

Städtebaulicher Entwurf Flugfeld

| Neumarkt i.d.OPf.

Entwicklungsbereich Flugfeld

Abschlussbericht

LP1: Grundlagenermittlung

02.Dezember 2021



Vorwort

Die Grundlagenermittlung ist der Ausgangspunkt und die erste Annäherung an das Flugfeld in Neumarkt i.d.OPf. Auf den folgenden Seiten werden die Analyse bestehende Bedingungen, Herausforderungen und Potenziale sowie erste Entwurfsüberlegungen und -grundsätze für das Planungsgebiet aufgezeigt. Diese erste Phase legt den Grundstein für die Entwicklung übergeordneter Strategien und die Zusammenarbeit mit Stakeholdern und Fachdisziplinen in den späteren Planungsphasen.

Der analytische Ansatz von Jan Gehl und dem Kopenhagener Planungsbüro Gehl dient als Basis für den städtebaulichen Entwurf für das Flugfeld. Unsere Methode legt einen starken Fokus auf die Wechselwirkungen zwischen städtischer Umgebung und den Menschen, die sie nutzen. Diese analytische Perspektive ermöglicht es, übergeordnete Strategien zu entwickeln, die verschiedene Themen und städtebauliche Komponenten ganzheitlich kombinieren und als robuste Konzepte für alle weiteren Planungsschritte dienen. Unter anderem spielen hier die Formulierung einer klaren Vision für das Projekt, das Freiraumkonzept, die Berücksichtigung von Umweltbelangen, Mobilitätsfragen, die Planung des Straßenraums sowie Überlegungen zur Bebauungsdichte, Nutzungen und Blocktypologien eine Rolle.

ARGE Gehl/Vogelsang, Dezember 2021

Inhalt

Hintergrund des Vorentwurfs	06
„People-first“ Planungsansatz	07
Anforderungen an die zeitgemäße Stadt	10
Vision und Zielsetzung	11
Freiraumkonzept	14
Entwurfsgrundsätze für ein vielfältiges Freiraumnetzwerk	16
Erschließungskonzept	26
Verkehrslösungen und Mobilitätsansatz	28
Das Straßennetz auf dem Flugfeld	38
Bebauungskonzept	42
Dichte und Gebäudetypologien	44
Vielfältige Typologien und Nutzungen für ein lebendiges Quartier	54
Gemeinsame räumliche Strategien der fünf Konzepte	56
Übersicht über die verschiedenen Entwurfskonzepte	58

Hintergrund des Vorentwurfs

Ausgangspunkt

Neumarkt ist eine florierende Stadt von 40.000 Einwohnern mit einem kleinen Flugplatz, der 10 Minuten Fußweg von der gut erhaltenen Altstadt entfernt liegt. Bei den ersten Überlegungen zur Stadtentwicklung wurde deutlich, dass das Flugfeld ein großes Entwicklungspotenzial besitzt. Um für Neumarkt neue Orte zum Wohnen und Leben zu schaffen, entwickeln wir einen städtebaulichen Rahmenplan für das Flugfeld. Für Neumarkt ist dies eine wichtige Möglichkeit die Wohnungsknappheit im Kontext steigender Immobilienpreise zu mindern. Eine Gebietsentwicklung wie die des Flugfelds bietet gerade in diesen Zeiten große Chancen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Stadterweiterung.

Rolle & Leistung

Gehl wurde im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt, einen Städtebaulichen Entwurf für das neue Quartier zu entwickeln. Dazu gehört auch die Beratung der Stadt zur interdisziplinären Abstimmung zu hydrologischen Fragen, Ökologie, Verkehr, Eigentumsmodellen, Wohntypologien etc. Die Öffentlichkeitsbeteiligung und Projektkommunikation wurden zu einem großen und fordernden Bestandteil unserer Rolle. Dies wurde durch die jüngsten Herausforderungen durch Covid-19 noch verstärkt.

Planungsprozess

Der Zweck dieses zusammenfassenden Dokuments zum Vorentwurf ist, ein klares Verständnis der Zielsetzungen für das Projekt als Ganzes zu gewährleisten und zu erklären, warum und wie Gehls „People first“-Planungsansatz die Planung des Gebiets beeinflusst. Gleichzeitig stellen wir dar, wie auf die Anforderungen der Stadt Neumarkt eingegangen und welche entwurflichen Antworten auf die komplexen Fragestellungen gefunden wurden.

Die in diesem Bericht vorgestellte Herangehensweise und das Material sollen sicherstellen, dass während des gesamten Planungsprozesses alle Beteiligten, Interessenvertreter und Planer mit den gleichen Grundsätzen und Zielsetzungen arbeiten, damit

die zukünftige Entwicklung des Flugfelds zu einem natürlich gewachsenen Stück Stadt - einem guten Nachbarn der direkten Umgebung - wird und die Realisierung eines harmonischen Ganzen gewährleistet ist.

Ergebnis der Planung

Das Produkt unserer Arbeit wird der Entwurf eines städtebaulichen Rahmenplans für das Flugfeld, aufbauend auf Grundlagenermittlung und Vorentwurf sein. Über die Erfüllung der fachlichen Mindestanforderungen für städtebauliche Entwürfe (Merkblatt Nr. 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg) hinaus beinhaltet unser Rahmenplan in seiner Gestaltung auch Empfehlungen und Strategien für die Lebensqualität im städtischen Kontext. Wir bauen den Masterplan auf einem robusten Freiraum-Netzwerk auf, was es erlaubt, die nächsten Planungsschritte flexibel anzugehen, ohne die wesentlichen räumlichen Qualitäten zu beeinträchtigen. Wir prüfen den städtebaulichen Entwurf in fünf Konzepten mit unterschiedlichen räumlichen Ausprägungen. So stellen wir sicher, dass die Strategie flexibel anpassbar bleibt. Diese Flexibilität bietet auch Raum für mögliche zukünftige, noch unbekannte Anforderungen. Grundsätzlich streben wir ein einfaches städtebauliches Gerüst an, das auf die folgenden Schritte aufbaut:

- **Systemische Herangehensweise** - Komplexe Probleme mit Design und interdisziplinärer Zusammenarbeit lösen
- **Übergreifende Vision und Ziele** - als Werkzeug für einen kohärenten Plan und als Leitfaden für den Entscheidungsprozess in der Zukunft
- **Eine gemeinsame Richtung definieren** - den gemeinsamen Nenner zwischen der Stadt, den Institutionen und den Bürgern finden
- **Fachbeiträge in Design übertragen** - im Rahmen des „Leben-Raum-Gebäude“-Schema
- **Flexibles Masterplan-Rahmenwerk** - Zielsetzung für zukünftige Anforderungen bei gleichzeitiger Erhaltung der ursprünglich angedachten Qualitäten

„People-first“ Planungsansatz

Unser Planungsansatz

Als Urban-Design-Büro versuchen wir bei Gehl, zwei wesentliche Ziele zu erreichen: Zum einen geht es um die Erfüllung der technischen Anforderungen, um die Bedürfnisse und Wünsche unserer Auftraggeber zu erfüllen. Parallel dazu verfolgen wir einen am Menschen orientierten Planungsansatz, der die Lebensqualität, die täglichen Bedürfnisse der Menschen von heute und die aktuellen gesellschaftlichen Trends in den Mittelpunkt stellt und uns hilft, zukunftsfähige Quartiere zu planen. Denn lebenswerte Nachbarschaften benötigen mehr als nur Gebäude: Es müssen Orte geschaffen werden, wo junge Menschen sich entfalten können, wo es lebhaft öffentliche Plätze und attraktive Grünflächen sowie ruhige Straßenzüge gibt. Eine hohe Lebensqualität entsteht dort wo man sowohl lebt als auch arbeitet. Eine starke Identifikation mit dem Heimatort stützt das soziale nachbarschaftliche Netzwerk, was wiederum zu einem, sich natürlich entwickelnden Stadtteil führt. Wir gehen davon aus, dass die Zufriedenheit mit dem eigenen Wohnort gegeben sein muss, um Menschen zu einem nachhaltigeren Lebensstil zu inspirieren. Das bedeutet, dass es immer angenehmer und bequemer sein muss, das Auto stehen zu lassen oder auch zu verstehen, dass sich ein stabiles Nachbarschaftsgefühl besser anfühlt als zunehmende Isolation. Diese Grundlage soll im Gebiet Flugfeld entstehen und somit attraktiv als Lebens- und Arbeitsstandort für heutige und zukünftige Generationen sein.

Leben, Raum, Gebäude

Aus unseren Erfahrungen mit Masterplanung und urbaner Strategieberatung haben wir einen effektiven Entwurfsprozess entwickelt. Dieser Gehl-Prozess basiert auf 50 Jahren Wissen über das menschliche Verhalten und den Einfluss der physischen Umwelt auf unsere Lebensqualität. Aufgrund der vielen positiven Resultate in den vielen Städten, mit denen wir gearbeitet haben, hat unser Ansatz weltweite Bekanntheit erlangt.

Für das Masterplan-Projekt werden wir Gehls Methodik mit dem Schema „Leben-Raum-Gebäude“ anwenden und damit ein robustes Rahmenwerk mit verschiedenen räumlichen Konzepten erstellen. Die Konzepte werden Strategien für das urbane Leben mit verschiedenen Aktivitäten auf den städtischen und natürlichen Freiräumen enthalten, für Bewohner, Unternehmen und Besucher. Der Freiraum soll als Bühne für diese Aktivitäten, soziale Interaktion, Bewegung über das Gelände und Verbindung zur Umgebung dienen.

Die Gebäude sollten einen angemessenen Rahmen bieten, um die Freiräume zu unterstützen und einen lebendigen Stadtteil zum Lernen, Arbeiten und Leben in der Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln mit angenehmem Mikroklima und menschlichem Maßstab zu bilden.

Leben



Mit dem Leben anfangen,
Eine Vision und ein Programm für Aktivitäten im städtischen Leben, basierend auf der Art des Lebens, das wir in einem bestimmten Gebiet schaffen möchten

Raum



...dann folgt der Freiraum,
Ein städtisches Raumnetz, das die Vision des Lebens in Bezug auf Qualität, Größe, Form und Mikroklima des einzelnen Raums unterstützt.

Gebäude



...und am Schluss die Gebäude!
Ein Plan für die Entwicklung, der die Visionen für Leben und Stadtraum in Bezug auf Höhe, Masse, Größe, Funktion und Interaktion unterstützt.

Anforderungen an die zeitgemäße Stadt

Neue Anforderungen an zukunftsorientierte Stadtplanung

Durch unsere Arbeit rund um den Globus konnten wir einige wiederkehrende Themen identifizieren, die wir nun in unsere Planungstätigkeit integrieren. Politische Entscheidungen, neue Gesundheitsstandards, neue soziale Dynamiken, Werte und die aufkommenden Technologien beeinflussen unser persönliches Leben – und erhöhen oder vermindern mitunter die Lebensqualität. In diesem Zusammenhang sehen wir Veränderungen der Prioritäten im Leben der Menschen, z.B. ein wachsendes Bewusstsein für eine gute Lebensqualität und -umwelt.

Wir glauben, dass unsere Arbeit als Planer auf diese neuen Trends eingehen sollte, um sozial resiliente und relevante Städte für die Zukunft zu planen. Die wesentlichen Herausforderungen, die wir angehen sind:



Vision und Zielsetzung

Vision-Statement

Die Projektvision ist ein Mittel, um einen roten Faden für das Projekt zu spinnen. Sie gibt eine genaue Richtung vor und leitet den Entscheidungsprozess durch die Entwicklungs- und Umsetzungsphasen des städtebaulichen Entwurfs. Sie kann auch als Kommunikationsmittel dienen, um Kollaborateure an Bord zu holen und sie anzuleiten. Basierend auf unserer Analyse haben wir vier Hauptthemen identifiziert, die das Projekt voranbringen. Jedes Thema besteht aus einer Reihe von städtebaulichen Prinzipien, die physische Elemente attraktiver Nachbarschaften kombinieren. Letztendlich werden die Prinzipien unter einem „Vision-Statement“ zusammengefasst.



Zielsetzung für das Flugfeld

Basierend auf den auf der vorherigen Seite hervor-gehobenen Themen und unseren Recherchen über das Projektgebiet haben wir einige konkrete Ziele identifiziert, die für den städtebaulichen Entwurf am Flugfeld relevant sind. Der städtebauliche Entwurf für das Flugfeld soll zur Plattform für das Lösen verschiedenster verwobener Herausforderungen Neumarkts werden. So wird Städtebau zum Unterstützer gesellschaftlicher und politischer Zielsetzungen.



Vision und Zielsetzung



Öffentliches Leben fördern



1. Einen Stadtteil mit Neumarkter Identität schaffen
2. Lebensräume für verschiedene Nutzer
3. Für alle Altersgruppen und Ansprüche planen
4. Nutzungen und Aktivitäten mischen
5. Junge Menschen anziehen



Diverse Freiraum- qualitäten

1. Straßen als Stadtraum verstehen und planen
2. Vielfältige Freiräume
3. Fokus auf das Leben auf Augenhöhe
4. Ein kohärentes urbanes Freiraumnetzwerk planen
5. Identitätsstiftende Plätze als Ankerpunkte integrieren

Vision und Zielsetzung



1. Ein Zuhause ist mehr als nur ein Haus
2. Aktive Erdgeschosszonen in Verbindung zur Straße
3. Nutzungsmischung und Erreichbarkeit beachten
4. Innen- und Außenraum visuell verbinden
5. Monotone Fassaden aufbrechen und beleben



Nachhaltige Mobilität fördern



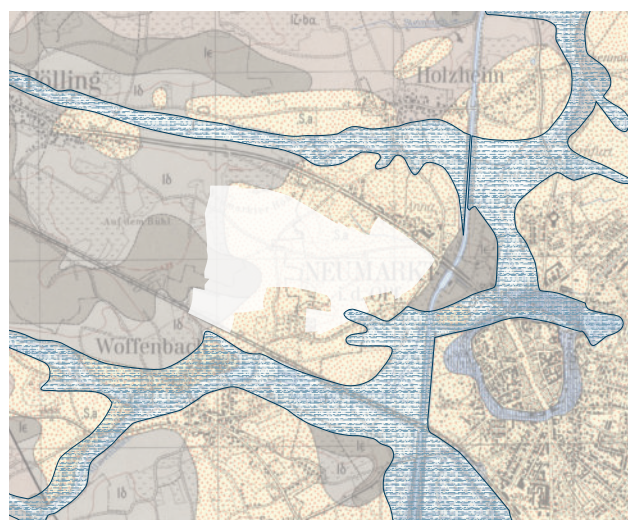
1. Eine übergreifende Verkehrsstrategie entwickeln
2. Alternativen zum MIV priorisieren (ÖPNV, Fahrrad)
3. Über die Grenzen des Planungsgebietes hinaus denken
4. Eine Parkierungsstrategie, die die Vision unterstützt
5. Neue Verkehrsoptionen von Tag 1 als Pilotprojekt anbieten

Entwurfsgrundsätze für ein vielfältiges Freiraumnetzwerk



Allgemeine Entwurfsprinzipien

Ein gutes Verständnis für den Kontext und die Standortbedingungen dient als Grundlage für den Entwurf. Die vorgestellten Prinzipien reagieren auf diese Bedingungen und geben Antworten auf verschiedene stadtplanerische, ökologische und soziale Fragestellungen. Den Konzepten ist gemein, dass alle Potenziale und Herausforderungen des Projektgebiets integrativ und ganzheitlich betrachtet werden. Dem Gehl-Entwurfsansatz folgend, nimmt die Freiraumstrategie einen großen Stellenwert ein. Die Konzepte zeigen deshalb unterschiedliche Möglichkeiten auf, das Flugfeld mithilfe eines Netzwerks aus Stadträumen in Neumarkt zu verankern. Dies beinhaltet sowohl Orte für die Einwohner Neumarkts als auch Lebensräume für Flora und Fauna. Als übergeordnetes Ziel beeinflusst die Gewährleistung eines guten Stadtklimas und Wassermanagements die Planung.



Bodenkartierung Neumarkt

Biodiversität

1. Die Biodiversität und Komplexität der Pflanzungen im Flugfeld erhöhen
2. Bestehende Biotope erhalten und durch gezielte Maßnahmen aufwerten
3. Die Koexistenz von Mensch, Flora und Fauna fördern
4. Das Flugfeld an das regionale Grünraum-Netzwerk anbinden (s. Abb.)
5. Die Bestandsvegetation in den neuen Park integrieren und fließende Übergänge schaffen



M 1:100.000

Regenwasser-Management

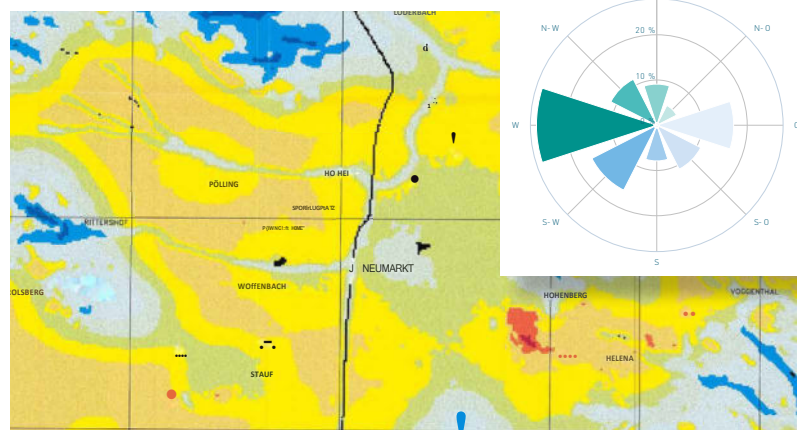
1. Regenwasser auf dem Flugfeld zurückhalten und versickern
2. Temporäre Überschwemmungsflächen als gestalterisches Element integrieren
3. Vegetationstechnologische Maßnahmen zum Regenwasser-Management nutzen
4. Versickerungsmulden als Feuchtgebietshabitate ausbilden
5. Entwässerung in den Straßenraum integrieren und sichtbar machen



M 1:50.000

Stadtklimatische Aspekte

1. Vorherrschenden Wind zur Kühlung der Innenstadt kanalisieren
2. Ausrichtung der Baukörper der Windrichtung entsprechend planen
3. Stadträume mit ganzjährig komfortablem Mikroklima schaffen
4. Bestandsvegetation zur Verbesserung des Mikroklimas nutzen
5. Neue Pflanzungen zur Minimierung des Wärmeinseleffekts nutzen



M 1:50.000

Entwurfsgrundsätze für ein vielfältiges Freiraumnetzwerk

Unter Berücksichtigung der spezifischen Charakteristik des städtebaulichen Entwurfs für das Flugfeld werden hier einige spezifische Empfehlungen erörtert, wie wir die Umweltaspekte und Nachhaltigkeitsziele in der Planung erreichen und gleichzeitig ein aus menschlicher Perspektive attraktives und lebendiges Quartier in Neumarkt schaffen können.

Nachbarschaftliche Stadtplätze



Das neue Quartier auf dem Flugfeld wird durch urbane Plätze und Treffpunkte strukturiert. Diese stärken die soziale Interaktion der Anwohner durch eine angemessene Kuratierung und Dimensionierung. So entstehen attraktive Räume, die zum Verweilen einladen. Die Erdgeschosszonen sind elementar für die Belebung der urbanen Plätze und erzeugen einen fließenden Übergang von innen nach außen, indem Raum für Ausweitung der entsprechenden

Nutzung im Freiraum geschaffen wird. Durch die Ausweisung von süd- und südwestseitigen Erdgeschosszonen für Café- und Gastronomienutzungen wird das öffentliche Leben zusätzlich gestärkt und der Freiraum belebt. Je nach Lage im Gebiet reicht der Charakter der Plätze von ruhig und nachbarschaftlich - zum Beispiel im Inneren des Quartiers - bis zu lebendig und einladend an den Rändern und Übergängen zur Stadt.

