

Städtebaulicher Entwurf Flugfeld

| Neumarkt i.d.OPf.

Entwicklungsbereich Flugfeld

Abschlussbericht

LP2: Vorentwurf

02.Dezember 2021



Vorwort

Dieses Dokument dient als Planungsinstrument für den Prozess auf dem Weg zum finalen städtebaulichen Entwurf für das Flugfeld in Neumarkt. Es baut auf den Erkenntnissen der Grundlagenermittlung auf und stellt eine Weiterentwicklung des Entwurfskonzepts in verschiedenen Szenarien vor: Fünf Vorentwurfskonzepte zeigen die verschiedenen Möglichkeiten zur Gestaltung dieses neuen Stadtteils auf dem ca. 60 ha großen Flugfeld-Areal. Auch wenn fünf verschiedene räumliche Konzepte entwickelt wurden, reagieren alle übergeordnet stets auf die bestehenden Standortbedingungen, den Kontext, die aktuelle Entwicklungsdynamik und gesellschaftliche und planerische Trends in Deutschland und der Welt. Das Dokument ist in folgende drei Kapitel gegliedert:

Teil 01 - Öffentlichkeitsbeteiligung

Einleitend wird der Prozess der Online-Beteiligung vorgestellt und die gesammelten Rückmeldungen der Befragung zu den ersten Konzepten und den Vorstellungen und Wünschen der Neumarkter ausgewertet.

Teil 02 - Vorentwurfskonzepte

Erläutert mit Hilfe einer Reihe von Diagrammen, Beschreibungen und Kennzahlen, wie jedes der 5 Vorentwurfskonzepte die 10 definierten Schwerpunktthemen behandelt. Es werden verschiedene potenzielle Lösungen beschrieben, die mit den designierten Entwicklungsflächen erreicht werden können.

Teil 03 - Konzeptauswertung

Stellt die Vor- und Nachteile der einzelnen Konzepte ab und gibt Hinweise darauf, welche Vorentwurfs-Komponenten der 5 Konzepte für den Entwurf des neuen Flugfeldes neu kombiniert werden können.

ARGE Gehl/Vogelsang, Dezember 2021

Inhalt

Teil 01 / Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung	6
Einleitung	8
Lieblingsorte	10
Öffentlicher Raum	14
Sozialraum	16
Wohnraum-Typologien	20
Mobilität	24
Kommentare der Entwurfskonzepte	30
Beiträge der Teilnehmenden	36
Fazit	40
Teil 02 / Fünf Vorentwurfskonzepte	42
Übersicht über die verschiedenen Vorentwurfskonzepte	44
Neu-Neumarkt	46
Wachsende Nachbarschaften	58
Parks & klare Kanten	70
Nachbarschaften, Parks & klare Kanten	82
Straßennetz als Planungsgrundlage	94
Teil 03 / Konzeptauswertung	106
Weiterentwicklung der Vorentwurfskonzepte	108
Freiraumanteil im Vergleich	110
Dichteanteil im Vergleich	112
Konzeptauswertung	114
Schlussfolgerung	119



