

Braunschweig
Löwenstadt



Urbanes Quartier Hauptgüterbahnhof

Dokumentation zum Wettbewerb

Impressum

Ausloberin

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Städtebauliche Planung / Innenstadt
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

In enger Kooperation mit der

Aurelis Asset GmbH und der IntReal International Real Estate Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH, vertreten durch LIP Invest GmbH

Betreuung + Koordination

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980

Redaktion

Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Städtebauliche Planung / Innenstadt
Cornelia Steller, Ina-Maria Backsmann
FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Jörg Faltin, Antje Ehlert, Andreas M. Sattler

Abbildungen

Abbildung Titel + Rückseite: prasch buken partner architekten partG mbB, Hamburg mit GHP Landschaftsarchitekten, Hamburg
Weitere Abbildungen: aus den Wettbewerbsbeiträgen der Teilnehmenden

Fotos+Layout

Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG

von Bund, Ländern und
Gemeinden

Inhalt

Anlass	4
Verfahren und Ergebnis.....	6
Beteiligte.....	8
Öffentlichkeitsbeteiligung	10
Wettbewerbsbeiträge	12
1. Preis	14
prasch buken partner architekten partG mbB, Hamburg mit GHP Landschaftsarchitekten, Hamburg	
2. Preis.....	24
holger meyer gmbh, Frankfurt am Main mit Lützwow7 Müller Wehberg Landschaftsarchitekten PartGmbB, Berlin	
3. Preis.....	30
Studio Wessendorf, Berlin mit Atelier Loidl Land- schaftsarchitekten Berlin GmbH, Berlin	
Anerkennung.....	36
Yellow z Abel Bormann Koch PartGmbB, Berlin mit Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin	
Anerkennung	40
André Poitiers Architekt GmbH, Hamburg mit arbos Freiraumplanung GmbH, Hamburg	
Weitere Arbeiten.....	44

Anlass

Die Flächen rund um den Hauptbahnhof in Braunschweig stehen seit einigen Jahren im Fokus der Stadtentwicklung der niedersächsischen Großstadt. Unter dem Titel „BAHNSTADT Braunschweig“ wurde ein Rahmenplanprozess initiiert, der sich mit Chancen, Potenzialen und Entwicklungsmöglichkeiten der wertvollen Flächen für eine moderierte und perspektivische Innentwicklung beschäftigt. In einer Teilfläche im Bereich des Hauptgüterbahnhofes wird die Chance für die Entwicklung eines neuen und urbanen Stadtquartiers mit attraktiven Wohn-, zukunftsgerichteten Gewerbenutzungen, sowie einer sich aus dem Engagement „vor Ort“ gegründeten Kulturnutzung gesehen. Unter dem Titel „Urbanes Quartier Hauptgüterbahnhof“ wurde im Rahmen des Wettbewerbs nun für diese ca. 21 ha große Fläche süd-östlich der Braunschweiger Innenstadt und unweit des Hauptbahnhofes eine konkrete städtebaulich-freiraumplanerische Perspektive erarbeitet.

Die Fläche ist bislang überwiegend gewerblich genutzt und maßgeblich durch die gewachsenen Funktionen rund um den Hauptgüterbahnhof und den Rangierbahnhof geprägt. Die zentrale städtische Lage, die vorhandenen Infrastrukturen und die nahegelegenen großen, parkähnlichen Landschaftsräume nördlich und östlich des Hauptfriedhofs, mit wichtigen Vernetzungs- und Frischluftfunktionen, machen die Fläche zu einer interessanten Konversionsfläche. Gleichzeitig sind die Herausforderungen einer Umnutzung durch die heute noch vorhandenen Nutzungen auf dem

Areal und in der Umgebung, sowie die zahlreich vorhandenen räumlichen Barrieren, etwa der Gleistrassen, Straßen, vorhandenen Topografie und Einfriedungen, sehr groß.

Über den städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb sollte die langfristige Perspektive für die Fläche des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes aufgezeigt und eine zeitlich gestaffelte Umsetzungsstrategie erarbeitet werden. Ziel ist es, die wertvollen stadtnahen Flächen langfristig als urbanes und lebendiges Quartier zu entwickeln, neue Nutzungen zu etablieren und gleichzeitig mit den umgebenden Gebieten zu vernetzen bzw. verzahnen. Heute vorhandene Barrieren können dadurch aufgehoben oder gemildert werden und das gesamte Areal unweit des Hauptbahnhofes kann davon profitieren.

Bereits im Wettbewerb galt es den besonderen Ort mit seiner Entwicklungsgeschichte zu würdigen und historische Spuren in das zukünftige Quartier zu transportieren. Dabei waren Brüche und Kontraste durchaus mit in die Städtebauperspektiven zu überführen, denn sie können zur Identifikation des Ortes beitragen und bieten die Chance genau an diesem Standort eine spezifische und ehrliche Mischung von Nutzungen zu etablieren, die einzigartig und möglicherweise an anderen Stellen so nicht möglich ist.



Wettbewerbsgebiet "Urbanes Quartier Hauptgüterbahnhof Braunschweig" im Schrägluftbild von Südwesten

Im Preisgericht, welches am 07.03.2023 im Braunschweiger Lokpark zusammentrat, konnte sich schließlich das Konzept des Bearbeitungsteams prash buken partner architekten partG mbB, Hamburg mit GHP Landschaftsarchitekten, Hamburg durchsetzen. Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Beitrag überzeugte die Jury mit Innovation, Kreativität und Experiment sowohl im Städtebau und Freiraum als auch im Nutzungskonzept. Aus Sicht der Jury bietet der sehr differenzierte Entwurf eine gute Antwort auf die gestellte Aufgabenstellung und die besten Voraussetzungen für die nächsten Planungsschritte.

Der Wettbewerb wurde im Dialog mit der Öffentlichkeit und mit den Beteiligten vor Ort durchgeführt. So führte die Stadt Braunschweig im Vorfeld Einzelgespräche mit den verschiedenen Grundstückseigentümer*innen durch, um so deren Entwicklungsoptionen auszuloten und insgesamt in einen integrativen Prozess zu starten. Zwei der großen Flächeneigentümer-

innen, die Aurelis Asset GmbH und die IntReal International Real Estate Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH, vertreten durch LIP Invest GmbH, waren als Kooperationspartnerinnen auch aktiv am Wettbewerbsverfahren beteiligt.

Auch die interessierte Öffentlichkeit hatte im Vorfeld des Wettbewerbs bereits Gelegenheit, sich über das Verfahren zu informieren und Anregungen und Hinweise zur Wettbewerbsaufgabe zu äußern.

Die vorliegende Broschüre dokumentiert die Beiträge des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Verfahren



Wettbewerbsart

Der städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb wurde gem. Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. Der Wettbewerb wurde mit 20 Teilnehmenden, jeweils bestehend aus Architekt*innen und / oder Stadtplaner*innen mit Landschaftsarchitekt*innen durchgeführt. Die Beratung durch Verkehrsplaner*innen und Lärmgutachter*innen war empfohlen.

19 Beiträge wurden eingereicht, die am 07.03.2023 vom 12-köpfigen Preisgericht unter dem Vorsitz von Prof. Christa Reicher beurteilt wurden. Nach einer intensiven, ganztägigen Sitzung wurde schließlich mehrheitlich das Konzept des Planungsteams prash buken partner architekten partG mbB, Hamburg mit

GHP Landschaftsarchitekten, Hamburg mit dem 1. Preis ausgezeichnet und als Grundlage für die weitere Bearbeitung empfohlen.

Ergebnis

1. Preis | 56.000 EUR (netto)
prash buken partner architekten partG mbB, Hamburg mit GHP Landschaftsarchitekten, Nikolaus Gurr + Christin Schierstedt, Hamburg

2. Preis | 35.000 EUR (netto)
holger meyer gmbh, Frankfurt am Main mit Lützwow7 Müller Wehberg Landschaftsarchitekten PartGmbB, Berlin

3. Preis | 21.000 EUR (netto)
Studio Wessendorf, Berlin mit Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH, Berlin

Anerkennung | 14.000 EUR (netto)
Yellow z Abel Bormann Koch PartGmbB, Berlin mit Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin

Anerkennung | 14.000 EUR (netto)
André Poitiers Architekt GmbH, Hamburg mit arbos Freiraumplanung GmbH, Hamburg

19.09.2022	Preisrichtervorbesprechung „Auslobung“ durchgeführt als Videokonferenz
02.11.2022	Planausgabe Bereitstellung der Unterlagen an die Teilnehmenden via Datenlink
10.11.2022	Rückfragen (schriftlich) bis 18:00 Uhr
17.11.2022	Preisrichtervorbesprechung „Rückfragen“ und Kolloquium mit den Teams (jeweils als Videokonferenz)
07.02.2023	Anonyme Abgabe (digital)
23.02.2023	Abgabe (analog) Verfassererklärung und Modell
07.03.2023	Preisgericht Lokpark Braunschweig
06.04.-11.05.2023	Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten Rathaus Altbau, Foyer 2. OG



Fotos linke und rechte Seite:
Eindrücke aus dem Preisgericht am
07.03.2023



Beteiligte

Fachpreisrichter*innen

1. Prof. Christa Reicher, Aachen (Stadtplanerin)
2. Prof. Dr. Detlef Kurth (Stadtplaner)
3. Prof. Dr. Janna Hohn, Frankfurt a.M. (Architektin)
4. Prof. Annegret Stöcker, Dresden (Landschaftsarchitektin)
5. Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat der Stadt Braunschweig
6. Bernd Schmidbauer, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Geoinformation, Stadt Braunschweig
7. Prof. Dr. Elmar Schütz, Leiter Development Aurelis Region Mitte (Stadtplaner)

Sachpreisrichter*innen

1. Burim Mehmeti, Ratsfraktion SPD
2. Sabine Kluth, Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
3. Oliver Schatta, Ratsfraktion CDU
4. Christin Schulz, Leiterin Aurelis Region Nord
5. Daniel Pahl, IntReal International Real Estate Kapitalverwaltungsgesellschaft mbH, vertreten durch LIP Invest GmbH

Stellvertretungen:

- Prof. Uwe Brederlau, Braunschweig (Städtebauer)
- Dirk Christiansen, Berlin (Landschaftsarchitekt)
- Prof. Katja Benfer, Berlin (Landschaftsarchitektin)
- Stephan Lenzen, Bonn (Landschaftsarchitekt)
- Klaus Hornung, Referatsleiter Stadtbild und Denkmalpflege, Stadt Braunschweig
- Rainer Mollerus, Abteilungsleitung Stadtplanung, Stadt Braunschweig
- Peter Olbert, Aurelis (Stadtplaner / Architekt)
- Detlef Kühn, Ratsfraktion SPD
- Rochus Jonas, Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- Heidemarie Mundlos, Ratsfraktion CDU
- Antoinette von Gronefeld, Ratsfraktion CDU
- Anke Lamek, Aurelis

Beratung

- Frank Lehrmann, Referatsleiter Stadtgrün, Stadt Braunschweig
- Cornelia Steller, Abteilung Stadtplanung, Stadt Braunschweig
- Alf Ketelsen, Stellenleiter Projekt BAHNSTADT, Stadt Braunschweig



Fotos linke und rechte Seite:
Eindrücke aus dem Preisgericht am
07.03.2023

Vorprüfung und Betreuung

- Bernd Kreisel, Referat Grün- und Freiraumplanung, Stadt Braunschweig
- Anysia Mayerhofer, Abteilung Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement, Stadt Braunschweig
- Ina-Maria Backsmann, Abteilung Stadtplanung, Stadt Braunschweig
- Kyra Tiebel, Projekt BAHNSTADT, Stadt Braunschweig
- Rabea Saad, Fachbereich Umwelt, Abteilung Klimaschutz und strategische Umweltplanung, Stadt Braunschweig
- Dr. Holger Mrosek, Aurelis
- Jörg Faltin, Antje Ehlert, Jana Weiss, FALTIN+SATT-
LER, Düsseldorf



Öffentlichkeitsbeteiligung



Linke Seite: Öffentlichkeitsbeteiligung am 06.11.2021 im Lokpark.

Rechte Seite: Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Bereits in der Vorbereitung des Wettbewerbs hat die Stadt Braunschweig die Öffentlichkeit in den Planungsprozess einbezogen. Die Wettbewerbsteilnehmer*innen sollen hierüber ein Gespür für die Anregungen und Belange der Bürger*innen vor Ort entwickeln und in den Konzepten berücksichtigen.

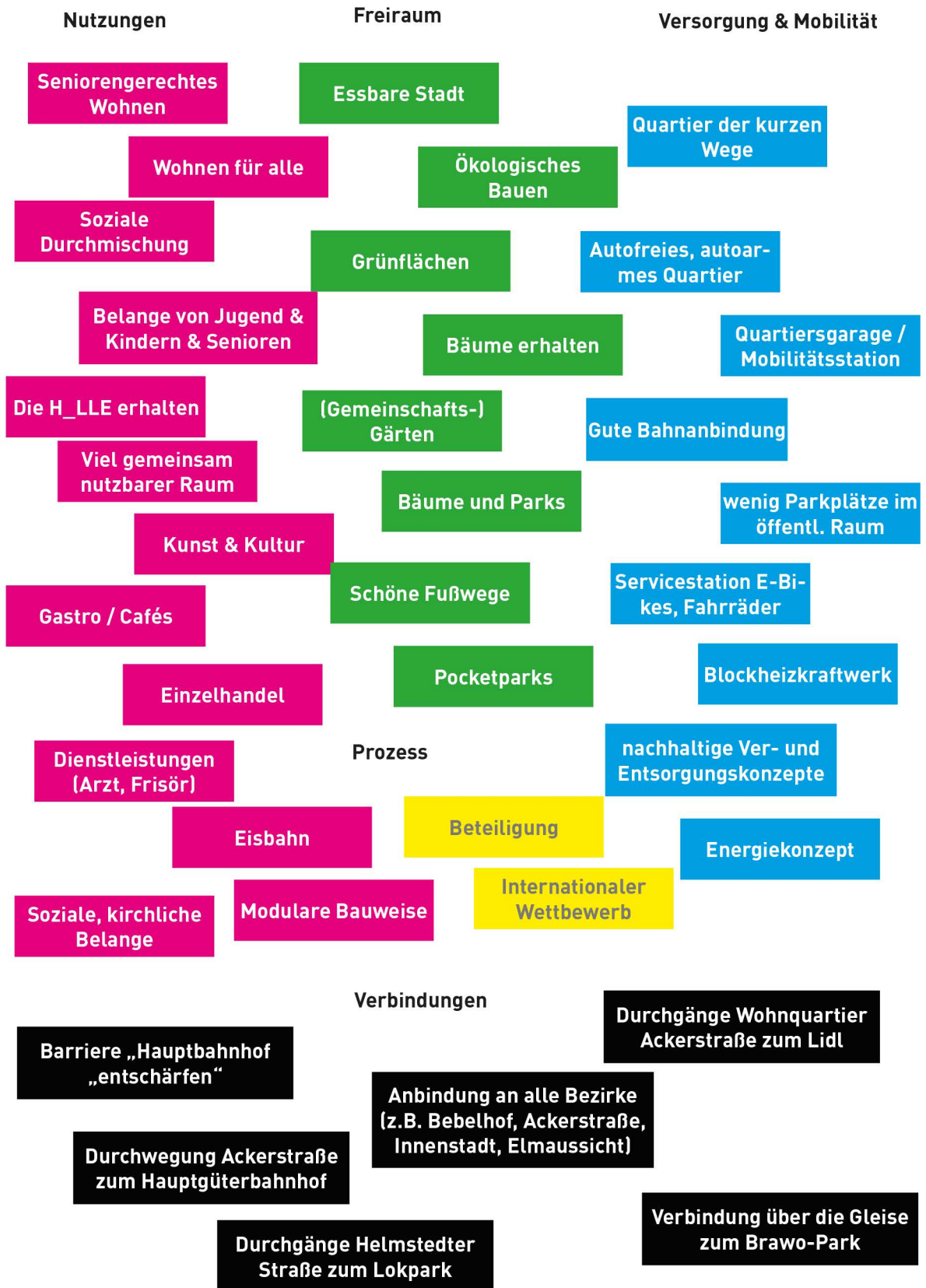
Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung „Zukunftsreise BAHNSTADT“ am 06.11.2021 im Lokpark konnten interessierte Bürger*innen Anregungen zum Wettbewerb „Urbanes Quartier Hauptgüterbahnhof“ formulieren. Dazu wurden folgende Leitfragen formuliert, um eine Partizipation anzuregen:

Welche Nutzungen sind aus deiner Sicht für das zeitgemäß gemischte Quartier am Hauptgüterbahnhof wichtig?

Was sollten die Planer*innen aus deiner Sicht bei der Konzeption unbedingt beachten?

Die Ergebnisse zeigten ein breit gefächertes Zukunftsbild für das Quartier Hauptgüterbahnhof. Sie entsprechen den zeitgemäßen Themen des gesellschaftlichen Zusammenhaltes, den Aufgaben des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und der Mobilität.

Die Anregungen flossen in die Auslobung zum Wettbewerb ein.







