

Willkommen im Bogenviertel

Schwarzplan | M 1:2000



Ein solider und stabiler Rahmen für eine bunte Füllung!

Qualität des städtebaulichen Konzepts

Wie eine Membran geben die Ränder dem Quartier eine Fassung, schirmen es vor störenden äußeren Einflüssen – vor allem Lärm – ab und geben dem Quartier dabei ein Gesicht. Zugleich sind sie auch durchlässig und ermöglichen gezielt Zugang ins Quartier und Vernetzung in die Umgebung. Das innere städtebauliche Gerüst aus öffentlicher Erschließung, öffentlichem Freiraum und privaten Parzellen ist Nährboden für urbanes Leben. Es trägt eine Vielzahl von Nutzungen und ermöglicht eine Vielzahl von Aneignungen.

Qualität des freiraumplanerischen Konzepts

Dem Entwurf liegt ein differenziertes Raumsystem aus öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen zu Grunde. Qualitätvoll gestaltete Grünflächen (Park) und Straßenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität bilden das öffentliche Grundgerüst. Die Übergänge zwischen öffentlichem Raum und den Gebäuden sind als private, aber öffentlich zugängliche Vorzonen definiert. Je nach Erdgeschossnutzung sind diese als Freisitz, Ladenentree, repräsentative Vorzone oder auch als Abstandsgrün zu gestalten. In den Blockinnenbereichen ist jedem Gebäude ein privater Garten zugewiesen. Diese gruppieren sich um einen blockeigenen Gemeinschaftsbereich mit Spiel- und Aufenthaltsflächen.

Qualität des hochbaulichen Konzepts

Die Vielfalt an Nutzungen und vor allem Nutzern soll sich auch baulich ausdrücken. Grundlage hierfür ist das klassische Konzept von Block und Parzelle. Die Körnung ist dabei entsprechend der Anforderungen des Lärmschutzes an den Rändern gröber, während sie im Herz des Quartiers möglichst fein sein soll.

Qualität des Erschließungs- und Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept ist darauf ausgelegt, möglichst wenig MIV zu induzieren. Die Erschließungsflächen im Quartier sind grundsätzlich zugunsten des Umweltverbundes gestaltet – ohne den MIV auszuschließen. Das Quartier ist hierzu simpel und robust erschlossen. Eine Spange im Osten sichert die Haupteerschließung. Von hier sind nahezu alle Tiefgaragen und auch verkehrsintensiven Nutzungen (Gewerbe) direkt zu erreichen. Sie trägt auch den ÖPNV. Angebote wie Bushalte, Fahrradparkplätze, ein Mobilitätsmarkt, Carsharing oder Serviceeinrichtungen für E-Mobility sind prominent im öffentlichen Raum platziert, während dem MIV so wenig Raum wie möglich eingeräumt wird. Fußgänger und Radfahrer können das Quartier nahezu ungehindert erreichen und durchweg.

Qualität des Wohnungsbaus

Ziel ist ein vielfältiges Angebot an Wohnbautypologien. Besondere Wohnformen wie z.B. Lofts sind ebenso möglich wie klassischer Geschosswohnungsbau. Auf Townhouseparzellen oder durch das Forcieren von Bauherrengemeinschaften soll auch privater innerstädtischer Wohnungsbau ermöglicht werden. Der Entwurf ermöglicht zudem eine gute Belichtung und Belüftung der Wohnungen.

Wirtschaftlichkeit

Der Entwurf nutzt mit einer GFZ von 2,7 das Nettobauland sehr effizient aus. Hierdurch entsteht Spielraum, auf die hohen Bodenpreise und die erhöhten Anforderungen an Lärmschutz und Stellplatzunterbringung zu reagieren. Der Anteil der öffentlichen Flächen durch Erschließung (23,6%) und Grün (5,3%) im Quartier ist in Relation zur baulichen Dichte auf einem effizienten Niveau. Hierbei ist zu Berücksichtigen, dass auf das schwierige Umfeld des Quartiers auch durch bewusste Investitionen in ein möglichst attraktives Wohnumfeld im Inneren zu begegnen ist. Dies schließt Grünflächen genauso ein wie Straßenräume, die in diesem urbanen Quartier auch eine wichtige Aufenthaltsfunktion wahrnehmen.

Beitrag zum energetisch optimierten Bauen

Der dichte städtische Block mit kompakten Baukörpern und einer überwiegend geschlossene Bauweise führen zu einem energetisch guten Verhältnis von Hülle zu umbautem Rauminhalt. Flachdächer dienen als Träger von Energie- und Wärmegewinnung.



Blick aus der grünen Mitte des Quartiers nach Süden

Perspektive | o.M.