Teil 01

Auswertung der Öffentlichkeits- beteiligung



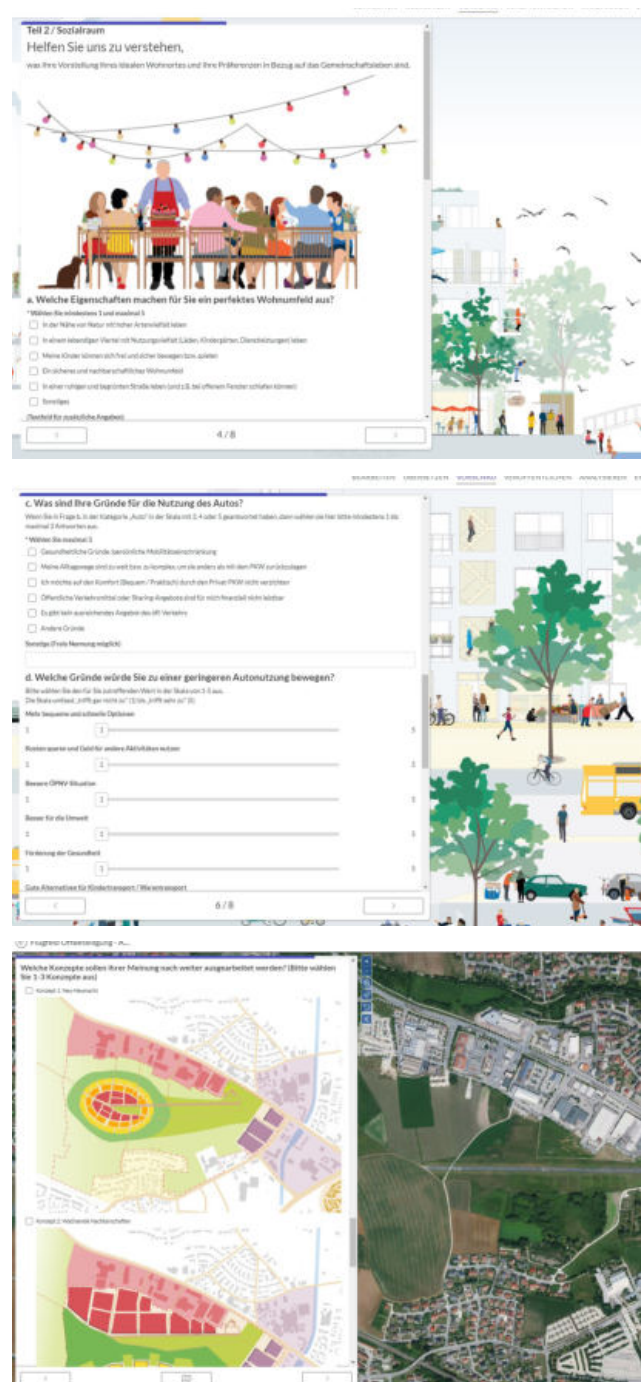
Einleitung

Öffentlichkeitsbeteiligung mit Maptionnaire

Um relevante und zukunftsorientierte Arbeit als Planer zu leisten, muss man die Bedürfnisse und Wünsche derjenigen kennen, für die man plant. Nichts ist schlimmer als die richtige Antwort auf die falsche Frage. Deshalb glauben wir bei Gehl an einen umfassenden Beteiligungsprozess, der die eigentliche Entwurfsarbeit begleitet und in die richtige Richtung lenkt. Hierbei ist uns auch wichtig, alle Stimmen zu hören und verschiedene Meinungen gegenüber zu stellen, um die passenden Lösungen für die vielfältigen Anforderungen der Bürger zu entwickeln.

Auch wenn aufgrund der Pandemiesituation keine persönliche Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden konnte, haben wir durch unser Online-Tool „Maptionnaire“ großartiges und hilfreiches Feedback der Neumarkter zu ihrer Stadt bekommen.

Insgesamt haben über 800 Bürger ihre individuellen Bedürfnisse, Wünsche und Anregungen zu unseren Konzepten abgegeben. Basierend auf diesen Rückmeldungen können wir nun gemeinsam mit dem Auftraggeber die Konzepte für den neuen Stadtteil auf dem Flugfeld weiterentwickeln.

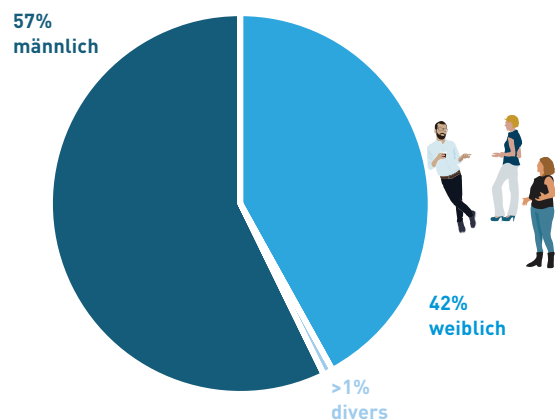


Einige visuelle Eindrücke der Benutzeroberfläche des interaktiven, für Öffentlichkeitsbeteiligungen entwickelten Online-Formats „Maptionnaire“.

