

Parkstadt An der Raa

Erläuterungsbericht



Arbeitsgemeinschaft plan AG wrs architekten EGL

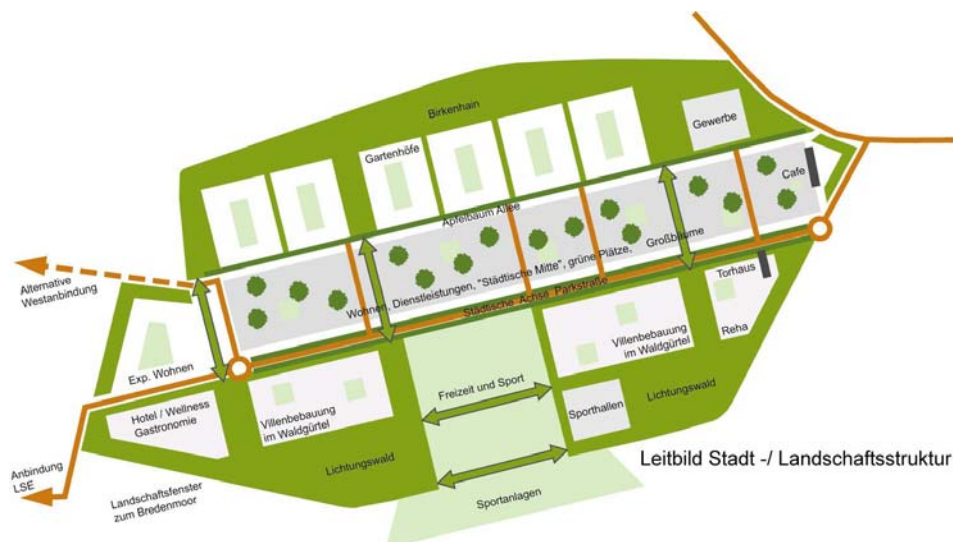
PARKSTADT AN DER RAA

ERLÄUTERUNGEN

Leitbild: Die Parkstadt bietet eine außergewöhnliche Chance für die Schaffung eines neuen Stadtteiles mit eigener Identität. Der die neue Siedlungsfläche umschließende Gehölzgürtel macht dies deutlich: Hier beginnt eine Stadtlandschaft eigener Prägung, die gegenüber der Umgebung ein unverwechselbares Image entwickelt.

Die Bebauung soll hiermit korrespondieren. Die prägenden Bestandsbauten lassen sich erhalten und in neue Baustrukturen integrieren, maximal vier Geschosse unterhalb der Baumkrone. Der vorherrschende weiße Putz bildet den geeigneten Kontrast zu dem vorhandenen Grün und eignet sich als Leitmotiv für die zukünftige bauliche Gestaltung als

WEISSE STADT IM PARK.



Die neu entstehende Parkstadt ist der vorgefundenen Topografie folgend dreifach gegliedert:

IM NORDEN: BIRKENHAIN UND GARTENHÖFE

Den NORDTEIL bestimmen Haine von lichten und lockeren, Trockenheit liebenden Baumformationen mit der Leitart Birke und einigen Eichen. In den Lichtungen entstehen Cluster von gartenbezogenem Wohnen, die sich um individuell gestaltete angerartige Plätze gruppieren. Sie fördern eigenständige Nachbarschaften mit unterschiedlichen Wohnformen.

Die relativ neuen Gebäude im Osten bleiben erhalten als Gewerbehof, entweder für individuelle Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe oder für Einrichtungen wie Zoll oder Technisches Hilfswerk. Abschirmung erfolgt durch breiten Grünzug.