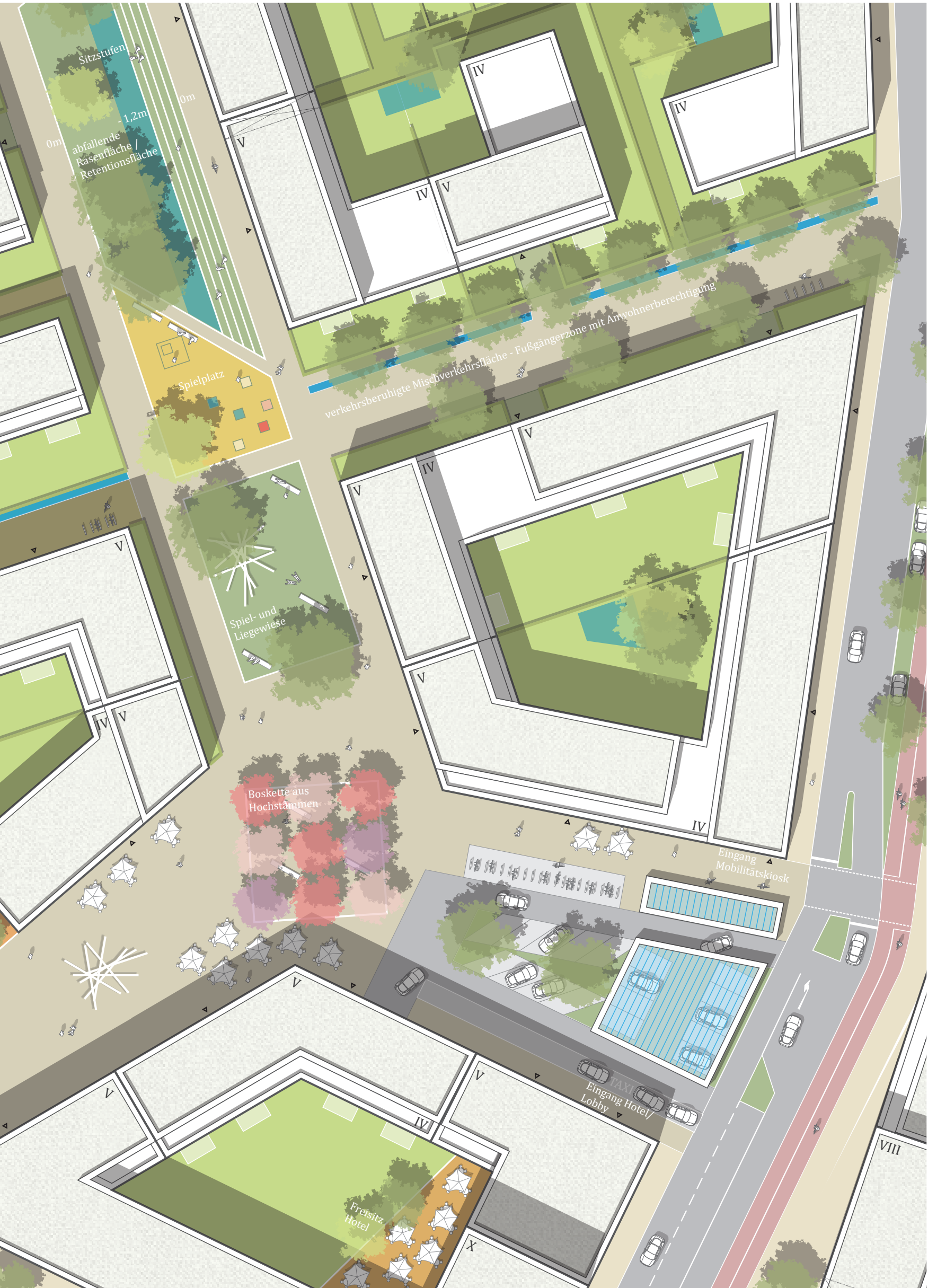


Städtebaulicher Entwurf | M 1:1000



Detailausschnitte

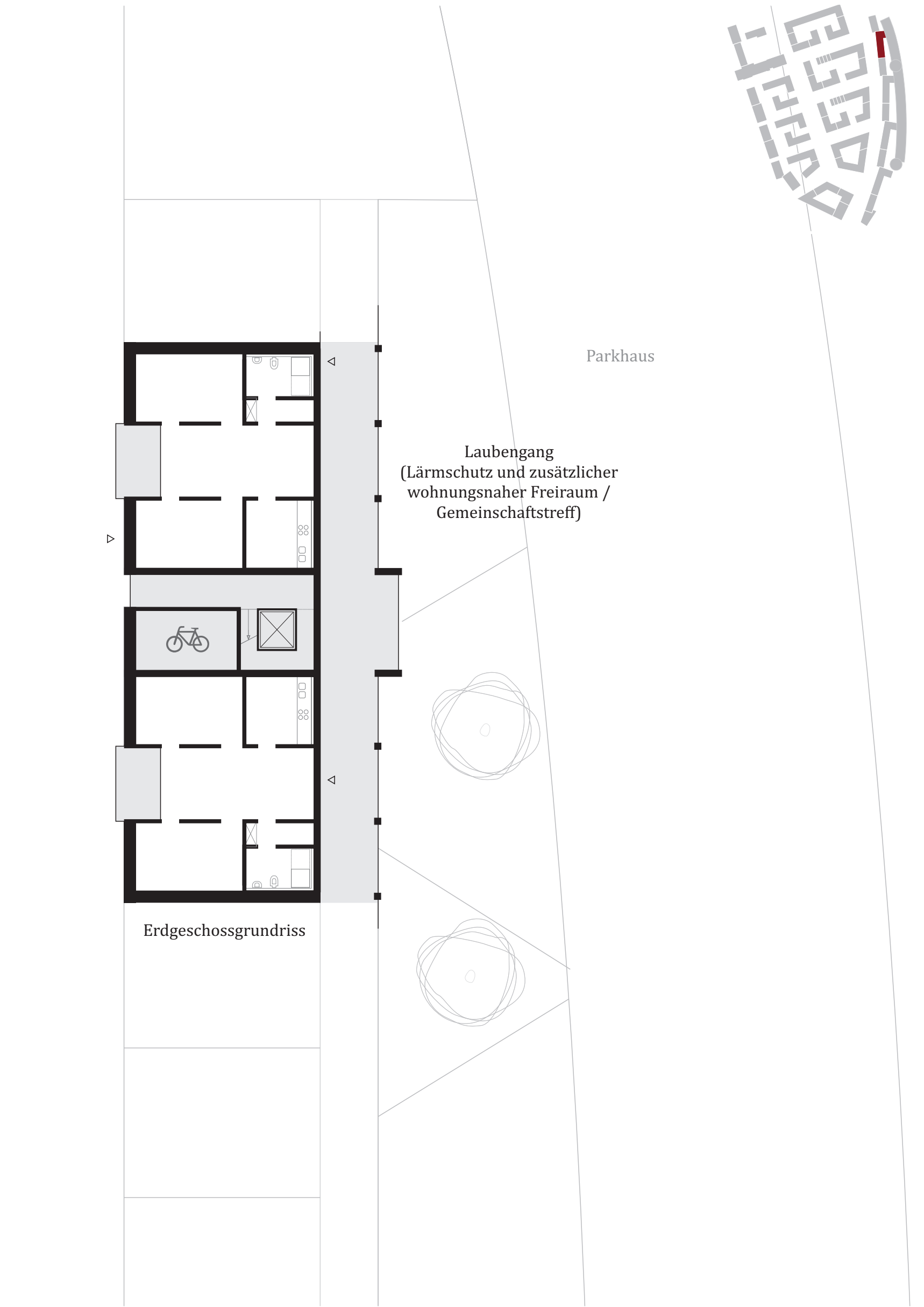
Platzgestaltung und zentrale Grünfläche | M 1:500