Wettbewerbsbeiträge

1. Preis

prasch buken partner architekten, Hamburg mit GHP Landschaftsarchi- tekten, Hamburg



prasch buken partner architekten partG mbB, Hamburg:

Frank Bufen, Knut Böhmer,
Tim Büschel, Martin Hertel,
Anneke Jobs

GHP Landschaftsarchitekten, Nikolaus Gurr + Christin Schierstedt, Hamburg:

Nikolaus Gurr, Christin Schierstedt,
Lisa Brunnert, Felix Bunke

Erläuterungen des Teams

Städtebauliche Zonierung und Konfiguration

Aus dem Leitmotiv der Gleisharfe entwickeln sich drei übergeordnete Grünzüge, welche das Wettbewerbsgebiet zonieren und als verbindende Grünelemente bis zur Helmstedter Straße dienen. Eingebettet zwischen den Grünzügen werden rechteckige Baufelder aufgespannt. Im südlichen Teil entlang der ehemaligen Bestandshallen liegt die Gleispromenade als Verbindungachse zum westlich gelegenen DHL-Logistikzentrum sowie zum "Siemens Rail Campus". In Anbetracht der geplanten südlichen Umgehungsstraße am Straßenbahndepot kann der Gewerbeverkehr weitestgehend aus den Wohnbereichen gehalten werden.

Vier neue Quartiere verbinden hochwertiges Wohnen mit vielfältigen städtischen Funktionen und Gewerbeflächen. Kurze Wege zu Co-Working-Flächen und Mobility Hubs, quartiersbezogene Kitaflächen und Freiräume, gemeinschaftliche Werkstätten, örtliche Sozialeinrichtungen sowie ein Kulturangebot lassen die Quartiere zu einem neuen Stadtteil reifen. Die verschiedenen Wohnformen reichen von privaten und geförderten Wohnungen, über gemeinschaftliche und generationsübergreifende Wohnformen, bis hin zu Wohn-Pflegegemeinschaften. Besonderen Wert wird hier auf die familiengerechte Ausstattung der Höfe und Freianlagen gelegt.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive



Konzeptgrafik Freiraum, Klima, Regenwasser& Energiekonzept

Produktivachse, ein Gründerzentrum sowie Veranstaltungs- und Konferenzräume, ergänzt mit gastronomischen Angeboten erweitern das funktionale Angebot. Zur Reduzierung des Sanierungsaufwandes werden die Einbauten als Box-in-Box-System erstellt. Der Neubau nimmt im Sockel die linearen Strukturen der Bestandshallen und Gleise auf. Im durchgerasterten Sockel bleibt viel Freiraum für individuelle Raumgrößen und Nutzungen. Eine gute Logistikanbindung an Straße und Schiene ermöglicht verschiedenste Nutzungen: produzierendes Gewerbe, Werkstätten oder Büroflächen. Oberhalb des Sockels können Hochbauten analog des Rasters, vorzugsweise als Holzkonstruktion, entstehen. Individuelle Zuschnitte bis hin zu einer vollflächigen Überbauung sind denkbar. Quartiersinterne Produktion, Vertical Farming, 3D-Druck, Handwerk oder anderes sollen Raum bekommen. Ergänzt mit lärmverträglichen Sonderwohnformen, wie Ateliers für Künstler*innen, Wohnen auf Zeit oder auch Wohnen für Studierende sollen weitreichende Synergieeffekte erzeugt werden. Eine gelebte Start-Up-Kultur in Kombination mit lokaler universitärer Unterstützung könnte der Startschuss für einen neuen Innovationsstandort sein.

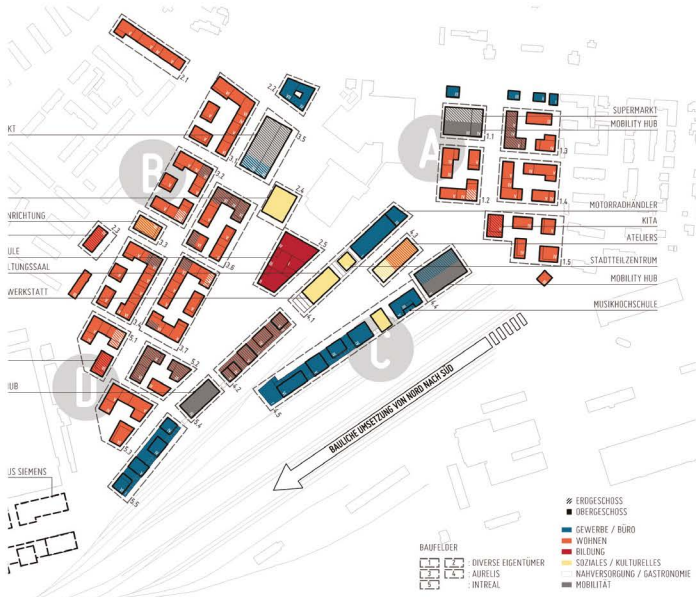
Quartier am Kiezpark

Um die zu sanierende „H_LLE“ im Zentrum des Gebiets entsteht ein großzügiges Parkband als Aufenthalts- und Pufferzone zum Gewerbe. Die überwiegend der Wohnnutzung dienenden Quartiere spannen sich mit mittiger Erschließung zwischen Kiezpark und östlicher Spiel- und Parkspange auf. Jeder Quartiersblock grenzt sowohl an einen Grünraum, als auch an einen Quartiersplatz. Die aufgelockerte Blockrandbebauung gruppiert sich um gut proportionierte Wohnhöfe, wodurch die privaten Grünräume und Nachbarschaften klar definiert werden. Die Sockelausbildung von 50cm im Erdgeschoss steigert zusätzlich die Privatsphäre und ermöglicht wirtschaftliche Raumhöhen von 3,5m im Bereich von ebenerdigen Gewerbenutzungen.

Der am nördlichen Platz positionierte Mobility Hub bietet neben Stellplätzen weitere Angebote zur Mobilität sowie Nahversorgung und Dienstleistungen. Ergänzt durch sportliche Freizeitnutzungen stellt er einen belebten öffentlichen Anlaufpunkt dar. Die als Haus-im-Haus-Prinzip sanierte „H_LLE“ mit kulturellen und sozialen Angeboten steht im Dialog mit der benachbarten Grundschule sowie mit den Einrichtungen um den Quartiersplatz.



oben: Fußgängerperspektive vom Kiezpark Richtung H_LLE, Mobility Hub, Quartiersplatz, Grundschule
 mitte: Ausschnitt Kiezpark, Werkhof
 unten: Nutzungsverteilung und Realisierungsschritte

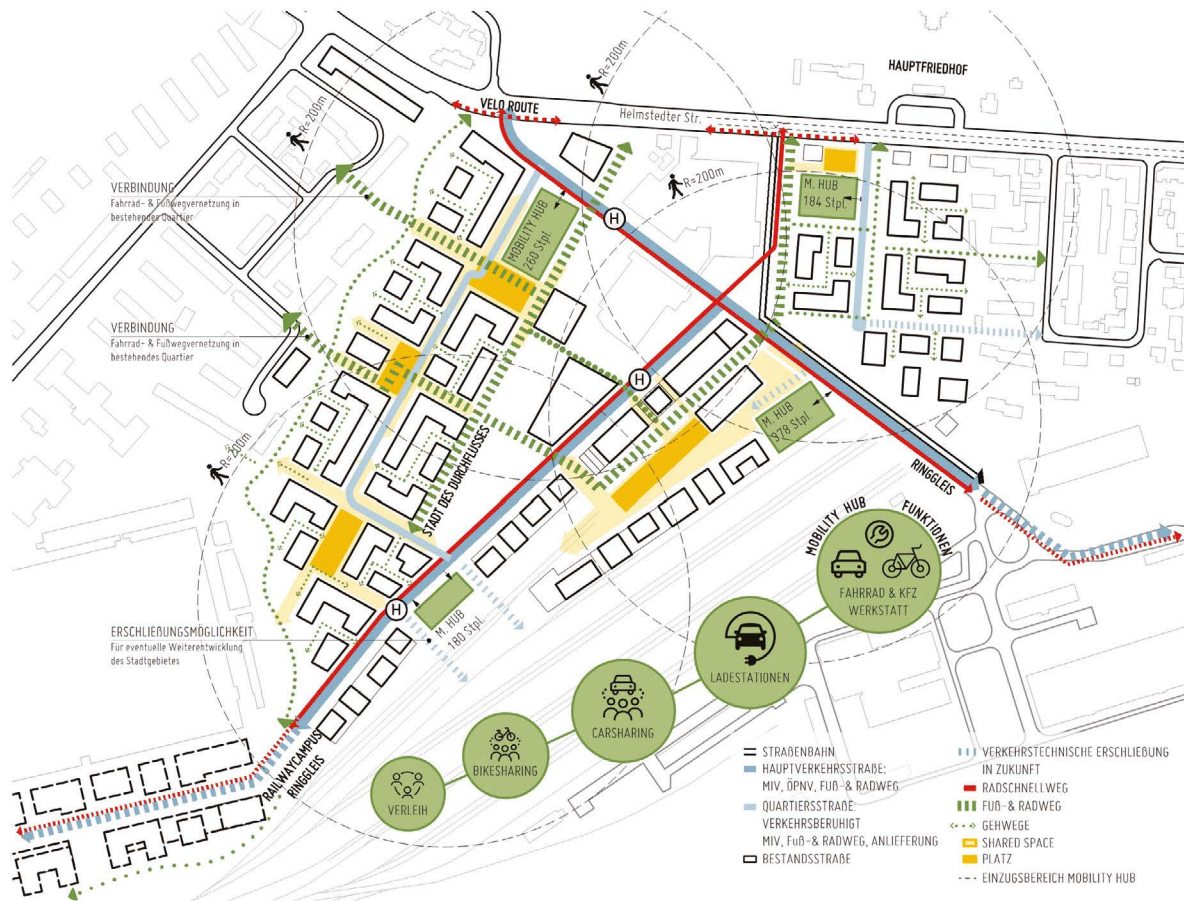


Quartier am Siemens Rail Campus

Das Quartier am Siemens Rail Campus ergänzt das Quartier am Kiezpark. Die Platzabfolge an der Erschließung wird durch eine weitere öffentliche Fläche ergänzt. Um den neuen Quartiersplatz gruppieren sich drei Blöcke mit ähnlicher Struktur. In Richtung Park öffnen sich die Quartiere für eine grünraumbezogene Blickbeziehung und eine gute Frischluftzufuhr. Zum Abschluss und zur Rahmung des Kiezparks wird ein baulicher Hochpunkt im Dialog mit der „H_LLE“ gesetzt. Zur Bahntrasse sorgt die Verlängerung der Produktivachse für eine Lärmschutzbebauung.

Nachhaltigkeits- und Energiekonzept

Ziel des Nachhaltigkeitskonzeptes ist die Umweltauswirkungen der Bebauung über den gesamten Lebens-



Konzeptgrafik Erschließungskonzept und Mobilität

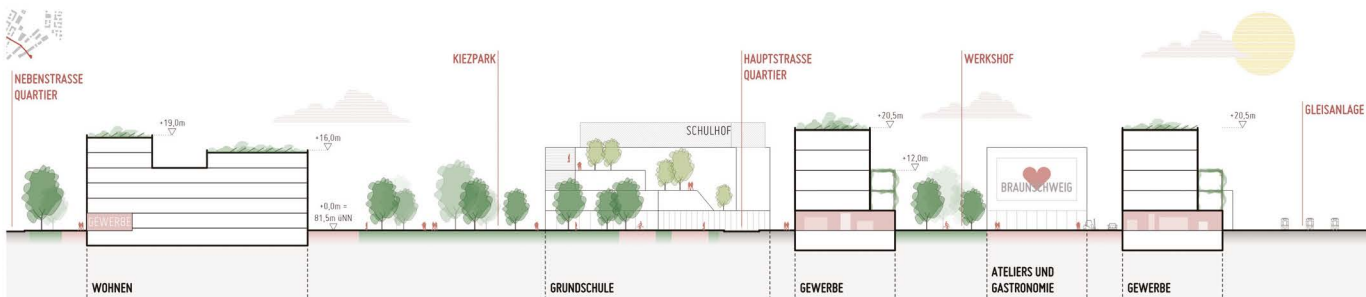
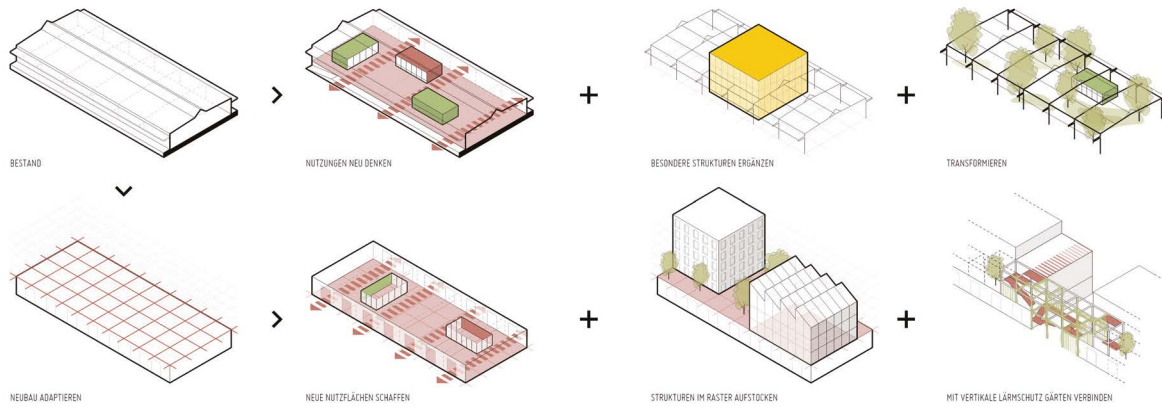
zyklus hinweg auf ein Minimum zu reduzieren. Die kompakte Bauweise minimiert die Wärmeverluste, optimierte gradlinige Strukturen reduzieren zudem den notwendigen Materialeinsatz. Holz- oder Holzhybridbauweise sowie cradle to cradle werden in den hochbaulichen Projekten Berücksichtigung finden. Auf den Dachflächen werden großzügige Flächen für Photovoltaik und Solarthermie bereitgestellt. Abwärmennutzung von z.B. Serverfarmen im Gewerbegebiet, großflächige Eis- oder Kristallspeicher sowie Erdsonden, bieten sich zudem als Quartierslösung an. Extensive Gründächer tragen zur Gebäudekühlung bei und reduzieren das abzuleitende Regenwasser. Die Platzgestaltung erhält tieferliegende Retentionsflächen sowie Versickerungsmulden.

Freiraumkonzept

Das urbane Quartier wird durch drei Grünzüge gegliedert, welche sich fächerartig durch das Quartier ziehen und die Idee eines vernetzten, biodiversen Grünzugs im Sinne des Ringgleises weiterdenken und an den Grünraum des Hauptfriedhofs anschließen. Dabei wird ein Großteil des bestehenden Baumbestands erhalten und integriert. Die Grünzüge gliedern sich in

das Spiel- und Gartenband, den Kiez- und Aktivpark und den Gleispark – jeweils mit spezifischer Identität und thematischer Programmierung. So bildet das Garten- und Sportband einen großzügigen Grünzug, der durch Spiel- und Sportflächen, sowie Experimentierflächen, wie dem Kiezacker und Kleingärten, im Norden geprägt ist. Die durch den Park verlaufende Topographie erzeugt dabei spannende Raumsituationen und schafft zusätzlich ein konfliktfreies Miteinander zwischen der angrenzenden Wohnbebauung und dem Park.

Der Kiezpark bildet das grüne Herz des Quartiers und ermöglicht viel Raum zur Aneignung durch die Bewohner*innen. Gerahmt wird der Park durch das Aktivband, ein kommunikativer Raum zum Verweilen der mit Spiel- und Aufenthaltselementen versehen ist. Darüber hinaus kann der Park bei Starkregenereignissen zusammen mit dem leicht erhöhten Aktivband als Retentionsfläche dienen. In Verlängerung des Kiezparks befindet sich nördlich der Aktivpark mit Sportnutzungen wie Streetball, Skateboarding und Tischtennis. Den dritten Grünzug bildet der Gleispark, welcher durch die Gleispromenade mit dem westli-



Konzeptgrafik Herleitung Microinterventionen und Zusammensetzung des Experimentierbandes

Quartier prägende freiräumliche Situationen stärken. In West-Ost-Richtung wird das Quartier zusätzlich durch Spiel- und Aufenthaltsbänder verknüpft. Ganz im Sinne der beispielbaren Stadt entstehen so ungezwungene Orte für Kinder, die spontanes Spielen im öffentlichen Raum ermöglichen.

Mobilitätskonzept

Die Gleispromenade bildet erschließungstechnisch das Rückgrat des Quartiers und verbindet es mit dem südlichen Hauptbahnhofsareal sowie der Gleisharfe. Ein großzügiger Radweg schafft eine übergeordnete Radverbindung, welche direkt an die Helmstedter Straße anschließt. Durch die Fokussierung des Verkehrs auf die Gleispromenade und die Positionierung der Mobility Hubs an strategisch wichtigen Stellen ist es möglich, den Rest des Quartiers nahezu autofrei zu gestalten. Dies ermöglicht es den „Straßenraum“ neu zu denken und durch Shared-Spaces und einen stellplatzfreien Straßenraum mehr Aufenthaltsqualität und eine hohe Freiraumqualität zu erzeugen. In direkter Nähe zu den Mobility Hubs werden zudem Car-Sharing sowie Leihfahrräder angeboten, um den Umstieg vom Auto so bequem wie möglich zu gestalten.

Beurteilung des Preisgerichts

Drei übergeordnete Grünzüge werden aus dem Leitmotiv der Gleisharfe entwickelt, um das Wettbewerbsgebiet sehr nachvollziehbar zu strukturieren und Verbindungen herzustellen. Eingebettet zwischen den Grünzügen werden tragfähige Baufelder aufgespannt. Es entstehen vier verschiedene Stadtquartiere mit unterschiedlichen Bebauungs- und Nutzungsstrukturen. Die Jury honoriert die Grundkonzeption und klare Strukturierung durch das Grün- und Kulturband als Puffer zwischen Wohnen und Gewerbe.

