

Unser Bebauungsvorschlag verändert den Kernbestand der Kaserne mit seinen Geländestufen, seinen Mauern, seinen mächtigen Giebeln und der Weite seiner Freiräume nur minimal. Die Neubebauung ist dagegen viel kleinräumiger angelegt und gibt den Grünflächen der Kaserne an den Rändern des Umgriffs einen dichteren, kleinräumigeren Rahmen.

Bei der Gestaltung des Neubaugewebes haben wir uns vor allem von der Suche nach einem Netz öffentlicher Räume und Wege leiten lassen, dass für den Langsamverkehr und den Aufenthalt im Quartier attraktive Räume schafft und die Autos billigend toleriert, aber nicht bevorzugt.

Wichtigstes Element ist deshalb der Grünzug, der einen Fuß- und Radweg aufnimmt und das Areal von Ost nach West durchquert – von der Potstiege hin zur Gartenbreite – und dabei viele der schönsten Baumgruppen berührt oder sogar integriert. Die Baumgruppe ganz im Westen des Areals schafft zudem eine Verbindung zum Grünfinger zwischen Gartenbreite und Lindenbreite, sodass eine durchgehende Grünverbindung in die freie Landschaft entsteht.

An der Kreuzung zwischen diesem Grünzug und der Hauptachse der alten Kaserne liegt der wichtigste Platz des Quartiers, der Uhrturnplatz. Hier entsteht das soziale Zentrum des Quartiers.

Im Gegensatz zu diesem Grünzug werden die Erschließungsstraßen nicht gradlinig durch das Quartier geführt. Um den Baumbestand zu schützen wird insbesondere die Straße Bernings Kotten nicht zum Uhrturnplatz durchgestoßen. Allgemein werden die Straßen versetzt und führen dabei wo möglich direkt auf den Giebel eines der Altbauten in der Kaserne oder auch jenseits der Gievenbecker Reihe zu. Die Altbauten prägen damit die Stimmung im Quartier. Die Straßen bilden ruhige Räume und bieten sich nicht als Schleichwege an. Ergänzt werden sie durch Wohnhöfe und Sackgassen, über die Wohnbauten in den Hinterlagen erschlossen werden.

Städtebaulicher-freiraumplanerischer Entwurf 1:1000





Verknüpfung von alt und neu:
Blick nach Osten in eine Wohnstraße
und auf einen der markanten Giebel der
Bestandsbebauung.

Anbindung an Gievenbeck 1:2500

Ruhender Verkehr

Die Entwicklung des neuen Quartiers soll möglichst ressourcen- und umweltschonend erfolgen. Dazu wird dem Langsamverkehr (Rad- und Fuss-Verkehr) eine sehr hohe Priorität eingeräumt: attraktive Strassenräume und Wege, gut zugängliche Stellplätze für Zweiräder, Ausrichtung auf den ÖPNV, etc. Zudem wird ein Stellplatzkonzept vorgeschlagen, das als Bindeglied zwischen der Siedlung und dem motorisierten Individualverkehr ein reduziertes Angebot an Stellplätzen zulässt und damit sowohl wirtschaftlich als auch bezüglich Verkehrsvermeidung positive Auswirkungen zeigt.