Schematische Grundrisse | M 1:200



Schematischer Grundriss Lärmschutz | M 1:200

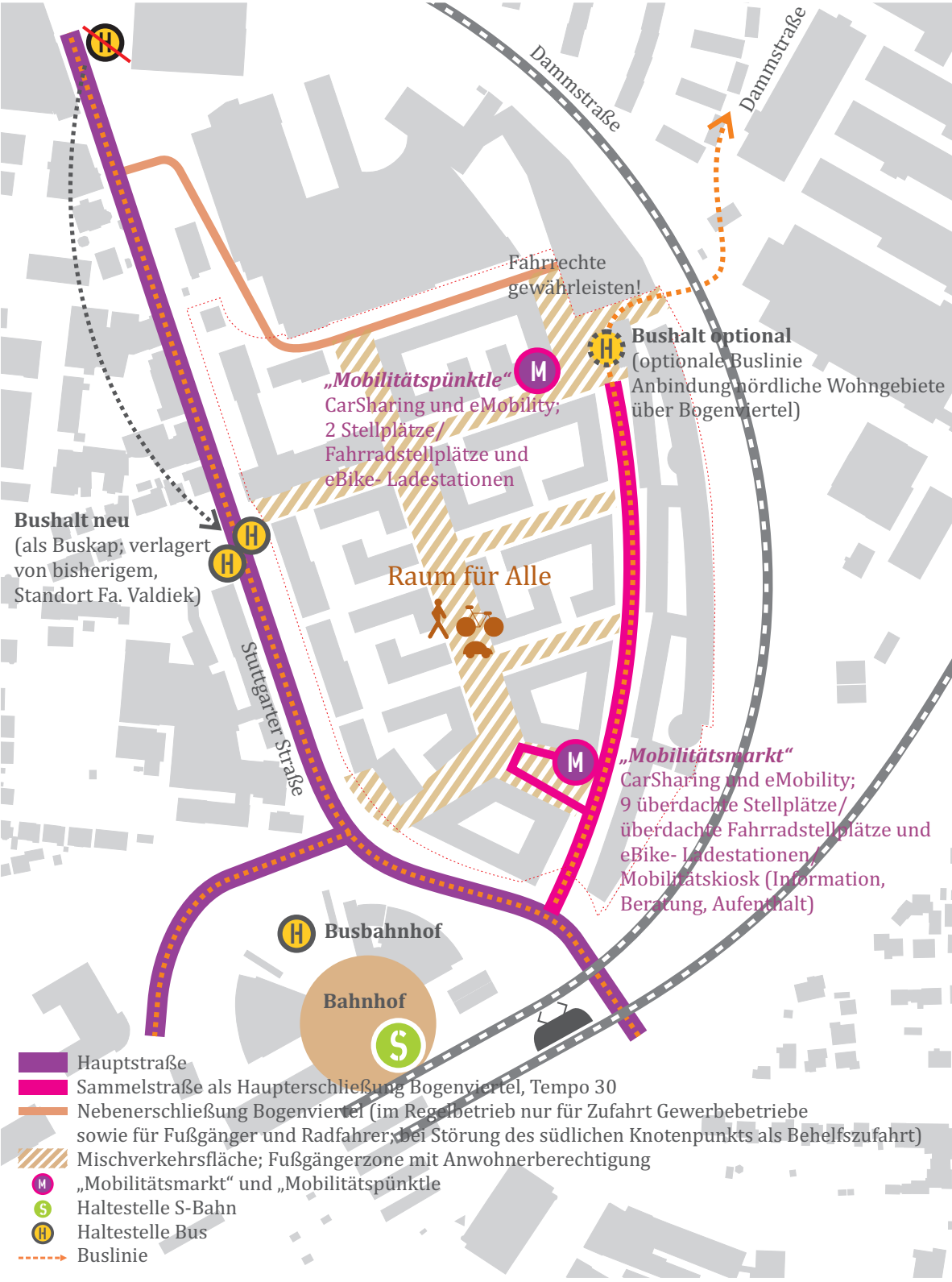


Themenkarten | o.M.

