

NVZ – ROTER BERG ERFURT – VARIANTENUNTERSUCHUNGAuftraggeber: **Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Erfurt**Projekt: **18-06_NVE Roter Berg**Stand: **06.06.2018 DK/HE****1. Variantenuntersuchung Nahversorgungszentrum Roter Berg****1.1 Anlass**

Durch den Vorhabenträger (Zehentner & Seidel Immobiliengesellschaft mbh, Weimar) wurde in 09/2017 ein Antrag auf Einleitung eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für den Abbruch und den Neubau des Nahversorgungszentrum Roter Berg am Julius-Leber-Ring gestellt.

Hierzu legte der Vorhabenträger Planungsvorschläge zuletzt eine verbleibende Variante/Alternative 1 vom 26.10.2017 als Entwurf zum VE-Plan zur Nutzung, Nutzungsverteilung und städtebaulichen Einordnung der geplanten Hochbauten sowie der Parkierungsflächen und Erschließungen vor. Im Oktober 2017 erfolgte die Vorstellung der Lösungsvorschläge im Gestaltungsbeirat der Landeshauptstadt Erfurt.

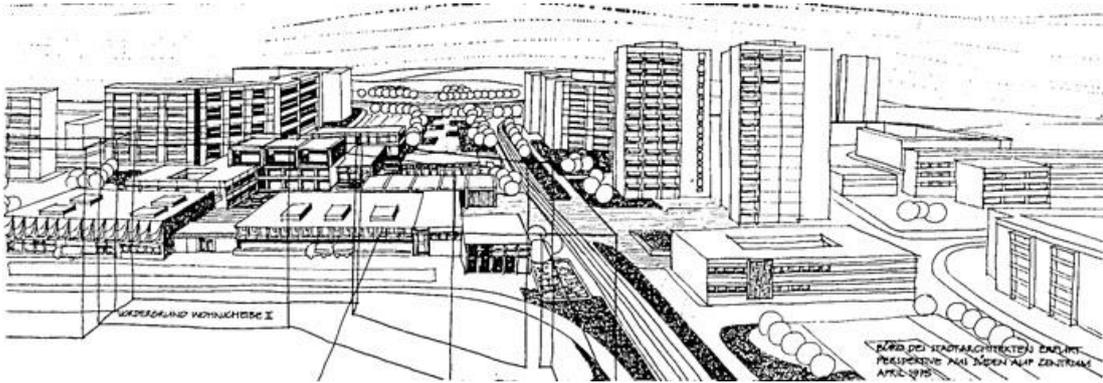
Ein Konsens über das städtebaulich/räumliche Konzept sowie die Integration der Parkierungsflächen sowie der Freianlagen im Umfeld konnte auf Grundlage der Lösungsvorschläge des Vorhabenträgers nicht erreicht werden.

Veranlasst hierdurch wurden hks | Architekten vom Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragt, Variantenuntersuchungen für Lösungsvorschläge zur Optimierung der Bebauung sowie der Freiraumgestaltung und deren Einbindung in die Umgebung unter Maßgabe der quantitativen Vorgaben des Vorhabenträgers zu entwickeln, zu werten und im Ergebnis einen Bebauungsvorschlag als Planungsgrundlage für die vor Vorentwurfs- und Entwurfsplanung des VE-Planes zu erarbeiten.

1.2 Derzeitige Situation

Das nach der Wende fertiggestellte Einkaufszentrum mit einer zentralen „Mall“ und zahlreichen kleineren und größeren Ladenflächen hat über lange Zeit eine für die Lage und Größe des Stadtteils – zunehmend in Folge der Rückbaumaßnahmen aus 2008/2009 – eine überdurchschnittliche Größe, unpassende Flächenangebote und Angebotsvielfalt geboten. Der aktuelle Verdrängungswettbewerb insbesondere im Nahversorgungssegment hat das Stadtquartierszentrum seit vielen Jahren immer wieder in schwierige Situationen wie Leerstände und Konkurse etc. gebracht.

Das bestehende Einkaufszentrum weist derzeit einen Leerstand von ca. 40% der Flächen auf, der u. A. auch auf strukturelle Mängel des Gebäudebestands zurückgeführt wird (Größe, Anordnung der Mietflächen, Zahl der Stellplätze etc.) Der bauliche Zustand des Zentrums lässt eine Marktanpassung durch Umbau des Bestandes nicht zu. Daher wird ein Rück- und Ersatzneubau durch den Vorhabenträger als erforderlich angesehen.



Quelle: Nitsch, Walter; Thomann, Klaus: Bebauungskonzeption für das Wohngebiet „Roter Berg“ in Erfurt, in: Architektur der DDR XXIV (Nov. 1975), S.651-654

Das aus Sicht des Vorhabenträgers bestehende Lastenheft für die Neubauten ist den vom Vorhabenträger bislang vorgelegten Planfassungen zu entnehmen. Die vom Vorhabenträger aktuell verfolgte Planfassung datiert auf den 26.10.2017 (s. Anlage 1).