Park und städtisches Grün



Der Park nimmt den erhöhten Nutzungsdruck durch die neuen Anwohner auf und übernimmt so eine Rolle als Abstandshalter zum Landschaftsraum. Hier finden sich sowohl intensiv gestaltete Aufenthaltsbereiche als auch aktive Bereiche für die neuen Bewohner des Flugfeldes. Da es für Flora und Fauna keine festen Grenzen gibt, sollte auch in der Parkgestaltung ein Augenmerk auf heimische Flora und Fauna gelegt werden. Dichte und offene Bereiche sollten sich

abwechseln und einen weichen Übergang in die Feld- und Wiesenlandschaft herstellen. Die einzige klare Raumkante wird durch die ehemalige Landebahn definiert. Diese wird zu einer neuen urbanen Promenade entlang des Parks. Entlang dieser Promenade können sich Cafés, Restaurants oder andere gewerbliche Nutzungen ansiedeln, die den Raum beleben und immens zur Lebensqualität und Attraktivität der neuen Siedlung beitragen.

Felder und Wiesenflächen



Der bestehende Charakter des Flugfeldes sollte nicht komplett überplant werden, weshalb der Entwurf dem Kontext folgt, den die Landschaft vorgibt: Weite Teile des ca. 60 ha großen Areals werden nicht bebaut und landschaftlich aufgewertet. So entsteht ein Landschaftspark mit Feld- und Wiesenflächen, der flexible Nutzungen erlaubt. Einerseits können hier Veranstaltungen stattfinden, andererseits ist es auch möglich diesen Landschaftsraum stärker zu schützen und Biotop auszuweisen,

die vor allem seltener Wiesenflora und gefährdeten Vogelarten zugute kommen. Auch die Funktion als Kaltluftschneise kann so weitestgehend gewährleistet werden und der Landschaftsraum zudem Schülern als Naturerfahrungsraum dienen. Hierbei kann eine natürliche Mahd mit Weidetieren zusätzliches Interesse wecken und dem landschaftlichen Charakter unterstreichen.

Wald- und Feuchtgebietsbiotope



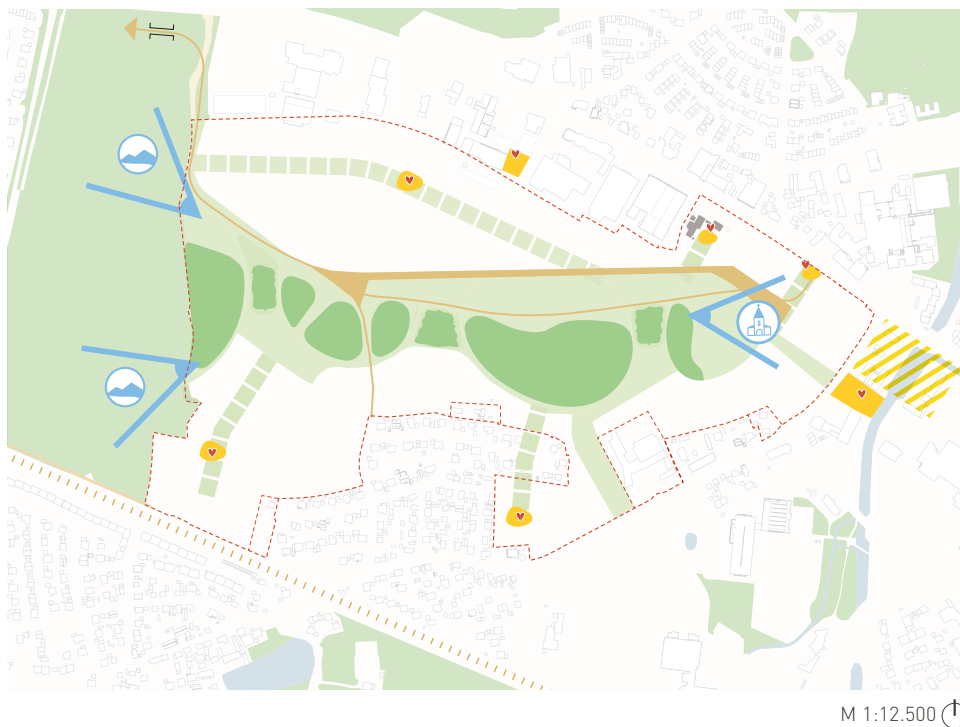
Bei der Analyse des Ortes fiel besonders das zentrale Feuchtgebietsbiotop mit seinem Baumbestand auf. Auch die artenschutzrechtliche Untersuchung bestätigte die besondere Rolle des Gebietes innerhalb des Flugfeldes. Da durch den erhöhten Nutzungsdruck und die neue Bebauung des Feldes stark in den Landschaftsraum eingegriffen wird, soll dieses zentrale Biotop erhalten und aufgewertet werden. Die Eingriffe in die bestehenden Biotopflächen werden möglichst minimiert gehalten, so

dass die Artenvielfalt weitestgehend erhalten und gefördert werden kann. Das Freiraumkonzept für das Flugfeld wird aus der Landschaft heraus entwickelt, weshalb die bestehenden Biotop die Strukturierung der Freiräume vorgeben. Im Falle des Feuchtgebiets wird die Bebauung in respektvollem Abstand zum Naturraum geplant. Die Erschließung für Spaziergänger und Fahrradfahrer wird behutsam ausgeführt und erlaubt das Erleben und Beobachten aus der Distanz.

Entwurfsgrundsätze für ein vielfältiges Freiraumnetzwerk

Freiraum-Netzwerk

Allgemeine Grundsätze



1. Einbindung der Landebahn und historischer Wegebeziehungen in das Freiraumnetz.
2. Schaffung einer zentral gelegenen Parklandschaft mit einem Netz von Freiräumen.
3. Bestehende Grünflächen mit zusätzlichen Biotopen verbinden.
4. Lokale Plätze als Treffpunkt der verschiedenen Quartiere strategisch platzieren.
5. Kreative Möglichkeiten zur Aktivierung des Raumes am Kanal-Hafen ausloten.
6. Den bestehenden grünen Gürtel im Stadtgebiet als Grünzug ausgestalten.
7. Relevante Blickbeziehungen zu Sehenswürdigkeiten in der Umgebung betonen.

Legende

- Landebahn / Alte Wege
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Lokale Plätze
- Entspannung am Hafen
- Grüner Gürtel
- Relevante Aussichtspunkte

Weiche Landschaft / Grünräume

Semi-zugängliche Freiflächen



Gemeinschaftshöfe



Schulhöfe,
Kindergärten

private Grünräume



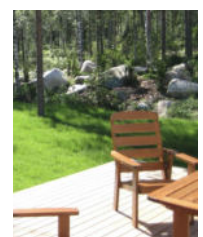
Gemeinschaftliches
Gärtnern



Kleingärten



Private Gärten



Privatgrundstück
mit Naturbezug

Harte Landschaft / Gepflasterte Flächen

soziale Räume in der Nachbarschaft

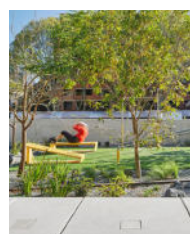


Plätze



Kleine Plätze

Sport-/Aktivitätszonen



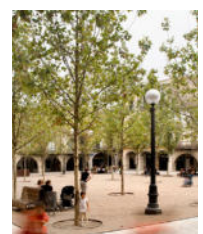
Sport-/ Aktivitätszonen



Sportplätze



Spielplätze



Boule o.ä.

Biodiversität

Allgemeine Grundsätze



1. Bestehende alte Bäume und Bodenvegetation erhalten.
2. Minimale Eingriffe in Naturräume und Aufwertung bestehender Nutzflächen.
3. Schützenswerte Biotope von Vogel-, Insekten- und Amphibienarten usw. als Teil des Freiraumnetzes integrieren und verdrängte Arten im Gebiet umsiedeln.
4. Verbindung bestehender und neuer, wertvoller Grünflächen zur Schaffung von Naturkorridoren für Flora und Fauna.

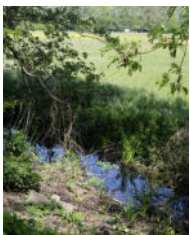
Legende

- Bestehende alte Bäume
- ▨ Bestehende Bodenvegetation
- ▨ Flächen mit Naturbezug
- Verbreitung wertgebender Tierarten
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Grüner Rand mit Nachbarn
- Landebahn / Alte Wege
- Bau- und Erschließungsbereich
- ▨ Grüner Gürtel

M 1:12.500

Naturräume als Teil der öffentlichen Parklandschaft

Vorhandene Naturräume



Feuchtgebiete



Felder



Waldflächen

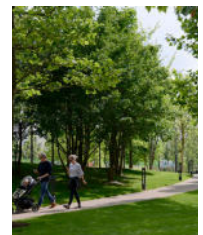
Formale Stadtnatur



Straßenbäume



Pflanzbeete

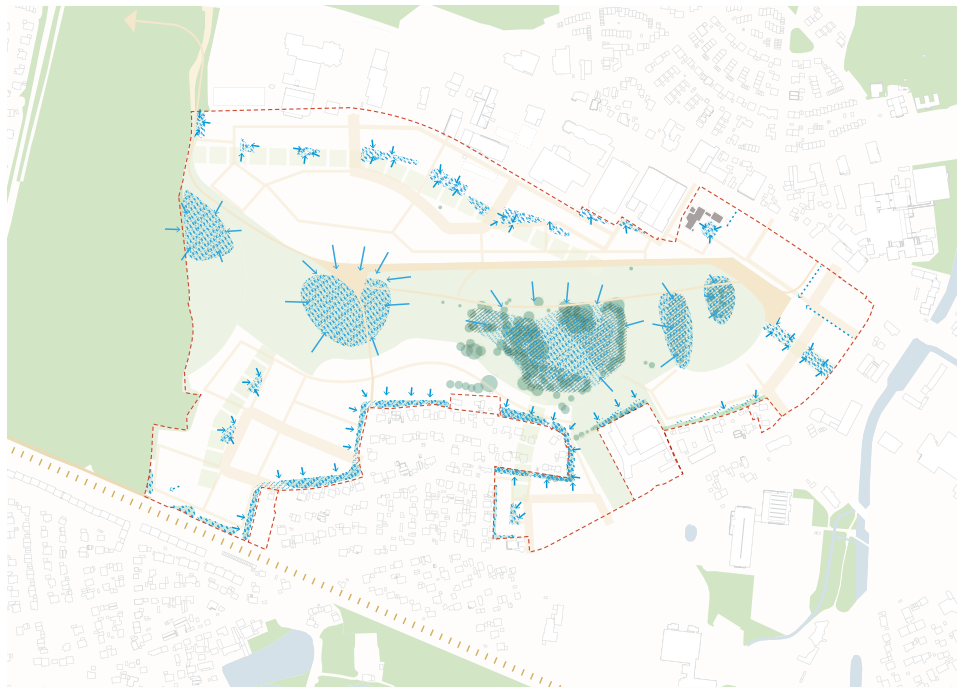


Baumhaie

Entwurfsgrundsätze für ein vielfältiges Freiraumnetzwerk

Regenwasser-Management

Allgemeine Grundsätze



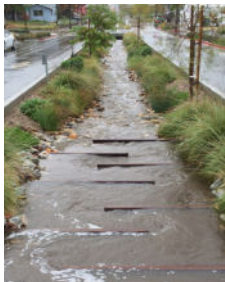
1. Integration von „Schwammstadt“-Konzepten, um Regenwasser zu sammeln, zu verdunsten, zu versickern und zu nutzen.
2. Getrennte Systeme für die Ableitung von Regenwasser in Freiflächen und Straßen- und Dachentwässerung.
3. Regenwasser als ästhetisches Landschaftselement erlebbar machen.
4. Versiegelung durch kompakte Siedlungsflächen minimieren.
5. Anteil der notwendigen versiegelten Flächen mit durchlässigen Pflasterungen und alternative Pflasterlösungen ausbilden.

Legende

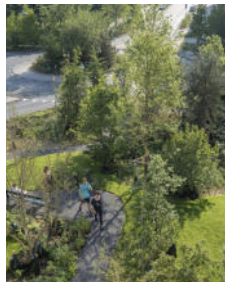
- Retention im Landschaftsraum
- Straßenentwässerung
- Fließrichtung
- Bestehende Bodenvegetation
- Bestehende alte Bäume
- Landebahn / Alte Wege / Straßen
- Grüner Gürtel

Regenrückhaltung als Attraktion im Stadtbild

Elemente der wassersensiblen Stadtgestaltung



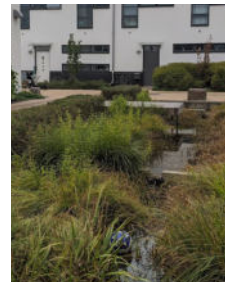
Sichtbare
Straßenentwässerung



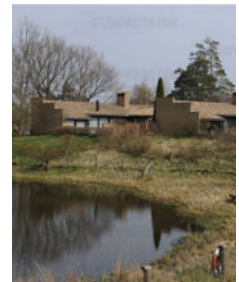
Regengärten



Spielflächen



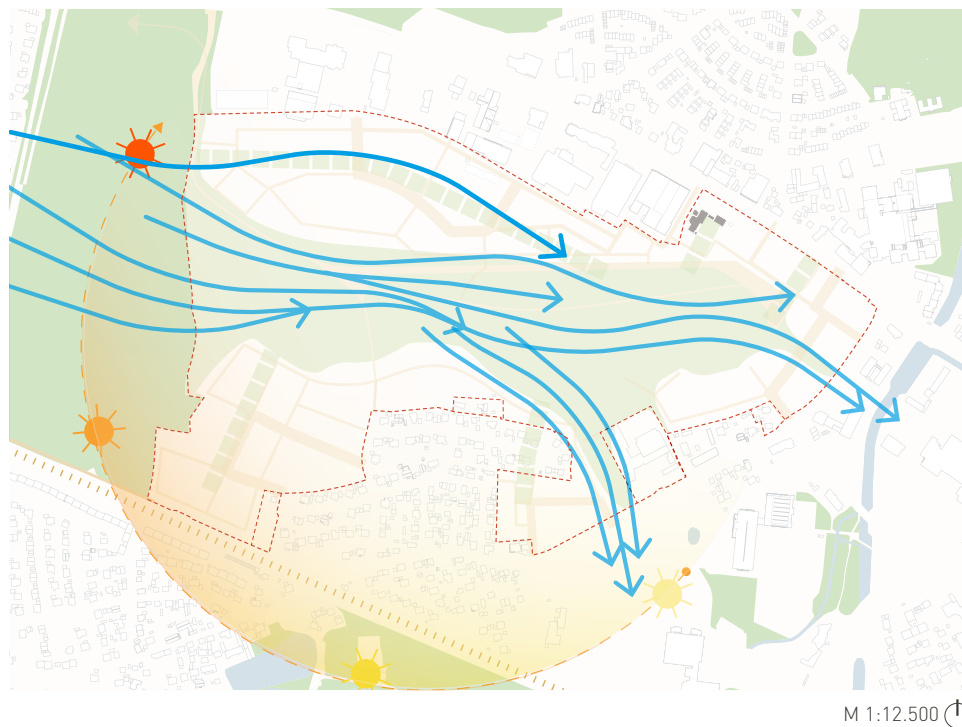
Bach



Retentionsbecken

Stadtklimatische Aspekte

Allgemeine Grundsätze



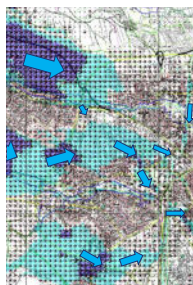
1. Die Frischluftschneise durch ein Netzwerk aus Freiräumen führen, um das Klima der Altstadt trotz Bebauung zu regulieren.
2. Berücksichtigung des Sonnenverlaufs bei der Gestaltung des Straßennetzes und der Lage von Freiräumen, um sonnige Gebäudekanten zu gewährleisten.
3. Einen geringen Anteil an versiegelten Flächen anstreben und asphaltierte Straßen so weit möglich vermeiden.
4. Für eine Fülle an Straßenbäumen, lokale Retentionsbecken und großzügige Grünflächen sorgen.

Legende

- Frischluftschneisen
- Park
- Landebahn / Alte Wege
- Sonnenstand
- Grüner Gürtel

Kühlende Effekte der Kaltluftschneise nutzen

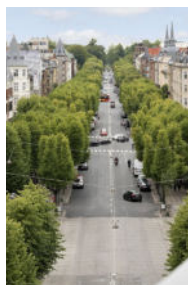
Elemente zur passiven Kühlung auf Quartiersebene



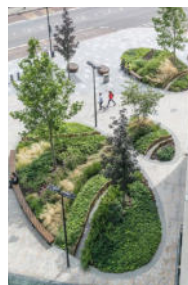
Windströmung



Innenhofbegrünung



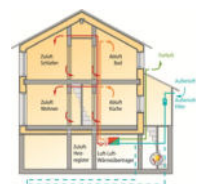
Straßenbäume



Bepflanzung



Unversiegelter Bodenbelag

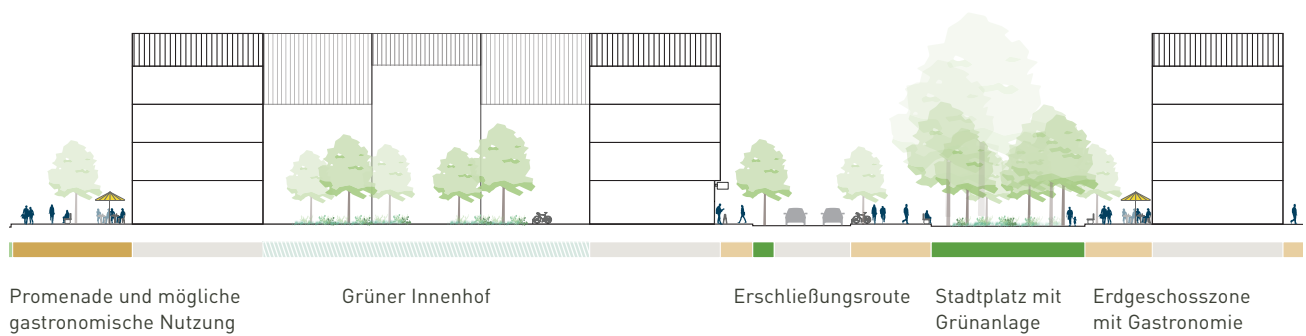


Häuser mit passiver Kühlung

Nachbarschaftliche Stadtplätze

Bühnen des Alltags

Beispiele für ein abwechslungsreiches Freiraumnetzwerk aus Stadtplätzen, Straßenräumen und Erdgeschosszonen.



Park und städtisches Grün

Programmierte Grünräume

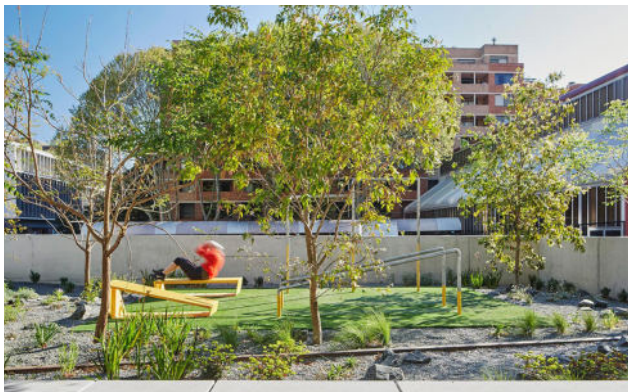
Der neue Park bietet Anwohnern und Besuchern hohe Aufenthaltsqualität und eine Vielzahl intensiver Nutzungen, was den Landschaftsraum entlastet.



Feuchtgebietsbiotop im Bestand

Bürgerpark auf dem Flugfeld

Promenade und mögliche gastronomische Nutzung



Felder und Wiesenflächen

Bezug zur Landschaft

Die Aufwertung der Wiesenflächen zu einem Landschaftspark stellt den Übergang zur Umgebenden Landschaft her.



