveränderung fast keine Längsneigung. Die Geschäfte können gut barrierearm erreicht werden.