

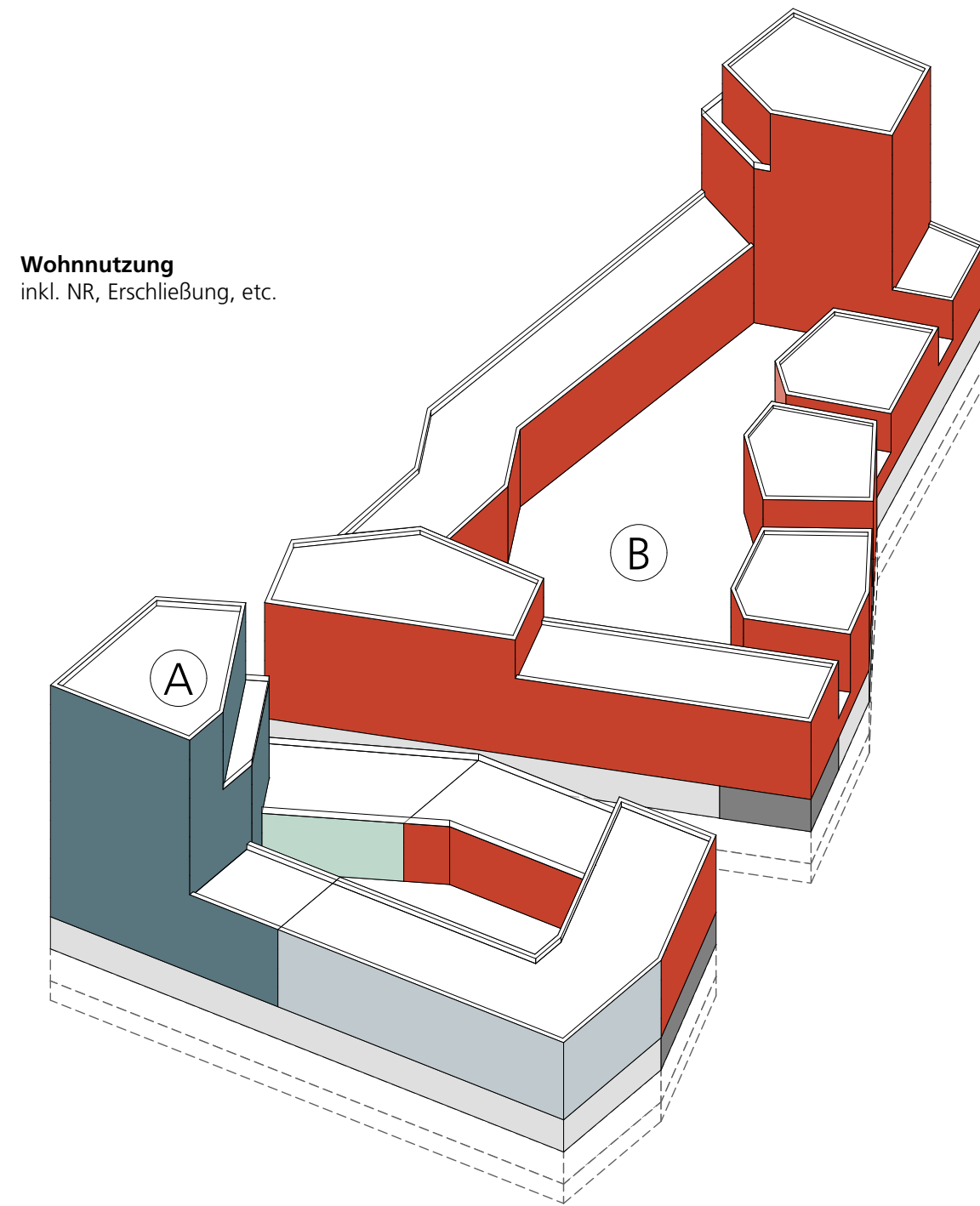


Schwarzplan M 1:2000

Nutzungsverteilung

- A** Gewerblock
Überwiegend Gewerbe- und Dienstleistungen
- B** Wohnblock
Wohnen ab dem 1. Obergeschoss

Wohnen
BGF: 26.900 m²
inkl. NR, Erschließung, etc.