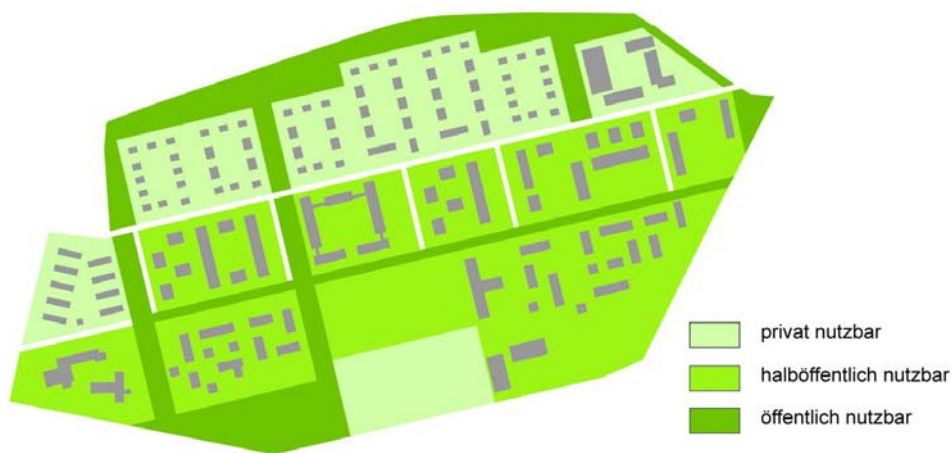
STÄDTISCHE MITTE

Im MITTELTEIL gewinnt die Architektur mit der vorhandenen Gebäudestruktur Dominanz. Das Wechselspiel von alten und neuen Gebäuden, vorhandenen Großbäumen und Erschließungselementen wird geordnet durch eine eher urban geprägte Freiraumarchitektur: Klar gegliedertes Relief mit deutlichen Kanten als Mauern oder Böschungen, markanten Einzelbäumen, offenen Rasen- und Wiesenflächen und der erschließenden Allee. Großkronige Bäume, wie Eichen, Ahorn und Kastanie sind hier die Leitarten.

Die ablesbaren Teilquartiere sind von der bestehenden Topografie geprägt und ermöglichen mit ihrer hofartigen Struktur unterschiedliche Baukörperformen und -stellungen. Bestehende Kasernengebäude lassen sich gut in das neue Konzept integrieren, soweit deren Umbau sich als wirtschaftlich vertretbar erweist.

Denkbare Nutzungen hierfür wären Dienstleistungen, Altenwohnanlagen, betreutes Wohnen, Single- und Studentenwohnungen sowie Einrichtungen für Fortbildungen, Veranstaltungen und Ausstellungen. Wünschenswert wäre es, mindestens einen Kasernenhof erhalten zu können.

Am westlichen Rand ist ein Quartier für EXPERIMENTELLE WOHNFORMEN ausgewiesen, je nach Wohnform mit ca. 30 – 50 Wohneinheiten. Die Ausrichtung der Baukörper ausschließlich nach Süden ermöglicht die konsequente Anwendung von Solartechnik.



IM SÜDEN: VILLENBEBAUUNG IM WALDGÜRTEL

Im SÜDTEIL verdichtet sich der Baumbestand zu waldartigen Gehölzformationen aus frische und feuchte Standorte liebenden Mischwaldarten, wie Buchen, Vogel- und Traubenkirschen. In den vorhandenen Lichtungen entstehen Gebäudegruppen für unterschiedliche Dienstleistungen sowie für repräsentatives Wohnen mit Bezug zur parkartigen Umgebung. Die REHA-EINRICHTUNG wird ebenfalls auf die Verknüpfung mit den landschaftlichen Elementen ausgerichtet und bietet ein abwechslungsreiches Wegenetz. Weiterhin sind ein HOTEL und eine AUSFLUGSGASTSTÄTTE (ehem. Offizierheim) als solitäre Nutzung eingebettet. „Landschaftsfenster“ im Gehölzgürtel geben Durchblicke auf die Weite des Bredenmoores frei.

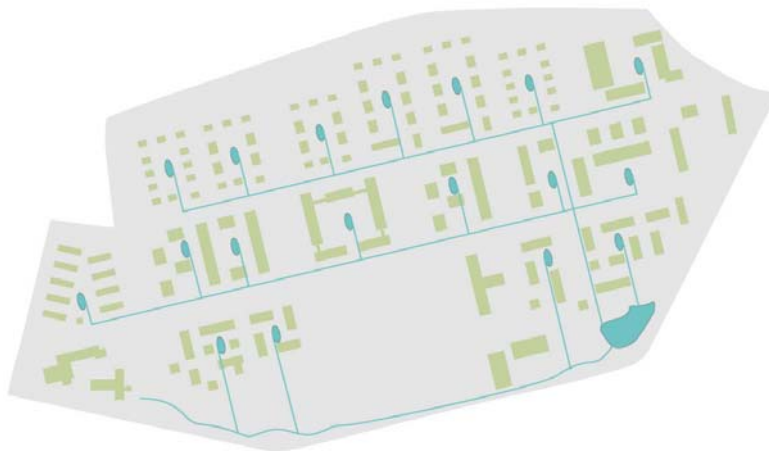
Im Bereich der vorhandenen Sportplätze öffnet sich der Gehölzgürtel und signalisiert damit den Zusammenhang zum südlich angrenzenden Sportpark. Wir schlagen vor, diese Sportflächen dem Sportzentrum An der Raa zuzuschlagen im Tausch für entsprechende Flächen am Fahlt, u.a. Stadion 1, die dann für zukünftige Wohnbauten frei würden. Dadurch könnte der Sportpark noch an Attraktivität gewinnen. Aus diesem Grunde kann die vorhandene SPORTHALLE durch einen Neubau erweitert werden.