In die Landschaft
eingebettete Einfamilienhäuser

Landschaftsraum „Felder und Wiesenflächen“

Erdgeschosszone
mit Gastronomie



Wald- und Feuchtgebietsbiotope

Natürliche Landschaftsräume

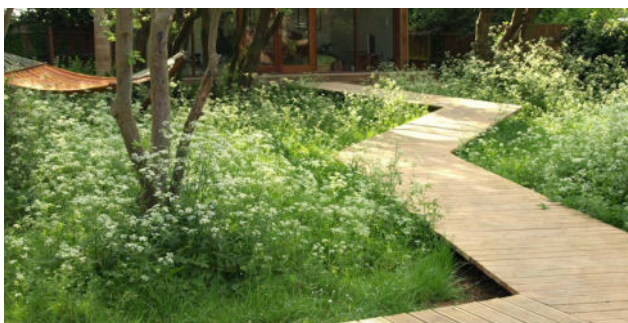
Das Feuchtgebiet wird behutsam erschlossen und wird zu einem Beispiel von der Integration städtischer Biotopflächen.



In die Landschaft
eingebettete Einfamilienhäuser

Feuchtgebietsbiotop im Bestand

Ausgebauter
Historischer Pfad



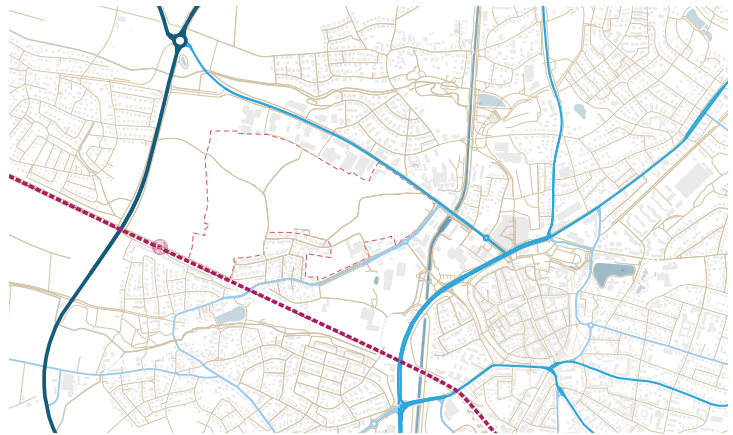


Die Erschließung baut auf dem gut ausgebauten Straßennetz Neumarkts auf. Vor allem die Nürnberger und Woffenbacher Straße sind Anknüpfungspunkte für das neue Quartier auf dem Flugfeld. Für eine grundsätzliche Optimierung der Infrastruktur, wird der Individualverkehr perspektivisch minimiert. Dies bedeutet, dass auf verkehrsgenerierende Nutzungen wie Einkaufszentren verzichtet wird und eine Stadt der kurzen Wege geplant wird. Weiterhin nimmt die Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur einen größeren Stellenwert im Entwurf ein. Dies verringert die Abhängigkeit vom Auto und fördert einen aktiven und gesunden Lebensstil.

26

Straßennetz und -hierarchie

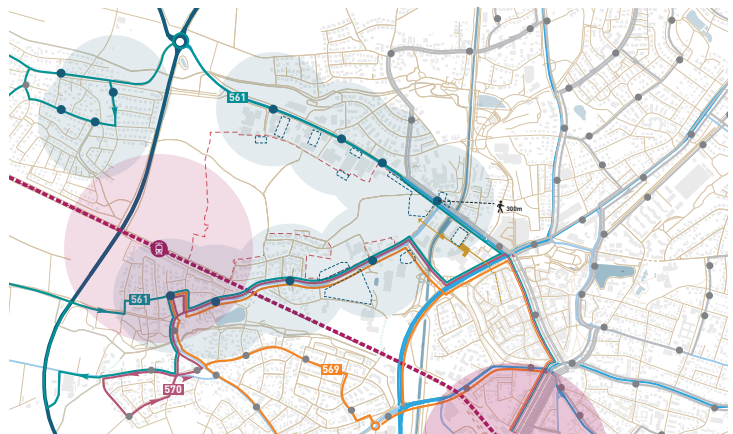
1. Sichere Verkehrsräume für Fußgänger und Fahrradfahrer schaffen
2. Erschließung des Flugfeldes durch Individualverkehr minimieren
3. Zweispurige auf Tempo-30 limitierte Straßen im gesamten Quartier planen
4. Verkehrsberuhigte Bereiche und Spielstraßen für Kinder bereitstellen
5. Fahrradinfrastruktur durch Optimierung des Radwegenetzes und E-Bike-Ladestationen verbessern



M 1:50.000

ÖPNV

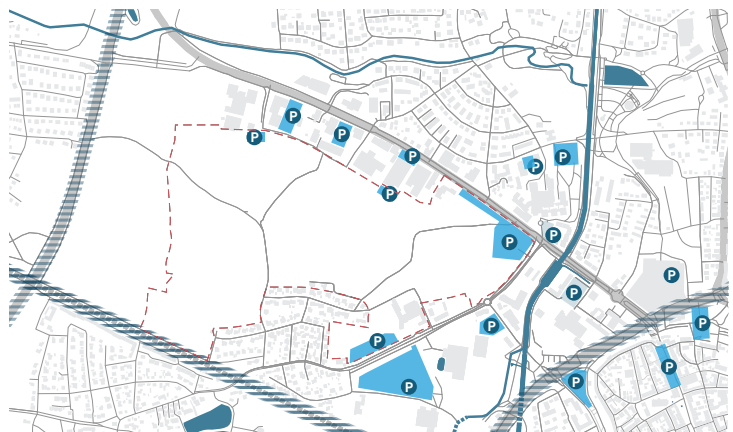
1. Das Flugfeld an bestehende Buslinien anbinden
2. Buslinien für bessere Auslastung ausschließlich durch beidseitig bebaute Straßen leiten
3. Kurze Wege und Nähe von Dienstleistungen und anderen Destinationen gewährleisten
4. Fuß- und Radwege an regionales Netz aus Wander- und Fahrradrouten anbinden
5. Die letzten Meter zur Haustür so angenehm und bequem wie möglich gestalten



M 1:50.000

Parkierung

1. Fahrradstellplätze und E-Bike-Ladestationen in Straßen integrieren
2. Nur Kurzzeitparken, Be- und Entladen auf Quartiersstraßen erlauben
3. Stellplätze in Quartiersgaragen zentralisieren und...
4. ... Bewohner für lebendigere Straßenräume die letzten Meter zur Haustür zu Fuß gehen lassen



M 1:25.000

Verkehrslösungen und Mobilitätsansatz

Auch wenn das Flugfeld gut an das umliegende Straßennetz angebunden ist, müssen wir feststellen, dass die Nürnberger Straße stark mit Autoverkehr belastet ist. Aufgrund dieser und anderer Herausforderungen ist ein durchdachter Mobilitätsansatz notwendig, um die bestehenden Verkehrsprobleme rund um das Gelände anzugehen und die Verkehrserzeugung zu reduzieren. Wir schlagen einen systemischen Ansatz vor, bei dem verschiedene Maßnahmen kombiniert werden. Wir werden hier einige Strategien untersuchen, wie wir den städtebaulichen Entwurf so strukturieren können, dass er ausgewogene Lösungen für die Mobilität bietet und auf diese Weise das volle Potenzial des Standorts als attraktiver, gesunder und bequemer Ort zum Leben ausschöpft.

Drei Kernstrategien des Mobilitätskonzepts:

1. **Verkehrserzeugung vom Flugfeld** in die Umgebung durch attraktive und bequeme Angebote reduzieren.
2. **Begrenzung des externen Verkehrs** auf das Flugfeld-Areal als wesentliche Maßnahme, um das volle Potenzial des Geländes als ruhiges und lebenswertes Quartier zu erreichen
3. **Teilweise Entlastung der Nürnberger Straße**

STRASSENNETZ HEUTE...



Achtung: Das bestehende Verkehrsszenario der Zukunft entlastet zwar die Nürnberger Straße, führt aber nicht insgesamt zu weniger Verkehr. Wir raten deshalb von einer Umgehungsstraße durch das Flugfeld ab!

Begrenzung des externen Verkehrs

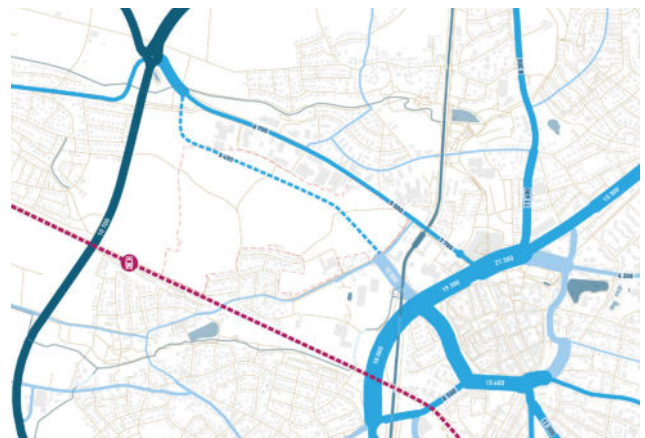
Begrenzter Durchgangsverkehr durch das Flugfeld

Dass Luftverschmutzung durch Abgase ein Gesundheitsrisiko darstellt, ist keine neue Erkenntnis. Zudem ist der Durchgangsverkehr, besonders für die neuen Wohngebiete, ein Risiko- und Lärmfaktor. Ein ruhiges grünes Wohnumfeld dagegen spielt für viele Bewohner eine große Rolle. Insofern sprechen wir uns entschieden gegen die Integration einer Parallelstraße zur Nürnberger Straße zur Verkehrsberuhigung oder einer Nord-Süd-Verbindung über das Gelände aus. Bisherige Erfahrungen aus anderen Städten haben gezeigt, dass statt die Situation zu entspannen, das Verkehrsaufkommen umso größer wird, je mehr Straßen gebaut werden und stattdessen Mobilitäts-Optionen angeboten werden sollten.

Umgehung an der Kreuzung Unteres Tor

Wir verstehen, dass diese Kreuzung einen Engpass in der Stadt darstellt und eine mögliche Lösung, die von Seiten des Verkehrsplaners vorgeschlagen wurde, ist eine Verbindung zwischen dem Klinikum-Parkplatz und dem bestehenden Kreisverkehr Woffenbacher Straße. Dieser Lösungsansatz, sollte jedoch sorgfältig geprüft und abgewogen werden.

...UND IN ZUKUNFT?



Verkehrserzeugung reduzieren

Autoabhängigkeit durch Design reduzieren

Ein wesentlicher Bestandteil unseres Mobilitätskonzepts für das Flugfeld ist, die Abhängigkeit vom Individualverkehr zu reduzieren, indem wir einen zu Fuß erschließbaren Stadtteil mit gut gestalteten Straßen schaffen, in dem Fußgänger und Radfahrer Priorität haben. Diese Maßnahme wird durch die Integration der bestehenden Radwege an den umliegenden Straßen nach außen ausgeweitet.

Die 15-Minuten-Stadt

Städtebauliche Strategien in Bezug auf die 15-Minuten-Stadt sind in den Masterplan eingebettet, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Es bedeutet, dass die zukünftigen Bewohner die meisten ihrer täglichen Dienstleistungen und Läden in der Nähe finden können. Dies kann durch die Ausweisung einiger Bereiche mit lokalem Handel, gebietsversorgende Läden, Kindergärten und anderen Dienstleistungen an strategischen Standorten erreicht werden.

Attraktive und bequeme Mobilitätsoptionen fördern

Das Design des städtebaulichen Entwurfs bietet ein angenehmes und effizientes Erlebnis der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und sanfter Mobilitätsoptionen für den Alltag, z. B. für den Schulweg, den Einkauf, den Weg zur und von der Arbeit usw. Einige spezielle Strategien werden im Folgenden beschrieben.

Geringere Dichte im südlichen Teil des Gebiets

Um den Durchgangsverkehr durch das bestehende Wohngebiet im Süden, das durch Einfamilienhäuser geprägt ist, zu begrenzen, haben wir die Umgebung als Gebiet mit geringerer Dichte ausgewiesen. Dabei stellen die vorhandenen Straßen, die in das Flugfeldgelände führen, keine wesentlichen Durchwegungen des Flugfeldes dar.

Entlastung der Nürnberger Straße

Pendler zu Neumarktern machen

Die Verkehrsbelastung an der westlichen Zufahrt nach Neumarkt ist eine Herausforderung, insbesondere in den Spitzenstunden durch Berufspendler. Bei der Analyse der Verkehrsprognosen stellten wir fest, dass trotz der guten Straßeninfrastruktur der Verkehr ins Stadtzentrum ein Problem bleibt. Wir verstehen auch, dass eine große Anzahl der lokalen Arbeitskräfte aufgrund der Wohnungsknappheit und der erhöhten Kosten in Neumarkt in anderen Gemeinden der Region lebt. Insofern könnte allein die Tatsache, bezahlbaren Wohnraum für diejenigen anzubieten, die jetzt zum Pendeln gezwungen sind, einen großen Einfluss auf die Entlastung der Nürnberger Straße haben.

Dichte Bebauung mit niedrigem Parkierungsschlüssel im Norden des Flugfeldes

Da der Nordteil des Geländes gut an den öffentlichen Nahverkehr und das bestehende Straßennetz angebunden ist, ergibt es Sinn, die höhere Dichte in diesem Teil des Geländes zu konzentrieren. Wenn wir jedoch die Herausforderung der Verkehrserzeugung in Betracht ziehen, wäre eine mögliche Maßnahme die Festlegung einer geringen Anzahl von Parkplätzen pro Wohneinheit, um den Autobesitz zu verringern. Auf diesem Weg bieten sich Shared-Mobility-Optionen als ergänzende Lösung an, die idealerweise am östlichen Rand des Geländes über die Woffenbacher Straße und den Hauptzugang angesiedelt wären.

Mögliche neue S-Bahn-Station

Langfristig kann eine neue S-Bahn-Station eine erhebliche Verkehrsreduzierung bringen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme ist jedoch in hohem Maße von ihrem Standort abhängig. Idealerweise sollten die Bahnhofsbereiche zudem städtebaulich verdichtet werden.

Reduzierung zusätzlicher Verkehrserzeugung durch das Flugfeld

Spezifische Empfehlungen für das Flugfeld zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des privaten Autobesitzes im Entwurfsgebiet.

Gute Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs



Das Flugfeld ist mit Buslinien, die den Bahnhof und andere Bereiche anbinden, gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Das Hauptaugenmerk liegt hier auf dem „letzten Kilometer“. Die Attraktivität des Weges vom und zum ÖPNV ist entscheidend, um das Pendeln tatsächlich attraktiv zu machen.

1. Attraktive Fußgängerwege zu den Haltestellen schaffen
2. Haltestellen in der Nähe von Orten situieren, an denen sich Menschen ohnehin aufhalten
3. Wetterschutz und sichere Buswartehäuschen bereitstellen
4. Fahrtzeit durch Vermeidung von zu vielen Haltestellen verkürzen
5. Direkte Wege zum Bahnhof herstellen

Sichere und effiziente Infrastruktur für weiche Mobilität



Für einen effektiven Einsatz der sanften Mobilität als Alternative zum Privatfahrzeug sollte die Infrastruktur das Gefühl von Sicherheit für alle Altersgruppen bieten. Außerdem sollte sie bequem in die wichtigsten Anlaufstellen für Freizeit, Einkauf und Arbeit integriert sein.

1. Förderung der sanften Mobilität durch spannende Destinationen
2. Trennung von Auto- und Fahrradspur
3. Radfahrer an Kreuzungen schützen
4. Sichere Fahrradstände zum Abstellen an Hauptzielen bereitstellen
5. Routen mit attraktiven visuellen Reizen schaffen
6. Die Nutzung von Lastenrädern für den täglichen Bedarf fördern

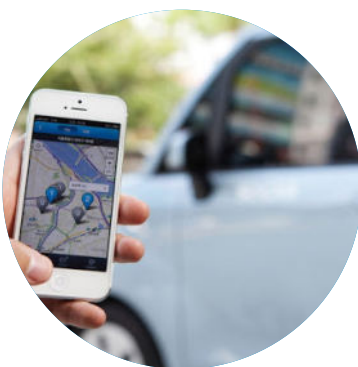
Ansprechend gestaltete Straßenräume als Bühne des öffentlichen Lebens



Straßen sind die wichtigsten öffentlichen Räume in der Stadt, und sie sollten für mehr genutzt werden als nur zum Fortbewegen und Parken. Ausgezeichnete Nachbarschaften haben oft gut gestaltete und begrünte Straßen. Sie fungieren als Ort für soziale Interaktion, zum Spielen, für informelle Veranstaltungen und bieten einen großen Mehrwert im Bezug auf Immobilienentwicklung.

1. Sichere Fußgängerüberwege und Vermeidung von Kreisverkehren
2. Reduzierung der Geschwindigkeit soweit möglich
3. Parallelparken in Wohnstraßen reduzieren
4. Spielstraßen und breite Bürgersteige für Kinder integrieren
5. Begrünung zur Verbesserung der Luftqualität
6. 5-21 m breite Straßen für das menschliche Maß

Behutsames Gesamtkonzept für den motorisierten Individualverkehr



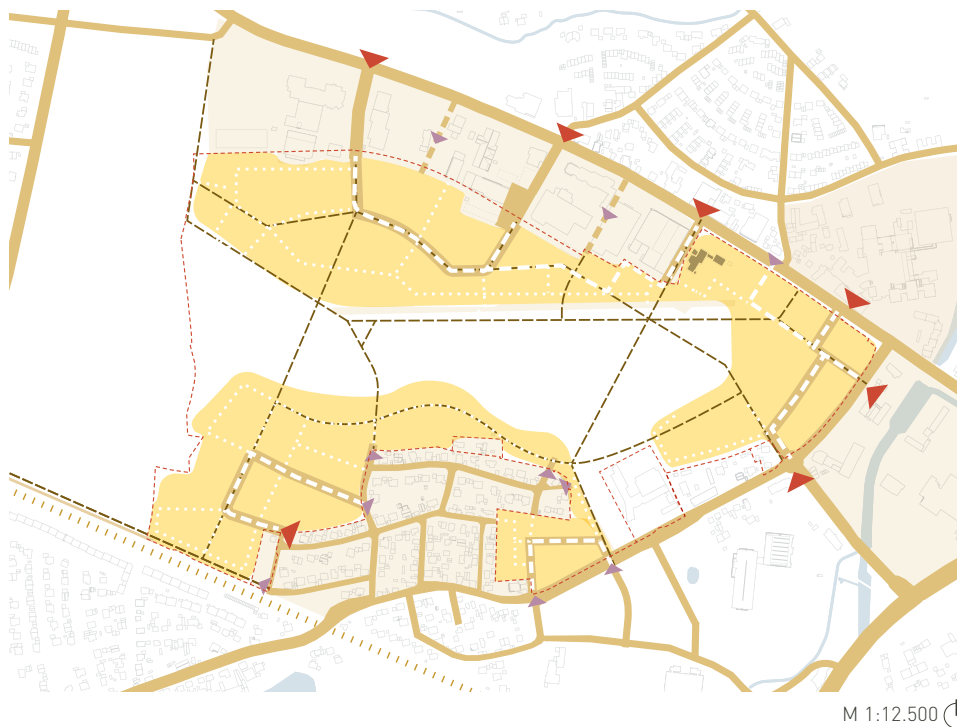
Privatfahrzeuge sind nützlich, wenn man größere Entfernungen zurücklegt oder Waren ausliefern muss, allerdings kann ihre Nutzung leicht zur täglichen Gewohnheit werden, wenn man vor dem Haus parken kann. Es gibt einige Möglichkeiten, Menschen dazu zu bringen, zweimal darüber nachzudenken, ob sie sich ein neues Auto kaufen und es jeden Tag nutzen.