Gewerbe
BGF: 11.600 m²
Hotel
110.000m³ BGF
170 Zimmer
Büro
Flexibel nutzbare Büroeinheiten
von 300 - 600m²
Arztpraxis/Büro
Flexibel nutzbare Praxen/
Büroeinheiten von 300 - 600m²

Einzelhandel
BGF: 6.850 m²
Kleinteilige Ladeneinheiten
Gastronomie, Buchhandlung,
Apotheke...
Einzelhandel
im EG größtenteils Verkaufsfäche
und Anlieferung
Lager im 1. UG

Tiefgarage
UG -1
Verkaufsfäche Discounter,
Lager Dienstleistung
UG -2
Parkmöglichkeiten

Nutzungskonzept

Der Entwurf schlägt eine Differenzierung des Nutzungsmixes in den jeweiligen Blöcken vor. Die beiden Blöcke unterscheiden sich im Wesentlichen in der Nutzung ab dem ersten Obergeschoss. Die nördliche Bebauung ist hauptsächlich dem Wohnen zugeordnet wohingegen der südliche Block als Gewerbe- und Dienstleistungseinheit aufzufassen wird. Die Sockelgeschosse beider Blöcke nehmen die Funktionen des großflächigen Einzelhandels (wie Vollsortimenter, Discounter, Drogerie und optionaler Biomarkt), der kleinteiligen Einzelhändler, der Gastronomie und der Dienstleister auf. Integrierte Fahrradabstellplätze für die Einzelhandels- und Büroflächen sind ebenfalls in den Sockelbereichen vorzusehen, um eine bequeme und trockene Alternative zu Fahrradständern vor den Läden anzubieten. Erweitert werden die gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss durch Co-Working-Office Flächen im nördlichen Bereich des

Quartiers, sowie durch Künstler-/Gründerateliersinheiten im Westen entlang der Bahngleise. Die robuste Baustruktur von durchschnittlich 14 Metern Gebäuhöhe ermöglicht ein Maximum an unterschiedlichen Nutzungen. Gewerbliche Nutzungen und Standards, klassischer Geschosswohnbau ist hier ebenso möglich wie besondere Wohnformen (Seniorenwohnen, Apartments, etc.) Die Wirtschaftlichkeit wird durch die gestapelte Anordnung gleicher Nutzungen übereinander gestärkt. Dies ermöglicht ebenso eine klare Realteilung unterschiedliche Bereiche. Der südliche Block - mit der prominentesten Lage - soll hauptsächlich gewerblich genutzt werden. Im Hochpunkt direkt an der S-Bahn Haltestelle befindet sich ein Hotel. Weitere Büroflächen, ein Arzthaus und ein Seniorenwohnein mit Blick auf den Rathausplatz, komplementieren den südlichen

Gebäudeblock. Der nördliche Teil beinhaltet ab dem ersten Obergeschoss ausschließlich Wohnen. Eine hohe Varianz an Wohnungsgrundrissen und -größen ermöglichen ein differenziertes Angebot von Wohneinheiten für den Wohnungsmix unterschiedlicher Zielgruppen und Standards. Durchgesteckte Grundrisse mit verglasten Schallschutzloggien zur Bahn hin sowie Bänke in den Innenhöfen und darüber hinaus in Richtung Nachbarschaft und Quartiersplatz sorgen für gute belichtete und belüftete Wohnverhältnisse. Die Bebauung ist nach Westen zur Bahnhalle komplett geschlossen mit kleineren Wohneinheiten wohingegen sich die bauliche Struktur zum Inneren und der Bestandsgebäude zu Punkthäusern auflöst.



Visualisierung - Standpunkt S-Bahn Haltestelle

Verkehrs- & Erschließungskonzept

Erschließung Wohnen

Mobilitätsterminal
- 3 unabhängige Haltestellen für maximale Flexibilität der Fahrpläne
- Taustand
- Öffentliche Fahrradabstellfläche an der S-Bahnhaltestelle
- Öffentliche Fahrradabstellplätze im EG für Dienstleistungen

Fahradweg
Nord-Süd-Verbindung



Konzept Radabstellplätze:

Überdachte Fahrradabstellgarage für alle Bewohner; optional - private Fahrradboxen, Radwerkstättenflächen und Oberlichter sorgen für attraktive, zeitgemäße und gut erreichbare Aufstellflächen.

Park-Ride Fahrradstellplätze für Pendler; überdacht und in unmittelbarer Nähe zu Bus- und S-Bahn Haltestellen.

Integrierte Abstellplätze für E2H- und Büroflächen im EG.