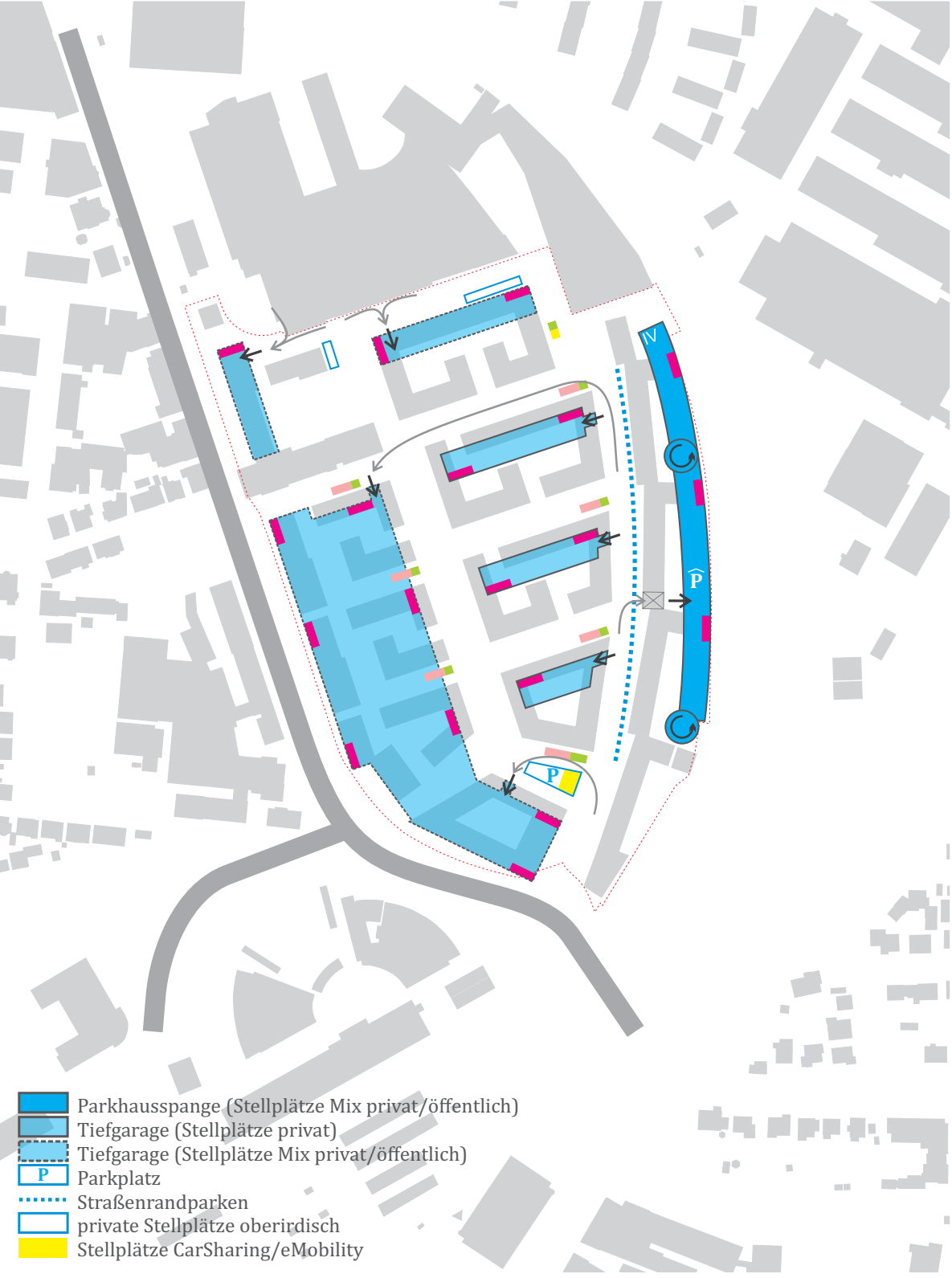
Nutzungen



fließender Verkehr



ruhender Verkehr