- In den einzelnen Baufeldern wird nur 2/3 des erforderlichen Stellplatz-Bedarfes für Personenkraftwagen realisiert. Damit kann der hohe Ressourcenverbrauch von Tiefgaragen (graue Energie mit erheblichen CO2-Emissionen) namhaft verkleinert werden. Zudem wird der versiegelte Anteil an Freiflächen merklich verkleinert, so dass auch mehr Bäume erhalten bleiben können.
 - In den Quartier-Parkhäusern an der Roxelerstraße und am Nordkopf der Siedlung werden weitere Stellplätze und Car-Sharing-Autos angeboten. Wenn der Bedarf in einem Baufeld die vorhandenen Stellplätze übersteigt, können hier Stellplätze zugemietet werden.
 - Dies ist ein sehr wirtschaftliches, bedarfsgerechtes System. Wirtschaftlich und klimaschonend ist es, weil die mehrheitlich oberirdisch erstellten Stellplätze im Parkhaus kostengünstiger sind und deutlich weniger graue Energie beanspruchen. Bedarfsgerecht ist es, weil während den verschiedenen Belegungszyklen einer Familienwohnung in der Regel wechselnde Mobilitätsbedürfnisse auftreten.
 - Kinderlose Zweipersonenhaushalte kommen in städtischen Verhältnissen oft ohne einen eigenen Personenkraftwagen aus.
 - Eine Familie mit Kindern verfügt oft über ein eigenes Motorfahrzeug. Dank dem nahen Car-Sharing-Angebot kann bei Bedarf ein Zweitwagen auf Zeit zugemietet werden.
 - Leben in einer Familie mehrere Erwachsene mit aufs eigene Auto angewiesenen Berufen oder Hobbys, können zusätzliche Parkplätze im Quartierparkhaus zugemietet werden.
 - Dank diesen sich im Quartier ausgleichenden Belegungszyklen kann das erforderliche Stellplatz-Angebot im Quartierparkhaus auf 1/6 des gesamten Bedarfes bemessen werden.
 - Der generelle Basis-Bedarf für die Wohnnutzung beträgt 1 Stellplatz pro Wohnung, d.h. durchschnittlich 1 Stellplatz pro 100 m² anzurechnende Wohn-Nutzfläche.
 - 2/3 dieser Stellplätze werden auf den Baufeldern erstellt.
 - 1/6 der Stellplätze kann dank des flexiblen Systems eingespart werden.
 - 1/6 des gesamten Quartierbedarfes wird im Parkhaus angeboten.
- Flankierende Massnahmen:
- An gut zugänglicher Lage sind Stellplätze für Behinderte und für gemeinsam genutzte Personenkraftwagen (Car-Sharing oder StadtAuto) bereitzustellen.
 - In den Parkierungsanlagen sind bauliche Vorkehrungen für individuell messbare, elektrische Ladestationen für Fahrzeuge zu erstellen.
 - Zusätzlich sind für Motorräder, Elektro Scooter Zweirad-Stellplätze im Umfang von 15% der Auto-Stellplätze anzubieten.
 - Für vertraglich gesichertes, autoarmes Wohnen kann der Stellplatz-Bedarf auf den einzelnen Baufeldern bis zu 50% abgemindert werden.