Im Rahmen der vorliegenden Variantenuntersuchung wird untersucht, ob und wie die Anforderungen an eine wettbewerbsfähige Einzelhandelsstruktur mit den städtebaulichen und funktionalen Anforderungen an einen Zentralen Versorgungsbereich als neue Quartiersmitte am Roten Berg in Einklang gebracht werden können.

Die Varianten waren im Rahmen einer Workshoparbeit mit dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und dem Vorhabenträgern zu entwickeln, auf ihre Qualität und Tragfähigkeit hin zu untersuchen und sollen im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung mit den Bürgern vor Ort erörtert werden.

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden mehrere Alternativen und Varianten vom Auftragnehmer entwickelt, in Gesprächen mit A 61 und dem Vorhabenträger bewertet sowie dem Oberbürgermeister und der Ortsteilbürgermeisterin vorgestellt.

1.3 Planungsziele

Durch den Stadtrat wurden bei der Planaufstellung (DS 2145/16 vom 08.03.2017) folgende Planungsziele beschlossen

Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuerrichtung eines Zentralen Versorgungsbereiches (Nahversorgungszentrum) mit Einzelhandel (überwiegend mit nahversorgungsrelevanten Kernsortiment, aber auch nicht großflächigen sonstigen Sortimenten) mit Raumangeboten für gebietsbezogene Dienstleistungen und Schank- und Speisewirtschaften.

Sicherung einer **Adressbildung** für die Quartiersmitte durch eine einheitliche Formensprache, ein angestimmtes Werbekonzept, eine gute gestalterische und funktionale Qualität der Bebauung und eine hohe Aufenthaltsqualität im Freiraum.

Klimaanpassung durch eine Dachbegrünung und einen hohen Großgrünanteil in den Freiflächen und Stellplatzanlagen.

Bewältigung möglicher Konflikte hinsichtlich Immissionsschutz.

Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, der Verknüpfung mit dem Umfeld und den verkehrlichen Anlagen durch Einbeziehung von weiteren Flächen in den Gestaltungsbereich des Vorhabens- und Erschließungsplanes, die im unmittelbaren räumlichen oder funktionalen Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen.

Durch den Gestaltungsbeirat wurde vorgeschlagen, folgende Fragestellungen zu untersuchen:

Was ist der Beitrag des Objektes, eine Stadtteilmitte zu schaffen? Wie kann für das neu zu bauende „Herz“ des Wohngebietes eine räumlich qualitätsvolle Situation als attraktive „Mitte“ geschaffen werden? Wie kann die Identität des Roten Berges gesichert werden?

Wo und wie kann Kommunikation stattfinden, wie wird die Qualität eines „Treffpunktes“ erreicht?

Wie sieht das Konzept der Erschließung aus? Wie können Fußgänger, Individualverkehr und ÖPNV verknüpft werden?

Wie kann eine bessere Einbindung in die attraktive Landschaft des Roten Berges erfolgen? Wie kann sich die Nutzung in Verbindung mit einer guten Architektur nach außen zum Wohngebiet öffnen?

Wie kann der Ausgleich der wirtschaftlichen Interessen des Investors mit den Interessen der Stadtentwicklung und deren Mindeststandards erfolgen? Welche Koppelung mit weiteren Dienstleistern und Anbietern ist möglich und wie kann diese koordiniert werden?

1.4 Rahmenbedingungen

Durch die Anforderungen des Investors ergeben sich die folgenden Rahmenbedingungen.

- Verkaufsfläche und Struktur/Flächenlayout der Einzelhandelsmietfläche.
Mindestens 6000m² Verkaufsfläche
- Angebote von Mietflächen für Dienstleistungen und Gastronomie
- Stellplatzzahl/ -qualität. Zwischen 150 und 180 Stellplätze
- Stadträumliche Einordnung (Öffnung zum Quartier und dem ÖPNV-Halt, Vernetzung, Vermeidung von unkontrollierten Angsträumen etc.)
- Sicherung der Funktion Marktplatz (Standorte für Marktstände) / Treffpunkt / Lage der Freisitze zum Freiraum (Café, etc.)
- Freiflächenqualität / Aufenthaltsqualität für Fußgänger
- Architektonische Ausformung, 1. Geschossige Bauweise
- Lage der Erschließung / Anlieferung (Anordnung/Abschirmung von Lärmimmissionen)

Durch hks | architekten wurden im Maßstab 1:1000 ausgehend von der Variante 1 des Vorhabenträgers Bebauungsalternativen und weitere Varianten entwickelt.

Die Empfehlungen zur weiteren Umsetzung durch hks | architekten erfolgten auf Grundlage der vorliegende Variantenuntersuchung, der durchgeführten Abstimmungsgespräche (Workshops) und der Wichtung und Wertung der Alternativen.