Fuß- und Radwegesystem



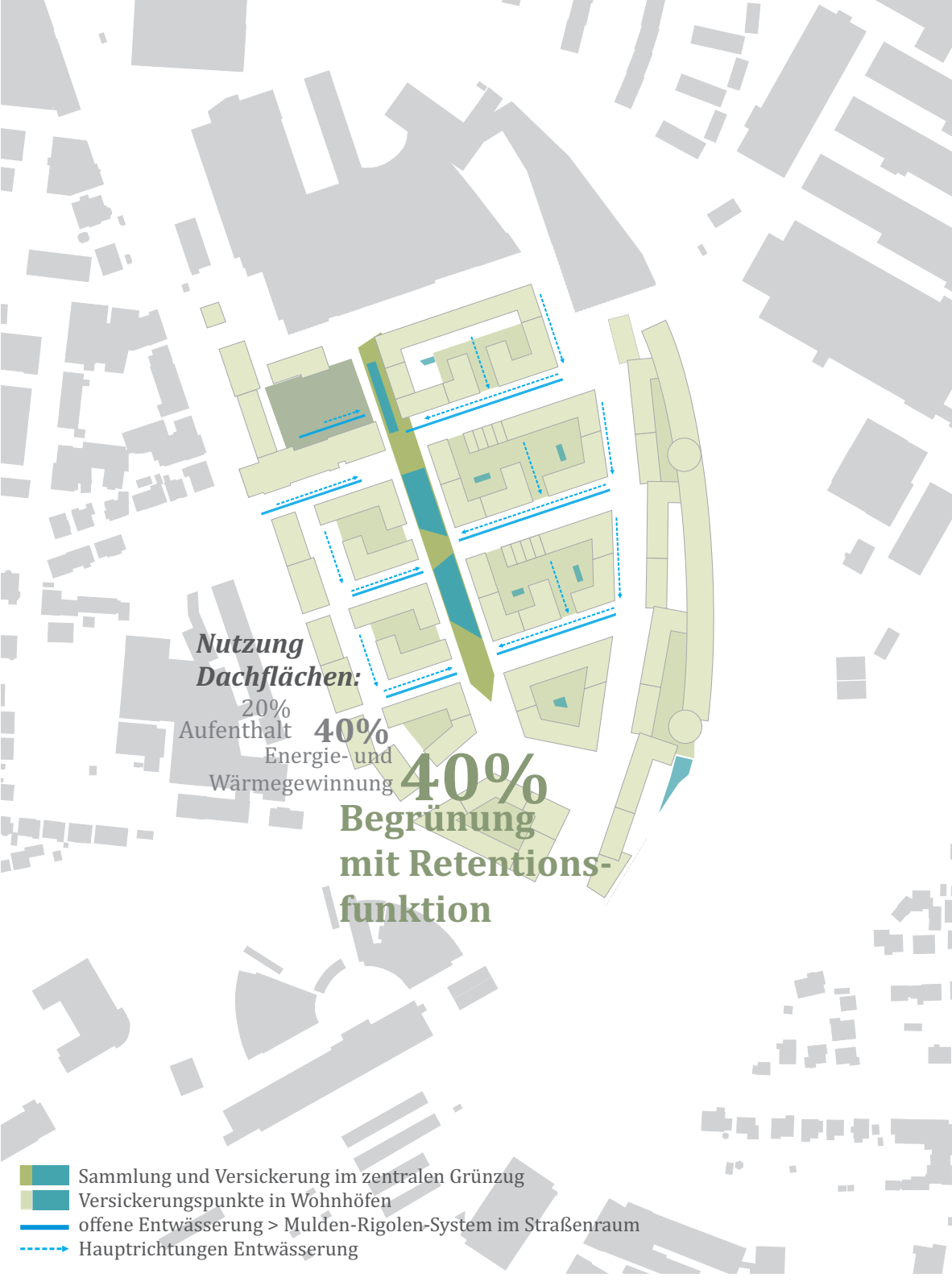
Logistik der „letzten Meile“