1. Zugang zu Carsharing-Diensten mit On-Demand-Nutzung ermöglichen
2. Parkstandards reduzieren und Parkplätze nur wenige Minuten von der Wohnung entfernt platzieren
3. Parkplatz vom Grundstückspreis entkoppeln
4. Durchgangsverkehr vermeiden, sofern nicht extrem notwendig
5. Familien ohne Auto haben mehr verfügbares Einkommen und können mehr lokal konsumieren

Reduzierung zusätzlicher Verkehrserzeugung durch das Flugfeld

Straßennetz und -hierarchie

Allgemeine Grundsätze



Priorisierung von Fußgänger- und Radverkehr

1. Vorsehen einer autoarmen Erschließung
2. Verschiedene Beförderungsmöglichkeiten für Anwohner und Besucher anbieten
3. Fokus auf Fußgänger- und Fahrradinfrastruktur.
4. Gute und intuitive Verbindung zum bestehenden Wege- und Freiraumnetzwerk
5. Fahrradnetzwerk mit Anbindung zu regionalen Fahrradrouten und Pendlerwegen.
6. Alle Straßen sind dem alltäglichen Leben angepasst und erschweren Abkürzungen über den Grünraum Flugfeld.

Legende

- Bestehendes Straßennetz
- Vorgeschlagene interne Hauptstraßen
- Bebaubare Fläche
- Vorgeschlagene lokale Straßen
- Radwegenetz
- ▶ Zugang MIV
- ▶ Fußgängerorientierter Zugang

Straßen als öffentliche Räume

Straßentypologien



Spielstraßen



Lokale Straßen / Rundwege



Hauptstraßen (Cafés und Einzelhandel)



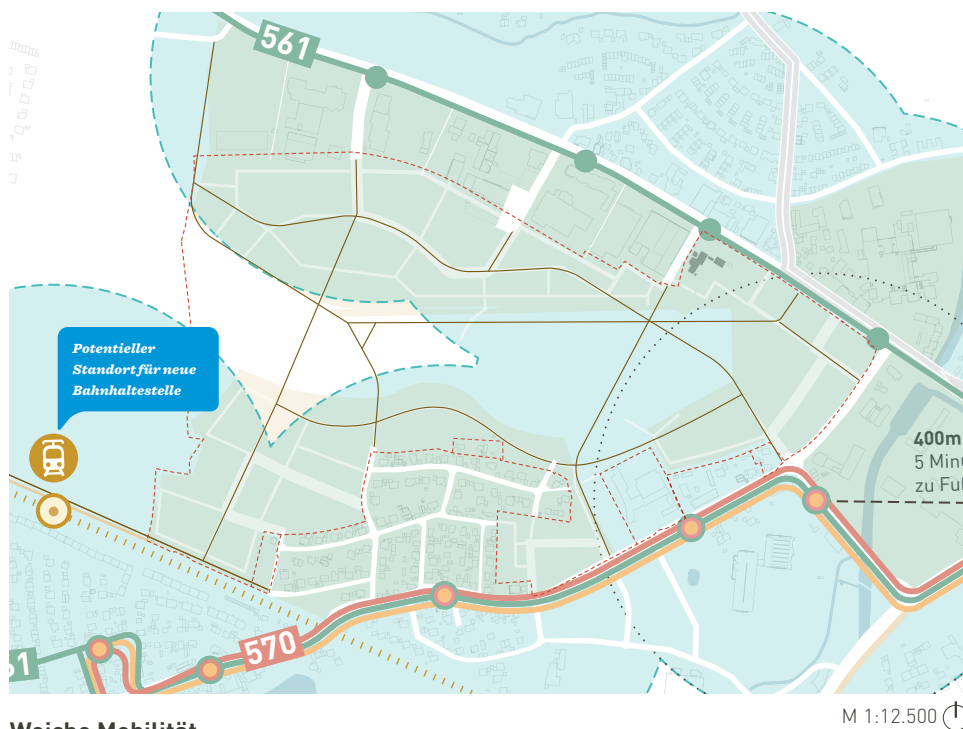
Paralleler Durchgangsverkehr

Ein behutsamer Verkehrsansatz

1. Lokale verkehrsberuhigte Straßen im Innenbereich des Quartiers.
2. Vermeidung / Reduktion von Durchgangsverkehr
3. Nutzungen und Dichte, die mehr Verkehr erzeugen, werden auf das nördliche und östliche Gebiet konzentriert, was städtebauliche Konflikte minimiert.

Transport und ÖPNV

Allgemeine Grundsätze



1. Schaffung eines Stadtteils innerhalb des Flugfelds mit täglichen Dienstleistungen wie Bäcker und Kindergarten in 5-10 Minuten Fußwegentfernung.
2. Entwicklungsfähige Bereiche und Hauptfreizeitaktivitäten im Park innerhalb eines 5-minütigen Gehradius von Bushaltestellen platzieren.
3. Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch attraktive Fußwege und wettergeschützte Bushaltestellen.
4. Integration von Fahrradnetz und öffentlichen Verkehrsmitteln durch sichere Wege zu den Bushaltestellen und gesicherte Fahrradabstellplätze optimieren.

Legende

- 5 min zu Fuß
- 5 min zu Fuß Zugang zum Bus
- Buslinie 561 (Altstadt/Bahnhof)
- Buslinie 570 (Südwestliche Bezirke)
- Buslinie 569 (Kürzere Strecke zum Bahnhof)
- Straßennetz
- Bebaubare Fläche
- Radverkehrsnetz

Weiche Mobilität

Zu Fuß gehen



Gute Gehwege



Sonnenseite



Abkürzungen für Fußgänger

Rad fahren



Radwege nur auf Hauptstraßen



Zwei Mobilitätszonen



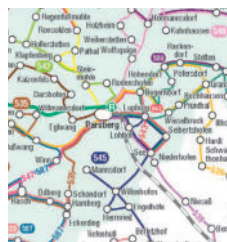
Radwege in Grünräumen

Gute Verkehrsinfrastruktur

Öffentlicher Nahverkehr



Buslinien abseits von Wohngebieten

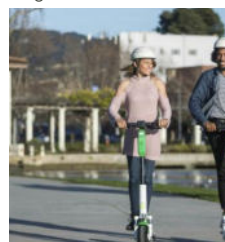


Haltestellen an strategischen Standorten



Schnelle Anbindung an den HBF

Ergänzende „Weiche Mobilität“



Scooters und E-bikes sharing System

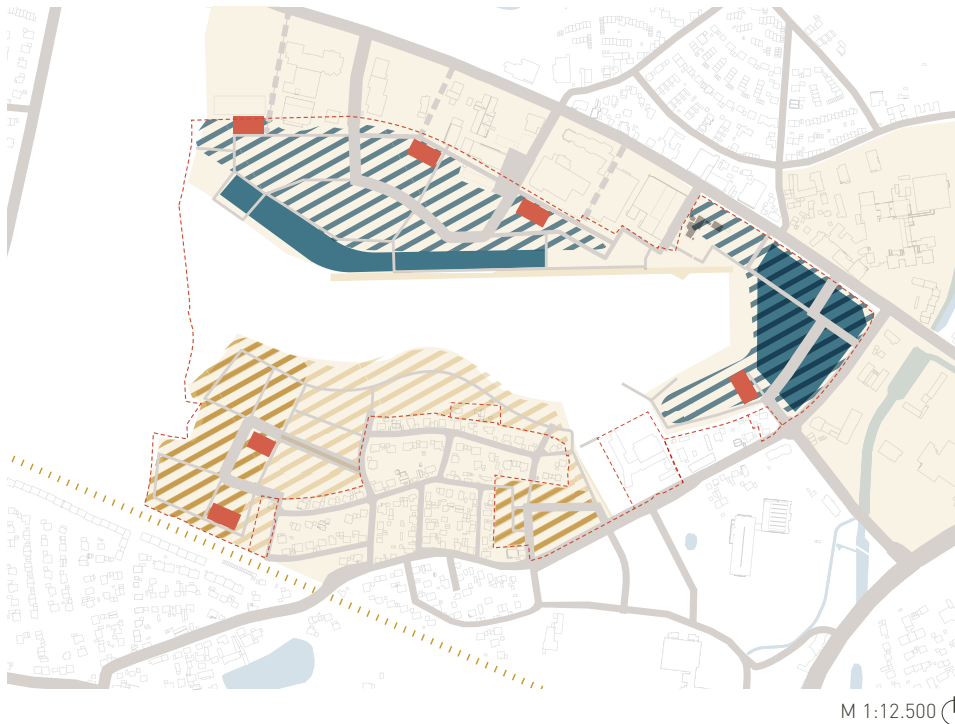


Lastenräder und Carsharing-Station

Lösungen für die Stellplatznachfrage in einem zukunftsfähigen Quartier

Parkierungsstrategie

Allgemeine Grundsätze



1. Die Reduzierung der Parkplätze verringert das Verkehrsaufkommen im Gebiet und fördert die Nutzung anderer Verkehrsmittel.
2. Zentrale Parkhäuser decken den zusätzlichen Parkbedarf der Anwohner. Der konkrete Standortbedarf wird im Entwurf festgelegt.
3. Für die Wohngebiete mit höherem Wert und Standorte mit höherem Verkehrsaufkommen können Tiefgaragen vorgesehen werden.
4. Wir empfehlen die Strategie des entbündelten Parkens, bei der private Parkplätze optional erworben werden können und nicht automatisch beim Erwerb einer Immobilie enthalten sind.

Legende

- Zentralisiertes Parkplatzangebot
- Potenzial für Tiefgaragen
- ▨ Gemeinschaftsgarage
- ▨ Niedriges Parkverhältnis (Straße)
- ▨ Mittleres Parkverhältnis (Straße / Carport)
- Straßennetz
- Bebaubare Fläche

Bedarf an vielfältigen Optionen und Alternativen

Verschiedene Parklösungen



Negative Auswirkungen von prodominantem Parken



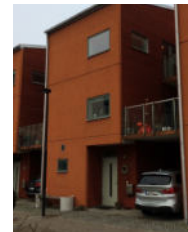
Kosten der Tiefgarage



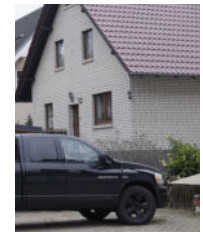
Mehrgeschossige Parkhäuser



Straßenparken



Kleine Stellplätze im Block

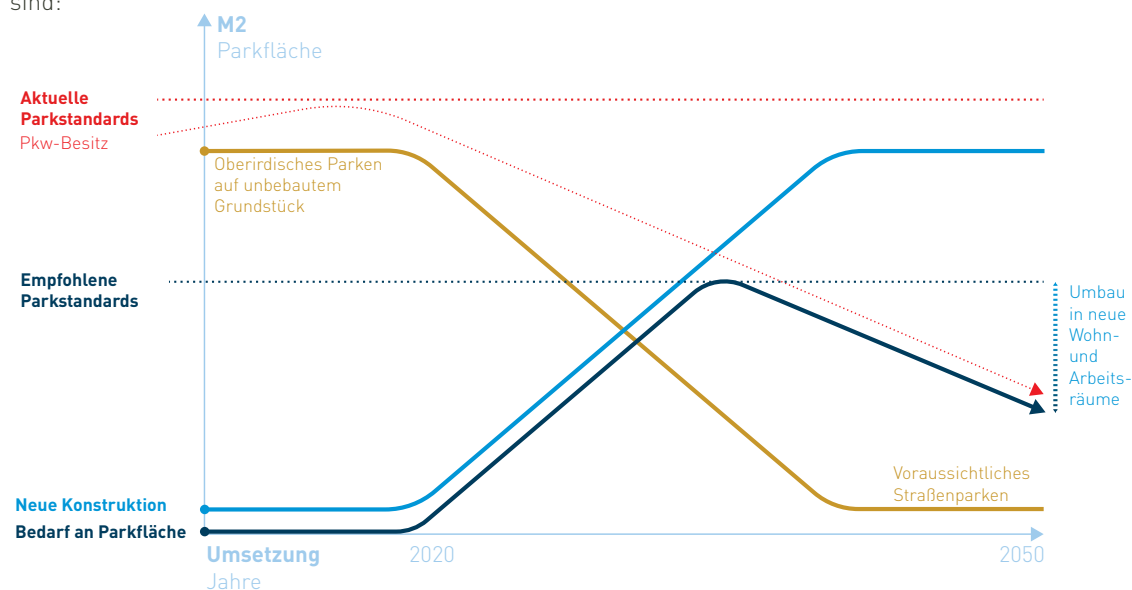


Privatparkplatz am Einfamilienhaus (Garage, Carport oder draußen)

Bei großen Entwicklungsprojekten ist das Parken ein wesentlicher Punkt, da es viel Land in Anspruch nimmt und somit die bebaubare Fläche und Qualität der Freiflächen verringert. Gegenwärtig kann man Verhaltensänderungen in Bezug auf die persönliche Mobilität beobachten, da sich viele Menschen für öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Sharing-Dienste entscheiden und ihr tägliches Leben so einrichten, dass das tägliche Pendeln unnötig wird. Diese Verhaltensänderung spiegelt sich in der Abnahme des Autobesitzes in vielen Teilen Europas wider, insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung.

Häufig wird in den Vorschriften für die Parkraumbewirtschaftung in Neubaugebieten ein sehr hoher Anteil an Parkplätzen pro Haushalt oder Gewerbefläche vorgeschrieben, wodurch der Bedarf an Parkplätzen häufig überschätzt wird. Dies bedeutet, dass die derzeitige Regelung in Bezug auf die Parkplatznachfrage dem aktuellen Trend zuwiderläuft.

Neumarkt bietet bereits gute Alternativen für die Nutzung des Privatfahrzeugs, auf dem Flugfeld planen wir ein Stadtviertel mit einem Städtebau, der die Abhängigkeit vom Privatfahrzeug reduziert. Bei groß angelegten Entwicklungen wie dem Flugfeld, die sich über viele Jahre erstrecken werden, ist es wichtig, die zukünftigen Trends zu berücksichtigen. In Anbetracht dessen gibt es einige Punkte, die in der Grafik (unten) konzeptionell dargestellt sind:



Die Stellplatzplanung sollte auf das reale Mobilitätsverhalten der Zukunft reagieren.

Temporäres oberirdisches Parken auf unbebauten Baufeldern in den Anfangsphasen des Projekts

In den ersten Phasen ermöglichen die vielen leeren Flächen im Flugfeld das vorübergehende Parken auf den noch unbebauten Baufeldern, so dass der derzeitige Bedarf an Parkplätzen gedeckt werden kann, der in Zukunft jedoch möglicherweise zurückgehen wird. So kann flexibel auf den späteren Bedarf reagiert werden.

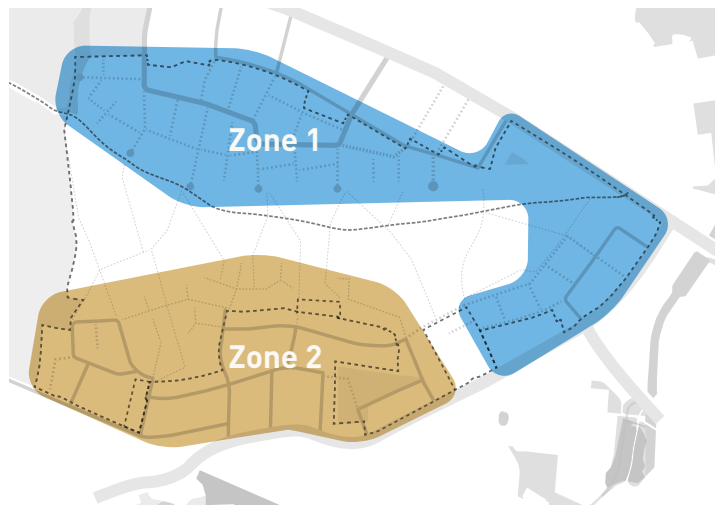
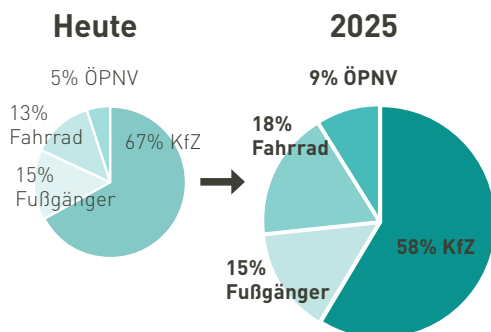
Multifunktionale Parkhäuser ersetzen Parkplätze

Bei der Bebauung des Geländes wird der Platz für oberirdische Parkplätze durch neue Parkhäuser ersetzt, die strategisch an der Zufahrt zum Gelände liegen. Je nach tatsächlichem Bedarf in der Zukunft, können diese Garagen zu Büro-, Gewerbe- oder Wohnzwecken umgenutzt werden.

Zwei Verkehrszonen für verschiedene Anforderungen

Modal-Split in Neumarkt heute und Zielstellung 2025

Dem Gesamtverkehrsplan zufolge strebt Neumarkt ein ehrgeiziges Ziel für den neuen Modal-Split, der bis 2025 erreicht werden soll, an:



Entwurfsvorschlag für zwei Mobilitätszonen**

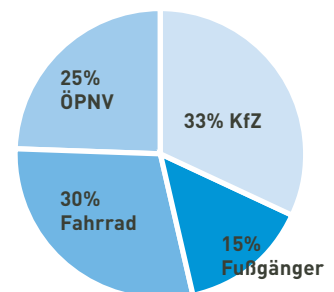
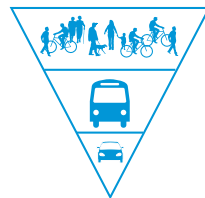
Wie dieser Modal-Split erreicht wird

Unter Berücksichtigung der Zeit, die für die Umsetzung einer so großen Entwicklung erforderlich ist, der Standortbedingungen und der aktuellen Veränderungen der Mobilitätstrends, insbesondere bei der jüngeren Generation, haben wir zwei Zonen mit zwei unterschiedlichen Ansätzen für den Modal-Split vorgesehen.

Durch die Nähe zum öffentlichen Nahverkehr und zur Fahrradinfrastruktur hat die Zone 1 die Qualitäten, die für eine Verringerung von Privatfahrzeugen geeignet sind. Auf diese Weise kann zusätzlich die Verkehrserzeugung auf die Nürnberger Straße reduziert werden. Für die Zone 2, mit ihrer leicht isolierten Lage, dem natürlichen Charakter und geringerer Dichte sowie dem Potenzial, eines der ersten zu entwickelnden Gebiete zu sein, haben wir einen relativ konservativen Modal-Split in Betracht gezogen.