2. Alternative 1 (Investor/Vorhabenträger)

2.1 Städtebauliche Einordnung

Die Entwurfsvariante 1 des Investors (s. Anlage 1) ist durch die weitgehende Orientierung aller Funktionen, Erschießungen und Zugänge über den Binnenraum des Parkplatzes geprägt. Hierdurch ist eine überwiegende Innenkommunikation aller Funktionen zu erwarten. Eine wünschenswerte Wirksamkeit in das Umfeld der Wohnquartiere kann hierdurch kaum erreicht werden.

Dieser Binnenraum wird nahezu vollständig durch die Parkierungsflächen sowie deren Zufahrten und die im nördlichen Zufahrtsbereich zum Julius-Leber-Ring angeordneten Anlieferungsbereiche geprägt. Die räumlichen Öffnungen nach Norden und nach Süden erzeugen die Wirkung eines Durchgangsbereiches ohne hinreichend wirksamen baulichen Abschluss. Aufenthaltsqualitäten sind in diesem verkehrsgeprägten Durchgangsraum nicht zu erwarten.

Die angebotene überdachte Querung des zentralen Parkplatzes schafft nach Osten weiterführend einen Übergang in eine bauliche Aufweitung als Abstandfläche zwischen den Gebäuden – die es jedoch kaum vermag, eine wirksame Verbindung in das stadträumliche und verkehrliche Umfeld zu schaffen. Der Charakter als Durchgangsbereich kann die erforderliche Aufenthaltsqualität zur Schaffung eines Quartiersmittelpunkts mangels Raumbildung kaum leisten.

Die Ausbildung der Außenkanten der Gebäude in östlicher Richtung lässt einen geordneten baulichen Abschluss und ein harmonisierte Formensprache in diesem Bereich vermissen.

Ein Übergang zur Haltestelle ist zwar vorhanden, jedoch vom derzeit vorgesehenen Bahngleis-Übergang abgekoppelt.

2.2 Freiraumgestaltung

Durch die Errichtung der Pergola-Überdachung und vereinzelter Baumpflanzungen wird eine schwach ausgebildete Gliederung der Parkplatzfläche erreicht, was zu einer Reduzierung der Durchgangswirkung beiträgt.

In unmittelbarer Nähe der Hauptzufahrt im Norden befinden sich zudem die Anlieferungszonen an zwei außen liegende Anlieferungsrampen. Beide Funktionen können ggf. zu Kollisionen der Verkehrereignisse in diesem Bereich führen.

Die durch die zentrale Anordnung bedingten Verkehrsbelastungen in unmittelbarer Nähe eines Kinderspielplatzes sind aus Gründen des Emissions- und Unfallschutzes nicht akzeptabel.

2.3 Einzelhandel

Infolge der Anordnung der Gebäude und der verteilt angeordneten Ausrichtung der Zugänge von den Parkplatzflächen im Inneren des Plangebietes ergeben sich wenig Aufenthaltsqualitäten im Freiraum und folglich kaum Kommunikationsmöglichkeiten noch weitere Interaktionsmöglichkeiten mit dem Quartier. Der introvertiert angelegte Einzelhandelsstandort kann aus dem städtebaulichen Umfeld kaum wahrgenommen werden.

2.4 Ergänzende Nutzung

Ergänzende Nutzungsangebote für weitere Dienstleister und Anbieter werden entlang des vorgesehenen Gebäudeabstandes im Osten gemacht. Hinzu kommt der allerdings an ungünstiger Stelle geplante Kinderspielplatz.

2.5 Erschließung/Parkplatzlösung

Alle notwendigen Stellplätze werden auf der inneren Parkplatzfläche zentral untergebracht. Die Eingänge zu den Nutzungen erstrecken sich verstreut entlang der Fahrgassen linear an beiden Gebäudefassaden.

Hierdurch ist der gesamte Fußgängerverkehr vorwiegend durch Querungen über die Parkplatzfläche geprägt.

Die außen angeordneten Anlieferungsbereiche im nördlichen Bereich sind nicht als inhouse-Lösungen vorgesehen. Hierdurch werden der Standort selbst aber gegebenenfalls auch die angrenzenden Wohnquartiere durch vermeidbare Emissionsbelastungen zusätzlich belastet.

2.6 Zwischenfazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Entwurf vorwiegend durch verkehrliche Belange geprägt ist. Durch die Positionierung der Gebäude sind die aufgereihten Erschließungen durch die weitestgehende Orientierung zum Binnenraum geprägt. Qualitäten als Stadtteilmitte und „Treffpunkt“ können hiermit kaum erreicht werden.

Folglich sind die Gestaltqualitäten an den Außenseiten als Rückseiten und auch im Freiraum als reduziert einzuschätzen. Der Entwurf kann somit als abgeschlossener, introvertierter Bereich mit wenig Außenwirkung für das Gebiet betrachtet werden.