Warenanlieferung

- Aufstell- und Rangierfläche für LKW
- Anlieferfläche im EG mit zugehörigem Lager und Warenverteilung
- Warenverteilung im UG über Korridor

Einbahnstraße

- Robert-Schumann-Straße
- Umleitung der Einbahnstraße nach P+R um Verkehr in die Valeystraße zu vermeiden

Erschließung

Im Erdgeschoss befindet sich die oberirdische Fahrradabstellgarage optional mit privaten Fahrradboxen für die Bewohner des Quartiers. Ergänzend dazu gibt es Radwerkstättenflächen mit Oberlichtern, die eine attraktive, zeitgemäße und gut erreichbare Abstellfläche der Räder ermöglicht. Unterhalb der neuen Bebauung ist eine zweigeschossige Tiefgarage angebracht. Sie inkludiert neben den Stellplätzen für die Bewohner auch die Stellplätze für Besucher und den Einzelhandel.

Um den öffentlichen Straßenraum zu stärken und Urbanität zu schaffen, wird die Erschließung und Adressbildung der einzelnen Gebäude und Nutzungen grundsätzlich vom Straßenniveau aus geplant. Jede Einzelhandelseinheit im EG erhält einen individuellen Eingang, auch der teilweise im Untergeschoss angeordnete Discounter und Drogeriemarkt.

geplanter Unterführung wird über eine großzügige freie Treppe gewährleistet. Breite Stufen verbinden die untere Ebene des Vorplatzes mit der neuen Fußgängerzone, Fahrradabstellplätze, Gastronomie und die Hotelterrasse mit Lobby beidseitig des Bahnhofplatzes.

Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt
Die Anlieferung für den großflächigen Einzelhandel erfolgt über eine ausschließlich der Anlieferung vorbehaltene Zufahrt von der Robert-Schumann-Straße (weiche Künftige als ringförmige Einbahnstraße unterhalb der Le-Cres-Brücke geplant ist). Sämtliche großflächigen Einzelhandelseinheiten werden oberirdisch über eine Anlieferterasse angeliefert und entladen. Diese bietet gleichzeitig für mindestens zwei Schlepplüge Platz. Von dort aus erfolgt die Verteilung der Waren auf die verschiedenen Märkte unterirdisch und auf

Sattelschleppern wurde ein großzügiger Bereich vor dem Gebäude vorgesehen, so dass der Rad- und Fußweg vom dem Rangievorgang frei bleibt, der LKW kreuzt somit rückwärts den Weg.

Die Anlieferung der übrigen kleinteiligen Ladeneinheiten (Einzelhandel, Gastronomie, Apotheke) erfolgt über die Fußgängerzone, welche ausschließlich von Lieferverkehr und der Feuerwehr befreit werden darf. Die Tiefgaragenzufahrt befindet sich an der Robert-Schumann-Straße. Gemäß der Vorgabe in der Auslobung ist die Zufahrtsrampe in das Gebäude integriert. Zusätzlich ist eine Verbindung an die bestehende Parkgarage des Rathauses angedacht.