Der Entwurf zeichnet sich durch sein klares städtebauliches Grundgerüst aus. Die Jury lobt die offene Bauweise, welche sich durch ausdifferenzierte Blockstrukturen mit einer angemessenen Körnigkeit auszeichnet. Die Dichte und Abstände zwischen den Baukörpern werden jedoch kontrovers diskutiert. Die Blockstrukturen nehmen schwerpunktmäßig das Wohnen auf, während die Gewerberiegel entlang der Bahn auch gleichzeitig als Lärmschutz dienen. Die Hochpunkte am Quartierseingang und am südlichen Ende des Quartiersplatzes sind gut gesetzt. Doch wird ergänzt,



Modellfoto

dass man der Arbeit ein dezentrales Angebot und keine zentrale Mitte ablesen kann. Auch wird die Überlagerung von Plätzen mit Verkehrsstrukturen kritisiert.

Der Arbeit gelingt es, ein sehr gut differenziertes Freiraumangebot mit hohem Nutzungsangebot zu entwickeln. Die Ausdifferenzierung zwischen öffentlichem und privatem Raum wird hingegen kontrovers diskutiert. So wird angemerkt, dass einige Grünflächen nicht richtig zugeordnet sind, kaum eine Privatheit bewirken und die Blockinnenbereiche zu eng seien, was zu Lasten der Freiräume geschieht.

Gut dimensionierte Quartiersplätze sorgen für urbane Treffpunkte und fördern die Nachbarschaften. Das um die H_LLE vorgeschlagene Grün- und Kulturband als freiräumlichen Zäsur zwischen Wohnen und Gewerbe wird in seiner Ausformulierung und Vielfalt als sehr positiv bewertet. Zu klären bleibt, ob die Aufenthaltsqualität des Grünzuges mit dem Gegenüber des Westermangelandes minimiert wird.

Im Westen sorgt das Spiel- und Gartenband für angemessene gemeinschaftliche Nutzungen im Grünen sowie einen grünen Abschluss. Dadurch wird das Freiraumangebot der angrenzenden Grundschule erweitert. Im Osten wird der Gleispark mit seinen Nutzungen für das kreative Leben und Arbeiten gewürdigt. Der Höhengsprung an der Straße Am Hauptgüterbahnhof wird außerdem angemessen berücksichtigt. Insgesamt haben die Grünzüge alle eine spezifische Identität und eine thematische Programmierung.

Der Entwurf zeichnet sich durch einen hohen Anspruch an Energieeffizienz und Nachhaltigkeit aus. So dienen die Plätze und Parks mit Versickerungsmulden als Retentionsflächen bei Starkregenereignissen und die kompakte Bauweise minimiert die anfallenden Wärmeverluste. Die Dachflächen sollen als Gründächer ausgebildet oder für Energiegewinnung genutzt werden.

Der Entwurf zeichnet sich dadurch aus, dass neben dem Wohnen auch Orte für Handwerk und lärmintensives Gewerbe zusammenspielen - es entsteht ein echtes urbanes Quartier. Das Gewerbe ist nachvollziehbar im Südosten des Quartiers entlang der Schie-

nen in einem Experimentierband verortet, mit einer Abstufung von Gewerbe, Kunst, Kultur zu Gewerbe und Handwerk. Doch wird die Funktionsfähigkeit des gleisnahen Gewerbebezuges auch kritisch betrachtet. Die H_LLE bildet das Zentrum des Entwurfs und kann stark zur Identitätsbildung beitragen. Gleichzeitig erhält sie großzügige Außenräume, die auch für Veranstaltungen genutzt werden können.

Die Jury lobt die Platzierung der Schule im Zentrum des Quartiers. Zum einen ist die Schule gut zu Fuß erreichbar, gleichzeitig ist sie aber so positioniert, dass sie auch mit dem Auto erreichbar ist. Die direkte Nähe zum Westermann-Grundstück und die daraus resultierende Angrenzung der schulischen Außenfläche wird vereinzelt hinterfragt.

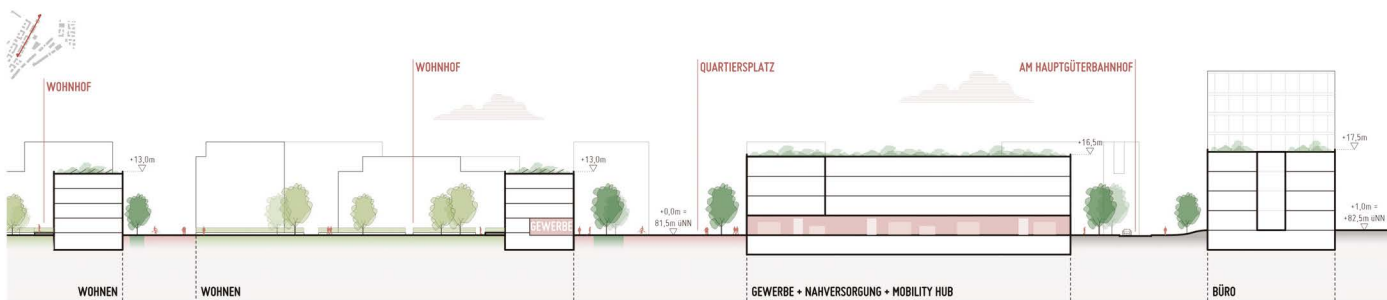
Das Quartier wird größtenteils vom Verkehr freigehalten, was durch schlüssig positionierte Mobilität-Hubs hergestellt wird. Eine Erschließungsstraße im Südosten ermöglicht die effiziente Anlieferung des Gewerbes, aber auch des Schulstandortes und bildet das Rückgrat des Quartiers. Es entsteht eine überzeugende Hierarchie der Erschließung mit verkehrsberuhigten Shared Spaces, einer Quartiersstraße sowie der Haupteerschließung im Osten. Generell ist herauszustellen, dass die Straßenräume neu gedacht und mit hoher Aufenthalts- und Freiraumqualität versehen werden.

Lobenswert ist die unabhängige Realisierungsfähigkeit der Einzelquartiere. Die bauliche Umsetzung soll von Nord nach Süd erfolgen. Außerdem zeichnet sich die Arbeit durch einen innovativen Umgang mit den Bestandsgebäuden aus. So erfolgt eine Integration der Bestandsgebäude für die kreativen Nutzungen im Experimentierband am Güterbahnhof.

Grundsätzlich entsteht ein neues Quartier, welches sich durch Innovation, Kreativität und Experiment sowohl im Städtebau und Freiraum als auch im Nutzungskonzept auszeichnet. Der sehr differenzierte Entwurf bietet eine gute Antwort auf die Aufgabenstellung des Hauptgüterbahnhofs Braunschweig.



oben: Schwarz-Grünplan
unten: Süd-Nord-Schnitt



2. Preis

holger meyer gmbh, Frankfurt a.M. mit Lützow7 Landschaftsarchitekten, Berlin



holger meyer gmbh, Frankfurt am Main:

Holger Meyer, Raimund Holubek,
Francesco Di Capua, Deacon Lee
Francisco Vilar Navarro, Omar Abdelkhalek

Lützow7 Müller Wehberg Landschaftsarchitekten PartGmbB, Berlin:

Prof. Cornelia Müller, Jan Wehberg,
Tim Hagenhoff, David Levain,
Mahnush Arbabi, Michèle Remy

Beratung:

Prof. Dr. Rudolf Eger, Freier Sachverständiger
für Verkehrsplanung und Parkieranlagen,
Darmstadt

Erläuterungen des Teams

Stephenson Höfe - Bebauungsstruktur und Nutzungen

Seine städtebauliche Qualität bekommt das Quartier durch seine Bebauung in Form einer vier- bis sechsgeschossigen Blockrandstruktur, einem engmaschigen Wegenetz und die Schaffung von differenzierten Freiräumen. Eine besondere Stellung im räumlichen Gefüge erhält "DIE H_LLE", die als kulturelles Zentrum und Quartierstreff, wie ein Gelenk zwischen dem nordöstlich gelegenen Eingangplatz und dem sich südlich aufspannenden, zentralen grünen Anger vermittelt. Hieran angrenzend befindet sich eine neue Wegeverbindung, in Form einer Promenade. Diese verbindet die neue öffentliche Grünanlage im Südosten mit dem Nachbarschaftsplatz im Nordwesten und bildet einen Anschluss an das Wohnquartier Ackerstraße. Südwestlich der Promenade sind zwei weitere, zum Anger ausgerichtete Baublöcke, die das Ensemble der ersten Bauphase komplettieren. Nordwestlich der Stephensonstraße sind drei Baufelder vorgesehen, die durch den Nachbarschaftsplatz und einen Pocketpark gegliedert sind und an das Quartier Ackerstraße angrenzen. Für die langfristige Entwicklungsperspektive, nach Entfall des DHL-Logistikzentrums, sind für diesen Bereich zwei weitere Baufelder mit Blockrandbebauung und adressbildendem Pocketpark geplant, die das Gesamtbild vervollständigen.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive



oben: Freiraumkonzept
unten: Ausschnitt zentraler Bereich

Durch die typologische Vorgabe der Blockrandbebauung ist die Voraussetzung für eine kleinteilige bauliche Entwicklung mit großem Spielraum an individueller Freiheit gegeben. Insgesamt wird eine bewegte Silhouette angestrebt. Die Gliederung einzelner Häuser stiftet Identifikation der Nutzer*innen mit ihrer Adresse und trägt zu einem lebendigen Stadtbild bei. Die Baublöcke bilden klare Kanten und definieren den öffentlichen Stadtraum. Nach innen werden ruhige, begrünte Wohnhöfe mit wohnungsnahen Spielflächen und Begegnungsorten geschaffen. Die Wohnungen erhalten großzügige Loggien oder erdgeschossige Privatgärten. Die klare räumliche Zuordnung und die Hierarchie der Räume sind ein wesentliches Kriterium für ein gemeinschaftliches Wohnen und Arbeiten.

Innerhalb des Quartiers orientiert sich die Nutzungsverteilung an den städtischen Freiräumen. Am Eingangsbereich sind die Quartiersgarage mit Mobility-Hub, Nahversorgung und quartiersbezogene Dienstleistungen verortet, während für die Erdgeschosszone entlang der Promenade Gastronomie und Kleingewerbe geplant sind, das mit Wohnnutzungen kombiniert werden kann. Entlang der Ringstraße, mit Adressbildung nach Südosten zu den Gleisanlagen, sowie nach Süden zum DHL-Logistikzentrum, sind im Erdgeschoss großflächiges Gewerbe und in den oberen Geschossen schallunempfindliche Büronutzungen vorgesehen. Im Nordosten, im jetzigen Bereich der Stephensonstraße, ist hauptsächlich der geförderte Wohnungsbau zu finden, sowie die Grundschule und eine Kita.





Fußgängerperspektive Platz vor der H_LLE

Eine Durchmischung der Baufelder kann flexibel mit Mehrfamilienhäusern, gestapelten Maisonnetten und Gewerbebauten auf unterschiedlichen Parzellengrößen erfolgen, was eine Vielfalt an Bewohner*innen- und Nutzer*innenstruktur in überschaubaren Nachbarschaften fördert.

Einen besonderen Stellenwert innerhalb des neuen Quartiers, erhalten die zwischen Gleisanlagen und neuem Park umgebauten Bestands-Güterhallen. Als Pendant zu der H_LLE bieten sie quartiersübergreifend eine kreative und kulturelle Plattform für Events, neue Gastronomiekonzepte, Ausstellungen und autonom verwaltete Räume für Jugendliche. Darüber hinaus werden diese Hallen durch zwei weitere Neubauten mit Loftbüros und Co-Working-Flächen ergänzt.

Auf dem Teilgrundstück zwischen der Helmstedter Straße und Am Güterbahnhof sieht das städtebauliche Konzept eine kleinteilige Bebauungsstruktur vor, die strukturell an die östliche Zeilenbebauung anknüpft. In Teilen werden erhaltenswerte Gebäudeensembles mit Werkhofcharakter in die Neuordnung integriert. Am westlichen Rand ist eine Wohnbebauung vorgesehen, die sich zur neuen Grünraumverbindung öffnet.

Mittendrin | Grün- und Freiraum der Stephenson Höfe

Die akzentuiert geometrische Setzung der Baukörper entwickelt eine spannungsreiche Allianz zu den

fließenden, vegetativen Freiräumen. Ein umlaufendes „Grünes Passepartout“ schafft einen behutsamen Übergang des neuen Quartiers in den angrenzenden Stadtraum. Das „Ringgleis“ als grüngerprägter, klimaschutzwirksamer Freiraum mit seinem hohen Naherholungs- und Freizeitwert und integrierten Rad- und Fußweg, gewährleistet über den im Osten situieren „Güterbahnhof-Park“ eine adäquate Fortführung und die Erreichbarkeit des neuen Stadtraumes.

Unterschiedliche Freiraumtypologien schaffen in ihrer Vielfalt als Ganzes ein durchgrüntes, klimaresistentes Ensemble. Die privaten Innenhöfe als gemeinschaftliche, grüne Zimmer erzeugen eigene Identitäten für die Bewohner*innen und bieten neben Kinderspiel Orte der Regeneration und Kommunikation an. Gleichfalls wird hier, sowie auf den für intensive Begrünungen nutzbaren Dachflächen (z. B. Nahversorger, Quartiersgaragen etc.), eine lokale gärtnerische Produktion (urban farming / gardening) ausdrücklich gewünscht und durch infrastrukturelle Angebote gefördert. Das Quartier erhält durch seine klare Hierarchisierung der Wege- und Grünverbindungen, deren Querungen und Sichtachsen, die Platzabfolgen und Promenaden eine strukturierte Orientierung und Durchlässigkeit, wobei der angrenzende Stadtraum an signifikanten Stellen selbstverständlich angebunden wird und neue Nachbarschaften entstehen.

Im Gegenüber der „H_LLE“ wird als Neue Mitte des Quartiers, unter Integration der Bestandsgehölze,



Modellfoto

eine für Veranstaltungen, Ausstellungen, Events nutzbare urbane Parkanlage vorgeschlagen. Die Stephensonstraße wird als alleeartiger „Grüner Boulevard“ weiterentwickelt und bildet das Rückgrat des neuen Quartiers. Im Norden bindet sich der zentrale Quartiersplatz mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität an. Im Westen schafft der Nachbarschaftsplatz im vis-a-vis der Grundschule einen quartiersübergreifenden Treffpunkt. In seiner Fortsetzung führt die „Grüne Promenade“ mit ihren Spiel- und Aufenthaltsangeboten zum „Güterbahnhof-Park“. Der „Urbane Wildgarten“ südlich und westlich der Güterhallen bietet neben gemeinschaftlichem Gärtnern, partizipative, selbstbestimmte Freiräume zum Arbeiten im Freien (Co-Working) und Veranstaltungen an.

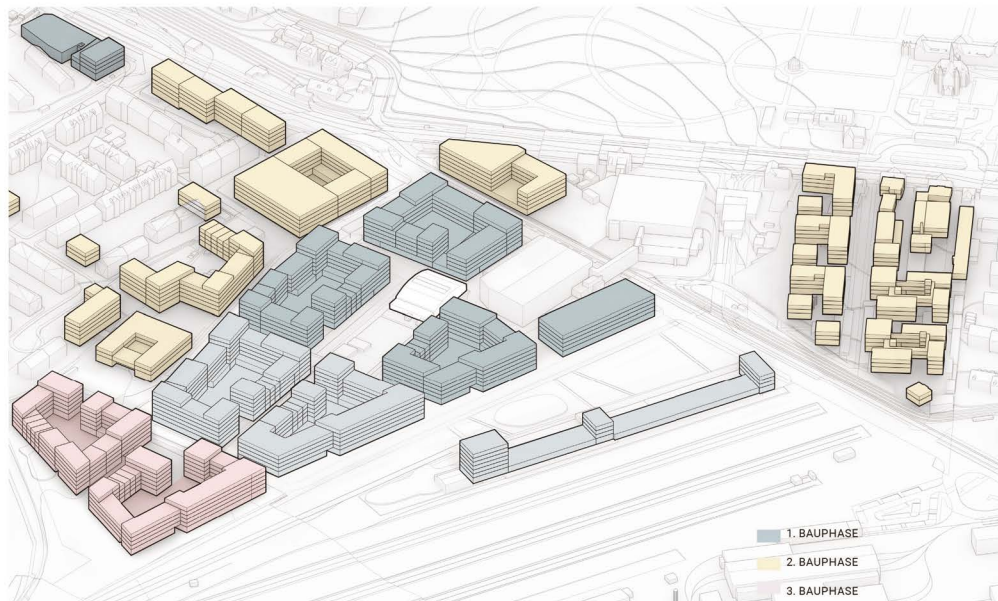
Erschließung und Mobilität

Das Erschließungskonzept sieht für das neue Stadtquartier den Beibehalt der Stephensonstraße vor, wobei sie in südöstlicher Richtung bis zu den Gleisanlagen der DB ausgebaut und verlängert wird. So entsteht eine Ringstraße, von der alle Baufelder verkehrlich erschlossen werden können. Für das neue Stadtquartier sind zwei Quartiersgaragen angrenzend an die Straße „Am Hauptgüterbahnhof“ vorgesehen, die die notwendige Anzahl an Stellplätzen aufnehmen.