Durch die fehlenden Fluchtungen der Rücksprünge in den Gebäudekubaturen sowie die außenliegenden Anlieferungsrampen muss die Außenwirkung als wenig qualitativvoll eingeschätzt werden. Die möglichen Potenziale des Standortes als neue Quartiersmitte werden durch den vorgesehenen Bauungsvorschlag nicht ausgeschöpft.

3. Alternative 2

3.1 Städtebauliche Einordnung

Der Entwurf der Alternative 2 (s. Anlage 2) schlägt ein vierseitig mit einer pergolaartigen Dachfläche umschlossenes, kleinmaßstäbliches Atrium als Zugangs- und Aufenthaltsbereich vor. Ein im Zentrum des Atriums angeordneter hochstämmiger Baum markiert und unterstützt die raumbildende Wirkung und ist gleichzeitig Schatten spendendes Element für die hier vorgesehenen Sitzbereiche, Verkaufsstände und Aufenthaltsflächen.

Der Zugang zum Binnenraum wird durch die direkte Weiterführung des ÖPNV-Halts über einen Vorplatz und das Atrium mit zentraler Aufenthaltsfunktion ermöglicht.

Die relative Breite dieses Zwischenraumes und die hierüber verlaufende, direkt einsehbare Erschließung lassen eine begrenzte Außenwirkung in das östliche Umfeld des Quartieres erwarten.

Die Pergolaüberdachung wird an der Westfassade und an dem neu auf der Südseite angeordneten Gebäude fortgeführt und ermöglicht somit einen regengeschützten Fußweg abseitig der im Zentrum angeordneten Parkplatzflächen. Sie wird durch eine Baumreihe als Abgrenzung zur Parkplatzfläche begleitet.

Durch den baulichen Abschluss der Parkplatzfläche mit einem Baukörper im Süden erhält der Parkplatz hierhin eine räumliche Fassung und vermindert seine dominante Wirkung zu den südlich angrenzenden Wohngebäuden.

Die veränderte Geometrie und reduzierte Breite der Baukörper im Osten ermöglicht die Fortführung des nördlichen angrenzenden Parkbereiches entlang der Fassade über den Bereich des Vorplatzes bis zur Straßenbahn-Haltestelle und stellt damit eine, wenn auch nur schwach ausprägbare, aber doch wahrnehmbare Vernetzung der nördlich und südlich angrenzenden Grünräume dar.

Der Entwurf weist somit durch seine Flucht bildenden Außenkanten und die Anordnung der Baukörper ein harmonisiertes äußeres Erscheinungsbild auf. Unterstützt wird die äußere Wirkung durch die Empfehlung, für die ins Umfeld weisenden Fassadenflächen (im Plan mit einer dicken schwarzen Linie dargestellt) ein einheitliches bzw. abgestimmtes Material- und Farbkonzept in den Festsetzungen im Planverfahren vorzusehen.

3.2 Freiraumgestaltung

Die veränderte Geometrie und reduzierte Breite der Baukörper im Osten ermöglicht die Fortführung des nördlichen angrenzenden Parkbereiches entlang der Fassade über den Bereich des Vorplatzes bis zur Straßenbahn-Haltestelle und stellt damit eine wenn auch nur schwach ausprägbare, aber doch wahrnehmbare Vernetzung der nördlich und südlich entlang der Gleise angrenzenden Grünräume dar.

Die Anordnung einer raumbildenden Baumreihe im östlichen Bereich des Parkplatzes unterstützt die räumliche Wirkung dieses Binnenraumes und bietet zudem die Möglichkeit einer natürlichen Verschattung auf der Westseite der hierhin orientierten teilverglasten Fassadenflächen der Hochbauten.

Die Lage des Spielplatzes im Bereich des Vorplatzes und an dem vorgesehenen Atrium ist diesem Aufenthaltsbereich zugeordnet und wendet sich von den Stellplatzflächen ab.

3.3 Einzelhandel

Wie in der ersten Variante sind die Zugänge vorrangig nach innen zum Parkplatz gerichtet. Im Unterschied zur „Alternative 1“ werden die Eingangsbereiche jedoch vermehrt am Atrium angeordnet, was zu einer Belebung des Platzraumes führt.

3.4 Ergänzende Nutzung

Vorschläge für ergänzende Nutzungsangebote für weitere Dienstleister und Anbieter werden verdichtet im Bereich des Atriums gemacht. Hier können auch temporäre Marktstände und fliegende Händler unter Dach ihren Aufstellort finden.

Der überdachte Umgang vor den Zugängen zu den Handelsflächen ermöglicht einen Schutz vor Witterungsbedingungen.