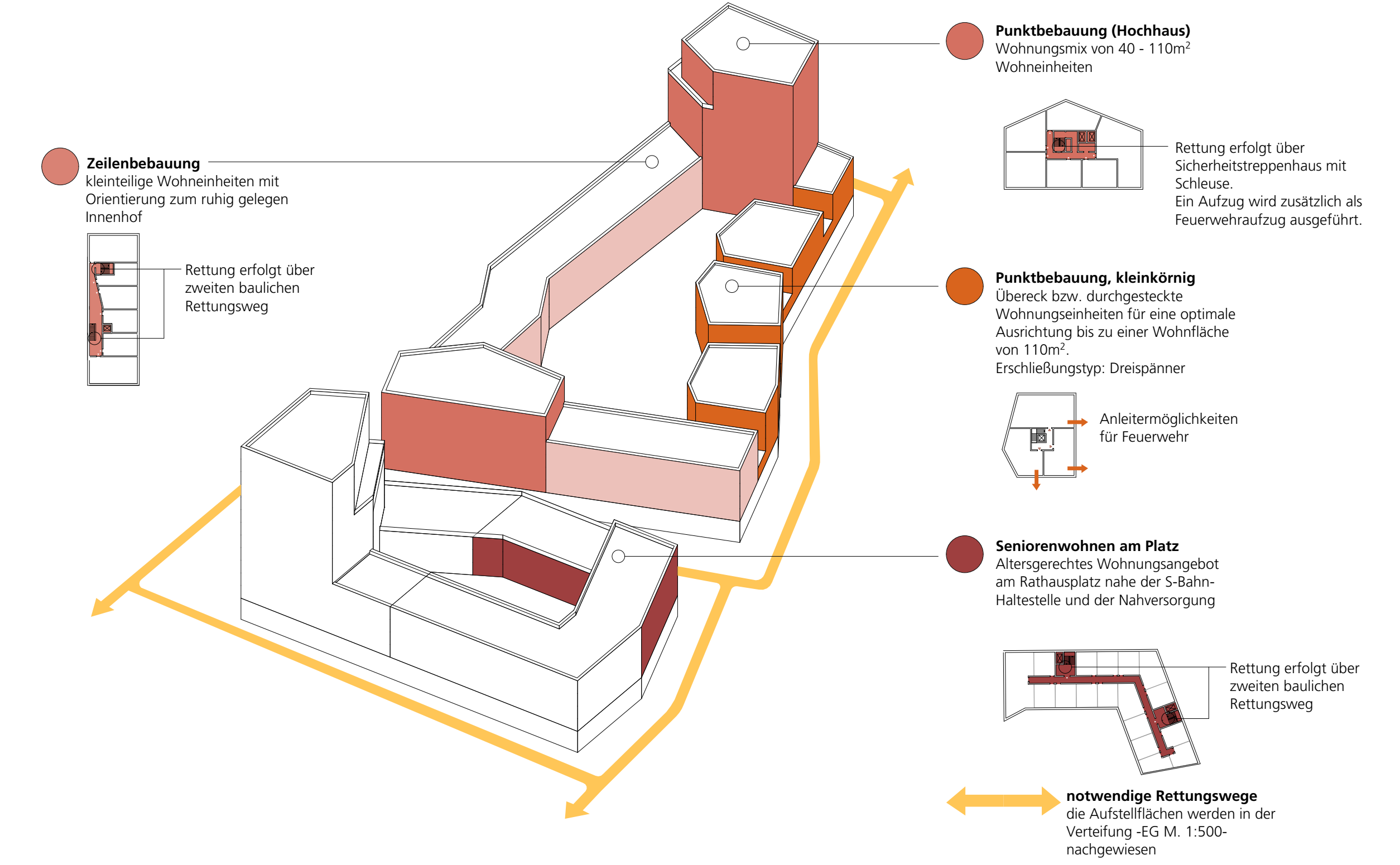


Visualisierung - Standpunkt S-Bahn-Parkplatz Nord

Wohnungsmix & Rettungskonzept

● + ● + ● + ● + ● =

Eine hohe Varianz an Wohnungsgrundrissen und -größen ermöglichen ein differenziertes Angebot von Wohneinheiten für den Wohnungsbau unterschiedlicher Zielgruppen und Standards.



Punktbebauung (Hochhaus)

Wohnungsmix von 40 - 110m² Wohneinheiten

Zeilenbebauung

kleinteilige Wohneinheiten mit Orientierung zum ruhig gelegenen Innenhof

Punktbebauung, kleinkörnig

Überdeck bzw. durchgesteckte Wohneinheiten für eine optimale Ausrichtung bis zu einer Wohnfläche von 110m². Erschließungstyp: Dreiplanner

Seniorenwohnen am Platz

Altersgerechtes Wohnungsgangbot am Rathausplatz nahe der S-Bahn-Haltestelle und der Nahversorgung

notwendige Rettungswege

die Aufstellflächen werden in der Vertiefung -EG M. 1:500- nachgewiesen

Brandschutz

Das Planungsgelände ist alsseitig an den öffentlichen Straßenraum angeschlossen und ist somit von der Feuerwehr gut erreichbar. Zentraler Bestandteil des Entwurfs ist die Minimierung der Aufstellflächen für die Feuerwehr auf dem Grundstück zugunsten der Freiraumqualität für das Quartier und die Bewohner. Bei der straßenbegleitenden Bebauung steht der öffentliche Straßenraum als Aufstellfläche für den Lösch- und Rettungsgang zur Verfügung. Der zweite Rettungsweg kann darüber sichergestellt werden. Wohneinheiten, welche ausschließlich zu den Innenhöfen orientiert sind und aufgrund des durchlaufenden Sockelgeschosses nicht angeleitet werden können werden über einen zweiten baulichen Rettungsweg gerettet.