Beurteilung des Preisgerichts

Die mit der Überschrift „Urbanes Wohnen und Arbeiten am Hauptgüterbahnhof Braunschweig“ betitelte Arbeit entwickelt mittels geschickt angeordneter, klar als Blockrandbebauung strukturierter Baufelder eine eigenständige Haltung für das neue Stadtquartier. Die Übergänge zu den angrenzenden, bestehenden Bauflächen werden sinnfällig besetzt. Es entsteht ein dichtes Quartier in guter Nachbarschaft und mit selbstverständlichen Übergängen. Der Arbeit gelingt es, ein stark durchgrüntes Quartier mit angenehm bemessenen Freiräumen zu entwickeln. Neben der guten Anbindung an das Bestandsquartier an der Ackerstraße wird im Süden eine großzügige Grünverbindung zwischen dem bestehenden Friedhof und den südwestlichen anschließenden perspektivischen Entwicklungsbereichen der Bahnstadt aufgespannt.

Im Bereich des Teilgebiets an der Helmstedter Straße schlagen die Verfasser*innen eine angemessene, gut auf den Bestand und die erforderlichen Raumdurchlässigkeiten abgestimmte, feinkörnigere Bebauungsstruktur vor.



Bauphasen und Quartiere

Die Bespielung der an die bestehende H_LLE angrenzenden öffentlichen Freiflächen als städtische, verkehrsberuhigte Begegnungsräume mit zentralem, baulich gefasstem, grünen Quartiersplatz ist maßvoll. Es entstehen je ein befestigter und ein durchgrünter Platz, die vielfältige Nutzungen der kreativen Mitte erwarten lassen und Nachbarschaften fördern können. Somit entstehen ein zentraler Bereich mit aktiven Schnittstellen zur Randbebauung und hohem Identifikationswert, sowie großem Potenzial für die kulturelle Aneignung.

Die städtebauliche Grundstruktur verspricht im Hinblick auf die Einordnung von Nutzungen in den Blockrand hohe Flexibilität. Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten, Nahversorgung und quartiersbezogene Dienstleistungen werden sinnfällig am Quartierszugang eingeordnet. Tief im Quartier besetzt ein neuer Schulstandort die Querverbindung zur bestehenden Nachbarschaft und schafft so Anknüpfungspunkte für eine gemeinsame Versorgung der Nachbarschaft.

Eine Ringstraße sichert die Erschließung von Anlieferzonen im Gebiet. Neben den als „grüne Fugen“ beschriebenen öffentlichen Bewegungsräumen, schaffen großzügige, grüne Hoflagen mit Durchgängen die Verbindung zur öffentlichen Parkanlage an der im Süden das Gebiet begrenzenden Bestandshalle. Es entsteht ein Netzwerk von Freiräumen mit klaren Zuordnungen und gutem Potenzial für Klimaanpassungsmaßnahmen (wie z.B. Regenwassermanagement o. Baumpflanzungen). Der Güterbahnhofpark wird kontrovers diskutiert. Seine Vernetzungsfunktion in

Nord-Süd-Richtung wird als positiv gewertet, scheint aber in seiner Lage zwischen rein gewerblicher Nutzung von der Wohnnutzung zu separiert. Die neue Anbindung der Straßenbahn nach Norden ist nicht dargestellt.

Der Beitrag setzt sich intensiv mit Innovationspotenzialen im Bereich der Materialverwendung, energetischen Gebäudeversorgung und Klimaanpassung (z.B. Gebäudekühlung und Regenwassernutzung, Retention und Regenwassernutzung, Schwammstadt) auseinander.

Die differenzierte Höhenstaffelung der Gebäude mit moderaten Eckbetonungen der Blockränder ist nachvollziehbar und verspricht die Ausbildung einer bewegten Stadtsilhouette mit unterschiedlichen Programmierungen der Dachlandschaft.

Die Phasierung ist nachvollziehbar und verspricht eine in sich konsistente, baulich gut umsetzbare Quartiersentwicklung, die ausgehend von einer Kernzone die baulichen Ränder besetzt.

Insgesamt erscheint das Konzept als sehr robust im Hinblick auf eine Weiterentwicklung der vorgeschlagenen Gebäudeprogramme, einschließlich der Konkretisierung der Erdgeschosslagen und Schnittstellen zum öffentlichen Raum.

3. Preis

Studio Wessendorf, Berlin mit Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin



Studio Wessendorf, Berlin:

Jörg Wessendorf, Maximilian Mohr
Moritz Unger, Nina Rickert,
Christian Marrero

Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH, Berlin:

Leonhard Grosch,
Tajana Busch

Erläuterungen des Teams

Konzept

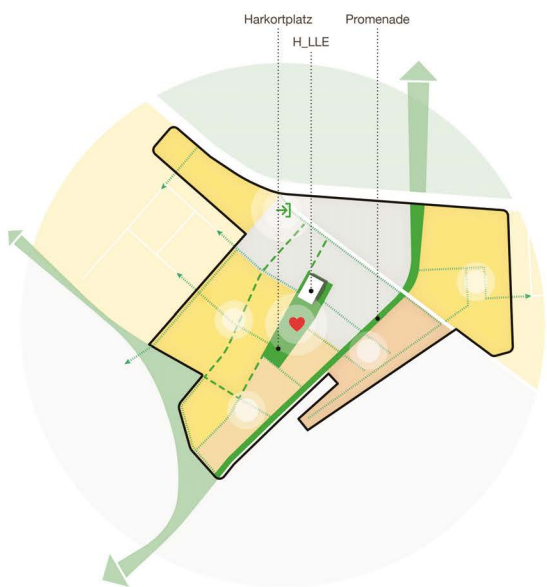
Der langgestreckte, die Harkortstraße begleitende Platz wird das neue Herzstück des urbanen Quartiers. Er wird durch die Freiraumnutzung der H_LLE, die damit prominent ins Zentrum gerückt wird, belebt und fungiert als grüne Oase im Quartiersinneren. Seine prägnante, leicht konische Form entspringt der ehemaligen Gleis- und späteren Straßenführung. Durch den Erhalt des inneren Loops der Stephenson- und Harkortstraße werden vorhandene Ressourcen genutzt und eine flexible, sukzessive Entwicklung ermöglicht. Gleichzeitig entsteht so eine prägnante Morphologie, die an die divergierenden, sich auffädelnden Gleise erinnert.

Freiraumkonzept

Das Freiraumgerüst besteht aus diesen divergierenden Längsachsen und den dazu bewusst im Kontrast versetzt angeordneten Gassen und Plätzen. Dies ist der feinmaschige Rahmen für ein vielfältiges Freiraumprogramm, welches sich je nach Lage entfalten kann. Die versetzte Anordnung schützt den nördlichen Wohnbereich vor dem Lärm der Gleistätigkeiten. Eine Promenade an der neuen, südlichen Stadtkante begleitet die Gleise mit einer Radhaupttroute und Promenade für zu Fuß Gehende. Damit wird eine wichtige, stadträumliche Barriere überwunden. Die Promenade schafft als baumbestandener Grünzug einen adäquaten Abschluss und ist Vorhaltefläche einer



Fußgängerperspektive zentraler Platz an der H_LLE



Konzeptskizze

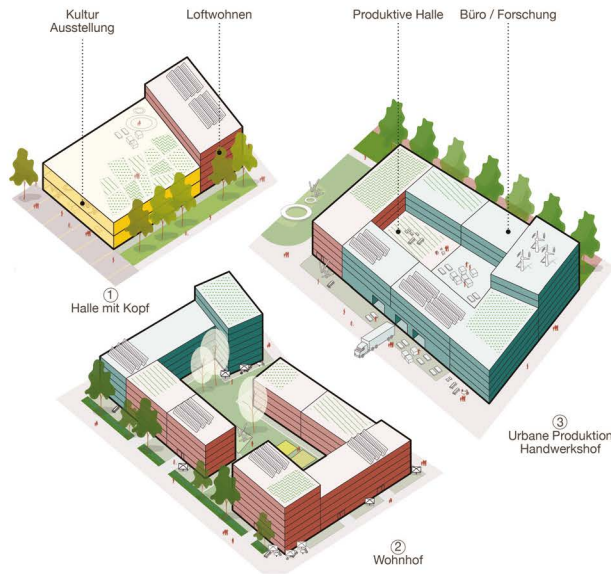
langfristig potenziell zu führenden Stadtbahn. Das neue Quartier erhält ein markantes Entrée am Scharnier „Am Hauptgüterbahnhof / Stephensonstraße“. Der zeichenhafte Hochpunkt an der dort platzierten Mobilitätsstation, markiert einen Entréeplatz. Stadteinwärts staffelt sich die neue, die Helmstedtstraße säumende Bebauung nach oben und leitet zum Entrée mit einem neuen Nahversorger.

Gebäudenutzung und Lärmschutz

Die Baufelder können flexibel bebaut werden, abhängig von Ihrer stark vom Lärm beeinflussten Lage und Nutzung. Hybride Hallenbaukörper für urbane Produktion, Kultur- und Freizeitnutzung, Handwerkerhöfe und Bürogebäude schaffen einen robusten Mantel um bestehende gewerbliche Nutzungen. An den Gleisen und Straßen leistet eine geschlossene Bebauung aktiven Schallschutz und ermöglicht dahinterliegende, ruhige Wohnoasen, die sich graduell nach Norden öffnen und mit dem Quartier Ackerstraße korrespondieren. Die südlichen Lagen an den Gleisen bieten ebenfalls Potenzial für eine Wohnnutzung mit Weitblick. Hier wären Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Das Nutzungsverhältnis ist somit noch flexibel anpassbar.

Der lange Platz der neuen Mitte verbindet den produktiven und kulturellen Ostteil mit dem mischgenutzten Wohnviertel auf der anderen Seite. Gastronomische Angebote sollen durch bewusst geförderte, gemeinschaftliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen am Platz ergänzt werden. Das Quartiersentrée wird durch Einzelhandel und Mobility-Hub zu einem belebten Ort des Ankommens und verlinkt damit das neue Quartier mit der Innenstadt.

Die hybride Bebauung bietet vielfältige Wohntypologien. Gerade in Kombination mit besonderen Nutzungen entstehen Synergien für besondere Wohnformen wie z. B. Mehrgenerationenwohnen über der Kita,



oben: Gebäude- und Nutzungstypologien
unten: Nutzungsverteilung

Loftwohnen an der neuen Ausstellungshalle, Wohnen und Arbeiten in den Dockgebäuden oder Maisonett- und Duplexwohnen. In den Wohnhöfen werden Mietergärten angeboten und auch die bestehenden Kleingartenkolonie wird behutsam in einen öffentlich zugänglichen Wohnhof integriert.

Die Grundschule bildet eine Adresse zur Helmstedter Straße aus und orientiert sich gleichzeitig zum ruhigeren Süden, mit viel Platz für Freiraumnutzungen und Sport. Schule, Gewerbehof der heutigen Firma Goedicke, neue Höfe und eine Kita gruppieren sich um einen Nachbarschaftsplatz. Durch die Anbindung der Straße Am Hauptgüterbahnhof an den Osten wird der zentrale Bereich von gewerblichem Verkehr entlastet und die komfortable Querungsmöglichkeit und der sichere Schulweg für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zum westlichen Teilquartier optimiert.

Die Regelgeschossigkeit beträgt fünf, im Übergangsbereich zur bestehenden Wohnbebauung im Norden und Osten vier Geschosse. Sieben- und achtgeschossige Gebäude markieren den zentralen Platz, die südlichen Stadtkante und den Entreébereich (15-geschossige Dominante).

Mobilitätskonzept

Die öffentliche Anbindung des neuen Quartiers wird über die Stadtbahn und Buslinie an der Helmstedter Straße gewährleistet. Langfristig kann die ÖPNV-Anbindung mit der neuen Streckenführung im Süden an der Gleispromenade weiter verbessert werden. Der ruhende Verkehr wird zentral und effektiv durch die Quartiersgarage direkt am Entrée abgefangen. Somit



wird ein autoarmes Quartier geschaffen, dessen verbleibender Verkehr der Ver- und Entsorgung gebündelt über den Loop geführt wird. Gewerblicher Verkehr bleibt im östlichen Anfangsbereich des Loops, wodurch das Wohnquartier unberührt bleibt. Die Quartiersgarage beherbergt auch Mobility-Hubs bzw. Logistik-Hubs, mit einem umfangreichen Sharing-Angebot (Pkw, Vans, Lastenräder, E-Scooter etc.) sowie einer Lieferstation. Er wird ergänzt durch ein feingliedriges Netz an Mobilitätsstationen im Quartier, sodass immer eingangsnah die Mobilitätsangebote wie Leih- und Lastenräder für den täglichen Bedarf



Modellfoto

verfügbar sind. Das Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr ist feinstufig hierarchisiert und vernetzt das neue Quartier mit den bestehenden Nachbarschaften engmaschig. Eine Haupttradrouten begleitet die Gleispromenade und schafft eine neue stadträumliche Verbindung. Für die Feinerschließung des Quartiers können autonome Shuttles zum Einsatz kommen, die das hervorragende ÖPNV-Netz ergänzen.

Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit ist qualitativ ausgearbeitet und besticht durch eine klare und kompakte städtebauliche Struktur, orientiert entlang der früheren Erschließungsstruktur und den Gleisanlagen. Es entsteht ein neues urbanes Quartier mit klar definierten Straßenräumen und einem Quartiersplatz, aber auch mit guten Anbindungen an die Nachbarquartiere. Der Entwurf kann phasenweise umgesetzt werden, beginnend mit dem Entrée und dem Quartiersplatz. Großräumlich wird die Nord-Süd-Grünachse zum Friedhof ausgebaut. Der Vernetzungsgedanke wirkt mit der Baumreihe als Achse jedoch eher schwach und könnte stärker herausgearbeitet sein.

Die trapezförmigen, gut proportionierten fünfgeschossigen Baublöcke gruppieren sich um einen zentralen Platz, den sogenannten Hartkorplatz an der H_LLE. Dieser ist zweigeteilt in einen urbanen Platz und einen Grünzug. Hier sind Mischnutzungen aus Kultur, Produktion, Wohnen sowie eine Ausstellungshalle vorgesehen. Die Blöcke sind am Platz mit Erhöhungen an den Ecken pointiert. Der Arbeit gelingt es generell, ein gut differenziertes Freiraumangebot zu entwickeln. Gewürdigt werden die dezentral angeordneten Grünflächen in Form von Pocketparks, welche sowohl Freiraumangebote im Quartier schaffen, als auch wichtige Funktionen für das Regenwassermanagement übernehmen. Die Vernetzung in Ost-West-Richtung ist über eine spannungsvolle Abfolge von Plätzen und Gassen gegeben.

Am Entrée Richtung Innenstadt befinden sich die Quartiersgarage und ein Nahversorger. Diese sind zurückversetzt angeordnet, um einen kleinen Platz als Auftakt anzuordnen. Außerdem ist dort ein Hochhaus mit 15 Geschossen vorgesehen, um den Eingangsbereich an der richtigen Stelle zu betonen. Auch die Spitze am Dreieck ist räumlich klar gefasst.



oben: Ausschnitt Quartierseingang
unten: Ausschnitt Harkortplatz

Im östlichen Bereich wird ein lärmabschirmender Zeilenbau für Dienstleistungen errichtet, teils unter Nutzung bestehender Hallen. Dieser wird durch eine Promenade erschlossen.

Im westlichen Bereich wird der Übergang zum Bestandsquartier so aufgelockert gestaltet, dass die Topographie berücksichtigt ist und Bestandsgebäude erhalten werden können. Über zwei Querverbindungen wird das Bestandsquartier verknüpft. Hier entstehen aber teils halboffene Bereiche, bei denen der öffentliche Raum nicht klar definiert ist.

Die Schule wird im nordöstlichen Bereich platziert, gegenüber dem Hauptfriedhof. Die Lage der Grundschule ist grundsätzlich zu diskutieren – sie ist gut mit dem öffentlichen Nahverkehr sowie dem Nachbarquartier verknüpft, befindet sich aber für das neue Wohngebiet etwas in Randlage. Hier werden bestehende Hallen erhalten und auch eine Kita angesiedelt.

Das gesamte Quartier ist autofrei gestaltet, die Wege zwischen den Blöcken sind jedoch notfalls entlang des Loops befahrbar. Der östliche Dienstleistungsbereich ist mit dem Auto erreichbar. Der öffentliche und private Raum sind klar voneinander getrennt. Zwischen den Blöcken sind teilweise kleine Grünanlagen angeordnet. Die Erschließung von DHL erfolgt über eine neue Zufahrt vom Süden aus.

Die separaten Konzepte zur Energie und Schwammstadt sind nachvollziehbar und gut mit dem Städtebau verknüpft. Die Blockinnenbereiche sind alle begrünt. Zur Wärmeversorgung ist eine kaltes Nahwärmenetz vorgesehen, außerdem sind PV-Anlagen auf den Dächern geplant.

Somit entsteht ein kompaktes und teils nutzungs-gemischtes Stadtquartier der kurzen Wege, das eine klare Mitte ausbildet, aber auch die Umgebung einbindet. Die Dichte ist relativ hoch, die BGF ist im Aurelis-Bereich deutlich überschritten, im Intreal-Grundstück aber unterschritten. Über die Wegführungen und Einbindung von Bestandsbauten wird eine starke Identität befördert. Es gibt einen klar definierten öffentlichen Raum, aber keine größeren Grünachsen.