3.5 Erschließung/ Parkplatzlösung

Durch die Anordnung eines Gebäudes am südlichen Ende der Parkplatzfläche erhält der großmaßstäbliche Binnenraum eine zusätzliche Raumkante, die einen Raumabschluss nach Süden ausbildet.

Infolge der zusätzlich vorgesehenen Ausfahrt im Süden wird eine Dezentralisierung des Besucherverkehrs an den Ein- und Ausfahrten erreicht.

3.6 Zwischenfazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass diese Entwurfsvariante durch ihren Beitrag zur Vernetzung der umgebenden Grünflächen und einen geordneten baulichen Abschluss an den Außenseiten geprägt ist.

Durch die Positionierung der Gebäude sind auch hier die Zugänge und damit sich öffnende Fassadenflächen weitgehend auf den Binnenraum beschränkt. In Anbetracht der teilweise zentralen Anordnung der Eingangsbereiche über das Atrium sind die Qualitäten als neue Quartiersmitte vor allem im diesem Eingangsbereich als verbessert einzuschätzen.

Die Breite des Zwischenraumes, das im Randbereich überdachte Atrium sowie der vorgelagerte Vorplatz im Übergang zur Querung des Gleiskörpers zur Straßenbahnhaltestelle stellt einen ersten Schritt zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des Standortes aus dem Umfeld dar.

Die Kommunikation mit dem Umfeld ist auch in diesem Entwurf relativ schwach ausgeprägt. Durch die Änderungen der östlichen Gebäudetiefen an der Ostseite bietet sich die Chance einer Grünverbindung der nördlich und südlich angrenzenden Freiräume.

4. Alternative 3

4.1 Städtebauliche Einordnung

Der Entwurf der Alternative 3 (s. Anlage 3) weißt als wesentliches Unterscheidungsmerkmal die Drehung der Gebäude 3 und 4 und folglich die Ausbildung eines verbreiterten Gebäudeabstandes im Zugangsbereich zum Binnenraum auf.

Durch die Gebäudedrehung wird eine Orientierung der Hauptfassaden dieser Gebäude nach Süden sowohl in den Binnenraum des Parkplatzes als auch nach außen in das Wohnumfeld erreicht. Die Nutzung als zentraler Einzelhandelsstandort wird hiermit nach außen dokumentiert und sichtbar gemacht.

Unterstützt wird diese Zielstellung durch einen in der Breite angelegten Vorplatz, der seine Entsprechung in einer ebenfalls in der Breite angelegten Querung des Gleiskörpers Richtung Osten findet.

Hierdurch wird zudem erreicht, dass die bestehende Fußwegeverbindung nördlich der Punkthochhäuser direkt angeschlossen werden kann und damit eine Vernetzung des Standortes in die östlich angrenzenden Wohnquartiere über die trennende Gleisstrecke hinweg deutlich verbessert wird.

Die Anordnung des auch in dieser Alternative vorgeschlagenen Baukörpers als südlicher Abschluss zur Verbesserung der räumlichen Fassung des Binnenraumes des Parkplatzes wird durch die Drehung der Gebäude 3 und 4 auch auf der Nordseite unterstützt.

Die differenzierte Anordnung der Stellplätze in mehreren Teilflächen ermöglicht einen von Stellplatzflächen ungestörteren Zugang aus dem zentralen Hofbereiches Richtung Westen zur Erschließung des Gebäudes 1 (Rewe Markt) als Hauptnutzer.

Hierdurch wird zugleich erreicht, dass die wesentlichen Zugänge zunehmend zentriert werden und sich hiermit die Chancen für eine lebendige und belebte Stadtteilmitte verbessern.

Das auch in der Alternative 2 sowie auch in der Planung des Vorhabenträgers bereits vorgeschlagene Thema einer Pergola zur Überdachung der Fußwege wird auch hier im Sinne der Entwurfsziele dahingehend interpretiert, dass wichtige Zugangsbereiche überdacht sind und die weitergeführte Überdachung auch ein Gestaltungselement des östlich ausgerichteten Vorplatzes wird und damit zur Unterstützung der Auftaktwirkung dieses Platzes im Übergang zum Binnenraum beiträgt.

Über den Vorplatz wendet sich der Standort deutlich erkennbar an das Umfeld der Haltstelle und der östlichen Wohnquartiere und wird somit auch von außen wahrnehmbar.

Der Hofraum wird durch einen hochstämmigen, Schatten spendenden Einzelbaum raumbildend geprägt.

4.2 Freiraumgestaltung

Durch den großzügigen Vorplatz und den anschließenden Hof entstehen eine verbesserte Aufenthaltsqualität und ein neues Freiraumangebot für das Quartier. Im Platzraum des Hofes ist durch die großzügige Gestaltung ausreichend Raum für eine Marktplatzfunktion weiterer, auch temporärer Anbieter.