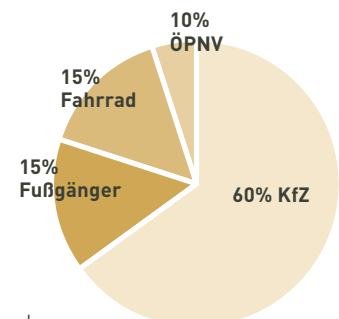
Zone 1:

Nördliches Siedlungsgebiet



Zone 2:

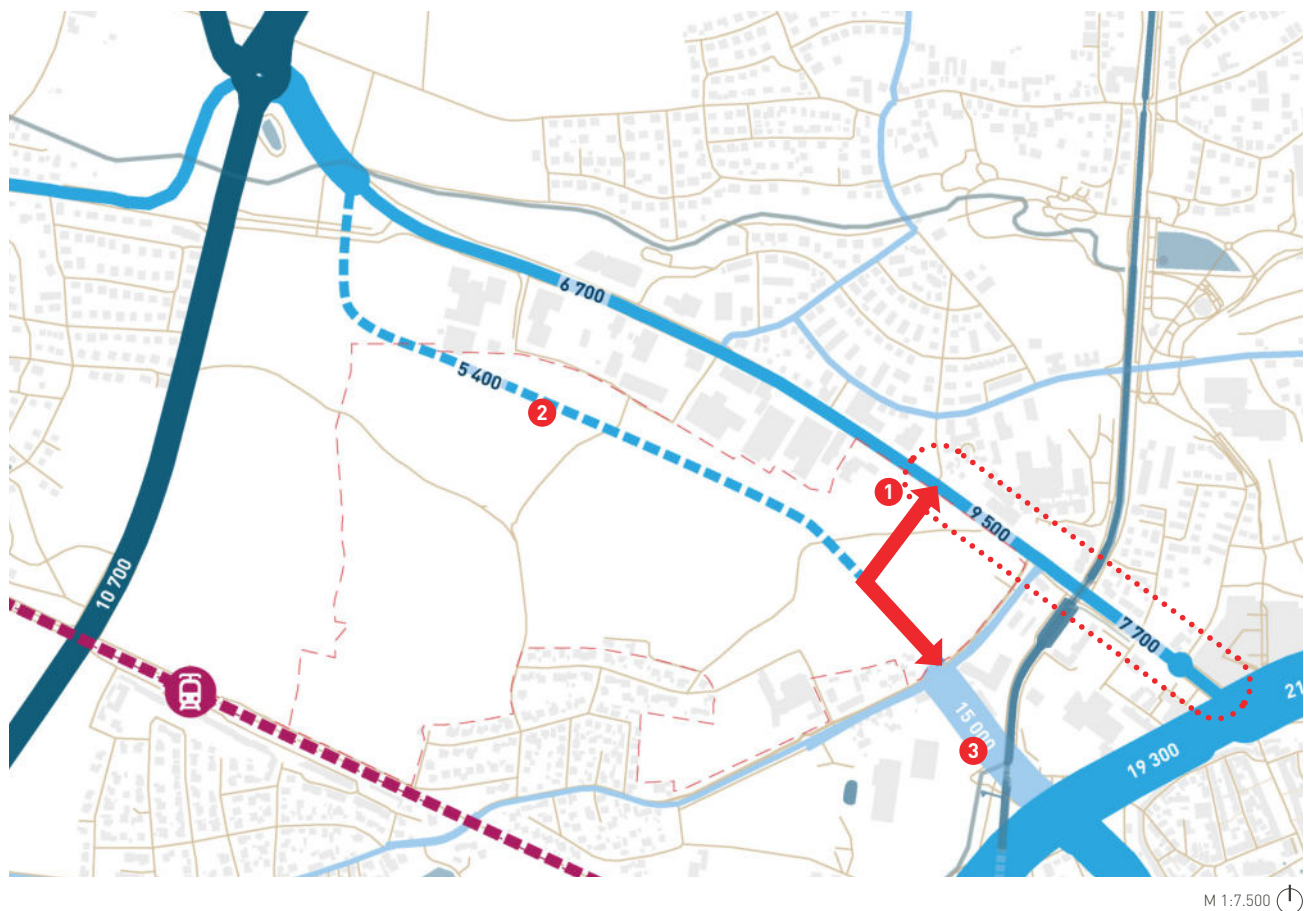
Südliches Siedlungsgebiet



**Die Angaben sind als Näherungs- und Zielwerte zu verstehen und sind im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

Erläuterung und Evaluierung des Erschließungskonzepts

Vergleich der zwei Szenarien als Grundlage für das neue Verkehrskonzept für das Flugfeld, entwickelt von Gehl und dem Stadtplanungsamt Neumarkt. Die Szenarien basieren auf dem Planungsstand Oktober 2020.



1 Umgehung an der Kreuzung am Unteren Tor

Da diese Kreuzung die Hauptschnittstelle des Geländes mit dem Stadtzentrum darstellt, muss diese Lösung sehr sorgfältig untersucht werden. Wenn diese Verbindung so gestaltet wird wie die anderen umliegenden Straßen, könnte sie eine große Barriere für Fußgänger und Radfahrer darstellen, insbesondere für Kinder, die möglicherweise am Flugfeld wohnen, um von dort zum Gymnasium zu laufen. Dies kann zudem die Realisierbarkeit der Klinikumserweiterung beeinflussen, wenn Verkehrslärm und Luftverschmutzung zur Belastung werden. Ein Kompromiss könnte sein, diese Verbindung als zweispurige Straße mit niedrigerem Tempolimit zu planen. Zu dieser Thematik ist eine Abstimmung mit den zuständigen Verkehrsplanern sinnvoll.

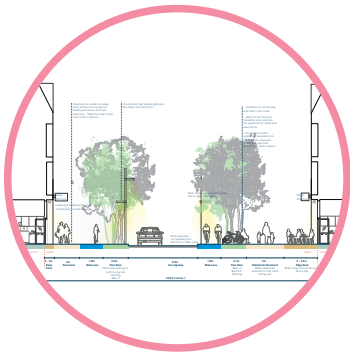
2 Parallelstraße zur Nürnberger Straße

Von der Idee, eine Parallelstraße zur Nürnberger Straße zu schaffen, um den Verkehr abzuschwächen, raten wir dringend ab. In Anbetracht der negativen Auswirkungen, die dies auf die Siedlung im Flugfeld haben kann, empfehlen wir, dass andere Lösungen untersucht werden.

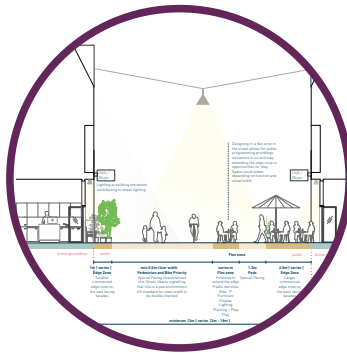
3 Strategie der Entflechtung

Die Brücke über den Ludwig-Donau-Main-Kanal weist in der Verkehrsprognose eine erhebliche Verkehrsbelastung auf. Eine Strategie der Entflechtung mit mehreren Zufahrten zum Flugfeld könnte sich hier als sinnvoll erweisen. Das dargestellte Szenario könnte auf Kapazität und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in diesem Bereich hin analysiert werden.

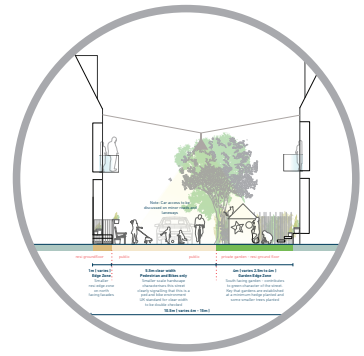
Das Straßennetz auf dem Flugfeld



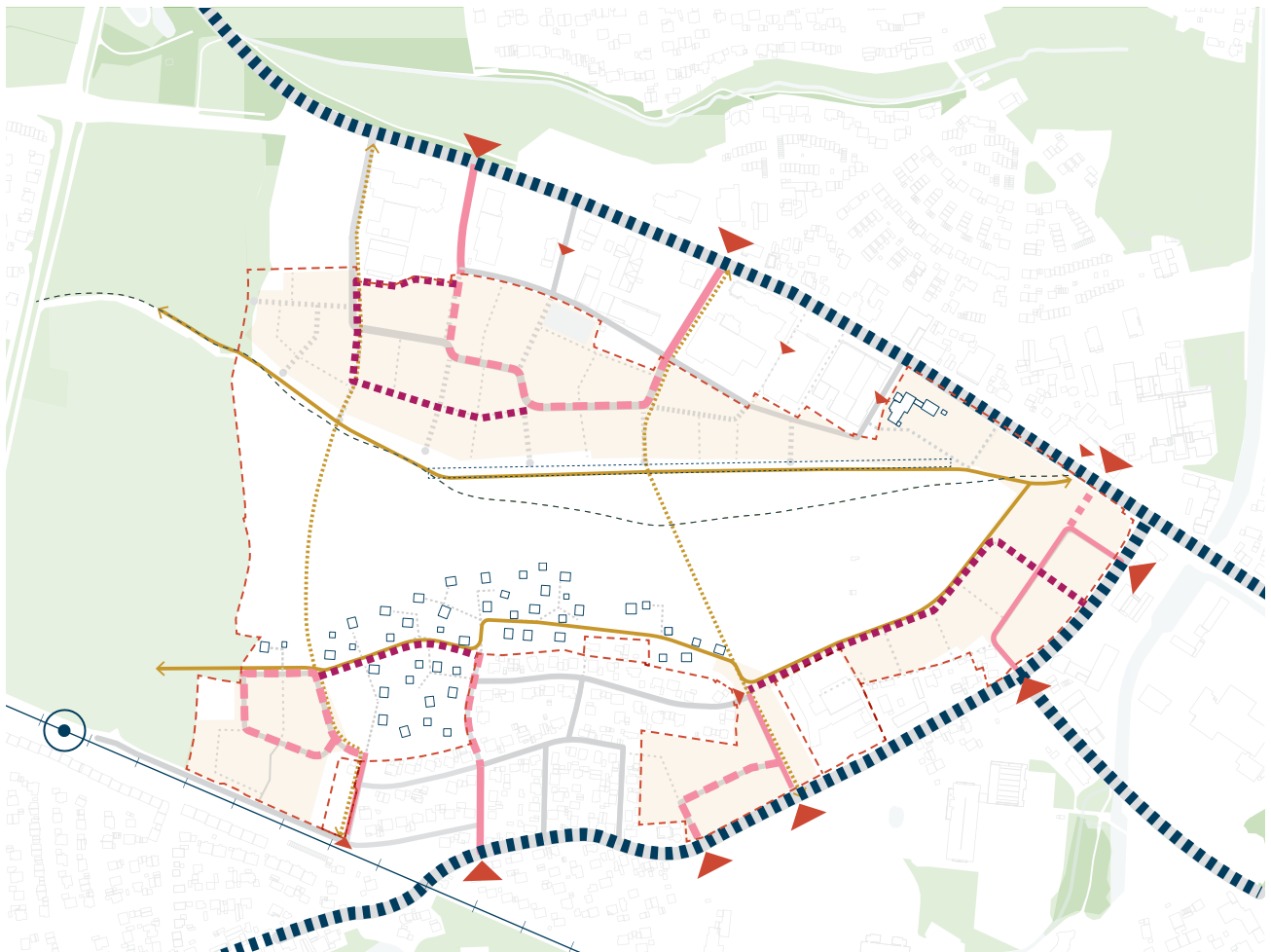
Erschließungsring



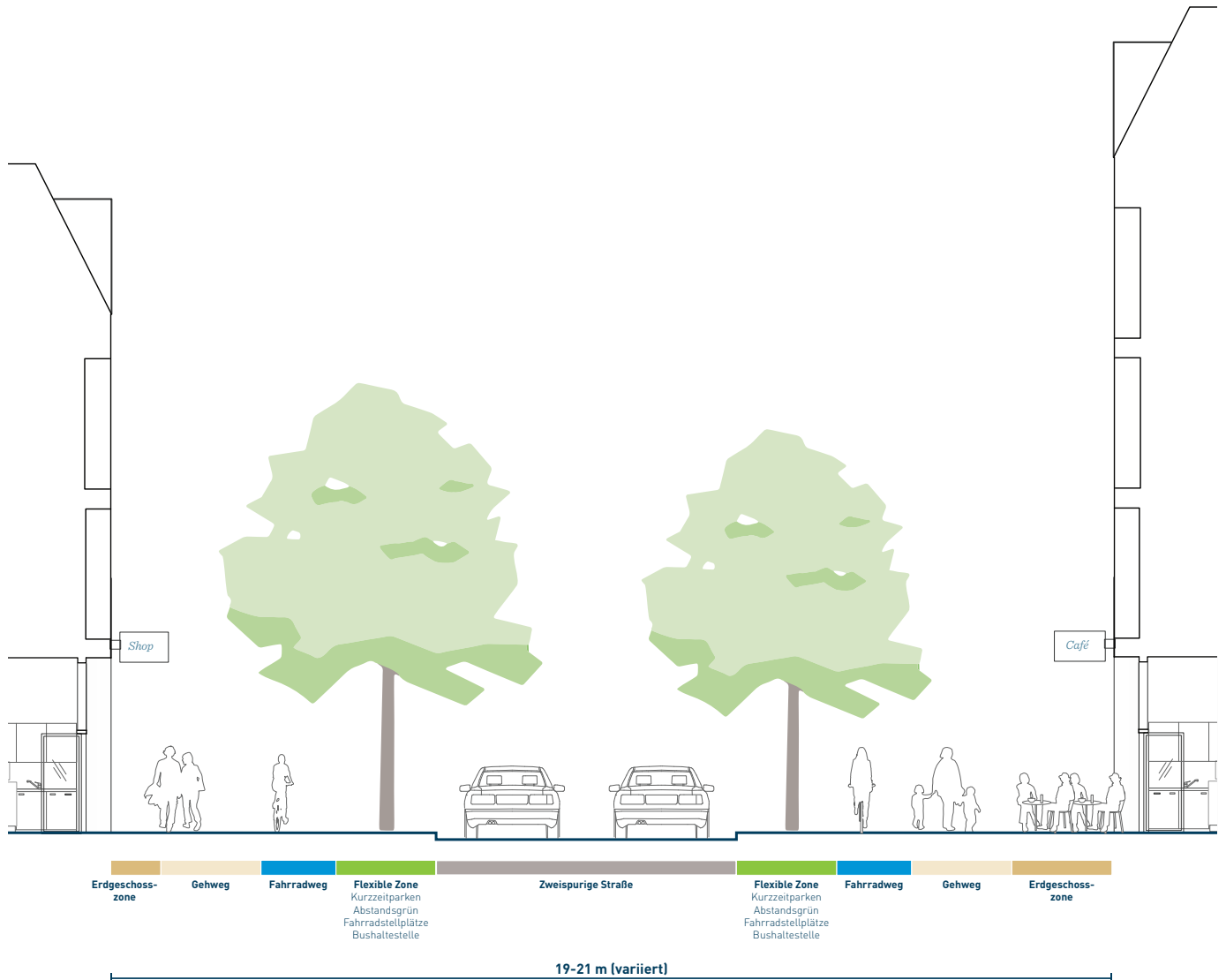
Siedlungsstraße



Verkehrsberuhigte Bereiche



M 1:10.000



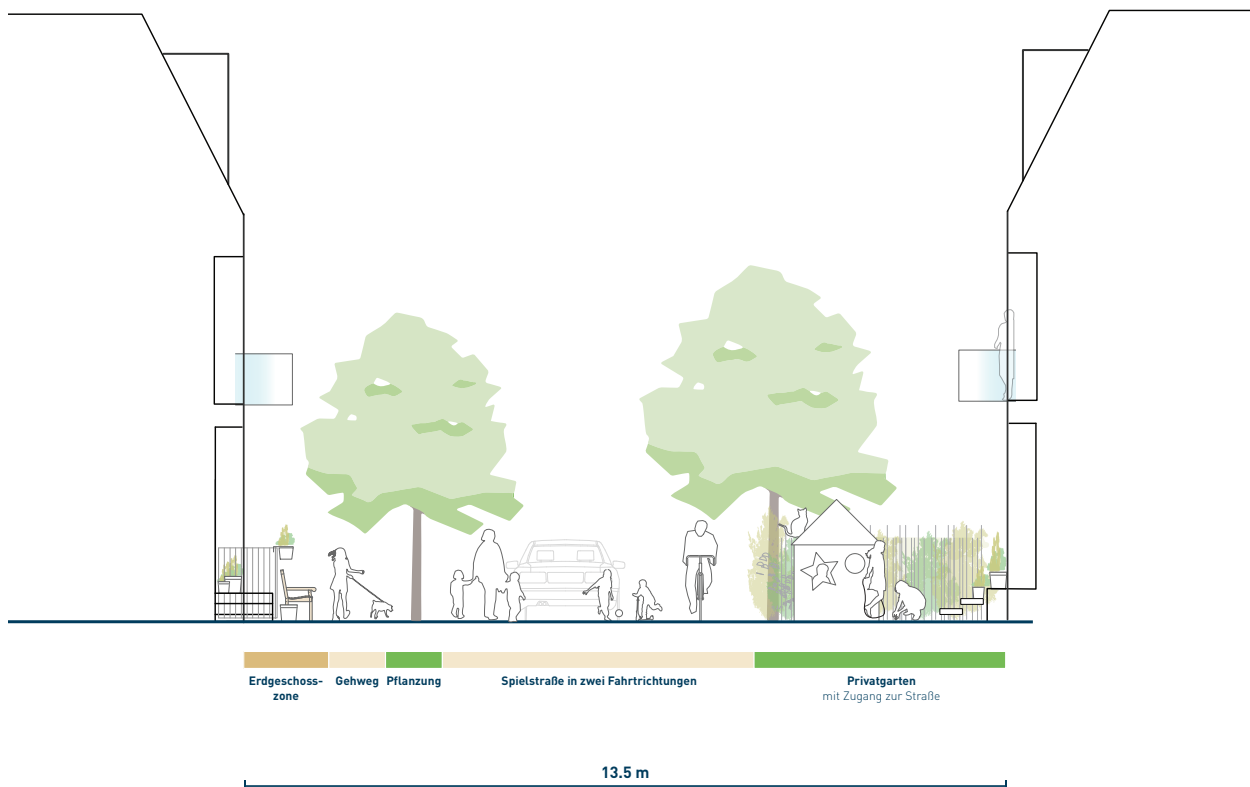
Erschließung mit urbanen Qualitäten

Auch wenn das neue Quartier auf dem Flugfeld weitgehend autoarm werden soll, muss eine funktionierende Erschließung bereitstehen. Zweispurige Straßen mit großzügigen Bürgersteigen und Erdgeschosszonen ermöglichen eine gute Erreichbarkeit der neuen Destinationen in der Siedlung und bieten zudem Platz für kommerzielle und öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss, die den Straßenraum beleben. Fahrradwege werden in Abhängigkeit der Funktion und Geschwindigkeit der jeweiligen Straßen vorgesehen. Generell erhöht eine klare Zonierung die Sicherheit im Straßenverkehr. Flexible Randstreifen zwischen Fahrbahn und Fahrradspur können zur Begrünung, als Retentionsflächen oder für Kurzhaltebuchten bzw. Lieferzonen genutzt werden.



Funktionale Verbindungen

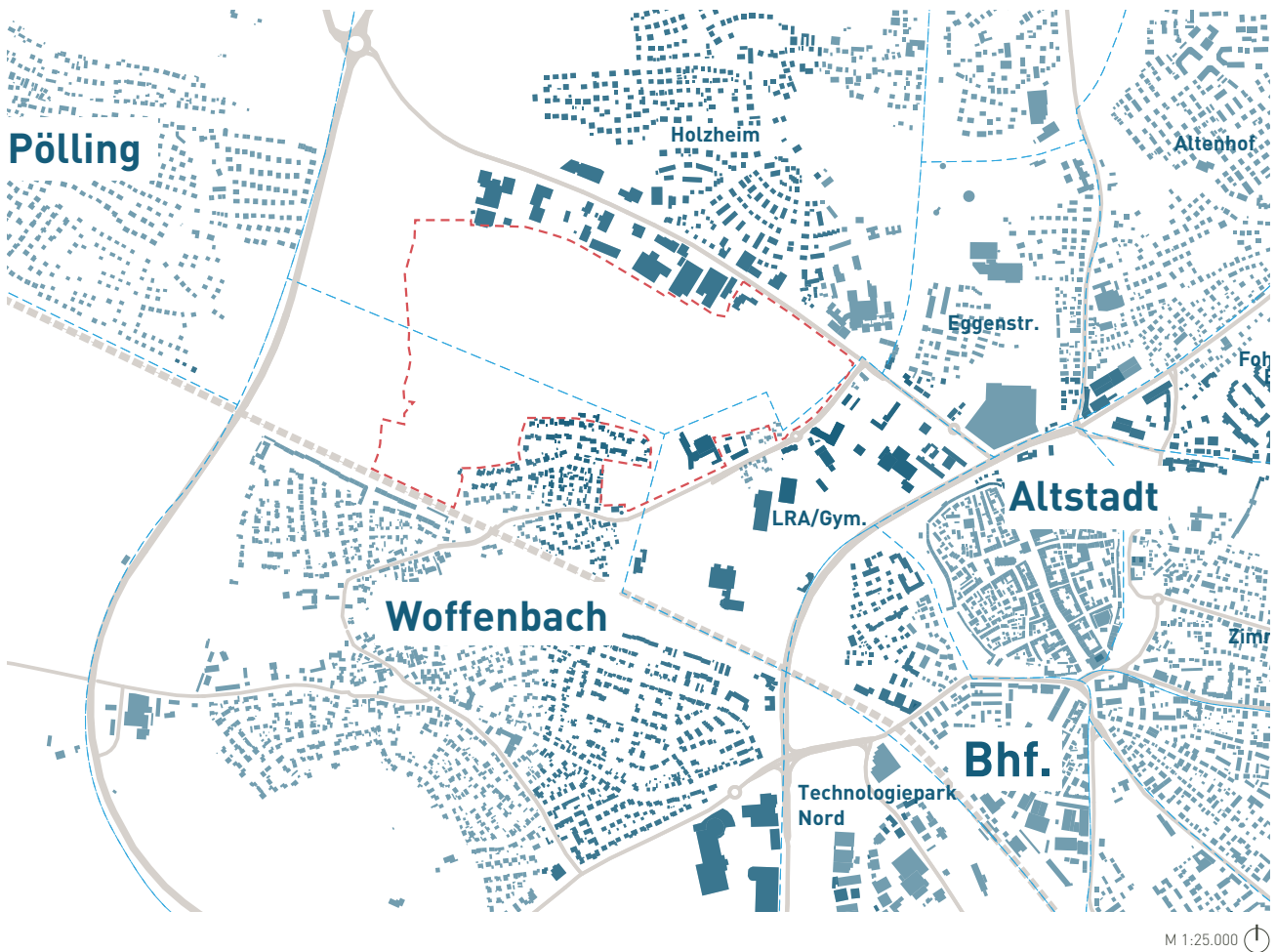
Straßenräume als Hybrid aus Shared-Space und Fußgängerzone schließen sich an die recht konventionellen Erschließungsringe an und ermöglichen es Besuchern, Anwohnern und Personen mit besonderen Anliegen, das Innere des Quartiers zu erreichen. Fußgänger und Fahrradfahrer haben hier Vorrang, Autofahrer müssen sich an Schrittgeschwindigkeit halten. Da Einbahnstraßen den Verkehrsfluss behindern können, wurde auf diese verzichtet. Der Straßenraum ist relativ großzügig dimensioniert, um privaten und kommerziellen Erdgeschossnutzungen Raum zu geben und genügend unversiegelte Grünflächen zur Steigerung von Ökosystemdienstleistungen wie Retention, Kühlung und Biodiversität angemessen zu integrieren.