Andernfalls besteht die Möglichkeit, die nördliche Fläche (Spielwiese) mit Parkvillen zu bebauen.

ENTWÄSSERUNG

Natürliches Oberflächenwasser ist im Gebiet nicht vorhanden. Der Boden ist mit seiner sandigen Struktur gut versickerungsfähig. Der vorhandene Sammelteich mit seinen Zuleitungen soll weiterhin als Vorflut genutzt werden und bleibt als einzige offene Wasserfläche erhalten und wird gestalterisch und ökologisch aufgewertet.

Das durch Versiegelungen neu anfallende Regenwasser wird dezentral am Entstehungsort durch Sickerschächte, Sammelmulden und Rigolen direkt versickert. Überläufe sorgen für Entwässerungssicherheit und leiten in Gräben ab, die parallel zu den ost-westlich verlaufenden Straßen und Wegen geführt werden. Hier schließen wiederum Überläufe an, die entweder zum vorhandenen Sammelteich führen oder in eine größere Überstaumulde am südlichen Rand im Staubereich des Weges An der Raa. Wenn es hier zu Vernässungen kommen kann, sind diese im Interesse der landschaftlichen Vielfalt erwünscht. Auch hier sorgen Überläufe zum Bredenmoor für Sicherheit.



ERSCHLIESSUNGSNETZ

Die Erschließung entspricht der baulichen Struktur:

WOHNSAMMELSTRASSE als ortsteilprägende Allee in Ost-West-Richtung. Anbindung im Osten an die Kreuzung Thesdorfer Weg. Sie ist als „Parkstraße“ im doppelten Sinn geplant: Großbäume als Gestaltungselement, Parkplätze in Parallel- und Senkrechtaufstellung als verkehrsberuhigende Maßnahme. Um tatsächlich Tempo 30 zu erreichen, bleibt an Einmündungen rechts vor links vorfahrtsberechtigt. Die Parkstraße wird am westlichen Ende mit einer Kehre versehen.

Durch das wachsende Verkehrsaufkommen (mind. 1500 Bewohner und Beschäftigte) eine zusätzliche Anbindung an die LSE im Westen unvermeidlich. Hierfür werden zwei alternative Trassen vorgeschlagen, die ohne Änderungen des Grundkonzeptes möglich sind: Entweder südlich der Kleingartenanlage oder nördlich davon. Hier wird die Verlegung einer Parzellenreihe nach Süden empfohlen, um ausreichend Platz für Begrünung und Lärmschutzmaßnahmen zu gewinnen. Die Kehre bleibt als Kreisverkehr erhalten.

WOHNSTRASSEN als Mischflächen; wichtigste Querverbindung in Ost-West-Richtung auch für Radfahrer in Richtung Schulzentrum und S-Bahn sowie zum geplanten neuen Einkaufszentrum im Westen (Rosenfeld). Diese wird als einreihige Apfelbaumallee geplant.

BEFAHRBARE WOHNWEGE als Mischflächen, teilweise in Verbindung mit Quartiersplätzen.

FUSS- UND RADWEGE in enger Verknüpfung der Wohnquartiere mit Nachbargebieten und Landschaft.

PARKPLÄTZE überwiegend offen und Platz sparend in den Straßenraum integriert, meistens der Topografie entsprechend in den Senken zwischen den Gebäuden. Hiermit wird unnötige Flächenversiegelung vermieden.