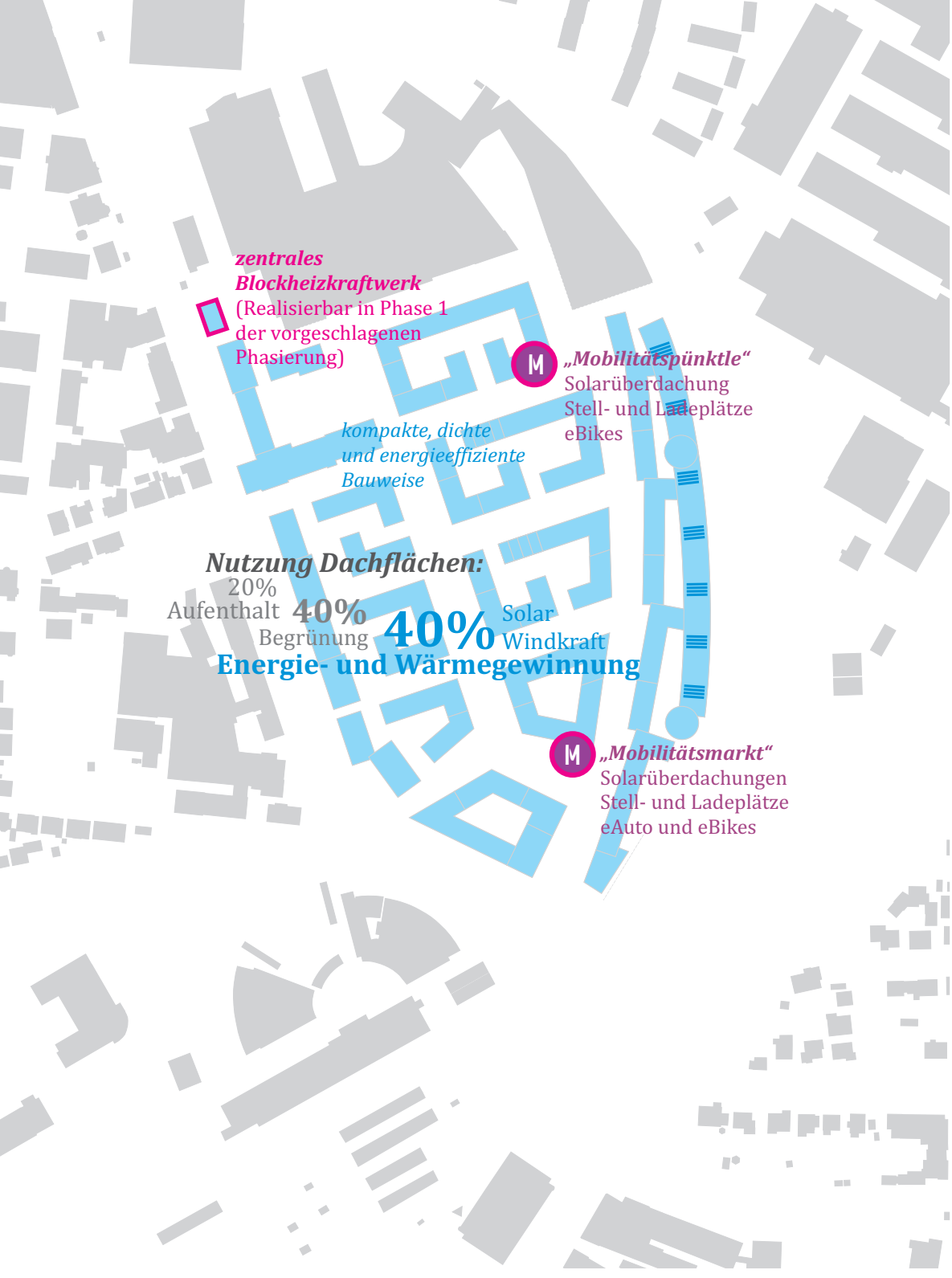
Grün- und Freiräume



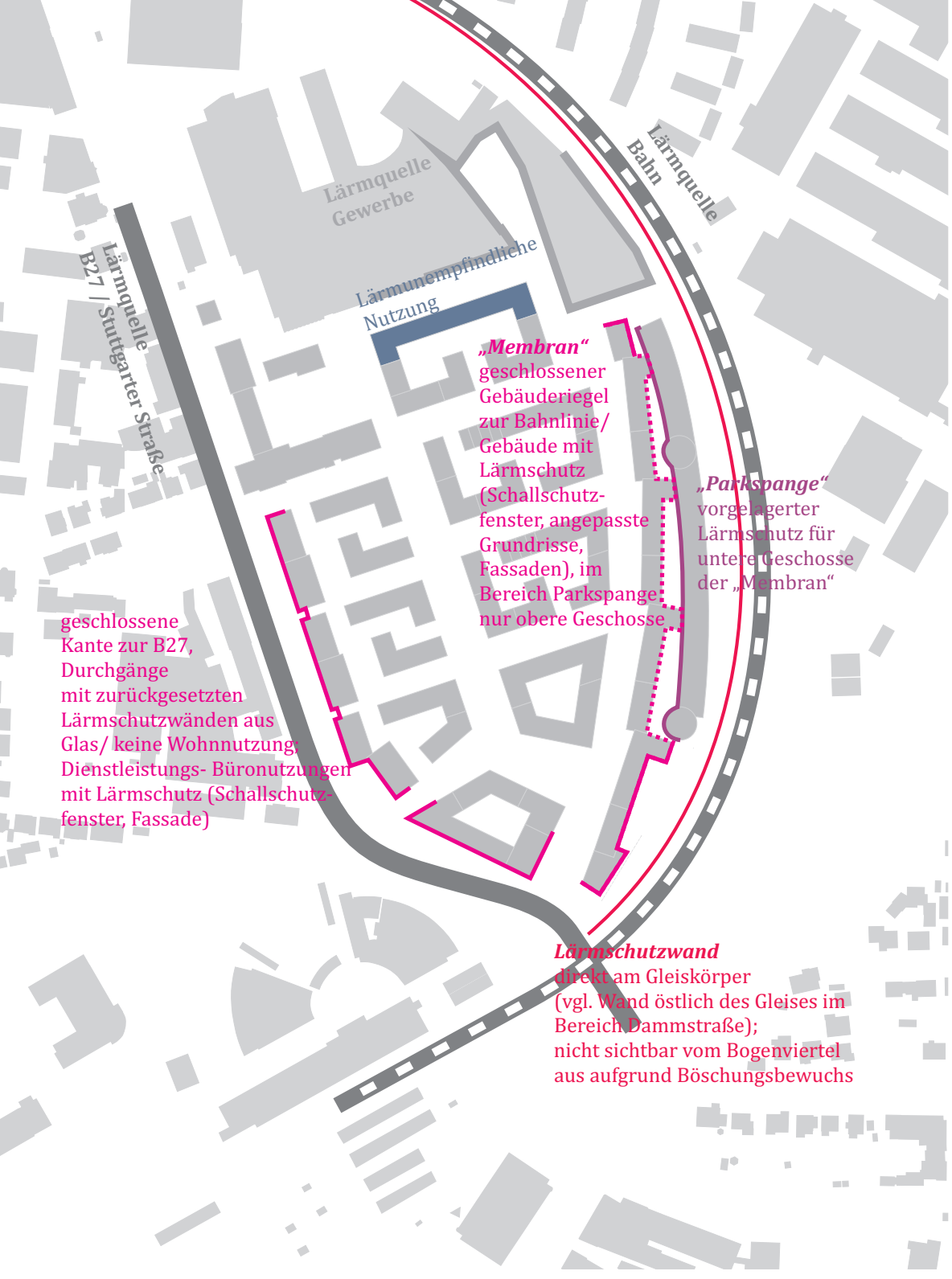
Entwässerung