Ein Raum für soziale Interaktion

Das Straßennetz wird durch feinmaschige Nachbarschaftsstraßen komplettiert. Diese Verkehrsberuhigten Bereiche dienen als Erweiterung des privaten (Vor-)Gartens zur gemeinschaftlichen Nutzung. Die Straße wird entweder von einer Gartenrückseite oder von Vorgärten gerahmt, sodass sie eine Verbindung von öffentlichem und privatem Raum wird. Hier können Kinder sicher spielen und Nachbarn entspannt miteinander Zeit verbringen. Auch nachbarschaftliche Veranstaltungen sind hier denkbar. Anwohner und Besucher dürfen hier mit dem Auto fahren, müssen sich aber an Schrittgeschwindigkeit halten und zudem werden keine Parkmöglichkeiten im Straßenraum vorgesehen.

Bebauungskonzept

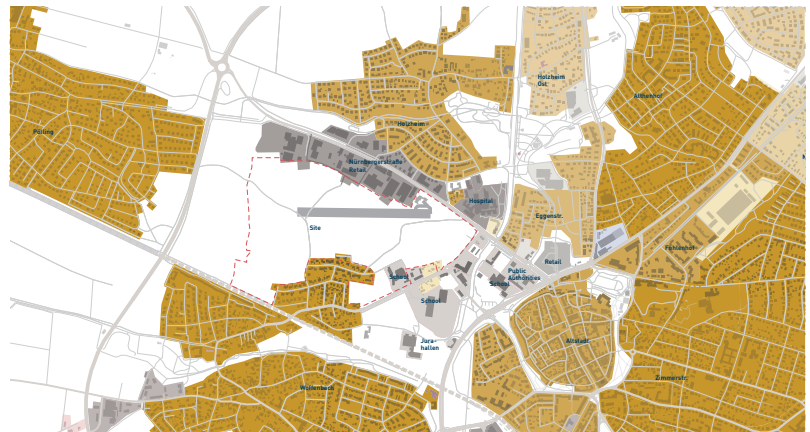


Allgemeine Entwurfsprinzipien

Das übergeordnete Entwurfsziel ist, Lösungen für den Wohnungsmangel in Neumarkt zu finden. Das neue Quartier soll es den Neumarktern ermöglichen, nahe am eigenen Arbeitsplatz aber auch zu allen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie Freizeitaktivitäten zu wohnen. So kann das neue ganzheitliche „Stück Stadt“ auf dem Flugfeld die verschiedenen benachbarten Ortsteile verbinden. Die Vorteile dieses Ansatzes sind die Minimierung des Pendlerverkehrs, die Förderung eines urbaneren Lebensstils und eine effektivere Verteilung des Wohnraums innerhalb Neumarkts: Durch eine dichtere Bebauung mit Fokus auf den menschlichen Maßstab wird der Boden effizienter genutzt und die Kosten für Infrastruktur und Unterhaltung durch die Stadt können reduziert werden. Unterschiedliche Wohnraumtypologien gehen auf die Anforderungen verschiedener Nutzer- und Altersgruppen ein und unterstützen so eine vielfältiges Stadtbild.

Dichte und Gebäudetypologien

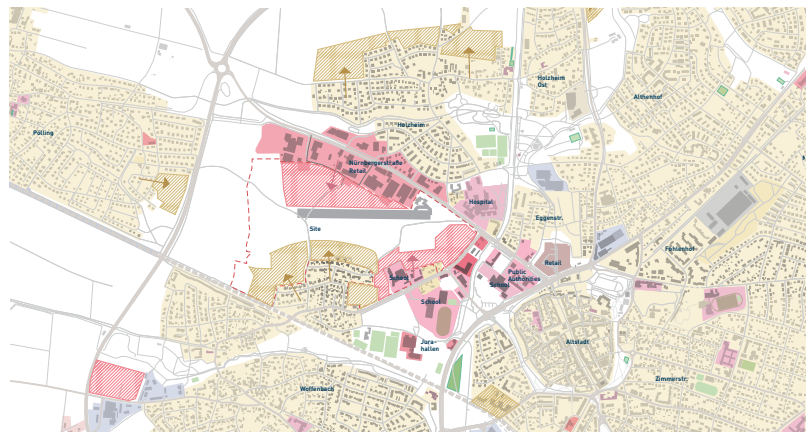
1. Erschwingliche, größere Wohnungen in der Nähe der Natur bereitstellen
2. Kleinere Wohnungen für Senioren anbieten, um große Häuser an junge Familien zu vermitteln
3. Diverse Haustypologien und -größen für ein vielfältigeres Stadtbild entwerfen
4. Anpassungsfähige Häuser planen, die sich mit ihren Besitzern verändern
5. Förderung von sozialer Interaktion durch angemessene Bebauungsdichte



M 1:50.000 

Nutzungskonzept

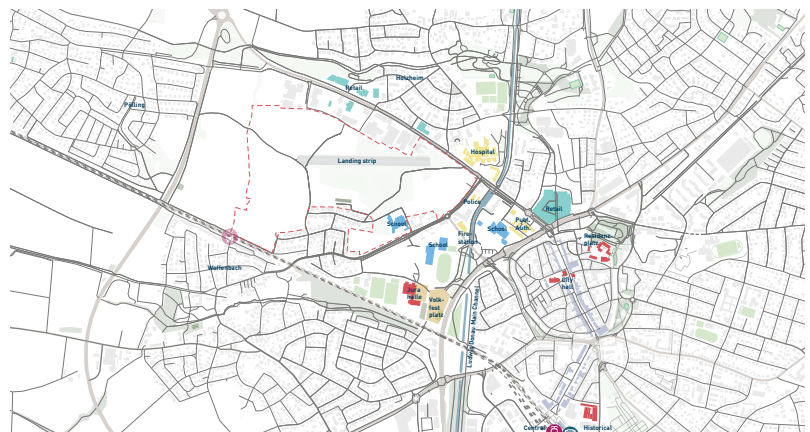
1. Dienstleistungen und Angebote des täglichen Bedarfs integrieren
2. Spezialisierte Dienstleistungen und kommerzielle Nutzungen ergänzen, um Anziehungspunkte zu schaffen
3. Einführung stadtweiter Attraktionen wie Veranstaltungen oder Ausstellungen
4. Nachbarschaften durch einen Bauern- oder Wochenmarkt verbinden
5. Durch Gästehaus oder Spa einen Ort für Wohlbefinden schaffen



M 1:50.000 

Öffentliche Einrichtungen

1. Klinikum und gesundheitliche Dienstleistungen auf das Flugfeld ausweiten
2. Grüne Klassenzimmer ermöglichen
3. Standorte für landwirtschaftliche Forschung und Feldstudien integrieren
4. Anziehungspunkte mit Kunstinstallationen schaffen
5. Tertiäre Bildung als Motor für das städtische Leben in Neumarkt nutzen

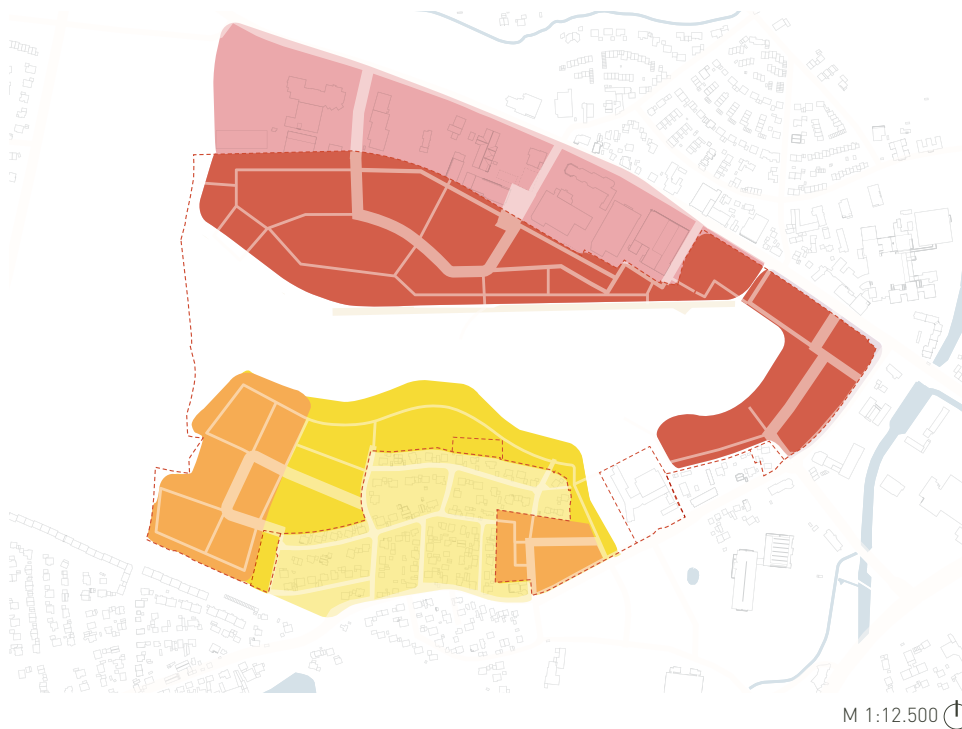


M 1:50.000 

Vielfältige Typologien und Nutzungen für ein lebendiges Quartier

Dichte und Gebäudetypologien

Allgemeine Grundsätze



1. Alle Verdichtungsarten bieten eine Variation von Höhen, Wohnformen und Nutzungen.
2. Die höhere Dichte befindet sich im Norden und Osten des Gebietes.
3. Geringere Dichte im Süden, angrenzend an bestehende Einfamilienhäuser.
4. Gebiete mit mittlerer Dichte in der Nähe der Jurahalle und in der Nähe des potenziellen neuen Bahnhofs im Westen.

Legende

- Hohe Dichte: 3-5 Etagen (Urbaner Charakter)
- Mittlere Dichte: 2-3 Etagen (Innenstadtrandcharakter)
- Niedrige Dichte: 1-2 Etagen (Landschaftlicher Charakter)
- Wohngebiet mit geringer Dichte
- Gewerbequartier

Bedarf an vielfältigen Optionen und Alternativen

Beispiele für die geplante Dichtetypologien



Urbaner Charakter



Kernstadt-Charakter



Stadtrand-Charakter



Menschen wollen Wohnungen mit Hausgefühl



Randzonen - manchmal braucht es keinen großen Garten

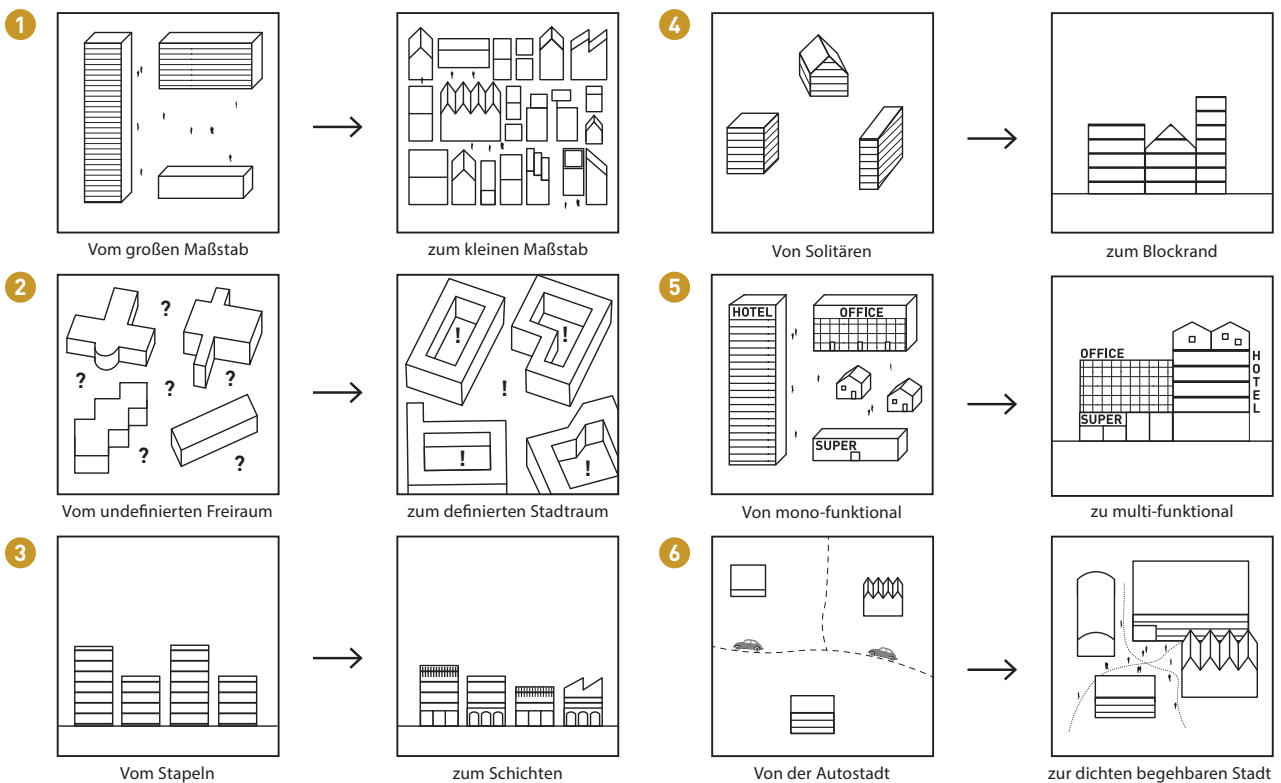


Raum für zukünftiges Wachstum mit Kellern, Dachböden und Nebengebäuden

Dichte und Gebäudetypologien

Prinzipien der „Weichen Stadt“

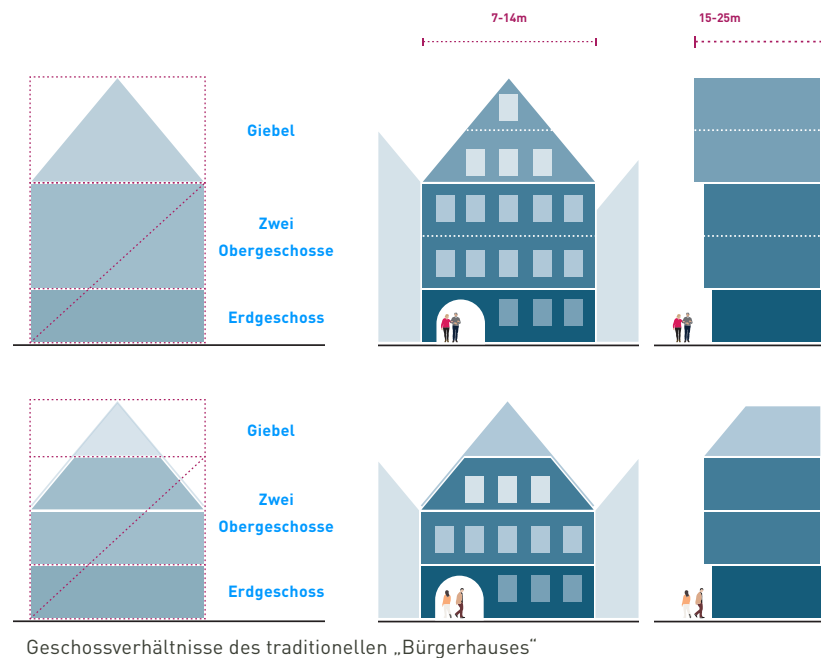
Wie man dichtere und vielfältigere Städte baut, die das tägliche Leben der Menschen verbessern: Ein Gegenmittel gegen die zunehmende Komplexität des städtischen Lebens. Diese Prinzipien wurden von David Sim, Kreativdirektor bei Gehl, zusammengestellt und veranschaulichen geerdete Prinzipien und Lösungen, die zusammen eine lebenswerte Nachbarschaft und ein pulsierendes öffentliches Leben schaffen. Unabhängig von der architektonischen Ausprägung des Ortes wurden diese Prinzipien so gestaltet, dass sie auf kleine und mittlere Städte anwendbar sind, da sie auf die grundlegenden Bedürfnisse des Menschen als soziales Wesen im urbanen Kontext eingeht.



Dichte und Gebäudetypologien

Neuinterpretation der traditionellen Stadtform

Neumarkts Stadtform hat bereits eine starke Identität und räumliche Qualitäten mit menschlichem Maßstab. In der Altstadt finden sich gute Beispiele für eine traditionelle und ortstypische Bauweise. Jenseits der Stadtmauer ist dies jedoch eher die Ausnahme, da sich aus verschiedenen Gründen eine aus den USA stammende suburbane Stadtform durchgesetzt hat. Wir wollen etwas von dieser ursprünglichen Qualität mit einer zeitgemäßen Form neu interpretieren.