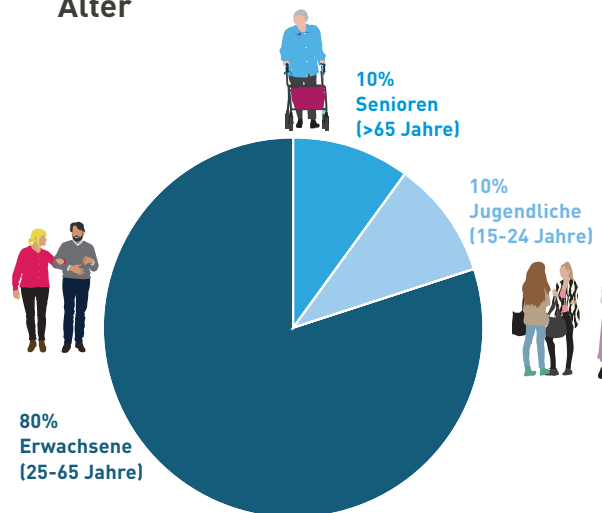
Öffentlichkeitsbeteiligung

Übersicht der Befragten

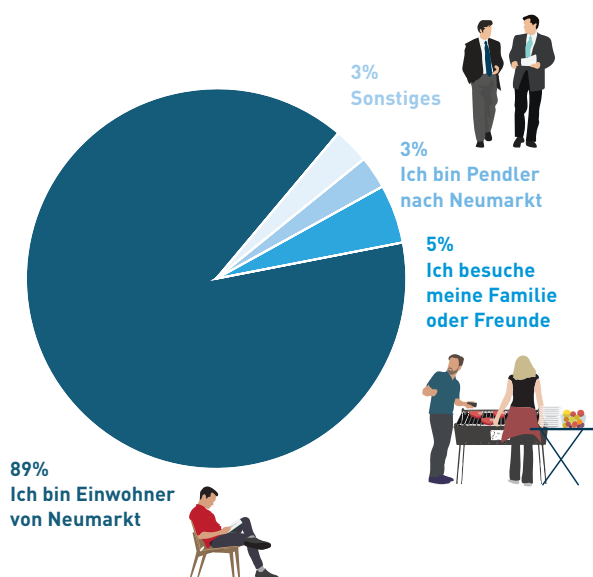
Geschlecht



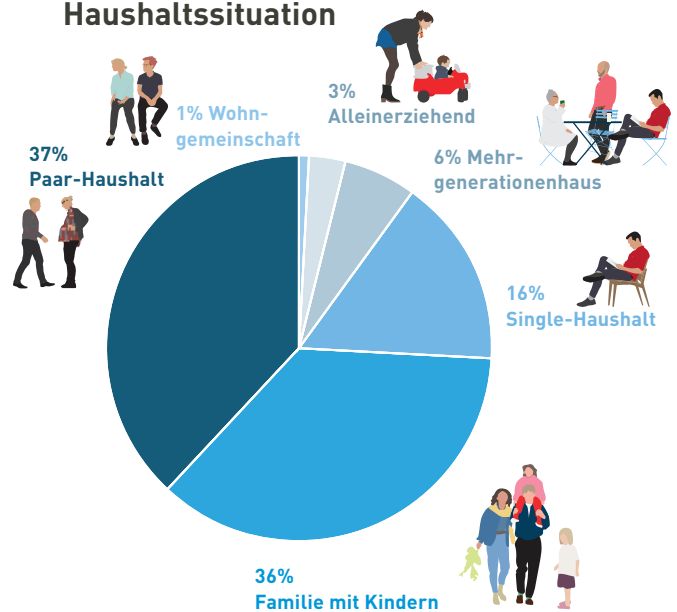
Alter



Beziehung zu Neumarkt

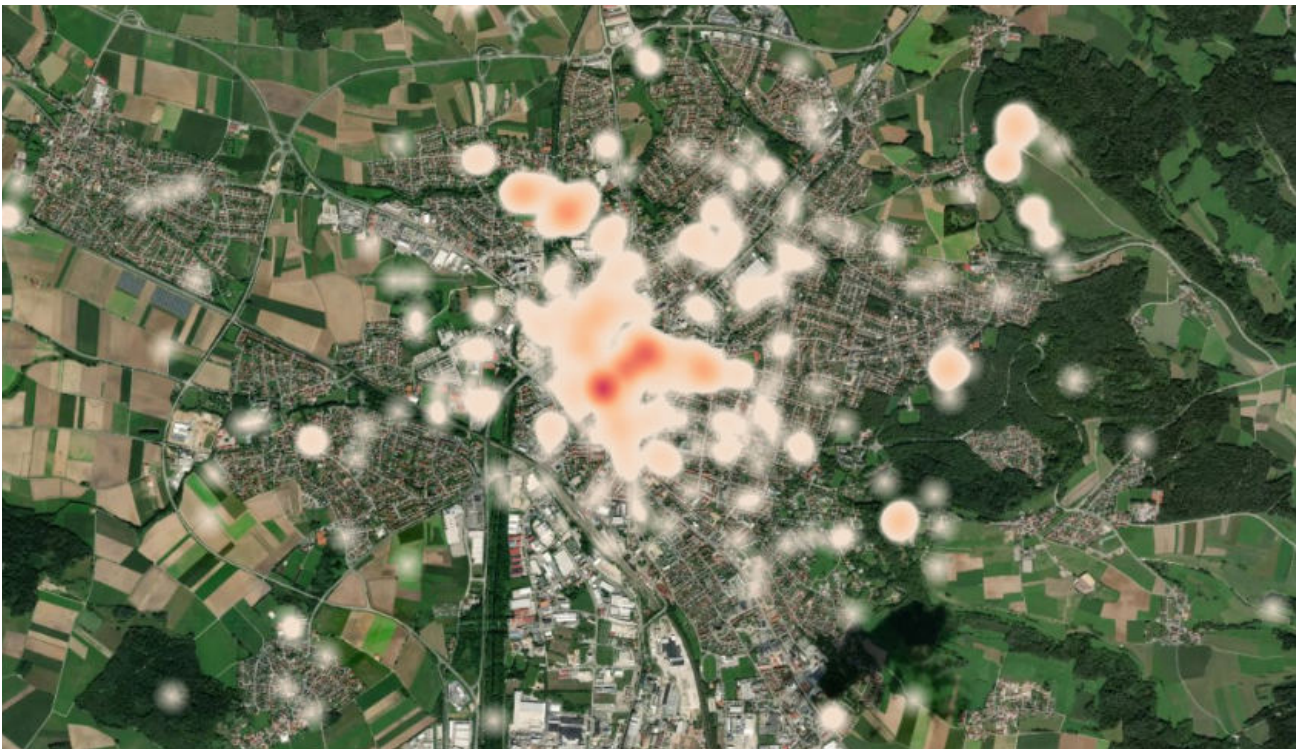


Haushaltssituation



Lieblingsorte

Wo ist Ihr Lieblingsort in Neumarkt?



Die 10 beliebtesten Orte in Neumarkt

1. Marktstraße in der historischen Innenstadt
2. Stadtpark
3. LGS-Park
4. Neuer Markt
5. Schlossweiher
6. Burgruine Wolfstein
7. Unterer Ganskeller und Zentral
8. Waldspielplatz Neumarkt
9. Mariahilf Kirche
10. Südlicher Altstadttring und Gansbrauerei

Dies sind die vier wichtigsten Gründe für den persönlichen Lieblingsort:

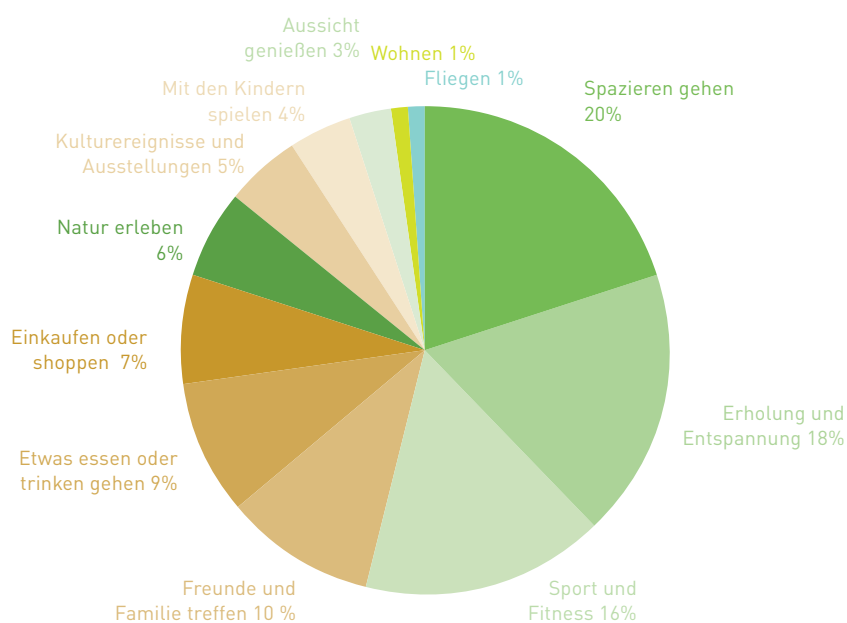
1.
In der
Natur sein

2.
Ruhe und
Entspannung
finden

3.
Eine schöne
Aussicht
genießen

4.
Essen gehen

Welche Aktivitäten unternehmen Sie an diesen Orten?



„Man kann hier Spazieren gehen, walken oder Fahrrad fahren!“



„Im oberen Ganskeller kann man sich kulinarisch verwöhnen lassen und man trifft stets Bekannte.“



Erholung und Entspannung 18%

„Man ist draußen, die Kinder können sich bewegen.“



„Ich mag den kleinen Stadtpark, weil er so natürlich ist und mit dem Gewässer zum Entspannen ideal ist.“



„Der Park oberhalb der Glossner-Brauerei lädt wunderbar zum Verweilen ein!“



„Ich nehme gerne an den Veranstaltungen im Park teil!“

„Ich mag es, Menschen zu begegnen und Konzerte und Veranstaltungen im Café Immergrün zu besuchen.“



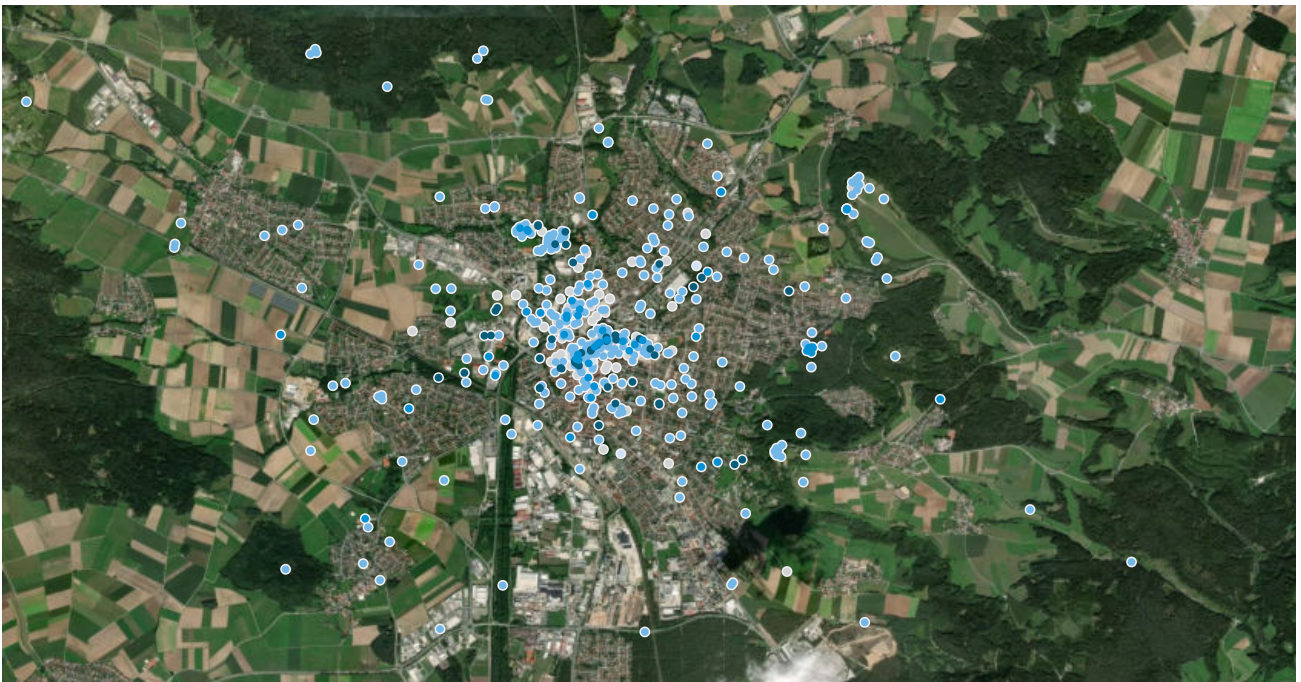
- Sechs der zehn beliebtesten Orte haben einen Landschafts- oder Naturbezug. Dies verdeutlicht, wie hoch der Stellenwert städtischen und stadtnahen Grüns ist. Die genannten Gründe und Aktivitäten unterstützen diese Tendenz zusätzlich.
- Etwa zwei Drittel der genannten Aktivitäten finden in Natur und Landschaft statt.