Anerkennung

Yellow Z, Berlin mit Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin



Yellow Z Abel Bormann Koch PartGmbB, Berlin:

Michael Koch, Mario Abel,
Oliver Borman, Mathias Maurerlechner,
Wenxiao Qu, Berin Ergin,
Ildar Biganiakov, Thomas Rawson,
Diogo Mello Jeremias

Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin:

Gerd Holzwarth, Mansura Perveen

Erläuterungen des Teams

Anschluss an die grünen Ringe

Das Grünsystem der Stadt ist durch zwei grüne Ringe geprägt. Den inneren Ring bilden die ehemaligen Wallanlagen. Der Bürgerpark und Naherholungsgebiet Südsee sind die Anschlusspunkte für die Bahnstadt an dieses Netz. Vor allem die Gleisharfe und die damit mögliche Umsetzung des Ringgleises sorgt aber für einen Lückenschluss im Freiraumnetz. Die Freiräume im Güterbahnquartier vernetzen beide in dieses Freiraumsystem: im Norden über den Hauptfriedhof und im Süden zur neuen Brücke über das verbleibende Gleisfeld zur Gleisharfe. So entsteht ein außergewöhnliches Freizeitband für Sport und Aktivitäten um das Stadtgebiet.

Zwischen_Parks

Zwei Freiraumbänder stellen die Vernetzung zu den umliegenden Stadtgebieten her, nehmen aber auch die für das Quartier selbst notwendigen Freiraumnutzungen auf. Im Norden, im Übergang zum Quartier Ackerstraße, entsteht eine intensiv genutzte grüne Fuge mit Flächen für Gärten und Gardening-Projekte, aber auch notwendige Spiel- und Sporteinrichtungen. Die aktive Achse im Süden begleitet die geplante Trasse für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Hier sind eingestreute „Inseln“ für Sport und Aktivität im Übergang zur Grundschule und KiTa geplant. Auch die Mehrfachnutzung von Außen- und Sportanlagen der Schule ist möglich. Neben erforderlichen und eindeu-



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive



Fußgängerperspektive Platz vor der H_LLE

tigen Nutzungszuweisungen wird entlang der Wege und in den Wiesenräumen hinreichend Platz für informelles Spiel und Aufenthalt angeboten. Den verschiedenen Generationen werden so ausreichend Flächen zur Aneignung zur Verfügung gestellt, mit dem Ziel die Flächennutzung mit der neuen Stadtgesellschaft weiterzuentwickeln.

Die Trasse selbst erhält durch begleitende Versickerungsmulden und Baumreihen ein grünes Profil, welches gemäß des Stockholmer Systems den Wurzelbereichen deutlich mehr Volumen und Wasserzufuhr sichert. Die hierher geführten Niederschläge aus den befestigten Bereichen des Quartierkerns werden über die Bäume mikroklimatisch wirksam verdunstet und die Neupflanzungen zugleich klimaresilient hergestellt.

Regenwassermanagement

Regenwasser wird in den Gassen und Straßenräumen begleitend in offenen Rinnen und Verdunstungsbeeten geführt und vorretentioniert. Ausgehend von der zentral gelegenen Kreativgasse leiten die Beete das nicht verdunstete, überschüssige Regenwasser kaskadierend zu den Rändern des Plangebiets nach Norden und Süden. Im Zwischen_Park, am Übergang zum Quartier Ackerstraße, sind Flächen für das Regenwassermanagement vorgesehen, in denen die übrigen Niederschläge sukzessive versickert werden.

Kreative Gasse

Wesentlicher öffentlicher Raum des Entwurfs ist die im Zentrum des Gebiets gelegene Kreativgasse. Sie ist als autofreier Raum konzipiert. Als Neuinterpretation der vorhandenen Harkortstraße finden sich hier die vorhandenen Orte eines kreativ-gewerblichen Quartiers. Sie sollen auch als Pioniere einer Neuentwicklung des Areals erhalten bleiben.

Insbesondere dient die H_LLE als Nukleus der Stadtwerdung und Kern der neu zu entwickelnden Quartiersöffentlichkeit. Der neue Quartiersplatz entwickelt sich im Anschluss an diesen vorhandenen, identitätsstiftenden Raum als vielfältig nutzbarer, urbaner Raum. Die Gasse und der Quartiersplatz erhalten mit ihrem Mobiliar und den großzügigen multicodierten Freiflächen für Spiel und Aufenthalt, eine eigene, lebendige Atmosphäre. Auf dem Quartiersplatz verdichten sich die Sitzblöcke der Gasse zu einer Bühne, welche das Quartierszentrum in den Freiraum erweitert.

Mitte mit DIY-Charme

Die Gestaltung des Platzes und seiner Ränder transportieren den gewerblichen Charme des Quartiers mit einer kleinteiligen Mischung unterschiedlicher Angebote. Gegenüber der H_LLE entsteht ein ausschließlich gewerblich genutztes Objekt, das z. B. als Gründerzentrum dienen kann. Dieses wird um die Erd- und Sockelgeschosse der umliegenden Gebäude ergänzt, die gewerblich oder kulturell genutzt werden und eine kleinteilige Nutzungsmischung in vielfältigen

Typologien bereithält. Über die H_LLE hinaus wird auch einer der Bahnschuppen als Event- und Kreativort und Identitätsstifter am Quartierseingang erhalten.

Lokal und überregional vernetzt

Die Lage in direkter Nähe zum Hauptbahnhof verspricht eine sehr hohe Erschließungsqualität. In wenigen Minuten Laufdistanz besteht die Anbindung an den Fernverkehr der Deutschen Bahn. Durch die Öffnung der RailCity für zu Fuß Gehende ist eine Verbindung zum Hauptbahnhof von der Südseite möglich. Diese Qualität wird durch die neue Bus- und Tramführung von Westen ergänzt und so die Mobilität innerhalb der Stadt gestärkt.

Kompakte innere Verkehrsanlagen

Die Dimensionierung der Verkehrsanlage für den MIV erfolgt so knapp wie möglich. Die innere Erschließung des Quartiers folgt der vorhandenen Lage der Stephensonstraße und soll möglichst im Einrichtungsverkehr und nur für Anlieferung, Rettungsdienste und Feuerwehr genutzt werden. Die Reduktion der Verkehrsflächen erfolgt zugunsten von nutzbaren Aufenthaltsräumen und Flächen für das Regenwassermanagement. Die beiden Quartiersgaragen mit Mobility-Hubs stellen alle notwendigen Stellplätze direkt an den Quartierseingängen bereit. Auch die Stellplätze für den Nahversorger werden über Mehrfachnutzung dort abgebildet. Die Gebäude werden strukturell für eine langfristige Umnutzung ausgelegt. In Ihnen können auch die Energiezentralen des Quartiers untergebracht werden.

Diverse Wohnangebote

Die großzügigen Höfe bilden eine robuste städtebauliche Struktur, die bestens auf die vorgefundene Gemengelage reagieren kann. Sie nimmt vielfältige Typologien mit unterschiedlichen Wohnformen auf. Die versetzten und unregelmäßigen Baufelder unterstützen den kleinteiligen Charakter des Entwurfs. Es wird vorgeschlagen, die Blöcke trotz der zusammenhängenden Eigentümerschaften möglichst kleinteilig zu entwickeln und so eine heterogene Nutzerschaft anzusprechen.

Höhenentwicklung mit Maß

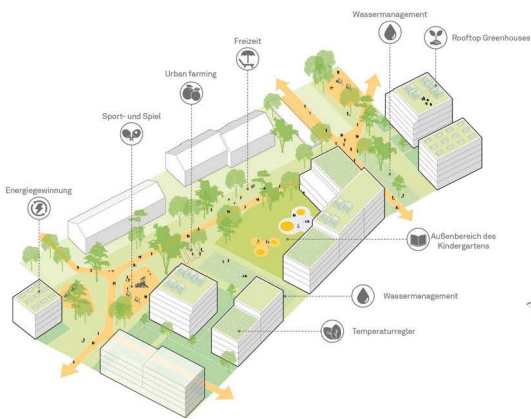
Der Entwurf sieht eine maßvolle Höhenentwicklung der Blöcke im Bereich von vier bis sechs Geschossen vor. Es wird von unterschiedlichen Typologien und einer bewegten Traufkante ausgegangen. Drei Hochpunkte mit Fernwirkung antworten auf die vorhandene Höhenentwicklung nördlich des Hauptbahnhofs



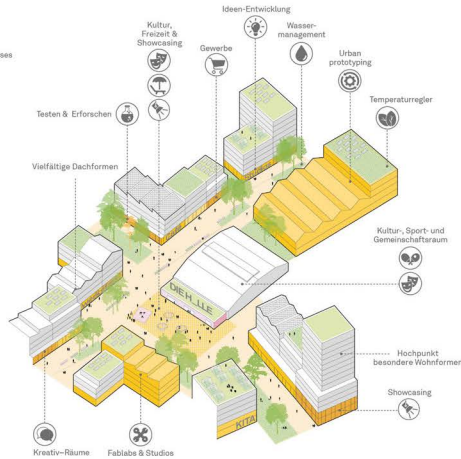
und setzen einen neuen Schwerpunkt der Stadtsilhouette südlich der Bahn. Das höchste Gebäude mit etwa 50 Metern dient als Blickpunkt nach der Querung der Gleise an der Helmstedter Straße. Die beiden niedrigeren Bauten definieren das Quartier selbst. Hinter dem Gebäude des Westermann-Verlags markiert ein Hochpunkt den Übergang ins Quartier und den Auftakt der grünen Achse zur Güterbahn hin. Außerdem bekommt die Kreativgasse mit einem Hochpunkt langfristig einen Zielpunkt auf dem DHL-Grundstück.

Quartier zwischen Helmstedter Straße / Am Hauptgüterbahnhof

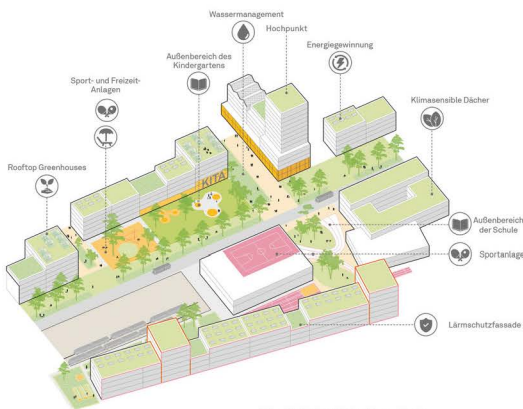
Der Teilraum zwischen Helmstedter Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof fügt sich in den teils kleinteiligen Bestand gegenüber des Hauptfriedhofs ein. Organisiert wird die ergänzende Bebauung um einen zentralen Platz, der innerhalb des heterogenen Umfelds einen angemessenen Bezugsraum bereithält. Die großzügigen Höfe ermöglichen nach innen eine hohe Wohnqualität in direkter Nachbarbarschaft zur teilweise weiterhin gewerblich genutzten, angrenzenden Bebauung.



01. nördlicher Zwischen_Park



02. DIE H_LLE - Platz



03. südlicher Zwischen_Park



04. Quartiersplatz mit Baumhain

Konzeptskizzen Teilräume

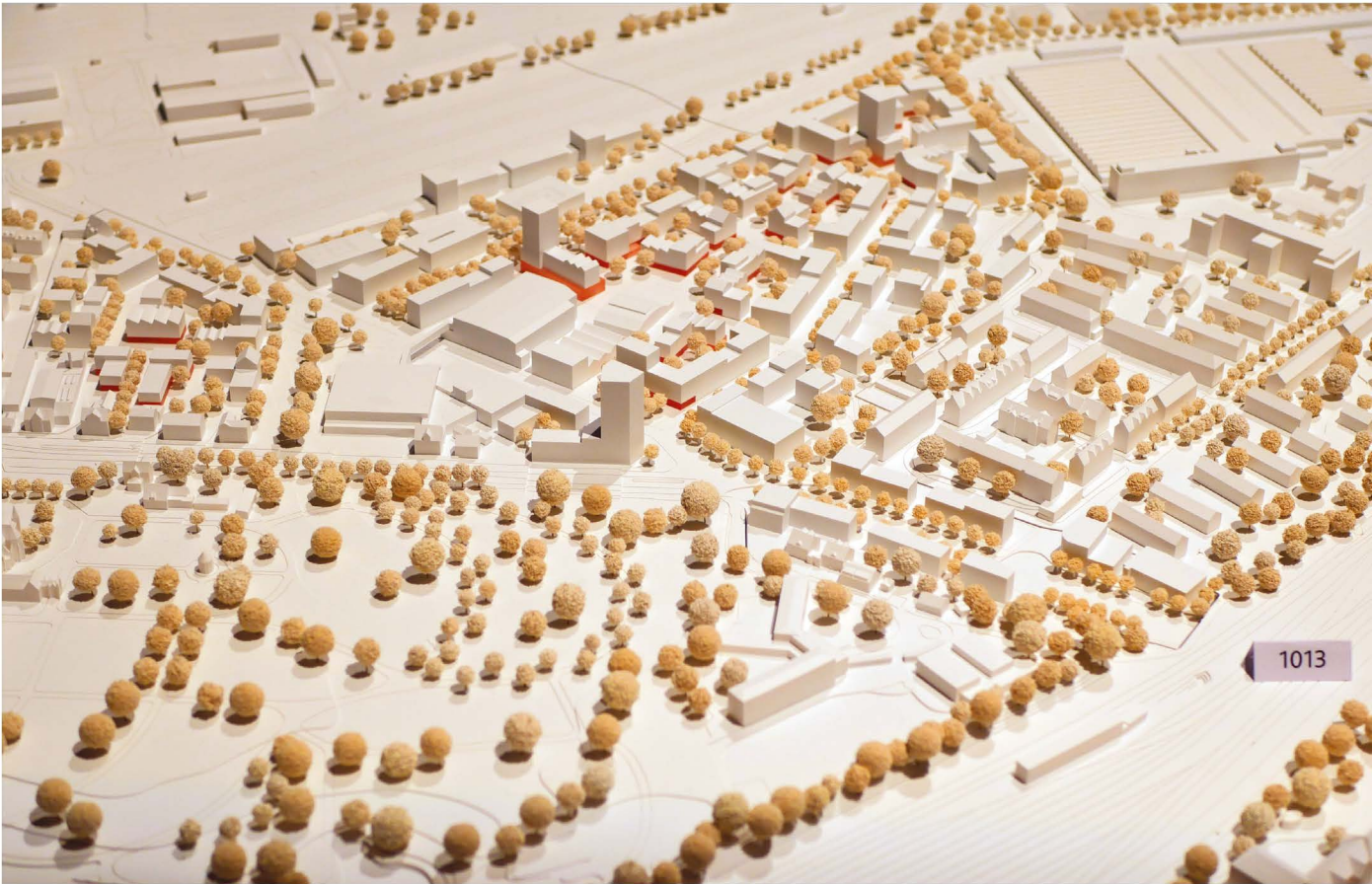
Beurteilung des Preisgerichts

Die städtebauliche Grundidee der Arbeit besteht im Wesentlichen aus drei Freiraumbändern unterschiedlicher Qualitäten und Nutzungen. Im Norden, an das Quartier der Ackerstraße angrenzend und im Süden entlang der Gleisanlagen werden grüne Freiraumbänder mit Spiel-, Sport- und Freizeitnutzungen und Bereichen für Urban Gardening vorgeschlagen. Als zentrales Rückgrat des Quartiers entwickelt sich eine Kreativgasse, an der auch die bestehende H_LLE für kulturelle Nutzungen angelagert ist, in einer lockeren Abfolge von Plätzen unterschiedlicher Dimensionen. Der Arbeit gelingt es, mit dem Vorschlag der Kreativgasse als Mitte, eine starke freiräumliche Haltung zu entwickeln.

Zwischen der nördlichen Grünanlage und der Kreativgasse befindet sich eine Straßenverbindung, ebenso im Bereich des südlichen Grünraums entlang der Gleisanlagen. Das Preisgericht kritisiert die damit einhergehende Überschießung. Die räumliche

Ausgestaltung der Kreativgasse könnte klarer sein, auch wird eine Beispielbarkeit auf ganzer Länge in Frage gestellt. Ansonsten sind die Außenräume gut dimensioniert und lassen eine hohe Aufenthaltsqualität erwarten. Die Höhenentwicklung innerhalb des Quartiers ist insgesamt plausibel, die Dachlandschaft ist spannend und abwechslungsreich und wird dem Charakter eines urbanen Quartiers im hohen Maße gerecht. Die Hochpunkte am Eingangsbereich des Quartiers und am südlichen Ende der Kreativgasse sind städtebaulich gut begründet. Kritisiert wird, dass eine vergleichbare Sinnhaftigkeit bei dem baulichen Hochpunkt im Osten fehlt.

Dem städtebaulichen Konzept folgend werden die Erdgeschosszonen im Bereich der Kreativgasse gewerblich / kulturell genutzt, in den Obergeschossen wird Wohnen vorgesehen, rein gewerbliche Nutzungen konzentrieren sich entlang der Gleisanlagen. Die Grundschule ist im Ostteil verortet, von bestehenden Bauten zu den Gleisen abgesichert. Die Nutzungsmischung erscheint insgesamt plausibel und nachvollziehbar, Maßnahmen zum Klimaschutz bzw. zur Klima-



anpassung werden vorgesehen, ebenso Vorschläge zum Niederschlagsmanagement. Das Konzept ermöglicht eine Umsetzung in sinnvollen Bauabschnitten.