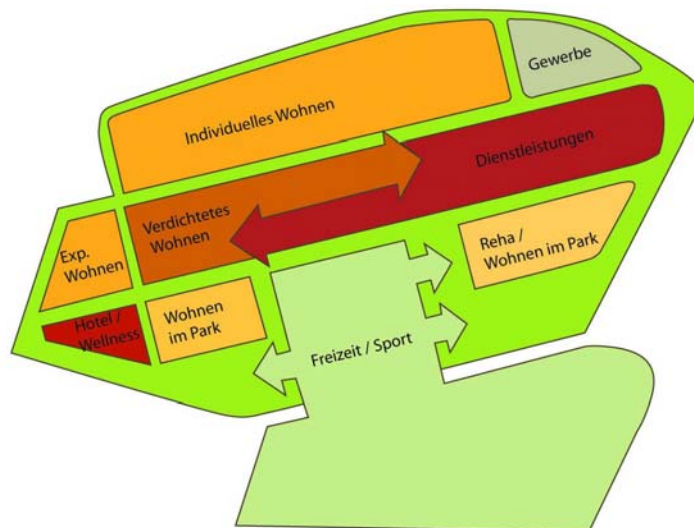


NUTZUNGEN

Das vorgeschlagene Nutzungskonzept basiert auf aktuellen Annahmen der Verfasser, die für die besondere Lage des Geländes geeignet erscheinen und Chancen für eine Realisierung besitzen.

Die vorgeschlagenen offenen Baustrukturen bieten im Rahmen eines rechtlich fixierten Grün- und Erschließungsnetzes jedoch ausreichend Spielräume für zukünftige Veränderungen oder Alternativen. Als besonders geeignet werden folgende Standorte angesehen:

- Nördlicher Rand: Einfamilienhausgürtel und nicht störender, durch Grünzug abgeschirmter Gewerbehof.
- Mittelzone West: Wohnhäuser, betreutes Wohnen, Seniorenwohnen mit Pflegeeinrichtungen, Stadtvillen.
- Mittelzone Ost: Ehemaliges Stabsgebäude als Café oder Gaststätte mit weiteren Büro- /Geschäftsnutzungen Schulungs- und Fortbildungseinrichtungen am „Campus“;..
- Südzone West: Hotel mit Wellness- und Freizeiteinrichtung und Ausflugslokal; bevorzugtes Wohnen am Wald- und Landschaftsrand.
- Südzone Ost: Einrichtungen im Zusammenhang mit Sport und Gesundheit, z. B. Reha-Zentrum, Ärztehaus, Sport- und Jugendhotel (ehem. Kasino). Auch Wohnhäuser sind möglich. Ehemaliges Wachgebäude mit Kiosk und kleinem Laden als „Entrée“.



Beurteilung der äußeren Verkehrswege

Allgemeines

Gemäß Wettbewerbsvorgaben wurden vorab 4 Varianten vorgegeben. Diese beziehen sich allesamt auf eine zügige Verbindung zwischen dem östlichen Knotenpunkt Thesdorfer Weg / Richard-Köhn-Straße und dem geplanten Kreisel Wedeler Weg/LSE/Westumgehung an der Westseite.

Variante 1: Verbindung über die mittlere Kasernenstraße

Benutzung eines nördlichen Streifens des Kleingartengeländes und Anbindung an den Wedeler Weg nördlich der Kreisverkehrsanlage.

Diese Lösung ist tragbar für die Erschließung des Kasernengeländes, jedoch berührt sie im westlichen Abschnitt einige sensible Bereiche wie das Kleingartengelände sowie den anschließenden Wohnbereich, so dass dort Lärmschutzanlagen mit einer entsprechend breiten Trasse erforderlich werden.

Variante 2: Verbindung über die Hauptkasernenstraße mit Anbindung an die LSE südlich des Kleingartengeländes

Diese Lösung umgeht die bei der Variante 1 aufgezeigten Problembereiche Kleingartengelände und Wohnsiedlung.

Variante 3: Anbindung über die Straße „An der Raa“ (südlich des Kasernengeländes) an die LSE

Bei dieser Lösung wird das Sportgelände zerschnitten. Außerdem gilt hier, wie auch teilweise bei den vorhergehenden Varianten, dass eine Zerschneidung der offenen Landschaft nach Süden entsteht. Zusätzlich ergeben sich lange Erschließungsstraßen für die nördlichen Wohngebiete.