Schallschutz

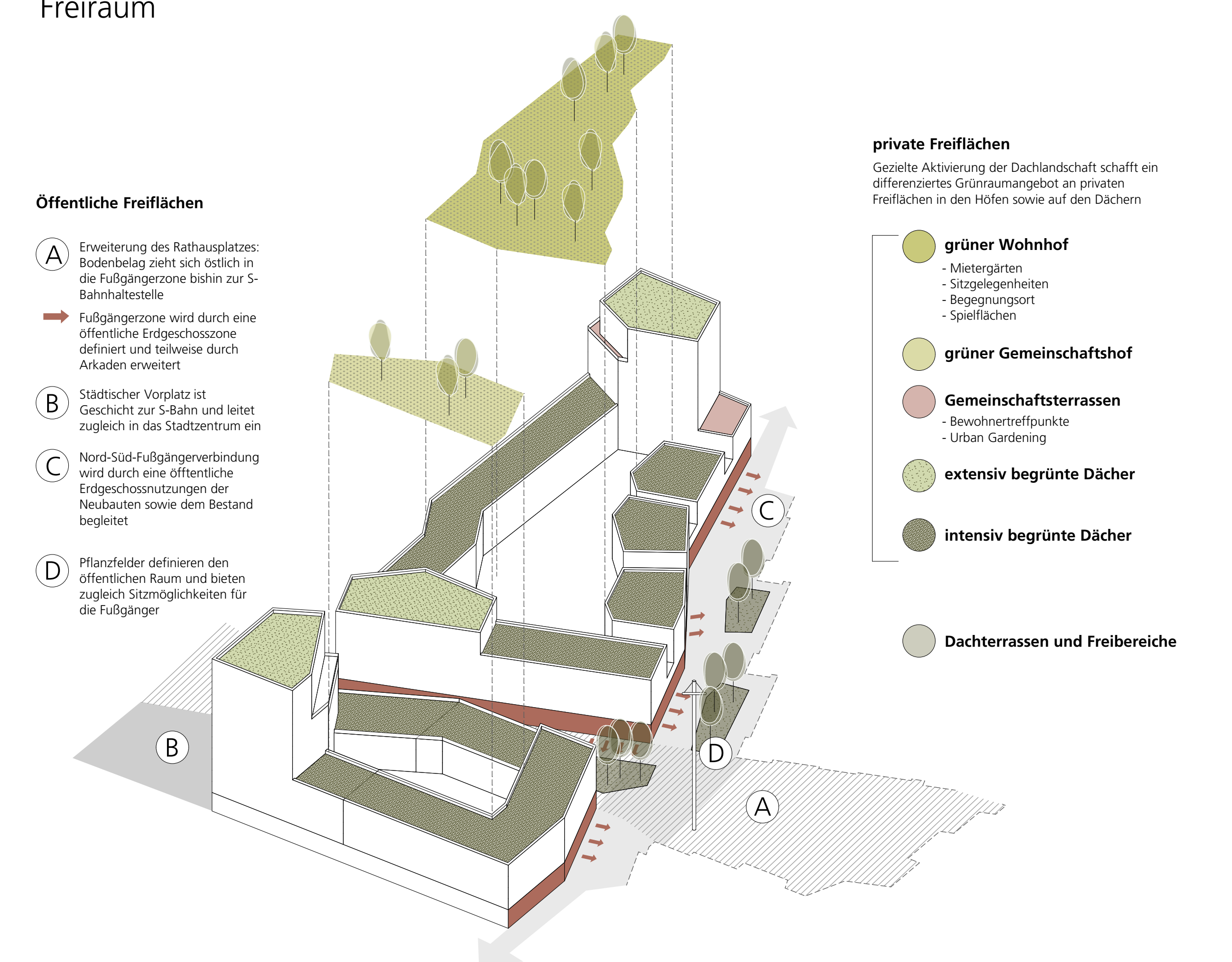
Die Nutzungsvorteile schlägt entlang der am stärksten verlärmten Bereiche entlang der S-Bahn Trasse und der Le-Cres-Brücke hauptsächlich gewerbliche Nutzungen (Büroeinheiten, Arztpraxis, Hotel) vor. Nur ein geringer Wohnanteil wird somit lärmtechnisch anspruchsvollen Position lokalisiert. Größtenteils durchgesteckte Grundrisse und eine überwiegende Orientierung der Wohneinheiten zu den ruhig gelegenen Innenhöfen schaffen auch hier eine hohe Wohnqualität.