Freisitze auf dem Vorplatz laden die Menschen zum Verweilen ein. Eine von hier nach innen führende Pergola lenkt die Besucher von außen in den Binnenbereich.

Der Entwurf ermöglicht zudem eine Verringerung der Dominanz der Parkplatznutzungen im nördlichen Bereich des Binnenraumes.

Eine Verbindung der Grünflächen nach Norden und Süden und die dadurch mögliche, jedoch begrenzte Freiraumverbindung ins Umfeld ist durch diesen Entwurfsvorschlag nicht gegeben.

4.3 Einzelhandel

Die verringerte Anzahl der Stellplätze im nördlichen Bereich des Plangebietes ermöglicht einen Zugang zum REWE Markt ohne die Querung von Stellplatzflächen. Der Hauptnutzer wird hierdurch qualitätvoller an die anderen Zugangsbereiche und die Quartiersmitte angeschlossen.

Die Eingänge der Einzelhandelsanbieter sind zunehmend zentralisiert angeordnet und zum Hof ausgerichtet. Es findet eine höhere Konzentration der Gebäudezugänge zu den EZH-Flächen durch die Drehung der Gebäude 3 und 4 im Bereich des Hofes statt.

4.4 Ergänzende Nutzung

Die ergänzenden Nutzungen sind direkt im Hofbereich untergebracht. Marktstände sowie Außengastronomie, teilweise unter Dach und Aufenthaltsbereiche sind im Hofbereich vorgesehen, der durch einen hochstämmigen Einzelbaum räumlich gefasst ist.

Für zusätzliche Dienstleistungen/Gastronomie bestehen ausreichend Flächenpotenziale. Die öffentlichen WC's sind abseitig am Platzrand angeordnet, um eine Belästigung durch diese zu reduzieren.

4.5 Erschließung/ Parkplatzlösung

Die aufgegliederte Anordnung der Stellplatzflächen in 4 einzelne Teilflächen ermöglicht die Freihaltung eines Teiles des Binnenraumes im nördlichen Bereich mit den bereits dargelegten Vorteilen.

Die aus Gründen des Immissionsschutzes angeordneten inhouse-Anlieferungsrampen können ohne Nutzung der Verkehrsflächen im Binnenraum von außen direkt beschickt werden.

Diese Maßnahme ebenso wie die auch hier vorgesehenen südlich angeordneten Ausfahrten tragen zur Dezentralisierung der Verkehre und damit zu einer Entlastung der Zu- und Ausfahrtsbereiche bei.

Der Entwurfsvorschlag ermöglicht zudem im Grundsatz die Möglichkeit des Erhaltes der bestehenden Parkpalette im Bereich des Gebäudes 3.

Dem Vorhabenträger wurde im Planungsprozess vorgeschlagen, den potentiellen Erhalt hinsichtlich der statischen Gegebenheiten und Möglichkeiten zu überprüfen und damit dem vielfach geäußerten Wunsch der angrenzenden Bewohner Rechnung zu tragen zu können, die Parkpalette und damit das bestehende Angebot wohnstandortnaher, überdeckter Stellplätze zu erhalten.

4.6 Zwischenfazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass diese Entwurfsvariante durch einen verbesserten Quartiersbezug geprägt ist. Durch die Gestaltung der Platzsituationen im Anschluss an den nach Osten und Westen verbindenden Hofbereich ist die Wahrnehmbarkeit der Nutzungen nach Innen sowie nach Außen besser gegeben.

Der aufgeweitete Hofraum und der großzügige Vorplatz einschließlich des Überweges über den Gleiskörper gewährleisten eine angemessene räumliche Öffnung des Standortes und Wahrnehmbarkeit insbesondere aus dem östlichen Umfeld.

Die wesentlichen Hauptnutzer sowie die kleinteiligen sonstigen Dienstleister und Anbieter gruppieren sich verdichtet in diesem zentralen Zugangsbereich und schaffen somit die Voraussetzung für eine höher frequentierte, damit belebte und akzeptierte neue Ortsteilmitte. Zudem ist der Hauptnutzer REWE durch Freihalten von Stellplatzflächen verkehrssicherer und besser an die anderen Nutzer und die Erschließungssituation angebunden.

Durch die begradigten Fluchten in den äußeren Gebäudekubaturen und die integrierten Anlieferungsbereiche wird die Außenwirkung der Hochbauten qualifiziert.

Der Entwurf weist ebenso wie die Alternative 2 durch seine Flucht bildenden Außenkanten der Baukörper ein harmonisiertes äußeres Erscheinungsbild auf. Unterstützt wird die äußere Wirkung durch die Empfehlung, für die ins Umfeld weisenden Fassadenflächen (im Plan mit einer dicken schwarzen Linie dargestellt) ein einheitliches bzw. abgestimmtes Material- und Farbkonzept in den Festsetzungen im Planverfahren vorzusehen.