Das angedachte Mobilitätskonzept sieht zwei Mobility Hubs im Norden an der Straße Am Hauptgüterbahnhof vor, wodurch der Kfz-Verkehr im Quartier weitgehend reduziert wird. Die angrenzenden Quartiere sind fußläufig und mit dem Rad engmaschig mit dem neuen Quartier vernetzt. Der hohe Versiegelungsgrad lässt hier jedoch eine zeitgemäße Auseinandersetzung mit Themen der Nachhaltigkeit vermissen.

Insgesamt handelt es sich um eine ansprechende Arbeit mit hohen freiräumlichen Qualitäten. Allerdings hält das Preisgericht die Potenziale der gewerblich / kulturellen Nutzungen in den Erdgeschossen der Kreativgasse für überbewertet.



oben: Modellfoto

unten: Vogelperspektive mit Teilräumen

Anerkennung

André Poitiers Architekt, Hamburg mit arbos Freiraumplanung, Hamburg



André Poitiers Architekt GmbH, Hamburg:

André Poitiers, Damian Wansleben,
Janek Franz Ferdinand Meyer,
Tim Fügmann, Joost Dräger
Daniel Borsuk, Sebastian Gäbler

arbos Freiraumplanung GmbH, Hamburg:

Peter Köster, Torben Ziesing,
Simon Altvater

Beratung:

Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das
Bauwesen mbH, Oststeinbek

Erläuterungen des Teams

Städtebau

Das städtebauliche Konzept des Entwurfs berücksichtigt die Bestandsstraße und verbindet sich mit den benachbarten Quartieren. Hierdurch entsteht ein urbanes, grünes Gesamtquartier. So wird beispielsweise das Quartier Ackerstraße aus seiner eher isolierten Lage befreit. Durch öffentlich nutzbare Freiflächen, Kinder- und Jugendspielplätze, sowie an zentralen urbanen Orten und Grünoasen, entsteht ein lebendiges gemeinsames Stadtquartier. Die Anbindung der Nachbarquartiere an kulturelle und soziale Einrichtungen schafft ein nachbarschaftliches Zusammenleben. Ziel dieser städtebaulichen Entwicklung unterschiedlicher, eigenständiger Quartiere ist zum einen die Förderung der Nutzungsvielfalt und damit der Idee der gemischten, urbanen Stadt. Zum anderen kann durch die autarken Quartierskonzepte eine unabhängige schrittweise Entwicklung und ein hohes Maß an Flexibilität im Rahmen des städtebaulichen Transformationsprozesses gewährleistet werden. Durch die Berücksichtigung der bestehenden Erschließung und Grundstücksgrenzen ist das städtebauliche Grundgerüst zudem extrem robust und resilient gegenüber heute noch nicht absehbaren Entwicklungen.



Linke Seite: Vogelperspektive

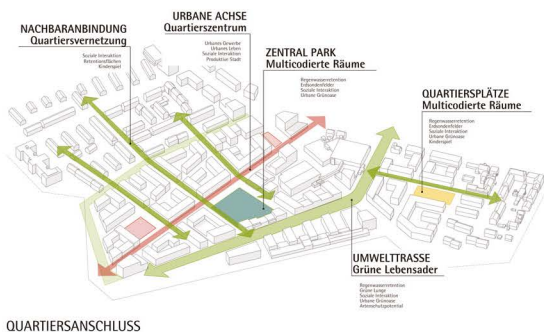
Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive



oben: Fußgängerperspektive urbane Achse
 unten: Anschlüsse und Vernetzung



QUARTIERSANSCHLUSS

Entwicklung der Quartiere

Der öffentliche Raum wird in diesem städtebaulichen Transformationsprozess zum Garant für gestalterische Qualität. Die vielen denkbaren Zwischenstände können nur über ein konsequent angelegtes und grün gestaltetes Netz an öffentlichen Räumen integriert werden. Die grünen Mitten der drei Quartiere übernehmen dabei nicht nur gestalterische Aufgaben, sondern werden als Teil der blaugrünen Infrastruktur verstanden. Topografisch werden sie so angelegt, dass sie bei Starkregenereignissen den Überflutungsschutz

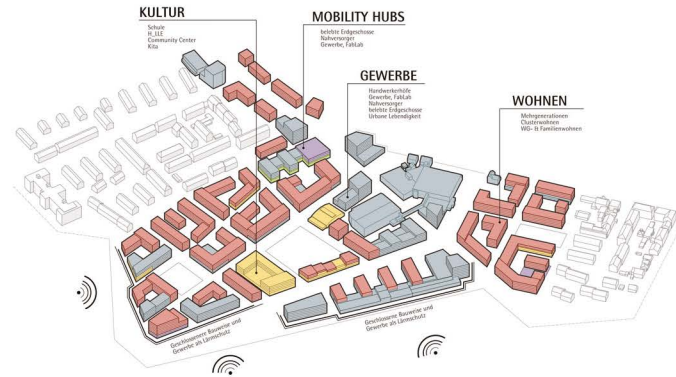
gewährleisten. Gleichzeitig werden mit der Bepflanzung sommerliche Hitzeperioden besser gepuffert und ein Beitrag zur Biodiversität in der Stadt geleistet.

Drei Quartiere

Das "Harkortquartier" bildet das kulturelle Zentrum des neuen Standortes. Mit der H_LLE - einem ehemaligen Holzlager - existiert hier bereits ein aktiver Kulturstandort, der weit über das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs hinaus ausstrahlt. Ein neuer Quartierpark bietet der H_LLE und ihren Akteur*innen Freiraum für unterschiedlichste Aktivitäten, ob für den Rollerclub, Fahrrad- oder Segelboot-Konstrukteur*innen, Oldtimer- und Bulli-Fans, den Kunstverein oder eine DIY-Werkstatt. Am Quartierpark wird auch die geforderte Grundschule verortet, die die südliche Raumkante des Parks bildet. Zusammen mit der erhaltenen Westermannhalle, ergänzenden Nutzungen, wie einem Einzelhandelsstandort und einem Quartiershub für neue Mobilität, soll hier im ersten Bauabschnitt ein gemischtes urbanes Quartier entstehen, das als Katalysator für die Entwicklung des Standortes am Hauptgüterbahnhof genutzt werden soll. Neben dem Quartierpark wird die heutige Harkortstraße als Fußgängerzone zum wichtigsten öffentlichen Raum für zu

Fuß Gehende und Radfahrende umgebaut. Als Straße der Zukunft wird sie zeitlich nur eingeschränkt vom KFZ-Verkehr genutzt werden und stattdessen viel Raum für Bäume, Flächenbegrünungen und die Menschen des Quartiers bieten.

Das Helmstedtquartier wird im Gegensatz zum Harkortquartier als Wohnquartier entwickelt. Vier Baufelder fassen auch hier einen zentralen Freiraum, der als grüner Quartiersplatz mit Spielangeboten für die zukünftigen Bewohner*innen konzipiert ist. Der grüne Quartiersplatz bindet bewusst die östlich angrenzenden Wohnsiedlungen an der Helmstedter Straße mit an, um bestehende und neue Wohnsiedlungen besser zu integrieren. Die Erschließung des Helmstedtquartiers erfolgt über die Straßenbahnhaltestelle und einen eigenen Mobiltyhub von der Straße Am Hauptgüterbahnhof oder von der Helmstedter Straße.



Nutzungsverteilung und Geschosse



Schnittansicht

Im Westen wird das Quartier vom Grünzug und den nördlichen Westermannhallen begrenzt. Das Stephensonquartier entsteht als letzter Bauabschnitt auf dem heutigen DHL-Gelände. Durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Standort der Siemens Mobilty wird es als Quartier entwickelt, in dem Wohnen und Arbeiten unter einem Dach ermöglicht werden. Auch das Stephensonquartier wird um eine grüne Mitte entwickelt und erhält im Südwesten einen eigenen Mobiltyhub.

Freiraum

Der Quartierpark an der H_LLE und die beiden grünen Quartierplätze im Helmstedtquartier und im Stephensonquartier bieten im Sinne der Multicodierung von Freiräumen den zukünftigen Bewohner*innen und Nutzer*innen auch vielfältige Aufenthalts- und Aktivi-

tätsmöglichkeiten. Kulturelle Veranstaltungen, Treffpunkte, Sport und Spielangebote tragen dazu bei, den heutigen Hauptgüterbahnhof zu einem lebenswerten, urbanen Quartier zu machen. Die Straßen werden in Zukunft nicht mehr als Bewegungs- und Abstellraum für Autos gesehen, sondern als Lebensraum für Menschen, Pflanzen und Tiere. Dieser ambitionierte Ansatz der Entwicklung von drei unterschiedlichen, eigenständigen Quartieren, die über ein blaugrünes Netz an öffentlichen Räumen miteinander verbunden werden, ist der Kerngedanke für den städtebaulichen Transformationsprozess. Er orientiert sich im Sinne der Nachhaltigkeit am Bestehenden sowohl im materiellen, als auch im prozesshaften Sinn.



Modellfoto

Beurteilung des Preisgerichts

Leitidee des Entwurfs ist die Schaffung von Quartieren. Die Teilnehmer sprechen von „3+“ Quartieren. Tatsächlich sind aber die Quartiere durch die stadträumliche Struktur, die klar erkennbare Blockrandbebauung und die gut ablesbaren Straßen ein einziges Stück Stadt. Allein das sogenannte Bahnhofsquartier ist nach Süden hin durch einen Grünstreifen abgetrennt. Die Blöcke sind mit Kantenlängen von ca. 60-90 m gut dimensioniert und entsprechen einer klassischen städtebaulichen Typologie, die sich in ihrer Art und Ausformung als nutzungsneutral beziehungsweise flexibel erweist. Ausnahme hiervon bildet wiederum das Bahnhofsquartier. Hier binden an- und aufgesetzte Bürogebäude die bestehende Güterhalle in eine kammartige Struktur ein. Die H_LLE und das Westermann-Gebäude werden außerdem in eine Art Superblock integriert.

Die Erdgeschosszonen der meisten Blöcke bieten erhöhte und vertiefte Erdgeschosse an. Dadurch finden die gewünschten kulturellen und kleinteiligen gewerblichen Nutzungen genügend Platz und können das Quartier beleben.

Die Arbeit vernetzt sich stark über ein System aus Achsen über das Quartier hinaus. Der Verlauf der Straßen von Nordwest nach Südost verbindet das neue Quartier gut mit dem Bestand an der Ackerstraße. Dies geschieht allerdings zu Lasten des ein oder anderen Bestandsgebäudes und unter Vernachlässigung des dortigen Geländesprungs. Die Straßenräume erweisen sich in ihrer Dimension und mit den großzügig langen Bauminseln in ihrer jeweiligen Mitte als einladender Stadtraum. Die Vernetzung der Quartiere wird dadurch unterstützt.

Herausgehoben erscheint ein schnurgerader Boulevard von Nordost nach Südwest - verlaufend in seinem Beginn an der Friedhofsmauer und seinem Ende am Logistikzentrum - recht willkürlich gesetzt. Die Achse wird als Gedanke mit ihrem hohen Nutzungsangebot positiv in ihrer Form und Ausformulierung aber als zu starr empfunden. Die Situation wird dann besser, wenn die Logistikknutzung in Zukunft einmal weichen und das Quartier an dieser Stelle durch einen Platz sowie durch gemischte Nutzung ergänzt wird. Der nördliche Teil jenseits der Straße Am Hauptgüterbahnhof ist in seiner Form und Funktion nicht nachvollziehbar.

Die Realisierbarkeit in Stufen funktioniert insoweit gut, als dass das städtebauliche Gewebe sukzessive aufgebaut werden kann und soweit die Erschließung der Logistikknutzung nicht durch das Wohngebiet verlaufen muss. Es bleibt zu prüfen, ob auch eine Anbindung im Bereich Siemens Campus gelingen könnte. Wenn nicht, würde dessen Anbindung zu Lasten des großzügigen Grünstreifens am Südostrand des Quartiers gehen. Eine Nachbarschaft von Logistik und Wohnnutzung ist in einer frühen Phase der Quartiersentwicklung nicht denkbar.

Neben der Vernetzung und dem grünen Band ist ein großer grüner Platz, in seiner Anmutung eher ein Park, in der Quartiersmitte prägend – ein Park, der Blockgröße hat. Gewürdigt wird der zentrale Park in seiner mutigen Dimensionierung, der sowohl Aufenthaltsqualität verspricht als auch einen großen Beitrag zum Regenwassermanagement leisten kann. Diese Geste scheint fragwürdig, zumal er aufgrund seiner Höhenlage von seinen umliegenden Nutzungen unnötigerweise absetzt.

Als Entrée zum Quartier wird sowohl ein Hochpunkt als auch ein Platzbereich angeboten. Dort liegen richtigerweise sowohl der Einzelhandel als auch der einzige Mobilitäts-Hub. Die Schule ist weit in das Quartier hineingezogen und befindet sich westlich des großen Grünplatzes. Es ist jedoch nicht ausreichend Freiraum im Bereich der Schule nachgewiesen.

Insgesamt hat der Entwurf eine robuste städtebauliche Struktur, die viel Flexibilität im Hinblick auf die Ausgestaltung der Nutzung bietet.

Weitere Arbeit

Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit faktorgruen Landschaftsarchitekten, Freiburg



Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf:

Thomas Schüler, Sascha Lehnardt

faktorgruen Landschaftsarchitekten bdl Beratende Ingenieure, Freiburg:

Martin Schedlbauer

Idee

Ein neuer Gleispark wird als zentrales, freiräumliches Element, bis an die Straße Am Hauptgüterbahnhof herangeführt. Es entstehen drei eigenständige Quartiere, mit jeweils eigener Identität: das Wohnquartier Ackerstraße, das Wohnquartier Helmstedter Straße und das zentrale Mischquartier für Wohnen, Arbeiten und Gewerbe. Alle Quartiere sind weitgehend autoarm. Großzügige Grünräume gliedern und integrieren vorhandene Biotope. An der Helmstedter Straße entsteht ein Entréeplatz, der mit einem Hochpunkt betont wird. Hier, direkt an der Straßenbahnhaltestelle, befinden sich auch der Nahversorger, die Grundschule und gewerbliche Nutzungen. Der Platz verbindet sich mit dem verkehrsfreien Innenbereich inkl. Zugang zur Quartiersgarage. Herzstück ist der mittige Quartiersplatz als „Drehscheibe“ und klimaaktiver, grüner Platzraum für Märkte und Veranstaltungen. Baulicher Mittelpunkt auf dem Platz ist ein innovatives Gebäude für Ateliers, Start-ups und Co-working, sowie integrierter Kita und Café im Erdgeschoss. Die Baufelder gruppieren sich um diesen zentralen Bereich.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

Cityförster architecture+urbanism, Hannover mit nsp Landschaftsarchi- tekten Stadtplaner, Hannover



Cityförster architecture+urbanism, Hannover:

Oliver Seidel, Tim Kohne,
Lukas Hegele, Lisa Iglseider
Imke Hullman

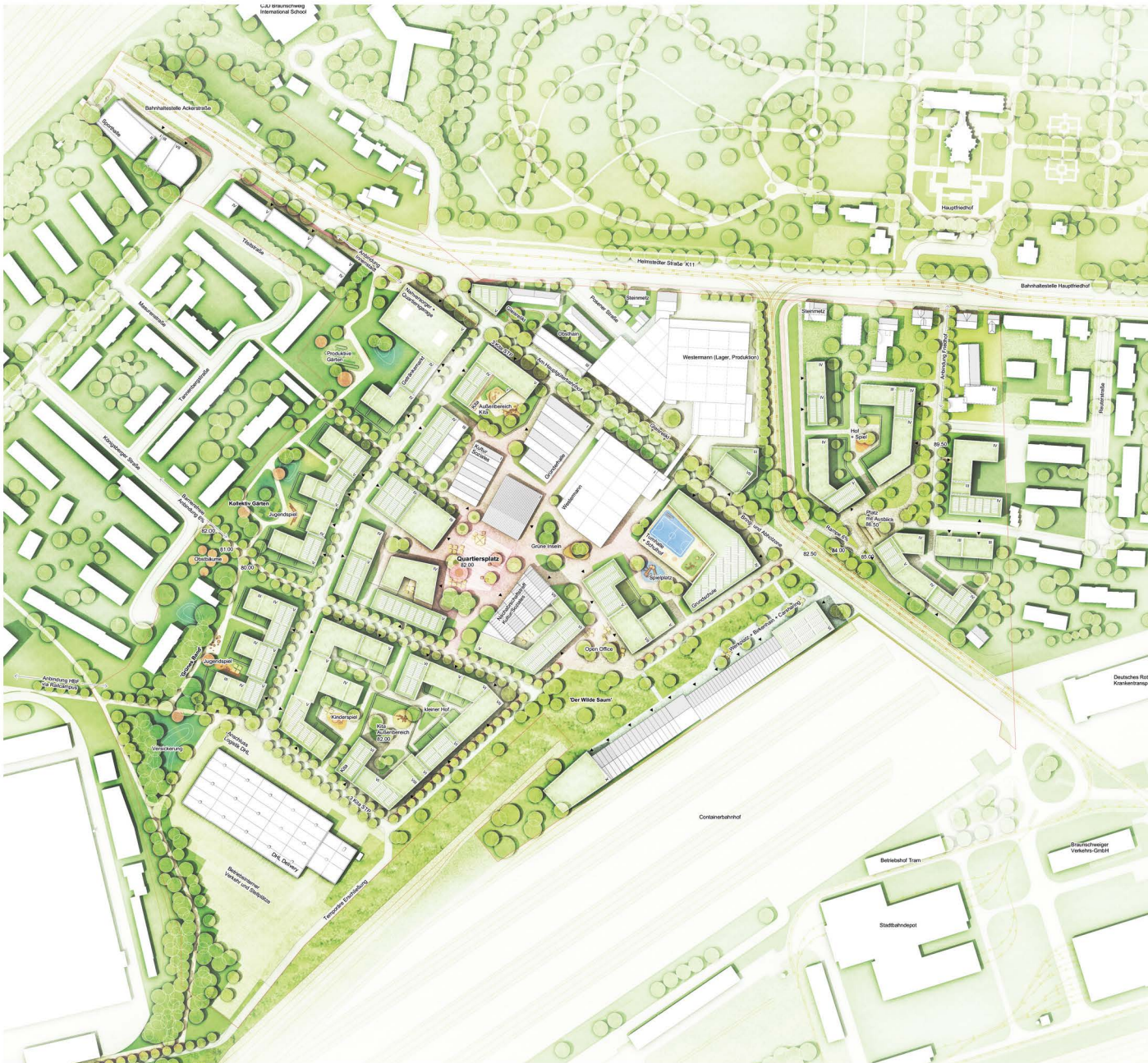
nsp Landschaftsarchitekten Stadtplaner

PartGmbH, Hannover:

Christoph Schonhoff
Wen Chen

Idee

Eine grüne Klammer verknüpft die urbanen Freiräume Gleisharfe und Hauptfriedhof. Diese Freiraumsequenzen strukturieren den Stadtraum und geben eine klare Kontur. Das angrenzende Grün fließt in das Quartier hinein. Inmitten der grünen Klammer befindet sich ein durchmischtes, urbanes Quartier, das durch drei Achsen in Teilsegmente gegliedert wird. Südlich der Straße Am Hauptgüterbahnhof werden große Teile des Hallen-Bestands erhalten, es entsteht die bunte Mitte. Um einen zentralen Platz herum fügen sich die Hallenbauten zu einem heterogenen Mosaik. Die Grundschule gliedert sich ein und bildet an der Kreuzung Am Hauptgüterbahnhof einen Umlenkpunkt. Südlich davon finden sich gefaltete Blockrandstrukturen und robuste Wohntypologien. Ein zentraler Weg vernetzt die Blöcke mit der Mitte. Im Südosten bleibt die langegezogene Hallenstruktur erhalten und wird durch zwei Kopfbauten ergänzt. Entlang der Süd-Ost-Flanke dienen kräftige Baukörper mit fünf bis acht Geschossen als Lärmschutz. Der Großteil des ruhenden Verkehrs wird in einer Quartiersgarage / in einem Mobilityhub am Eingang zur Helmstedter Straße untergebracht und mit dem Nahversorger kombiniert.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich mit Agence Ter, Karlsruhe



Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich:

Markus Schaefer, Alexander Kneer,
Petra Simões, Pia Hartmann,
Zelal Sari

Agence Ter, Karlsruhe:

Prof. Henri BAVA, Jo Ehmann,
Simon Seitz, Carolin v. Reventlow

Idee

Vorgeschlagen wird eine Renaissance des Großblocks. Dieser bietet verschiedene Transformationsoptionen mit Möglichkeiten für eine besondere Mischung, einer Integration von Bestand (z.B. Gewerbe etc.), der Ausbildung als Lärmschutz oder der Integration von Hof-Freiräumen. Stadtblöcke stärken den öffentlichen Raum und es entstehen breitere, flexible Räume - „Flex Spaces“ - als grüne Mittelbänder. Raumweitungen schaffen wohnortnahe Aufenthaltsbereiche und Möglichkeiten für Spielen, Gärtnern, Fitness und Kommunikation. Differenzierte Grünflächen bieten Angebote für Stadtnatur und kleine, urbane Wälder, Spiel für alle Generationen, multicodierte Flächen für Retention und Versickerung, urbane Durchlüftung, Kleingartenparks und Mitmachgärten. Über ein dichtes Wegenetz werden Nachbarschaften angebunden und stadtweit vernetzt. Die öffentliche Sphäre des Quartiers besteht aus dem Eingang Nordwest, mit Mobility Hub, Kita und Supermarkt, dem Experimentierfeld für Kreativnutzungen, mit verdichteten Punktbauten, dem Zentrum mit Grundschule und H_LLE, samt Spielen unter dem Bestandshallen-Dach, Gastro etc., dem Kulturbahnhof mit Jugendspiel, Kultur und Kreatives und der Innovationsmeile entlang des Gleiskörpers für etablierte Firmen und Start-Ups.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

KSP Engel, Braunschweig mit POLA Landschaftsarchitekten, Berlin



KSP Engel GmbH, Braunschweig:

Jürgen Engel, Elvin Demiri,
Abdolhamid Edrisabadi, Thomas Filke,
Ulrich Gremmelspacher, Anne Hina Malette

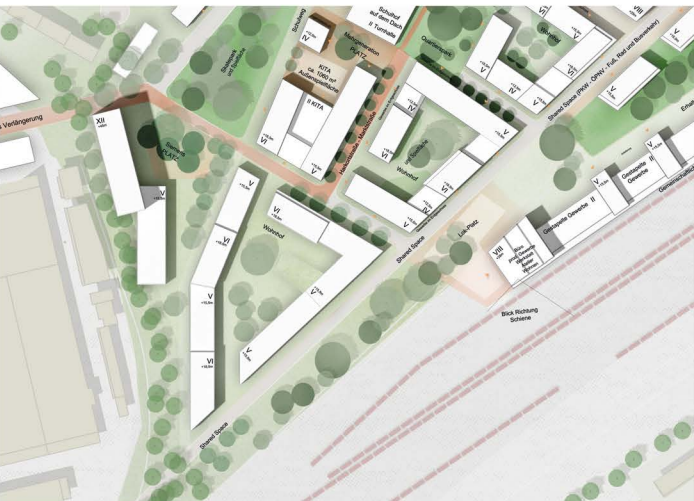
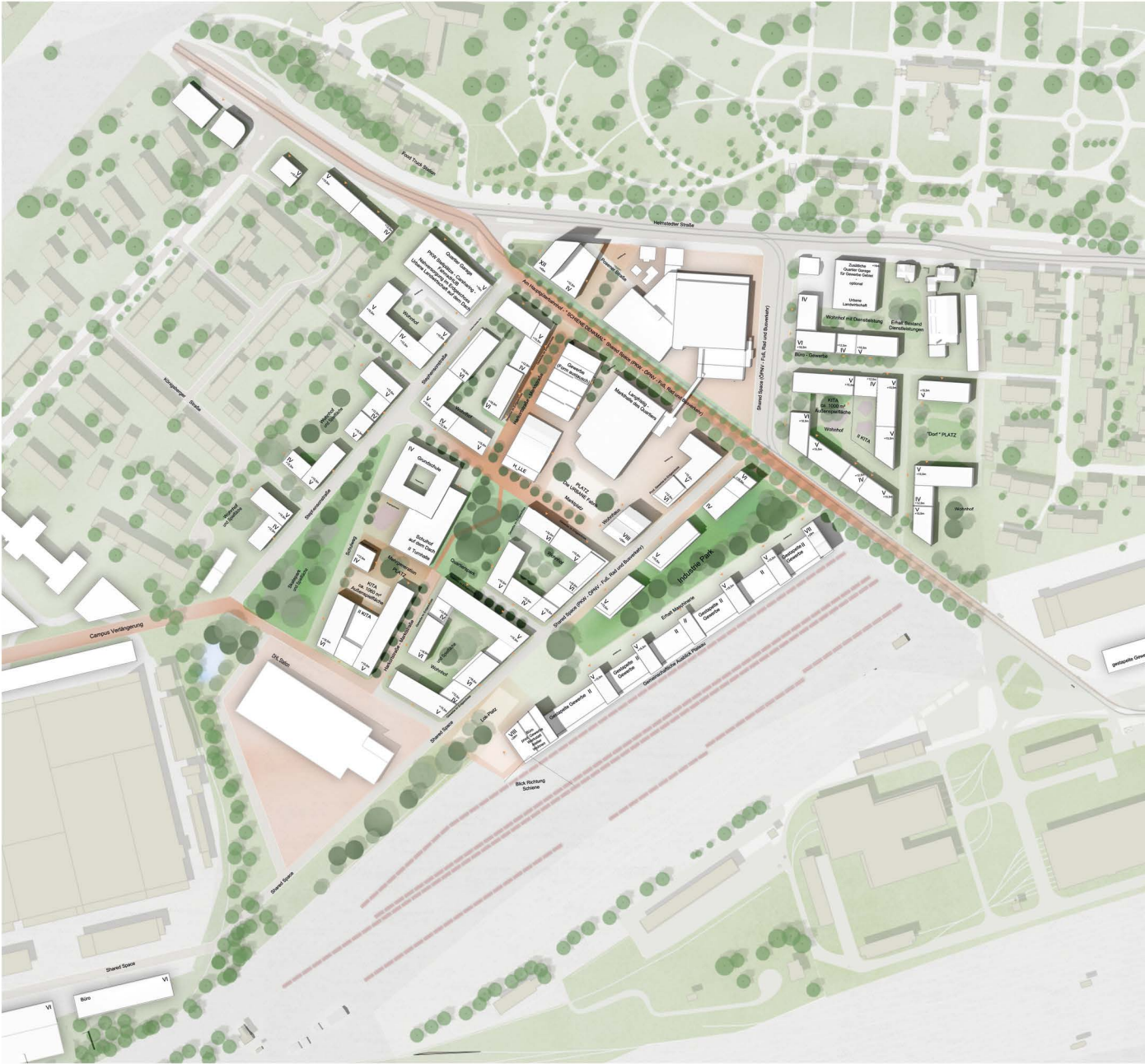
POLA Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin

Beratung:

Low-E Ingenieursgesellschaft für energieeffiziente
Gebäude mbH, Wolfenbüttel,
Blumemodell, Braunschweig,
bloomimages GmbH, Berlin

Idee

Die lineare Struktur der Gleisanlage wird zum Vorbild und formt das Rückgrat in den Zwischenräumen der typischen Braunschweiger Blöcke. Eine Verdichtung der Bebauung ermöglicht große Grünflächen. Durch die Achsen entstehen lange, dreieckige Parkflächen als Kontrast zu den Straßenfluchten. Drei Hochpunkte markieren die Zuänge zum Areal. Das Herzstück des Quartiers wird entlang der H_LLE gebildet. Die großen Freiräume bilden multifunktionale, urbane Plätze für Gastronomie und Markt. Es werden verschiedene Quartiere gebildet. Da ist die zentral gelegene Gartenstadt, ein Ort der industriellen Geschichte mit Wohnen und Schulnutzung. Im Erdgeschoss sind Nahversorgung und Gastronomie integriert. Im Norden wird das Quartier Ackerstraße mit vielfältigen Wohnformen ergänzt. Im Nordosten entsteht das Dorf an der Helmstedter Straßen mit einem kleinen Platz. Der südliche Bereich an der Maschinenhalle wird zur Lok-Stadt, hier wird der Charakter und industrielle Charme erhalten und ein Vorzeigeprojekt für Arbeitskultur geschaffen. Ein großer Platz dient als nutzbare Außenfläche für Ateliers, Arbeitsräume und Gastronomie. Am Siemenscampus entstehen zukünftig neue Büros. Sie schirmen gleichzeitig die Wohnhöfe von umgebenden Lärmquellen ab.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit raumwerk GmbH, Frankfurt | Düsseldorf mit KRAFT.RAUM.Landschafts- architektur, Düsseldorf



raumwerk GmbH, Frankfurt | Düsseldorf:

Jon Prengel, Sonja Moers,
Thorsten Wagner, Yui Ohtsuka,
Daniela Merten

KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung, Düsseldorf:

René Rheims, Volker Lescow,
Maxime Scagnetti, Julia Biermann

Idee

Vorgefundene Strukturen werden in das neue Quartier eingebunden. Zum Herzstück werden die H_LLE und ihr vorgelagerter Freibereich. Zusammen bilden sie den Start der vernetzenden, multicodierten Platzfolge als öffentliche Trittsteine. Ein „Grüner Saum“ an den Rändern des Quartiers bietet verschiedene Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten. Zur Ackerstraße wird eine aktive Zone für alle Generationen, Urban Gardening und die Integration der Gartenkolonie vorgeschlagen. Experimentelles Wohnen mit Tiny Houses und der neue Grundschulstandort bilden den Abschluss nach Norden. Im Süden zu den Gleisen wird eine kräftige Bebauung für Gewerbe und Produktion 4.0 vorgeschlagen. Ein zentraler Loop, auf dem sich über shared space die zukünftigen Bewohner*innen bewegen, wird zur Leitidee im Sinne der 15-Minuten Stadt. Im Quartier werden Nutzungen konsequent gemischt und gestapelt inkl. belebter Sockelzonen mit Versorgung, Gastronomie, Dienstleistung und Gemeinschaftsangeboten. Die vertikale Vielfalt wird in den Wohntypologien fortgeführt. Bestehende Nutzungen, wie Fachmärkte und Gewerbe(höfe) sowie Zwischennutzungen werden eingebunden. Ein Mobilityhub am Quartierseingang nimmt die notwendigen Stellplätze auf.

Weitere Arbeit

Schellenberg + Bäumler Architekten, Dresden mit studio grüngrau Landschaftsarchitektur, Düsseldorf



Schellenberg + Bäumler Architekten GmbH, Dresden:

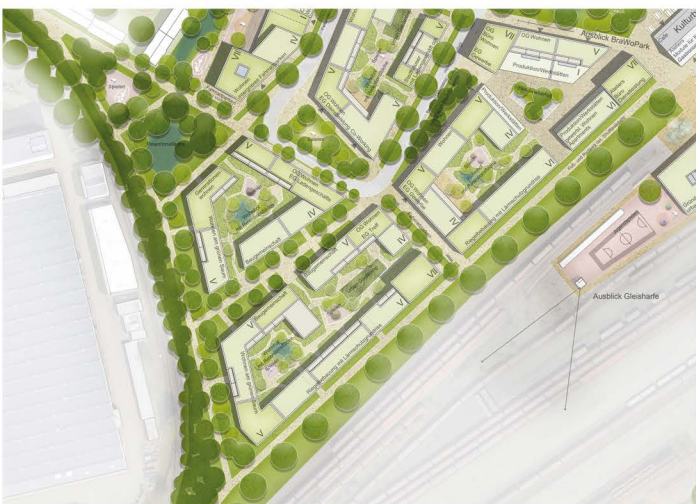
Prof. Manuel Bäumler, Patrick Schmidt,
Lorenz Kummer

studio grüngrau Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf:

Binyang Xie

Idee

Der strategische Ansatz nutzt die vorhandenen Strukturen. Es entsteht ein facettenreiches, urbanes Quartier mit einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten auf unterschiedlichen Ebenen und individueller Qualität. Ein feines Geflecht aus Natur und Stadt mit einem großen Park, der Bestandsstrukturen integriert, bildet das Rückgrat. Ziel ist: "weniger Straßen - mehr Grün". dafür werden Stephenson- und Harkortstraße erhalten und zu grünen Korridoren umgebaut. Quartiersgaragen als multimodale Mobilitätszentren sichern die Erreichbarkeit und bieten Stellplätze. Im variantenreichen Stadtquartier werden Unbestimmtheit und Brüche genutzt, um auch die zeitlichen Dimensionen zu berücksichtigen. Es entsteht ein robustes Gerüst, in dem unterschiedliche zeitliche Horizonte der verschiedenen Nutzungen entwickelt werden können. Der Masterplan umfasst fünf Säulen: grüne Oasen, bauliches Gefüge, Staffelkonzept, alltägliche Stadt und Stadt der Produktion. Die Revitalisierung der historischen Substanz und eine moderne Stadtentwicklung bilden in Synergie ein nachhaltiges und superfittes, urbanes Quartier.