Eine neue Rampe für Fahrrad- und Fussverkehr an der Südostecke

Vertiefungsbereich



Vertiefungsbereich

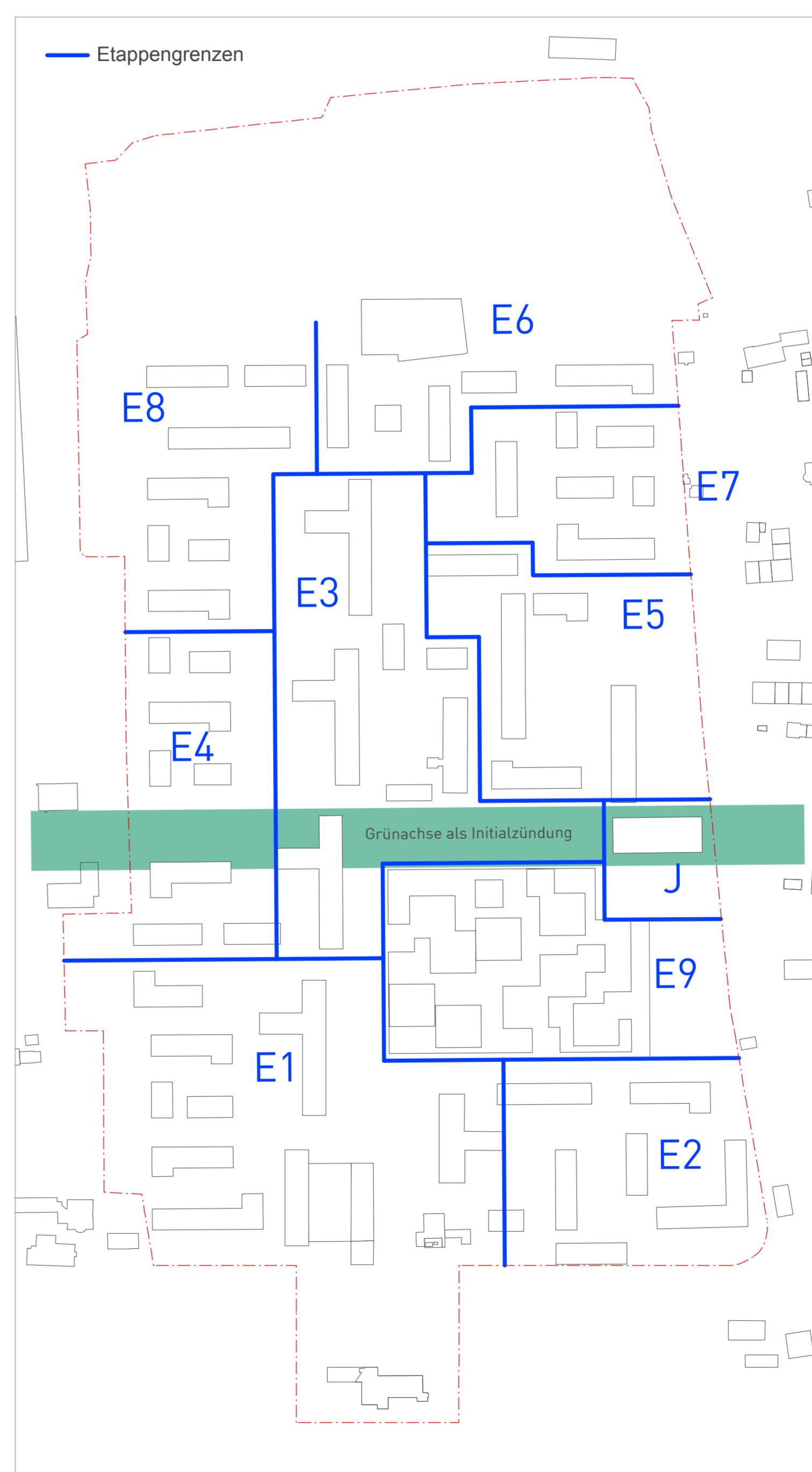
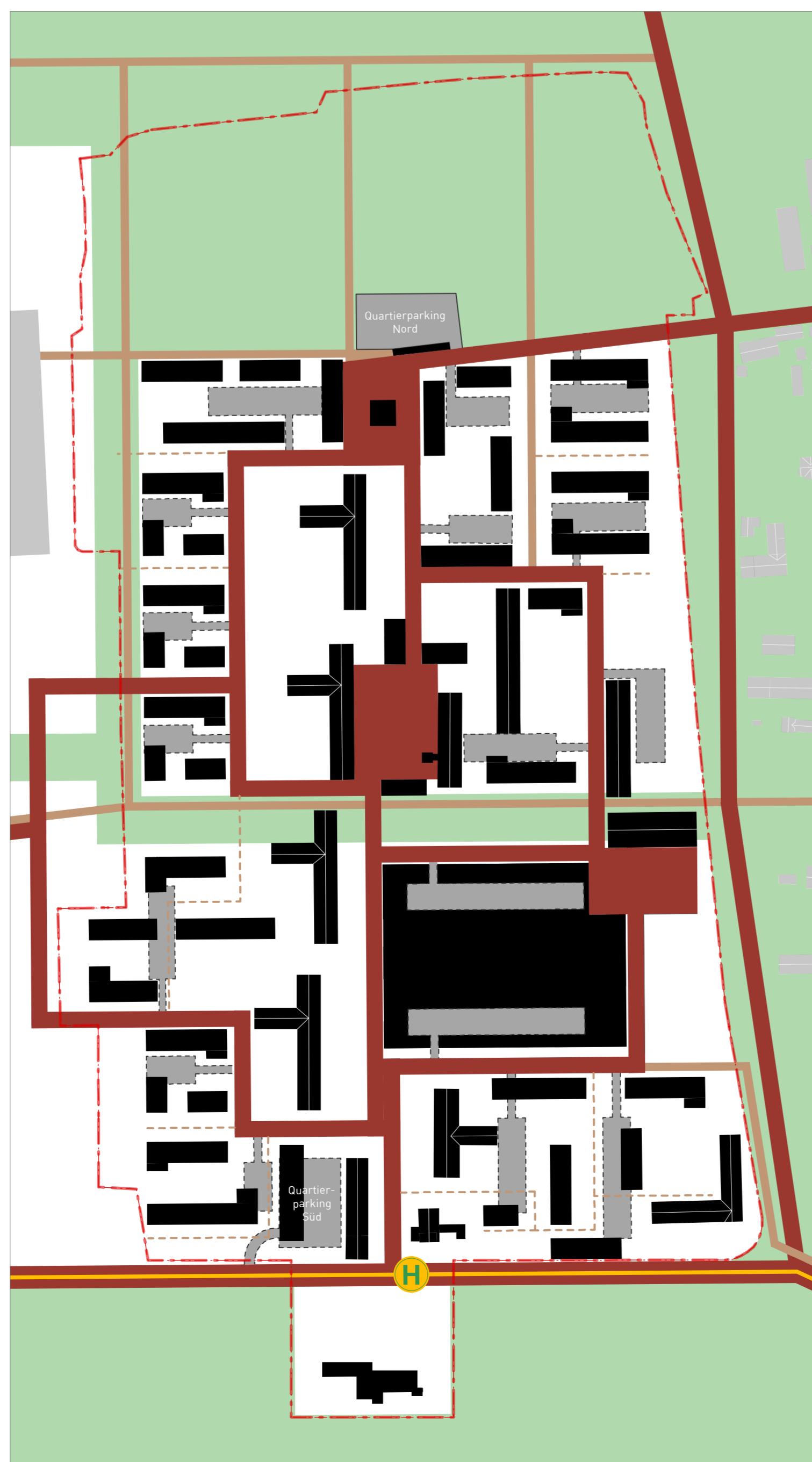