5. Fazit und Empfehlungen

Abschließend und vergleichend ist festzustellen, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten des Grundstückes, der Topographie und der vorhandenen Erschließungen sowie der detaillierten Planungsvorgaben des Vorhabenträgers (z. B. zwingende eingeschossige Bauweise, s. a. Anhang) alle drei Entwürfe grundsätzlich Ähnlichkeiten aufweisen.

Wesentliche Unterscheidungsmerkmale der Entwurfsalternativen sind in der Wertungsmatrix (s. Anlage 4) stichwortartig zusammengefasst.

Durch die vorliegenden Alternativen werden somit Vorschläge insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Chancen zur Adressbildung des Standortes und der Wahrnehmungsmöglichkeiten aus dem Umfeld des Quartieres entwickelt. Hierzu werden detaillierte Betrachtungen der Anordnung der Gebäude, der Zu- und Eingänge sowie -fahrten, der verbesserten Gestaltung der zentralen Stellplatzflächen sowie der Verbesserung der Grünelemente und Freiraumflächen gemacht.

Der Verfasser empfiehlt die Alternative 3 zur Grundlage für die nachfolgenden Planungsschritte zu Grunde zu legen und begründet dieses zusammenfassend wie folgt.

Diese Planungsalternative kommt den Planungszielen des Stadtrates zur Planaufstellung am nächsten und kann auch wesentliche Antworten zu den Fragestellungen des Gestaltungsbeirates geben.

Anordnung und Ausrichtung der Baukörper/Raumbildung:

Die Grundlage für die Zielstellung einer Adressbildung als neue Quartiersmitte wird durch die räumliche Aufweitung des Hofes und die hierdurch erreichte Öffnung in den Innenbereich einerseits und durch den Vorplatz sowie die verbreitete Querung der Bahngleise ins umliegende Stadtquartier andererseits gelegt.

Die angemessene Maßstäblichkeit dieses Hofbereiches und die räumliche Fassung mittels der Pergolaüberdachung mit Verbindungen sowohl in den Innenraum als auch auf den Vorplatz ermöglichen einen qualitätvollen Aufenthaltsbereich mit zentraler Vernetzungsfunktion.

Dieses Raumangebot und die Konzentration der Zugangsbereiche auch durch die Drehung der Gebäude 3 und 4 zu den angrenzenden Einzelhandelsflächen, den sonstigen Dienstleistern und Anbietern bilden die Grundlage für die Entwicklung eines lebendigen und akzeptierten Quartiersmittelpunktes.

Zentraler Parkplatz:

Unter den gegebenen Umständen des unvermeidlich durch Parkplatzflächen geprägten Binnenraumes entsteht durch Aufteilung der Parkplätze im nördlichen Bereich partiell und konzentriert eine verbesserte Aufenthaltsqualität auch im Freiraum. Durch die Anordnung zweier, räumlich geschlossener Baumreihen im der Mitte des Parkplatzes wird der Innenraum in seiner Ausrichtung unterstützt.

Der Verfasser empfiehlt für die Ausbildung der Verkehrsflächen des zentralen Parkplatzes gestalterische Festsetzungen zur materialmäßigen und farblichen Differenzierung der Oberflächen und der Begrünung im nachfolgenden Planverfahren.

Gestaltung der Hochbauten:

Das vorgeschlagene harmonisierte und einheitliche Gestaltungskonzept insbesondere auch für die nach außen sichtbaren Fassadenflächen und ein insgesamt abgestimmtes Werbekonzept sind Voraussetzungen für die gewünschte gestalterische Qualität der Bebauung.

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes von Dachflächen als fünfter Fassade insbesondere aus den umliegenden mehrgeschossigen Wohngebäuden empfiehlt der Verfasser die Festlegung einer extensiven Dachbegrünung der flachgeneigten und Flachdächer. Hierdurch werden die bekannten ökologischen Vor-

teile einer Regenwasserrückhaltung an dem ansonsten hochversiegelten Standort, eine Verbesserung des sommerlichen und winterlichen Wärmeschutzes und ein wirksamer UV-Schutz der Dachflächen erreicht.

Der Vorschlag der inhouse-Anlieferung ist neben dem Beitrag zur Verbesserung des Immissionsschutzes auch maßgeblich für die architektonische Gestaltqualität.

Inwieweit durch diese Vorschläge bereits dem Wunsch eines neu zu bauenden „Herzens für das Wohngebiet“ als neue attraktive Mitte entsprochen werden kann wird im Wesentlichen auch durch die architektonisch-gestalterische Qualität in der baulichen Umsetzung abhängen.

Hierzu empfiehlt der Verfasser dezidierte baulich-gestalterische Festsetzungen für die Hochbauten und die Verkehrs- und Freiflächen im weiteren Planverfahren. Nur hierdurch kann sichergestellt werden, dass durch angemessene konsistente Gestaltqualitäten nicht nur im Inneren sondern auch in der Außenwirkung dieses Standortes die Potentiale einer Aufwertung für das gesamte Stadtquartier Roter Berg generiert werden kann.