Satteldach

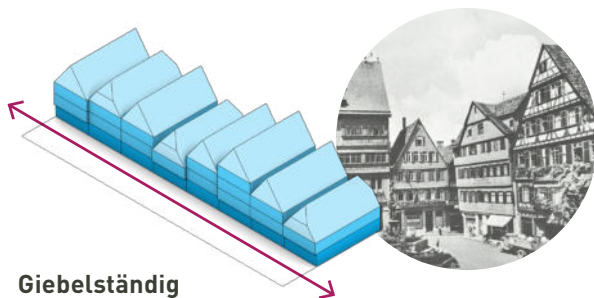


Krüppelwalmdach

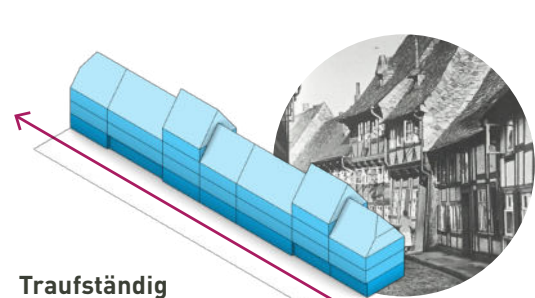


Gasse

Typische Dach- und Fassadenformen



Giebelständig



Traufständig

Vorherrschende städtebauliche Konfigurationen

Dichtetypologie

Urbaner
Charakter

Innenstadtrand-
Charakter

Landschaftlicher
Charakter

Wohnen



Gemischte Nutzung



	<u>Höhere Dichte</u>	<u>Mittlere Dichte</u>	<u>Niedrige Dichte</u>
GFZ (Durchschnitt)	1,4	1,1	0,6
Fläche Flurstück m ²	10620	9450	11500
BGF (m ²)	14534	10005	7200
Wohneinheiten (Ø 100 / 180 m ²)	145	100	40
Bewohner (2/WE)	290	200	80

*Diese Faktoren bilden die Basisparameter, anhand derer eine Grundübersicht für die fünf Konzepte erstellt wird



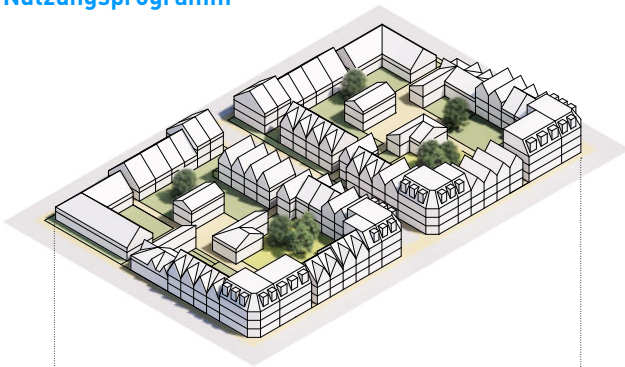
Dichte und Gebäudetypologien

Höhere Dichte: Urbaner Charakter

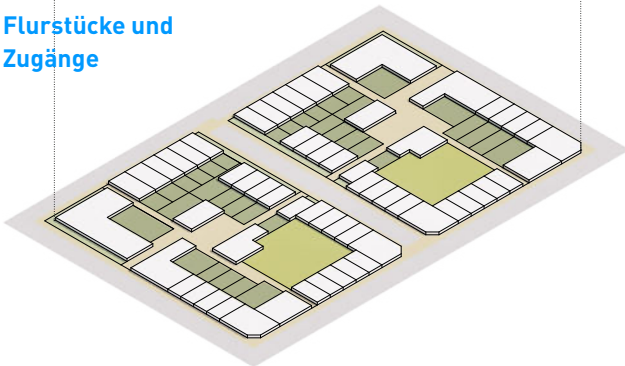


Reine Wohnnutzung

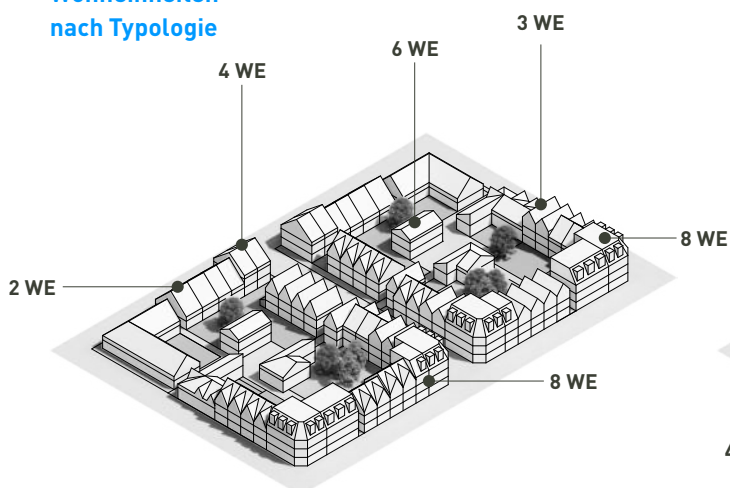
Nutzungsprogramm



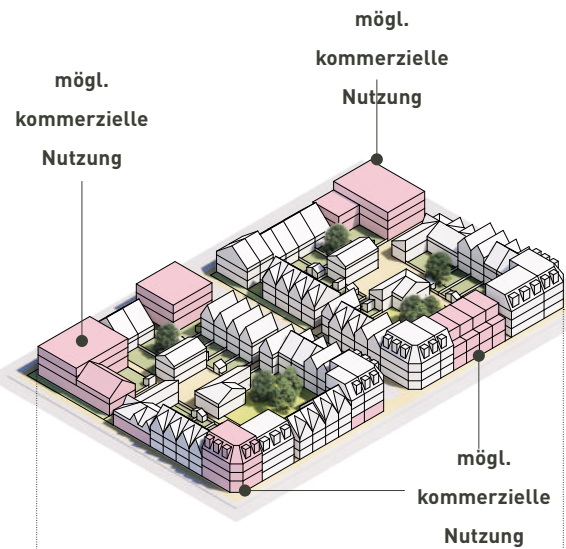
Flurstücke und Zugänge



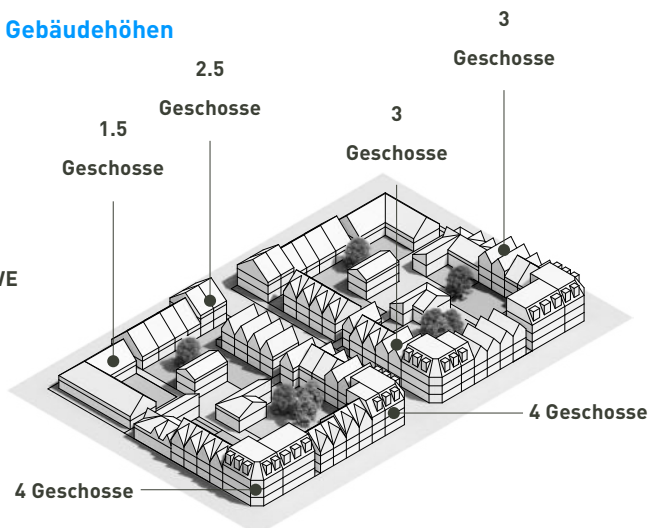
Wohneinheiten nach Typologie



Mischnutzung



Gebäudehöhen





Dichte und Gebäudetypologien

Mittlere Dichte: Innenstadtrand-Charakter



GFZ (Durchschnitt)	1,1
Fläche Flurstück m²	9450
BGF (m²)	10005

Wohneinheiten (ø 100 m²)	100
Bewohner (2/WE)	200

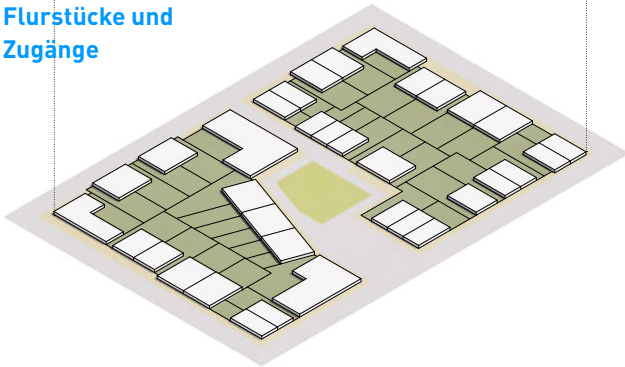


Reine Wohnnutzung

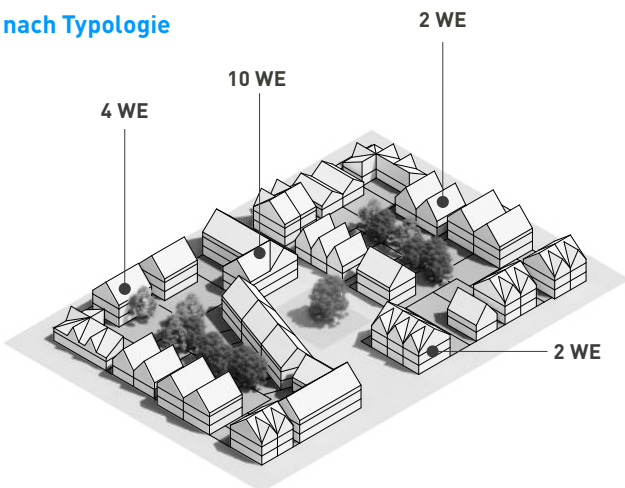
Nutzungsprogramm



Flurstücke und Zugänge

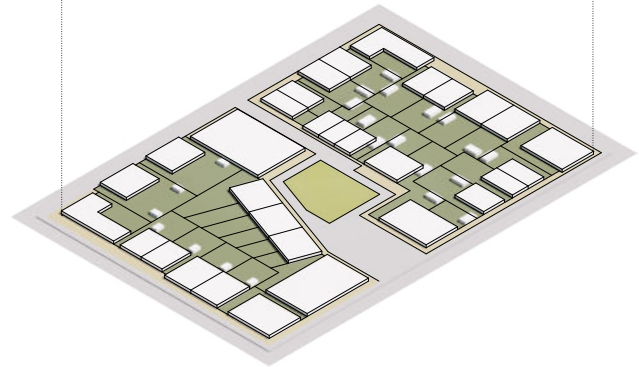
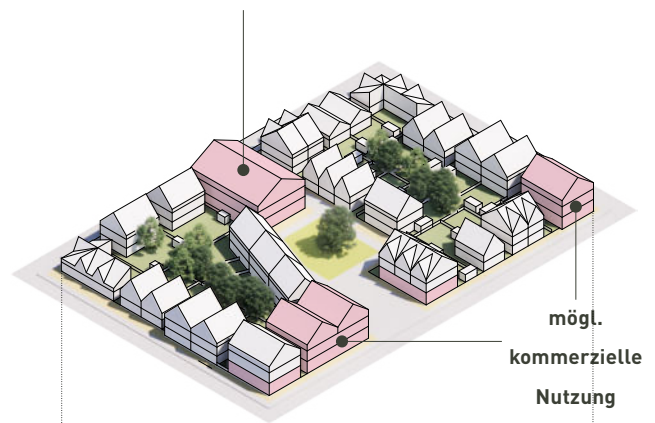


Wohneinheiten nach Typologie

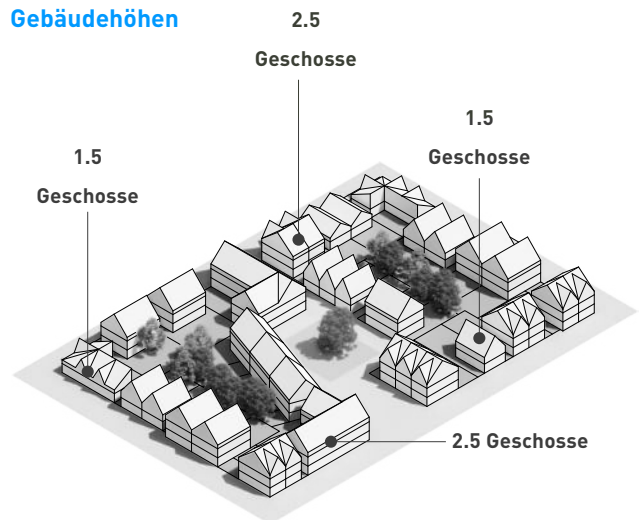


Mischnutzung

mögl. kommerzielle
Nutzung



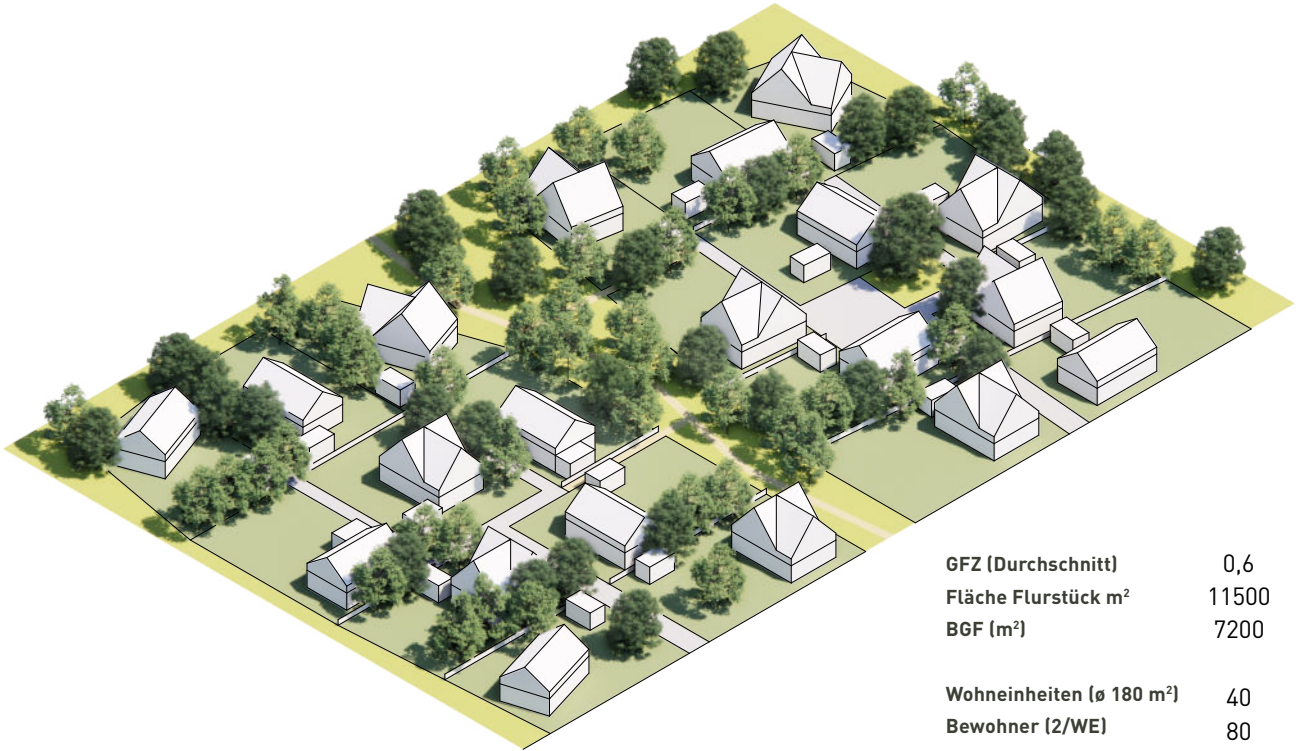
Gebäudehöhen





Dichte und Gebäudetypologien

Niedrigere Dichte: Landschaftlicher Charakter

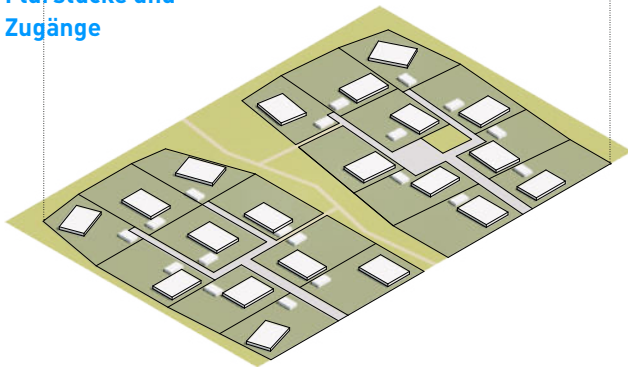


Reine Wohnnutzung

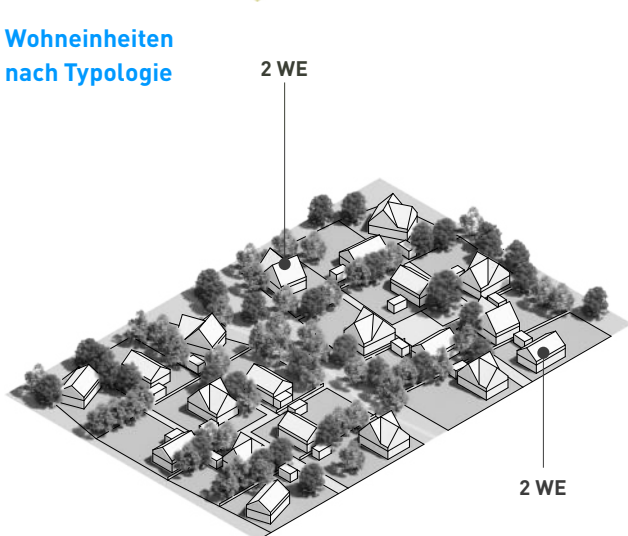
Nutzungsprogramm



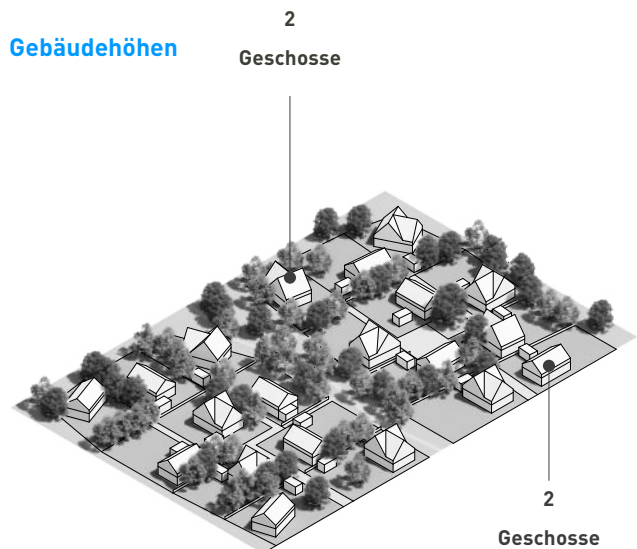
Flurstücke und Zugänge



Wohneinheiten nach Typologie



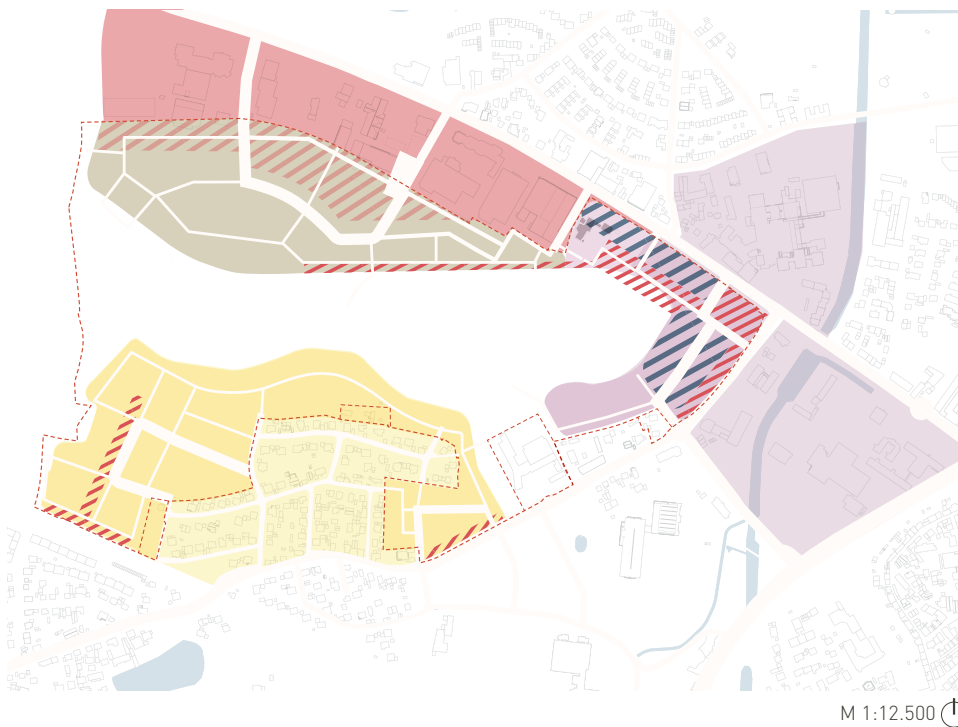
Gebäudehöhen



Vielfältige Gebäude- und Dichtetypologien für ein lebendiges Quartier

Nutzungskonzept

Allgemeine Grundsätze



Legende

- Überwiegende Wohnnutzung
- Mischnutzung
- Erweiterung Gewerbe-Quartier
- Bestehendes Gewerbe-Quartier
- Mischnutzung mit öffentlichen Einrichtungen
- Bestehendes Verwaltungs-/Schul-Quartier
- Klinik / Büro
- Handels- und Dienstleistungskorridore

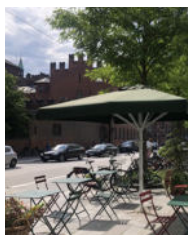
1. Die dargestellten vorherrschenden Nutzungen entsprechen den Charakteren der einzelnen Quartiere. Dies schließt eine Mischung mit kompatiblen Nutzungen jedoch nicht aus.
2. Vorherrschende Wohnnutzungen sind in der Nähe der bestehenden Einfamilienhaussiedlung im Süden geplant.
3. Am Nordrand ist ein gemischtes Areal aus Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie angedacht.
4. Nördlich angrenzend befindet sich eine Erweiterung des Gewerbegebiets. Im Gegensatz zum traditionellen Großgewerbe mit raumgreifenden Stellplatzflächen sollten hier effizientere zeitgemäßere Konzepte zur besseren Integration in den Stadtraum ermöglicht werden.
5. Es wird empfohlen, das bestehende Gewerbequartier aufzuwerten, indem neue Nutzungen integriert und die Fußwegebeziehungen verbessert werden, insbesondere die Hauptverbindung zum Flugfeld.
6. Im Osten werden die bestehenden öffentlichen Einrichtungen in das Mischquartier integriert.
7. Die als Handels- und Dienstleistungskorridore ausgewiesenen Flächen fördern die Konzentration dieser Dienstleistungen auf der Grundlage von Personenströmen und Freiraumqualitäten. Dimensionierung und Nutzungen sind dem Bedarf Neumarkts entsprechend anzupassen.