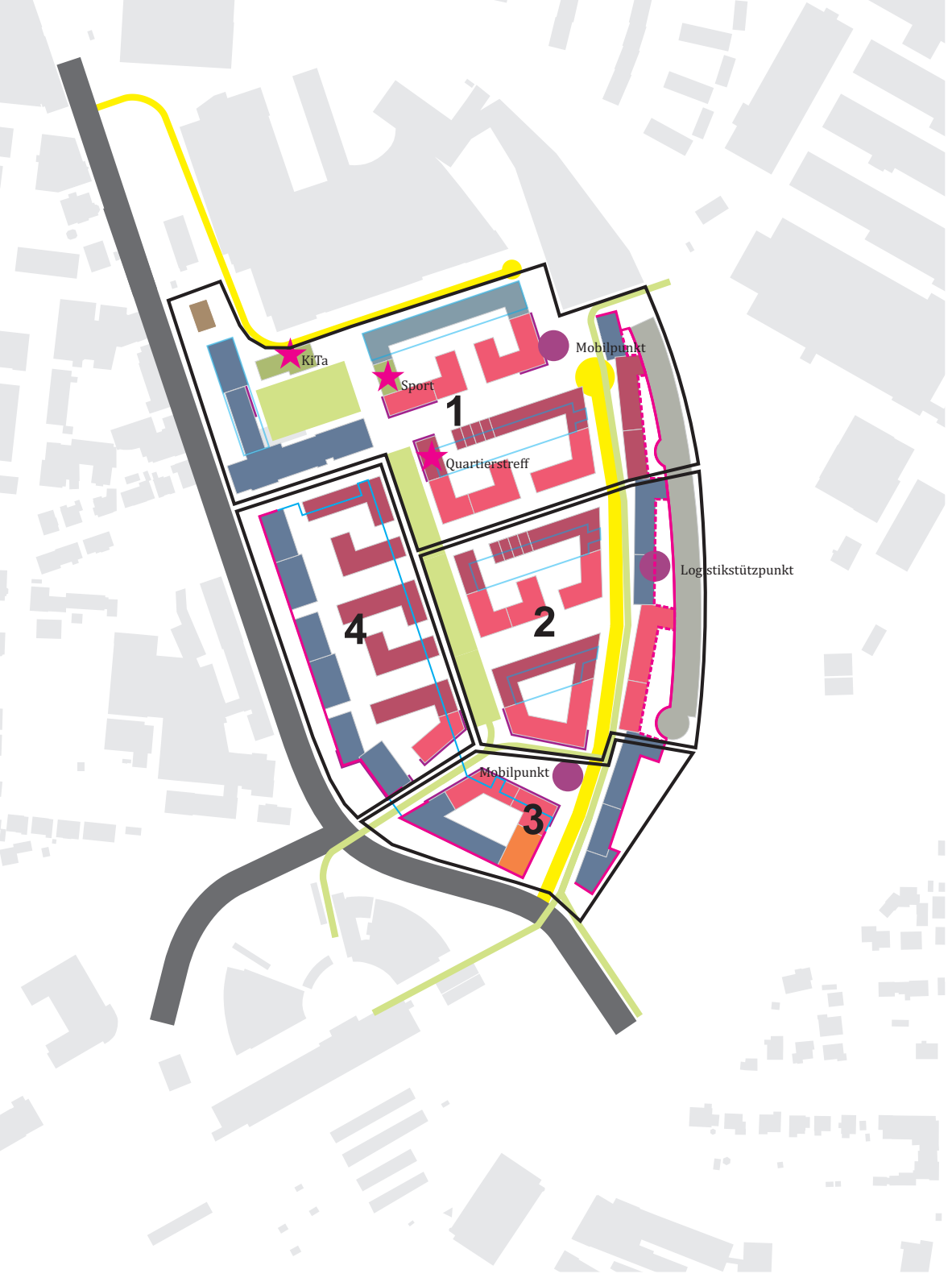
Energie



Lärmschutz



Phasierung (siehe beigefügtes Dokument)