Anhang:

06.06.2018

18_06_NVE Roter Berg - Nahversorgungszentrum - Variantenuntersuchung



Anhang

	Alternative 1 (Inverstor) BGF in m²	Alternative 2 BGF in m²	Alternative 3 BGF in m²
Gebäude 1	3106	3174	3197
Gebäude 2	617	617	623
Gebäude 3	1103	1103	1835
Gebäude 4	1157	1158	1215
Gebäude 5	598	599	600
Gebäude 6	440	441	443
Gebäude 7	556,5	564	558
Apotheke	205	212	227
Friseur	110	110	110
Tabak, Lotto	110	112	112
BGF ca.	8002,5	8090	8920
Stellplatzanzahl ca.	154	168	161

Wertungsmatrix

Anlage. 4



06.06.2018

	Alternative 1 (Inverstor)	Alternative 2	Alternative 3
Städtebauliche Einordnung Kommunikation mit dem Quartier und dem ÖPNV- Halt, Vernetzung	Keine direkte Außenkommunikation, Keine direkte Verbindung zum ÖPNV- Halt, heterogenes Erscheinungsbild nach außen	Geringe Kommunikation nach Außen, Weiterführung und Aufnahme des ÖPNV- Halt, vernetzung mit angrenzender Grünfläche, Dezentralisierung des Besucherverkehr durch zusätzliche Ausfahrt im Süden, Harmonisiertes Äußeres Erscheinungsbild, räumliche Schließung im Süden	Kommunikation nach Außen durch Vorplatz, Verbindung zum ÖPNV- Halt nur durch Vorplatz/Größere Entfernung Harmonisiertes äußeres Erscheinungsbild, Keine Vernetzung der Grünfläche im Norden und Süden, keine Freiraumverbindung ins Umfeld
Freiraumgestaltung Marktplatzfunktion, Treffpunkt Aufenthaltsqualität, fußläufige Erreichbarkeit, Freisitze, Stadtgrün	Kinderspielplatz direkt am Julius-Leber-Ring im Anlieferungsbereich, weniger Aufenthaltsqualität an der Marktfläche, Räumliche Trennung der Parkplatzfläche durch Pergolaüberdachung	Verbesserte Aufenthaltsqualität durch Platzbereich im Zentrum, Anordnung im Zentralen Erschließungsbereich, Schattenspendende Baumreihe am östlichen Parkplatzrand	Höchste Aufenthaltsqualität viel Freiraum, Großzügige Marktplatzfunktion, Freisitze am Vorplatz, Überleitung von Außen nach Innen durch Pergola, Verringerung der Dominanz der Parkfläche im Nördlichen Bereich
Einzelhandel Verkaufsfläche/-Struktur der Einzelhandelsmietfläche	Zugänge vorrangig nach innen zum Parkplatz gerichtet, keine Zentrierung von Zugängen	Zugänge vorrangig nach innen gerichtet, weitestgehende Zentrierung der Eingangsbereiche zur Schaffung eines belebten, zentralen Platzraumes	Zugang Gebäude 1 ohne Querung von Stellplatzflächen, vorrangig nach innen gerichtet, Zentrierung der höher frequentierten EZH- Flächen im Bereich des Atrium
Ergänzende Nutzung Dienstleistungen/Gastronomie Diversität, Lage, Zufahrt, Komfort	Dezentrale Lage ohne kontextuale-räumliche Bezüge, Überdachte Wegeflächen am "Marktplatz" ohne räumliche Trennung	Direkt am Atrium, überdachter Umgang zwischen den Geschäften	Zusätzliche Fläche für Dienstleistung/Gastronomie, Lage am Atrium, abseitige Anordnung des öffentlichen WC's
Erschließung/ Parkplatzlösung Lage Anlieferung	Parkflächen ohne räumliche Trennung, Nur im Nördlichen Teil durch Umfahrung der Stellplätze, Anlieferung ohne Inhouse- Lösung	Nur im Nördlichen Teil durch Umfahrung der Stellplätze	möglicher Erhalt der Parkpalette, Anlieferung mit geringem Flächenverbrauch über getrennte Zufahrt, Konfliktvermeidung mit PKW Verkehr
Fazit	Wenig Aufenthaltsqualität im Freiraum, Starke Verkehrsorientierung in der Planung, geringe Gehaltqualität an den Außenseiten	Raumbildender Zugangsbereich mit Zentrierung der Gebäudeeingängeerhöhte Aufenthaltsqualität, Höherer zusammenhängender Grünanteil	Hohe Aufenthaltsqualität durch Platzsituation im Inneren sowie nach Außen, Verminderung der Querungen von Fußgänger und Fahrverkehr auf dem Parkplatz