Linke Seite: Vogelperspektive

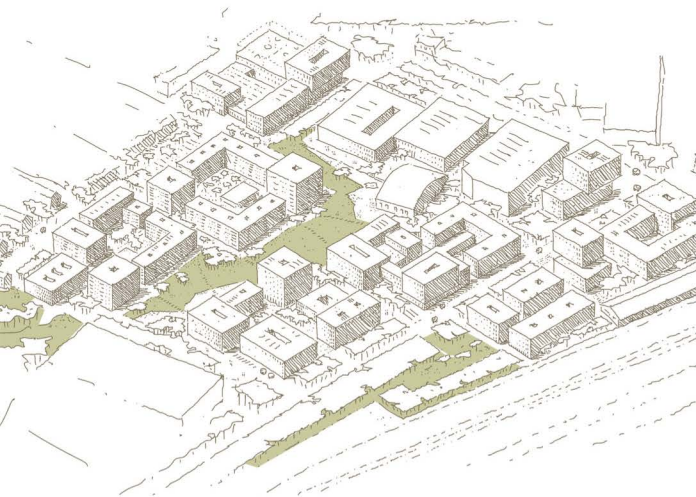
Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh, München



lohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh, München:

Ursula Hochrein, Axel Lohrer,
Max Stechele

Beratung:

Modellbau Reinhold Fischer, München

Idee

Das Konzept definiert sich über einen zentralen, grün-blauen Anger, um welchen sich durchmischte und kompakte Blockstrukturen gruppieren. Entlang der Bahnrandstraße sind zur Abschirmung des Verkehrslärms verdichtete Handwerker- und Gewerbehöfe angeordnet, welche auch Wohnnutzung beinhalten. Das Quartier schirmt sich insgesamt gegenüber der Lärmbelastung durch den Güterbahnhof und DHL ab. Das Gebiet wird durch verbindende Elemente an die umliegenden Quartiere angebunden und trägt dem Bestand innerhalb des Plangebiets Rechnung. Auch die sozialen Einrichtungen, kulturellen Angebote und Nahversorgungsangebote sind logistisch und funktional im Sinne der Nutzungsdurchmischung verortet.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

Architekten Venus, Hamburg mit Lichtenstein Landschaftsarchitektur & Stadtplanung, Hamburg



Architekten Venus GmbH, Hamburg:

Carsten Venus, Lisa Maßel,
Julia Knieß, Martje Banck,
Friedericke Vick, Sebastian Schmidt

Lichtenstein Landschaftsarchitektur & Stadtplanung PartGmbH, Hamburg:

Daniel Kauder, Daniel Lichtenstein,
Lena Kendler, Diksha Anand

Beratung:

ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg

Idee

Eine übergeordnete, freiräumliche Verbindung wird zwischen dem Quartier und dem Ringgleis hergestellt. Der "Güterpark" mit freien Bewegungs- und Aufenthaltsflächen, Sport- und Spielangeboten etc., ist das grüne Zentrum und verknüpft als "Grüner Reissverschluss" den Bestand mit dem Neuen. Aus der Mitte des Parks werden über begrünte Gassen und Wege die angrenzenden Wohnblöcke mit dem Park verbunden. U-förmige Blöcke, deren Innenhöfe sich zum Park öffnen, werden durch eine Reihung von Kopfbauten rhythmisiert. Der Bereich um die H_LLE und die Druckerei werden zum Zentrum entwickelt, mit Nutzungsvielfalt und öffentlichem Charakter. Hier liegt auch die Grundschule mit Turnhalle. Zusammen mit den angrenzenden Wohnbauten wird der zentralste Platz als neuer Ortskern ausgebildet, eine Ringstraße führt drumherum. Südlich der Mitte schließen Wohn- und Gewerbeblöcke an, durch Höhen- und Tiefenstaffelung gegliedert. Wohnungen profitieren vom Güterpark und den grünen Gassen.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

O&O Baukunst, Köln mit ASSMANN BERATEN + PLANEN, Braunschweig mit LAND Germany, Düsseldorf



O&O Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH, Köln:

Prof. Christian Heuchel, Axel Koschany,
Dorothee Hauptmann, Evgeniia Lappo

ASSMANN BERATEN + PLANEN GmbH, Braunschweig:

Helena Feldmann-Fischer, Julia Rosenbaum,
Simon Schnittker

LAND Germany GmbH, Düsseldorf:

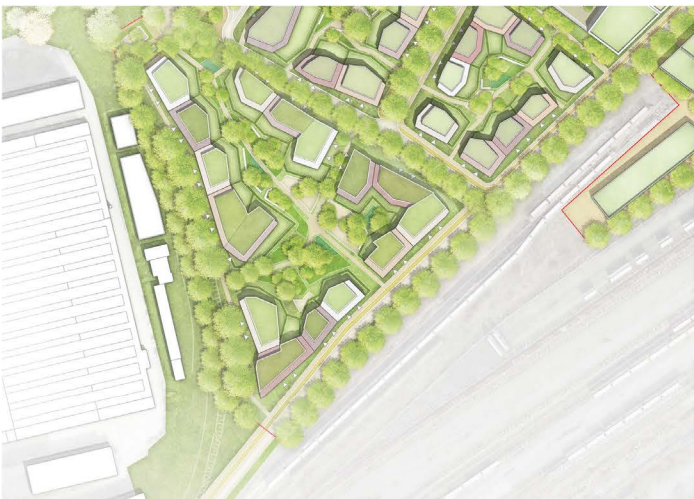
Andreas Kipar, Johanna Herz,
Julian Altmann, Gisella, Birardi,
Fengshu Zhang, Menna Adam

Beratung:

Betti Brachmann, Imagina, Wien,
Kiss und Loor GbR - Studio KLAR

Idee

Die Stadteinfahrt Am Hauptgüterbahnhof bildet den Auftakt mit einer Abfolge von Stadt- und Quartiersräumen, Hochpunkten, platzartigen Aufweitungen und Eingängen. Ein "Marktplatz" entsteht als Mitte. Die Gebäude der vier Platzkanten übernehmen Funktionen für die Gemeinschaft. Hier liegen H_LLE, Grundschule, Sporthalle und Holzturm. Gegenüber gibt es Angebote von Co-Working, Gastronomie, Dienstleistungen und besonderen Wohnformen. Der "Künstlerplatz" nördlich der H_LLE bietet Möglichkeiten der kulturellen Aneignung, hier wird eine Markthalle ergänzt. Blöcke mit überhöhten Erdgeschosszonen bieten eindeutige Zonierungen. Sie folgen dem Prinzip "Harte Schale - weicher Kern". Einzelhäuser mit leicht zueinander gedrehten Fassaden verbinden sich und bieten im Inneren verschiedenste private Freiräume. Das "kleine Quartier am Friedhof" übernimmt diese Prinzipien. Ein grünes Sportband mit Kita dient als Verbindung zwischen Neuem und Bestand im Norden.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit MUST, Köln mit die3 landschaftsarchitektur, Bonn



MUST, Köln:

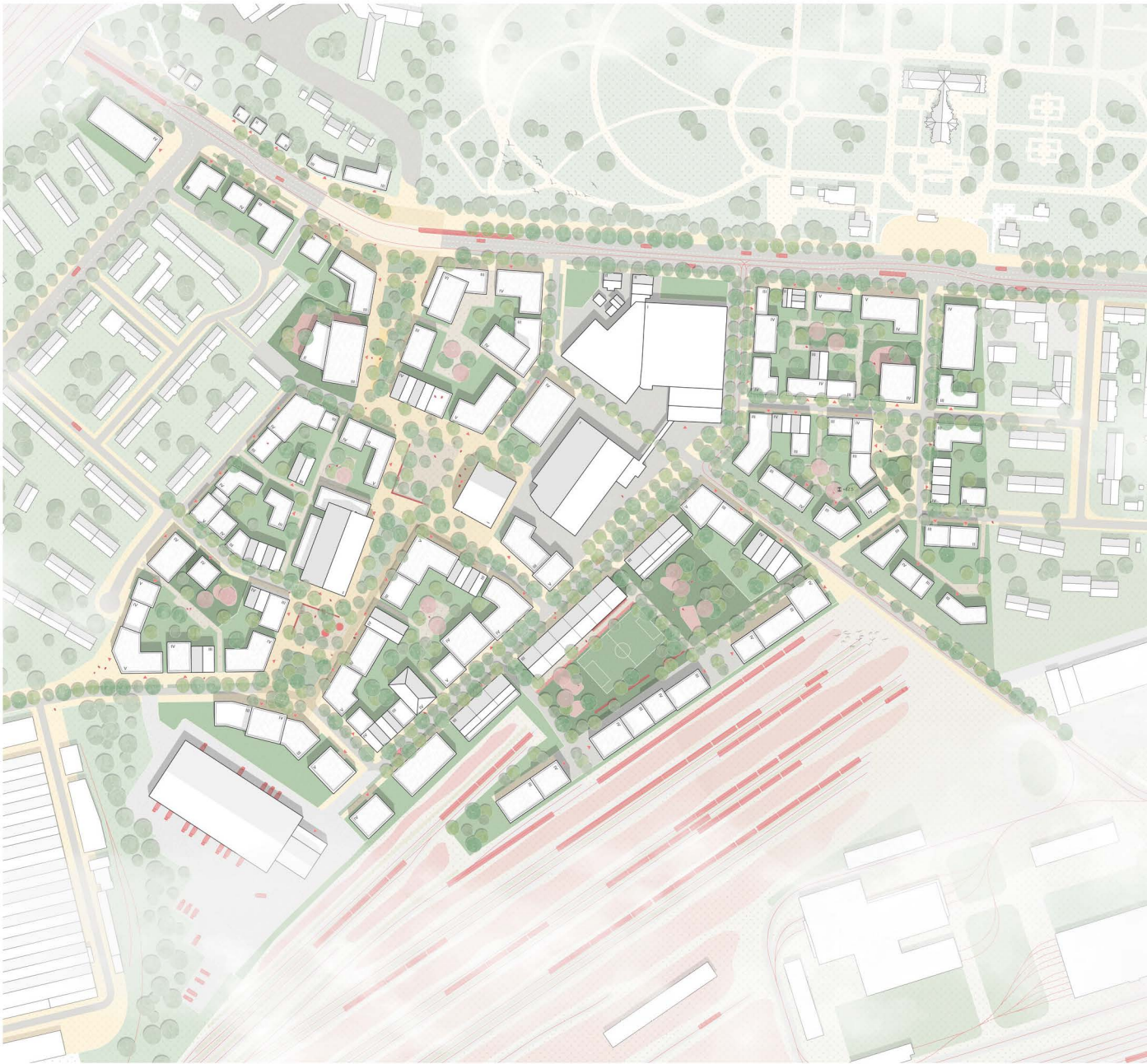
Robert Broesi, Jan Benden,
Julia Krings, Julien Bitar,
Paula Erckmann, Ekaterina Plekhanova,
Magdalena Nickel

die3 landschaftsarchitektur Brückmann & Platz Landschaftsarchitekten PartGmbB, Bonn:

Stefan Brückmann, Ulrike Platz,
Larissa Merckens, Victor Agboola

Idee

Ziel ist ein urbanes, weitestgehend autofreies und nachhaltiges Quartier, das auf die Geschichte des Standortes aufbaut. Über die Strukturen der Gleise und Straßen legen sich die Baublöcke, wobei die Straße Am Hauptgüterbahnhof durchbrochen wird, um eine zusammenhängende städtebauliche Struktur im Kerngebiet zu erzeugen. Der Auftakt Helmstedter Straße spiegelt den Charakter des dahinter liegenden Gebiets wider und bringt einen Versorger, Bibliothek, Café und Büroräume unter. Die Prägung erfolgt über zwei, den Bestand würdigende, großzügige Freiräume: den zentralen Platz an der Helmstedter Straße, mit öffentlichen Nutzungen und durchgängigen Baumstrukturen und den Freiraum an den zu erhaltenen Güterbahnhofsgebäuden als Sport- und Freizeitachse. KITAs sind in den Baublöcken verteilt und die Grundschule ist zentral verortet. Die Freiflächen sichern Durchlüftung, wirken temperaturnausgleichend, dienen als Regenrückhalteflächen und werden durch Flachdächer als Retentionsdächer sowie grüne Fassaden ergänzt. An der Helmstedter Straße sorgen größere Bauten für den erforderlichen Schall- und Lärmschutz.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

RLP Rüdiger Lainer + Partner, Wien mit Thomas PROKSCH - Büro LAND IN SICHT, Wien



RLP Rüdiger Lainer + Partner Architekten ZT GmbH, Wien:

Rüdiger Lainer, Ulrike Lenger
Alzbeta Sotolarova, Michaela Popvska
Federica Gattabuia, Sama Feiziazar

DI Thomas PROKSCH / Büro LAND IN SICHT, Wien:

Thomas Proksch

Idee

Der stadtstrukturelle Ansatz basiert auf dem die Altstadt prägenden Prinzip - von großzügigen Grünräumen umhüllter Kernbebauung. Jedes Haus liegt gleichzeitig am Park bzw. Wald und am urbanen Binnenraum, der als Platzfolge konfiguriert ist. Komplexe urbane Raumsequenzen werden mit dazwischenliegenden "Waldstücken" überlagert - es entsteht ein Grünraumnetz. Der Block wird weiterentwickelt und umgekehrt und Stadt und Natur überlagert. Ziel ist es, weniger Straßenraum und weniger versiegelte Flächen zu haben. "Regeln der Unregelmäßigkeit" sorgen für notwendige Vielfalt. Sammelgaragen werden als multifunktionale, entwickelbare Strukturen gedacht. Eine Straßenschleife sichert die Anlieferung und Rettungswege. Die Erdgeschosszonen werden mit Flächen für sozialer und kultureller Infrastruktur belebt.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

WELP von KLITZING Architekten und Stadtplaner, Braunschweig mit GTL Landschaftsarchitektur, Kassel



WELP von KLITZING Architekten und Stadtplaner BDA, Braunschweig:

Hendrik Welp, Peter v. Klitzing,
Sybille Welp, Oona Welp,
Theresa Bublitz, Jan Hoyer,
Lukas Schivelbein

GTL Landschaftsarchitektur, Kassel:

Michael Triebswetter

Idee

Vorgesehen ist die Mischung von Wohnen, Arbeiten, Produktion und Freizeit. Ein engmaschiges Wegenetz bildet die Grundlage für ein Quartier der Überschaubarkeit und einer Vielzahl der besonderen Orte. Die komplexe Mischung der unterschiedlichen Nutzungen findet Halt in einem ruhigen Raum. Dieses Quartier lebt von einer intimen und aufregend komplexen Dichte. Ein Park erstreckt sich von der Ackerstraße bis an die Gleisanlage. Er besteht aus formalen Elementen und naturbelassenen Pflanzungen. Ein weiterer Grünzug reicht vom Süden bis an die Helmstedter Straße. Er ist ein schrofferer Freiraum, der die vorhandenen Biotopstrukturen respektiert und die aufgelassenen Bahnflächen thematisiert. Sportfelder sind hier als Störung integriert. Die robusten Gebäude des Bestandes werden erhalten und Teil eines vielfältigen kontrastreichen Quartiers. Schwerpunkt ist der übergeordnete ökologische Verbund.



Linke Seite: Vogelperspektive

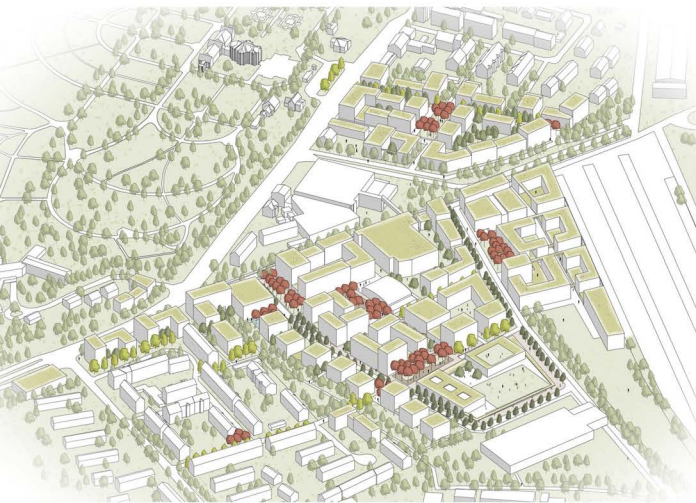
Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

MORPHO-LOGIC, München mit fischer heumann landschaftsarchitekten, München



MORPHO-LOGIC, München:

Michael Gebhard, Prof. Ingrid Burgstaller,
Sofia Pfister, Niloufar Rashid Zadeh

fischer heumann landschaftsarchitekten, München:

Manuel Mayer-Lauingen

Idee

Das Konzept betont die intensive räumliche Vernetzung, vorallem auch mit dem Bestand. Dabei sind kurze Wege und eine Abfolge von Plätzen zentral. Es werden Nutzungsschwerpunkte gebildet, welche auf die neuen Platzräume ausgerichtet sind. Unterstützt wird das Konzept von einer autofreien Strategie und einer Bündelung von Mobilitätseinrichtungen an den Quartiersrändern. Städtebaulich liegt eine Diversität in den Wohnformen und eine typologische Varianz vor. Eine geschlossenerere Bebauung übernimmt den Lärmschutz im Süden. Berücksichtigt werden Maßnahmen zur Retention und zur Energiegewinnung.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

Weitere Arbeit

Albert Wimmer ZT-GmbH, Wien mit Carla Lo Landschaftsarchitektur, Wien



Albert Wimmer ZT-GmbH, Wien:

Albert Wimmer, Arch. Di Michael Frischauf,
Annika Michel, Celine Stemmlen

Carla Lo Landschaftsarchitektur Ingenieurkonsultin für Landschaftsplanung und Landschaftspflege, Wien:

Carla Lo, Simona Slavova,
Annaperla Lauria

Beratung:

Rosinak & Partner ZT GmbH, Wien,
Zeleny Infrastrukturplanung,
Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart

Idee

Das Konzept sieht eine Verbindung zwischen Bestand und Neubebauung über grüne Achsen und Pocket Parks vor. Neben der Freizeit- und Erholungsfunktion leisten die Freiflächen einen Beitrag zur Frischluftversorgung, Biodiversität und für das Regenwassermanagement. Eine kleinteilige, durchmischte und den Bestand würdigende Kulturachse, welche vom Entrée Helmstedter Straße samt Nahversorger aus gedacht ist, ergänzt den Städtebau. Die Kulturachse mündet Richtung Süden in einen Quartiersplatz, der in einen Pocket Park übergeht. Es entstehen unterschiedliche Gebäudetypologien und Wohnformen. Am Entrée wird ein höheres Gebäude mit sieben Geschossen als Signet vorgeschlagen und sechsgeschossige Bauten entlang der Kulturachse akzentuieren die sonst überwiegend drei- bis vier geschossige Bebauung. Im Norden werden Mobilhubs angeordnet, die Grundschule ist im Südwesten positioniert. Im östlichen Quartiersbereich bis zur Helmstedter Straße werden Gewerbenutzungen vorgesehen. Pufferzonen und Sockelbebauungen sorgen für Lärmschutz zu den lärmrelevanten Seiten.



Linke Seite: Vogelperspektive

Rechte Seite:

oben: Lageplan mittelfristige Perspektive

unten: Ausschnitt langfristige Perspektive