Bau- und Nutzungsstruktur 1:2500

- Wohnen**
- Standardwohnungen
 - alternative Wohnform (Mehrgenerationen / Clusterwohnung / "Megahaushalt")
 - Verschiedene Wohnformen für ältere Menschen
 - Studentenwohnen
- Sonstige Nutzungen**
- Dienstleistung
 - Atelier / Starterhof / Atelierwohnung
 - Gemeinbedarf / Kultur
 - Kita
 - Gastronomie
 - Quartierparkhaus

Erschließung und Parken 1:2500

- Perimeter
- Straße
- Fuß- und Radweg
- Zufahrt, Fußverbindung
- Tiefgarage
- Buslinien



Baubeschnitte/Realisierungsstufen 1:2500

Nach der Öffnung diverser Mauerdurchlässe und Einfahrten für den Fahrradverkehr beginnt die Urbanisierung des Quartiers mit einem Nukleus an der Bushaltestelle, der alle Hauptnutzungen abdeckt (Arbeitsstätten, Wohnen, Pensionistenheim, Krippe).

Je nach Bedarf und Interesse wird zuerst mit der Ergänzung des Dienstleistungstreifens an der belärmten Roxeler-Strasse (rund um das Stabsgebäude) fortgesetzt oder die Adaptierung der Mannschaftsgebäude als Studentenheime mit diverssten Konzepten (Einzelzimmer / WGs / Gross-WGs; mit/ohne Halbpension) vorgezogen. Das bringt vor allem mit den symbiotischen Nutzungen (Cafe, Bar, Kantine, Vereinsheim, ...) Leben an den zentralen Uhrurmplatz, der die Kreuzung aller Wege darstellt.

Fast alle weiteren Etappen sollen so realisiert werden, dass möglichst immer von jeder Wohnform mindestens 1 Gebäude errichtet wird - v.a. in Anbetracht der überalternden Gesellschaft mindestens ein betreutes Wohnen / Mehrgenerationenwohnhäuser oder ein Senioren-/Pfleheim pro Etappe.

Die umfunktionalisierung der Turnhalle zur Kulturhalle kann zu jedem beliebigen Zeitpunkt erfolgen - anfangs eventuell nur durch provisorische Verwendung. Ebenso sollen diverse Fahrzeughallen bis zum definitiven Abbruch als provisorische Arbeitsstätten/Ateliers dienen, sofern diese ohne allz grossen Aufwand verwendbar sind.

Freiraum- und Grünstruktur 1:2500

- Perimeter
- Parkanlage
- Parkanlage (Grünfinger)
- Private Gärten
- Gemeinschaftsgärten (Urban Farming)
- Sport- und Freizeitgrünflächen
- Baumbestand (in absteigendem Erhaltungswert)
- Vorgeschlagene neue Bäume