Variante 4: Verbindung über die nördliche Kasernenstraße an die Kreisverkehrsanlage Wedeler Weg.

Diese Variante ist die kürzeste Verbindung. Es gibt jedoch erhebliche Probleme im Kasernenbereich, da unmittelbar nördlich dieser Straße Wohngebiete ausgewiesen werden sollen. Bei dieser Anordnung müssen Maßnahmen des Lärmschutzes berücksichtigt werden. Insofern wird das Öffnen der Landschaft nach Süden besonders von der bereits vorhandenen Bebauung unterbunden. Dies verhindert die städtebaulichen Bezüge zwischen dem Nord- und dem Südteil des Geländes.

Vorgeschlagene Variante: Anbindung vom Knotenpunkt Thesdorfer Weg / Richard-Köhn-Straße über die Hauptkasernenstraße, die Parkstraße, mit Anbindung an die LSE ca. 250 m südlich der Kreisverkehrsanlage Wedeler Weg.

Anbindung an den Knotenpunkt Thesdorfer Weg / Richard-Köhn-Straße

Dieser Knotenpunkt ist so stark belastet, dass dort ein einfacher Kreislauf (eine Spur) nicht mehr ausreicht. Aus diesem Grunde wird auf diese Lösung verzichtet und ein großzügiger Ausbau des Knotenpunktes vorgeschlagen. In dem Zuge können gerade für den Thesdorfer Weg Linksabbiegespuren angesetzt werden, um dem wachsenden Verkehr Rechnung zu tragen.

Straßenführung im Kasernenbereich

Es wird vorgeschlagen, die Straße verkehrsberuhigt herzustellen, wobei der Begegnungsfall Lkw/Lkw bzw. Busverkehr berücksichtigt wird. Die Fahrbahnbreite wird 6,50 m breit gewählt.

Zu Beginn und am Ende der Kasernenquerung ist die Anordnung einer Kreisverkehrsanlage mit einem Außenradius von ca. 30 m vorgesehen. Dadurch wird von beiden Seiten die zurückgenommene Geschwindigkeit auf unter 50 km/h vorgegeben. Dieser Abschnitt wird als Allee mit einer dichten Baumbepflanzung ausgebaut, zwischen der auf einer Seite Pkw-Stellplätze in Längsausrichtung und auf der anderen Seite senkrecht zur Fahrtrichtung angeordnet werden. In den besonders nach Norden vorgesehenen Einmündungsbereichen der Wohnsammelstraßen sind leichte Verschwenkungen mit Farb- oder Materialwechsel vorzusehen, um wiederholt auf langsamere Fahrweise hinzuwirken.

Anbindung an die LSE

Die Anbindung erfolgt südlich der Kreisverkehrsanlage an die LSE. Da die LSE bisher knotenfrei zwischen dem Knotenpunkt Wedeler Weg und der Stadt Schenefeld geführt wird, ist davon auszugehen, dass auch diese Anbindung nicht höhengleich erfolgen darf. Das bedeutet, dass der Verkehr aus der westlichen Fahrspur über ein Brückenbauwerk die LSE kreuzen muss.

Alternative Anbindung an den Wedeler Weg

Als Variante ist die Anbindung nördlich der Kreisverkehrsanlage an den Wedeler Weg denkbar. Dabei muss der Stau-Abstand vor dem Kreisverkehr beachtet werden.

Innere Verkehrserschließung

Das nördlich vorgesehene Wohngebiet wird über Wohnsammelstraßen, die zwischen den vorhandenen Kasernengebäuden hindurchgeführt werden, erreicht. Diese Straßen erhalten eine Fahrbahnbreite von 5,50 m mit seitlich angeordneten Gehwegen. Der gesamte nördliche Bereich erhält Mischverkehrsflächen, deren Breiten zwischen 6,00 und 3,50 m Fahrbahnfläche liegen.

Die Straße An der Raa wird nur als Zufahrt zum Sportgelände genutzt. Dadurch wird vermieden, dass die freie, offene Landschaft gerade im westlichen Bereich des ehemaligen Kasernengeländes beeinträchtigt wird. Die Straße endet in Höhe des vorhandenen Sportplatzes und weist hier eine Wende- bzw. eine Parkplatzanlage aus. Die Fortführung der Straße An der Raa wird entsiegelt und lediglich als Wanderweg in wassergebundener Bauweise erstellt.