Bedarf an vielfältigen Optionen und Alternativen

Gewerbliche Nutzung



Eckgeschäfte

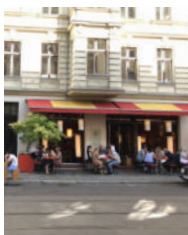


Terrassen im Außenbereich



Großer Einzelhandel

Spezielle Wohnnutzung



Kommerzielle Erdgeschosse



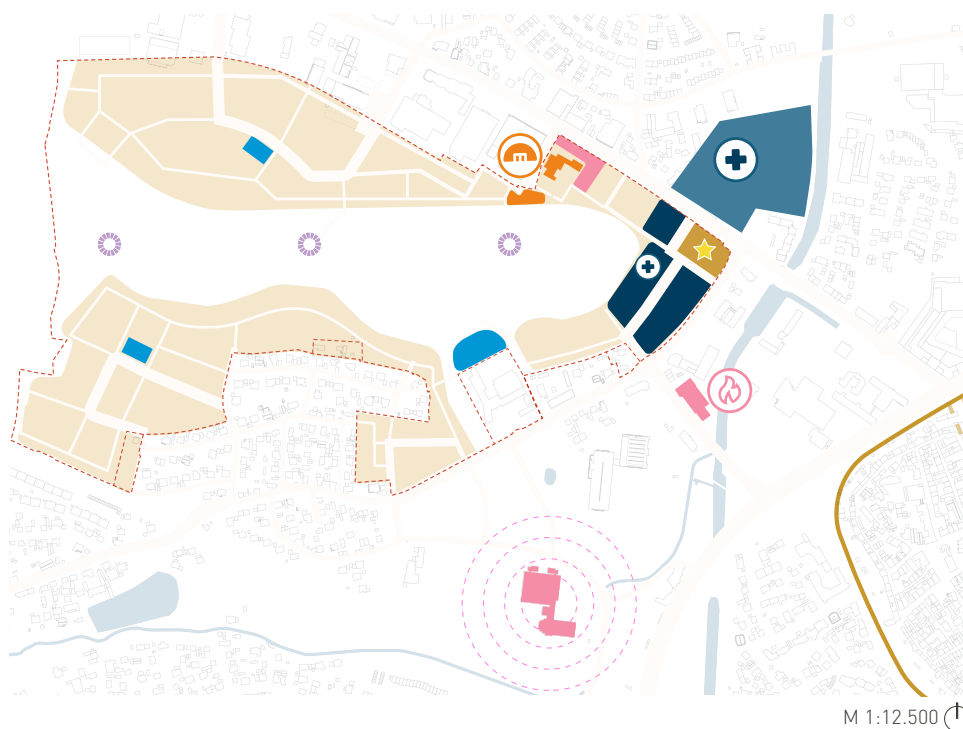
Mehrgenerationenhaus



Baugemeinschaft

Besondere Nutzungen

Allgemeine Grundsätze



1. Das für die potenzielle Klinik-Erweiterung vorgesehene Gebiet muss bzgl. der Nutzungsdichte, der Erschließung und des Bauvolumens geprüft werden.
2. Die östliche Spitze des Geländes ist ein wichtiger städtebaulicher Eckbereich und besitzt hinsichtlich Nutzung und Gestalt besondere Anforderungen.
3. Am Hangar werden Gemeinschaftseinrichtungen und Kultur in Kombination mit Gastronomie definiert.
4. Öffentliche Einrichtungen sollten dazu beitragen, den Raum zu aktivieren.
5. Kindergartenstandorte sollen in zentraler Lage der Wohnquartiere liegen.

Legende

- Klinik und potentielle Erweiterungsfläche
- Städtebaulich relevante Ecke
- Gemeinschaftseinrichtungen / Kultur
- Freizeit / Gastronomie
- Mögliche Standorte für besondere Nutzungen
- Kindergärten / Erweiterung Schule
- Bebaubare Fläche
- Straßennetz

Verschiedene Nutzungen für ein lebendiges Wohnumfeld

Bildung und Sport



Kindergärten



Schulen mit urbanem Charakter

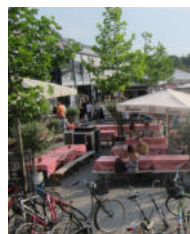


Sporteinrichtungen

Besondere Nutzungen



Klinik-Erweiterung



möglicher Biergarten am Kanal



temporäre Baumschule auf dem Flugfeld



Kultureinrichtung



Veranstaltungsort

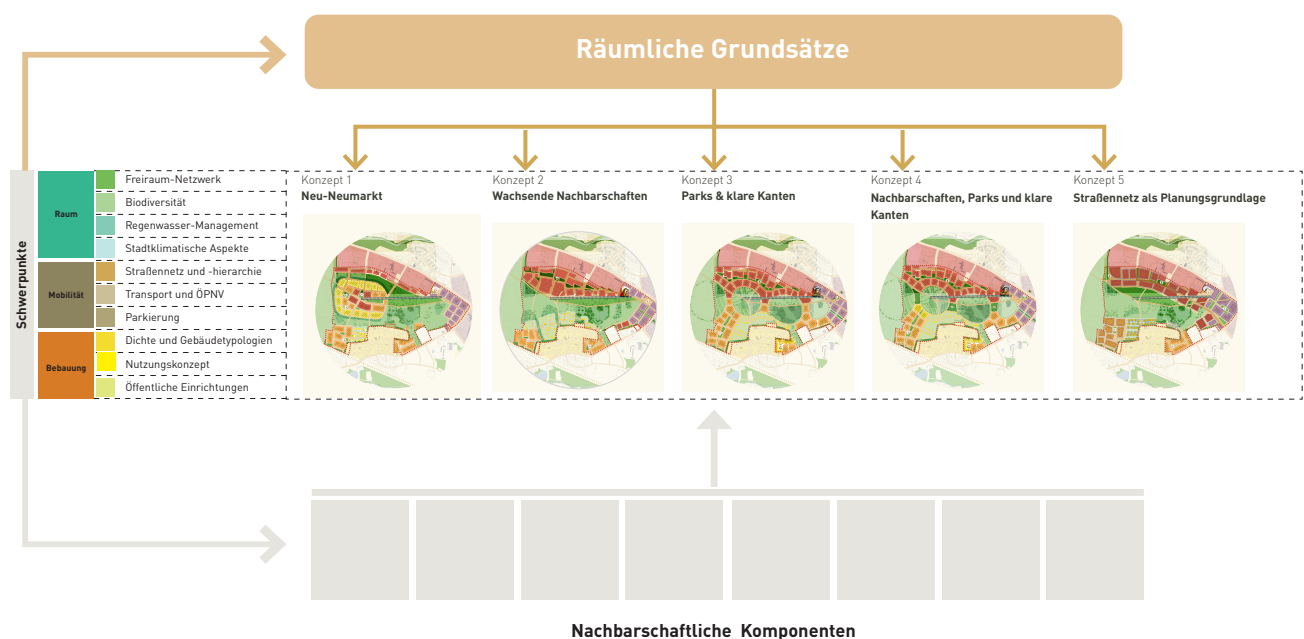
Gemeinsame räumliche Strategien der fünf Konzepte

Zehn Schwerpunkte

Um einen ganzheitlichen Planungsansatz und einen systematischen Prozess zu gewährleisten, folgt der städtebauliche Entwurf zehn Schwerpunktthemen, die alle Komponenten des Vorentwurfs umfassen. Die drei übergeordneten Themen „Raum“, „Mobilität“ und „Bebauung“ decken die relevantesten Fragestellungen ab. Eine Matrix aus allen Schwerpunkten lenkt die Gestaltung der 5 verschiedenen Vorentwurfskonzepte und dient schließlich als Bewertungshilfsmittel für die Auswertung und Vergleichbarkeit der Konzepte.

		Konzept 1 Neu-Neumarkt	Konzept 2 Wachsende Nachbarschaften	Konzept 3 Parks & klare Kanten	Konzept 4 Nachbarschaften, Parks und klare Kanten	Konzept 5 Straßennetz als Planungsgrundlage
Raum	Freiraum-Netzwerk					
	Biodiversität					
	Regenwasser-Management					
	Stadtklimatische Aspekte					
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie					
	Transport und ÖPNV					
	Parkierung					
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien					
	Nutzungskonzept					
	Öffentliche Einrichtungen					

Die Matrix funktioniert zudem als „Checkliste“ und Ausgangspunkt für die räumliche Ausprägung der verschiedenen Konzepte. So werden alle Schwerpunkte unterschiedlich gewichtet, ohne jedoch vernachlässigt zu werden:

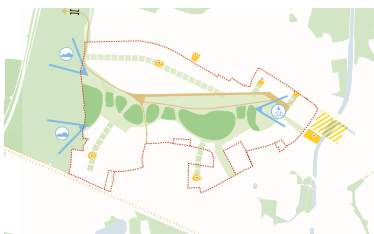


Übersicht der Entwurfsschwerpunkte

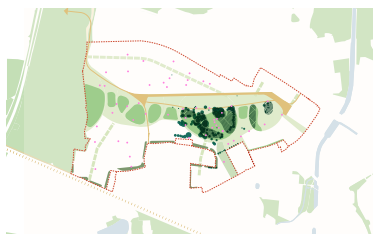
In zehn Diagrammen werden die Entwurfsgrundsätze an einem hypothetischen Konzept veranschaulicht.

Raum

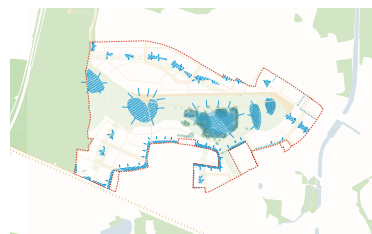
01 Freiraum-Netzwerk



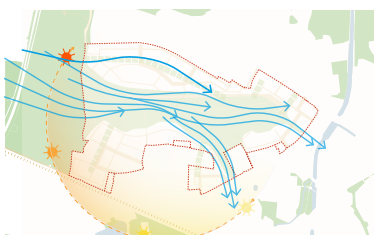
02 Biodiversität



03 Regenwasser-Management

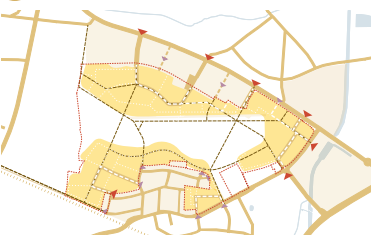


04 Stadtklimatische Aspekte



Mobilität

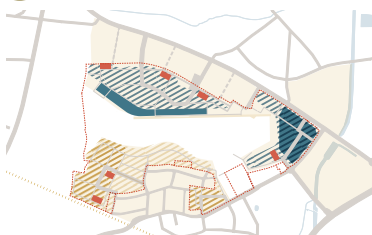
05 Straßennetz und -hierarchie



06 Transport und ÖPNV

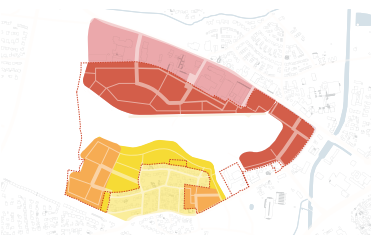


07 Parkierung

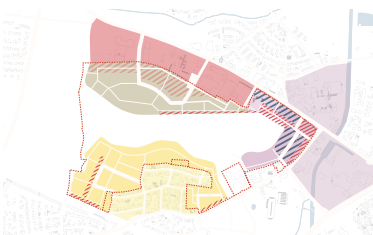


Bebauung

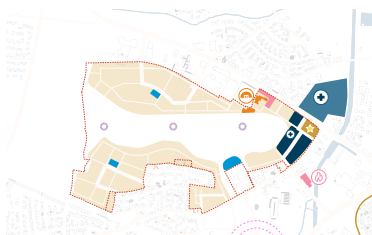
08 Dichte und Gebäudetypologien



09 Nutzungskonzept



10 Öffentliche Einrichtungen



Grundlage für den Vorentwurf

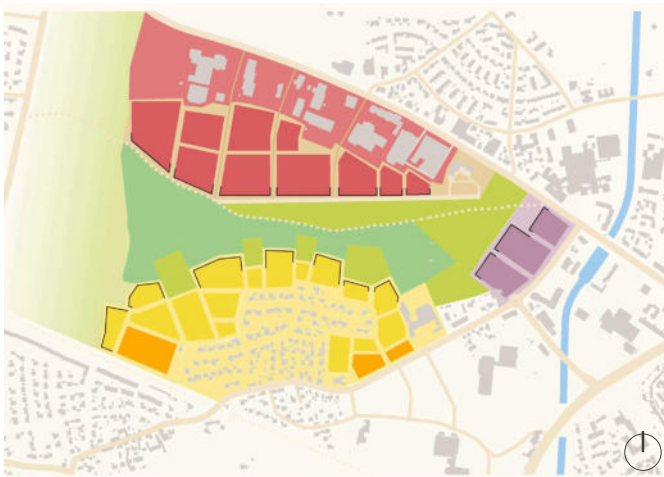
Übersicht über die verschiedenen Entwurfskonzepte

Konzept 1: Neu-Neumarkt



1. Anspielung auf typische regionale historische Siedlungsstrukturen für den neuen Ortsteil
2. Wohngebiet mit höherer Dichte im Zentrum und dörflichem Charakter an den Rändern
3. Lage im Grünen im Flugfeld mit Anbindung in die Innenstadt über bestehende Routen

Konzept 2: Wachsende Nachbarschaften

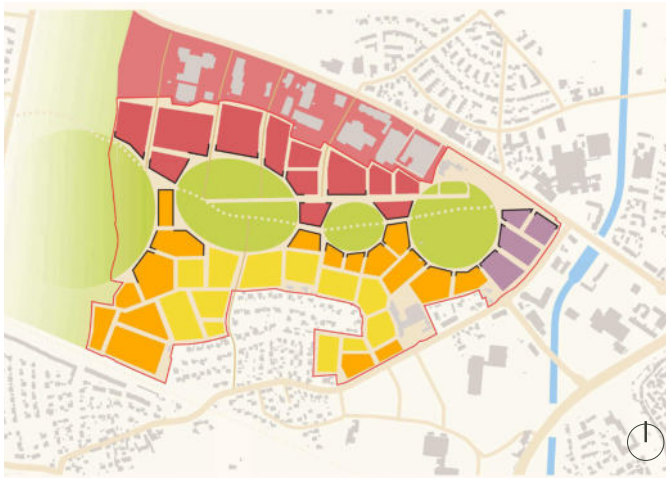


1. Stärkere Entwicklung des Gebiets mit verschiedenen Nutzungsschwerpunkten
2. Gemeinschaftsnutzungen der Wohngebiete in direkter Nachbarschaft (Kitas, Schule, Events)
3. Flugfeld bleibt als zentraler Park und Kaltluftschneise bestehen

Flächennutzung

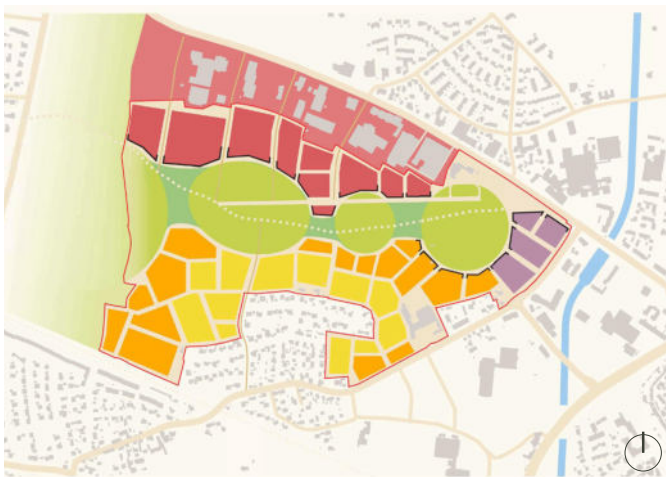
- Grünfläche gestaltet / Erholung & Sport
- Grünfläche naturnah / Landwirtschaft
- Bebauung, höhere Dichte
- Bebauung, mittlere Dichte
- Bebauung, niedrige Dichte
- Institutionen

Konzept 3: Parks und klare Kanten



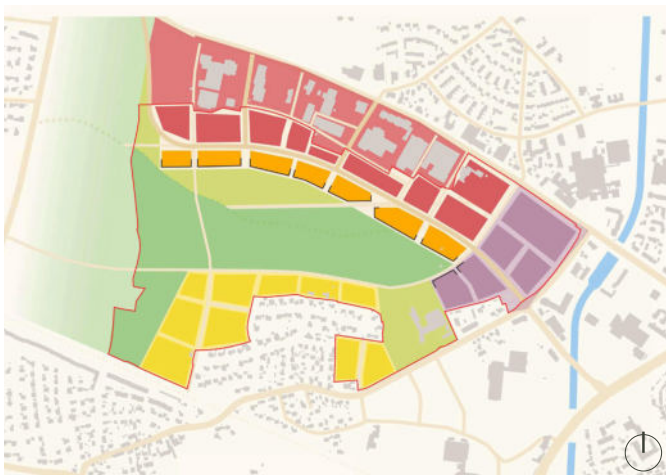
1. Ein neuer, gemischter und urbaner Stadtteil mit Parks als strukturierende Elemente
2. Angepasste Dichte in Relation zu bestehenden Nachbarn und Nutzungen
3. Aktive Grünräume werden identitätsstiftend für die einzelnen Nachbarschaften

Konzept 4: Hybrid



1. Mischung verschiedener Dichten und Typologien mit Bezug zur Innenstadt
2. Angerdorf und zentraler Park als Destinationen und identitätsstiftende Elemente
3. Anbindung eines potenziell neuen Bahnhofs mit Wohnnutzung im Südwesten des Gebiets

Konzept 5: Straßennetzwerk



1. Mischung verschiedener Dichten und Typologien mit Bezug zur Innenstadt
2. Grundlage ist die Verkehrsplanung der Stadt mit sinnvollen Ergänzungen zur Erschließung
3. Entwicklung des Gebiets ähnlich zu Konzept 3 aufbauend auf bestehenden Strukturen



David Sim — Partner, Kreativdirektor
Ola Gustafsson — Projektdirektor
Mauricio Duarte — Projektmanager
Hanno Conrad — Landschaftsarchitekt
Kaspar Dettinger - Architekt
Victor Nyman - Architekt

Gehl
Vesterbrogade 24, 5th floor
1620 Copenhagen V
Denmark

www.gehlpeople.com
mail@gehlpeople.com

Gehl