Das Schallschutzkonzept für die lärmbeaufschlagten Westfassaden der Gebäude an der S-Bahntrasse sieht vor, dass den Aufenthaltsräumen verglaste Loggien vorgeschaltet werden, die als schalltechnische Pufferzone wirken. Die Fenster zu den beheizten Räumen werden als Schallschutzverglasung ausgeführt, so dass auch bei geöffneten Loggien ein ausreichender Schallschutz in den Wohnungen gegeben ist.

Öffentlicher & privater Freiraum

Öffentliche Freiräume

- A** Erweiterung des Rathausplatzes; Bodenbelag zieht sich entlang in die Fußgängerzone bis hin zur S-Bahnhaltestelle
- B** Städtischer Vorplatz ist Geschicht zur S-Bahn und leitet zugleich in das Stadtzentrum ein
- C** Nord-Süd-Fußgänger Verbindung wird durch eine öffentliche Erdgeschossnutzungen der Neubauten sowie dem Bestand begleitet
- D** Pflanzfelder definieren den öffentlichen Raum und bieten zugleich Sitzmöglichkeiten für die Fußgänger



private Freiräume

Gezielte Aktivierung der Dachlandschaft schafft ein differenziertes Grünraumangebot an privaten Freiräumen in den Höfen sowie auf den Dächern

- grüner Wohnhof**
- Mietergärten
- Sitzgelegenheiten
- Begegnungsort
- Spielflächen
- grüner Gemeinschaftshof**
- Gemeinschaftsterrassen**
- Bewohnerterracepunkte
- Urban Gardening
- extensiv begrünte Dächer**
- intensiv begrünte Dächer**
- Dachterrassen und Freibereiche**

Öffentlicher Raum

Stadträumlich bildet die bauliche Setzung zwei prägnante Räume aus. Ein großer öffentlicher Stadtraum, welcher sich zwischen dem Rathaus und dem neu geplanten Vorplatz an der S-Bahn Haltestelle aufspannt. Der bestehende Rathausplatz wird komplettiert und als öffentlicher Stadtraum bis hin zur S-Bahn erweitert. Durch diese Platzverweiterung wird gerade der gewerbliche Bereich der Neubebauung Teil der öffentlichen Platzfigur und der S-Bahn Teil des Stadtraumes. Unterstützt wird der öffentliche Raum durch teilweise beidseitig angeordnete Arkadengänge, die Maßstäbgeber für diese Zone dienen.

Die bislang bereits großzügig geschnittene Fußgängerzone in Nord - Südrichtung wird durch die Quartiersneuentwicklung differenziert gestaltet. Die bauliche Struktur nimmt Bezug auf die Geometrie der Bestandsbebauung auf und schafft somit

Pflanzinseln wird der öffentliche Raum zu einer Einheit und lädt zum Verweilen ein.

Freiraum

Für den öffentlichen Raum wird vorgeschlagen, den Pflasterbelag des Rathausplatzes fortzuführen. Nebenbereiche und besonders hervorstechende Flächen sollen über einen Wechsel der Formalgrößen gestalterisch von den restlichen Flächen unterschieden werden. Auch für die Park und Ride Zone wird der Pflasterbelag vorgeschlagen. Der Parkplatz wird unorganisiert und neu gestaltet. Die Bushaltestelle und Fahrradabstellplätze komplettieren diesen Raum. Lediglich die Straßen- und die Fahrsport des Bushaltestellen sollen aus funktionalen und gestalterischen Gründen in Asphalt hergestellt werden. Um den Höhenunterschied zwischen S-

mit Rampenanlage vorgeschlagen, die den Passanten in die Passage in Richtung Rathaus leitet. Um die Gebäude sind mit Bäumen und Solitärgehölzen beplante Grüninseln geplant, die gleichzeitig als Sitzmöglichkeiten dienen. Im Vorbereich des S-Bahnhalts stehen die Bäume in Baumstüben in den Belagsflächen. Die angeordneten Innenhöfe sind vorrangig den Bewohnern zugeordnet. Großzügige gemeinschaftlich genutzte Grünflächen und Spielflächen beleben die Innenhöfe. Zwischen den Privatwohnungen und den Spielflächen wird eine Grünzone als Puffer vorgesehen. Im Innenhof des südlichen Gebäudes wird - dem Seniorenwohnen zugeordnet - ein Garten mit duftenden Kräutern und Solitärgehölzen geplant. Flächen für urban gardening sind hier ebenso vorstellbar, wie auf den darüber liegenden Dachflächen.