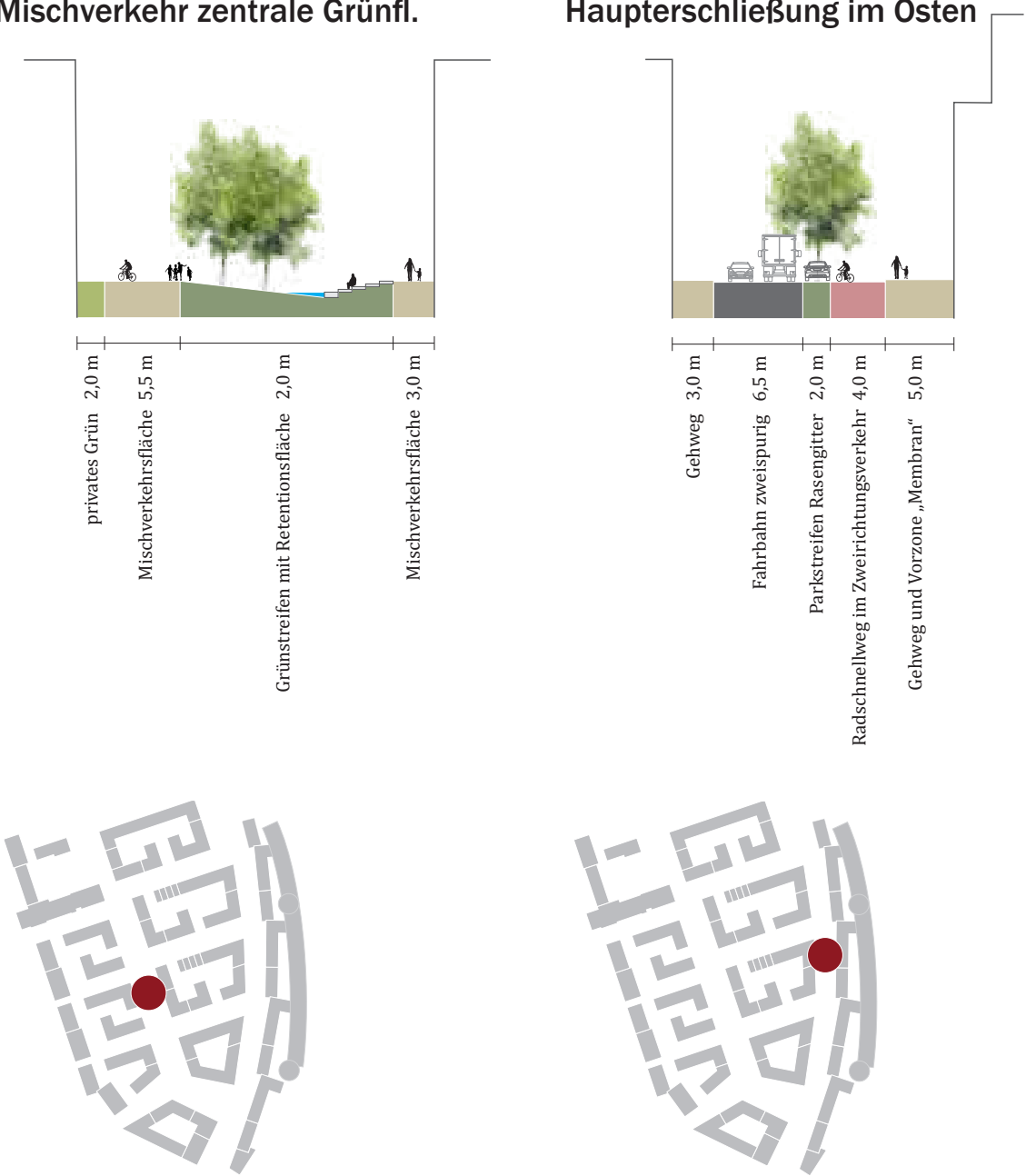


Schnitte | M 1:500

Schnitt durch das Bogenviertel in West-Ost-Richtung



Querschnitte Straßenraum



Leistungsfähigkeit Verkehrsanlagen (vgl. beigefügten Bericht zum Gesamtverkehrs- und Erschließungskonzept)

Neuer Knoten am Bahnhof und Hauptzufahrt Bogenviertel | M 1:500



Erzeugung PKW-Verkehre durch Entwicklung des Wettbewerbsgebiets (Auszug)

Geiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h/Gesamtquerschnitt

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr					
		Wohnen	Gewerbe	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V		Kunden-Verkehr				Güter-Verkehr			
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
WB			89	89	16	16	5	5	1.603	1.603	2.137	2.137	160	321	4.010	4.777			
			127	127	22	22	8	8	172	172	229	229	86	86	644	644			
			1.109	1.109	196	196	68	68	5	5	78	78	63	63	24	24	1.515	1.515	
			73	73			5	5	126	126	180	180	144	144	54	54	402	402	
Summe		1.487	1.487	250	250	91	91	1.978	1.978	2.055	2.055	2.602	2.602	335	335	496	496	6.743	6.743

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h/Gesamtquerschnitt

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr					
		Wohnen	Gewerbe	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V		Kunden-Verkehr				Güter-Verkehr			
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
WB			85	85	15	15	5	5	1.443	1.443	1.923	1.923	152	305	3.623	3.777			
			121	121	21	21	8	8	156	156	206	206	82	82	593	593			
			1.054	1.054	186	186	68	68	50	50	57	57	23	23	1.438	1.438			
			73	73			5	5	126	126	180	180	144	144	54	54	402	402	
Summe		1.418	1.418	237	237	91	91	1.794	1.794	1.888	1.888	2.356	2.356	321	321	474	474	6.217	6.217

Plausibilisierung durch Realbefahrung und Visualisierung für zentrale Knotenpunkte (Auszug)