Wo ist Ihr Lieblingsort in Neumarkt?

Alle Antworten

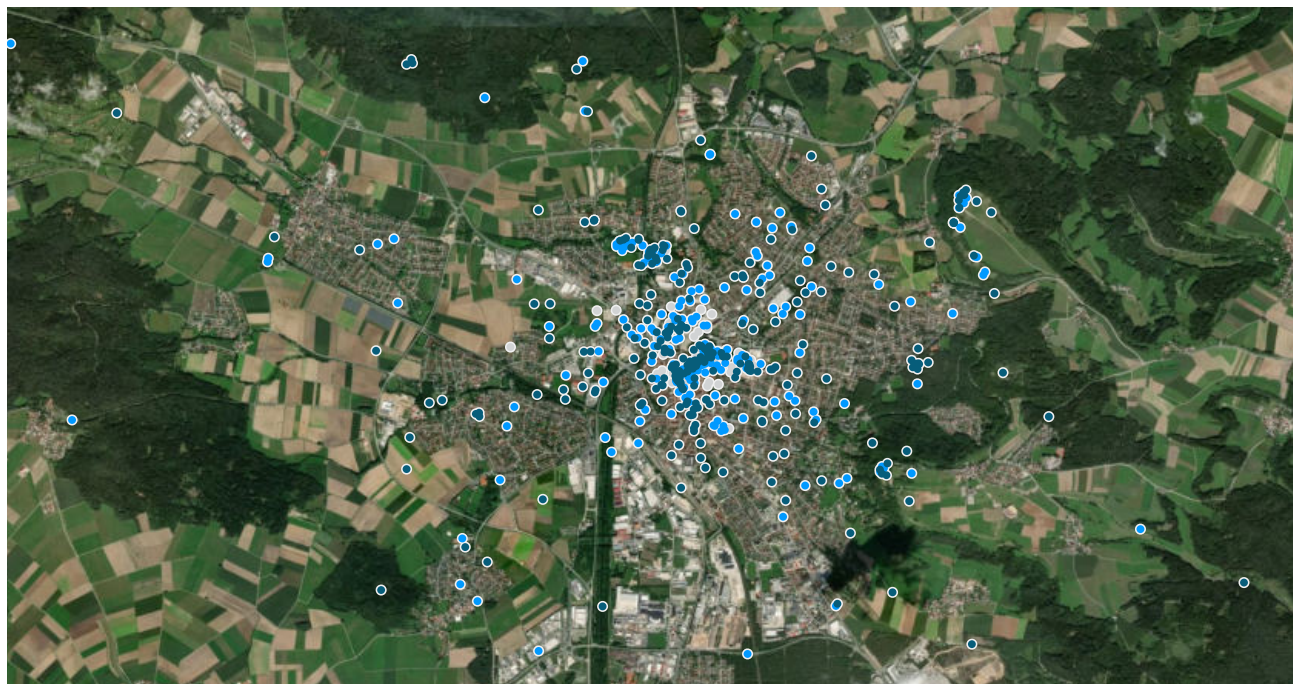


Antworten nach Alter



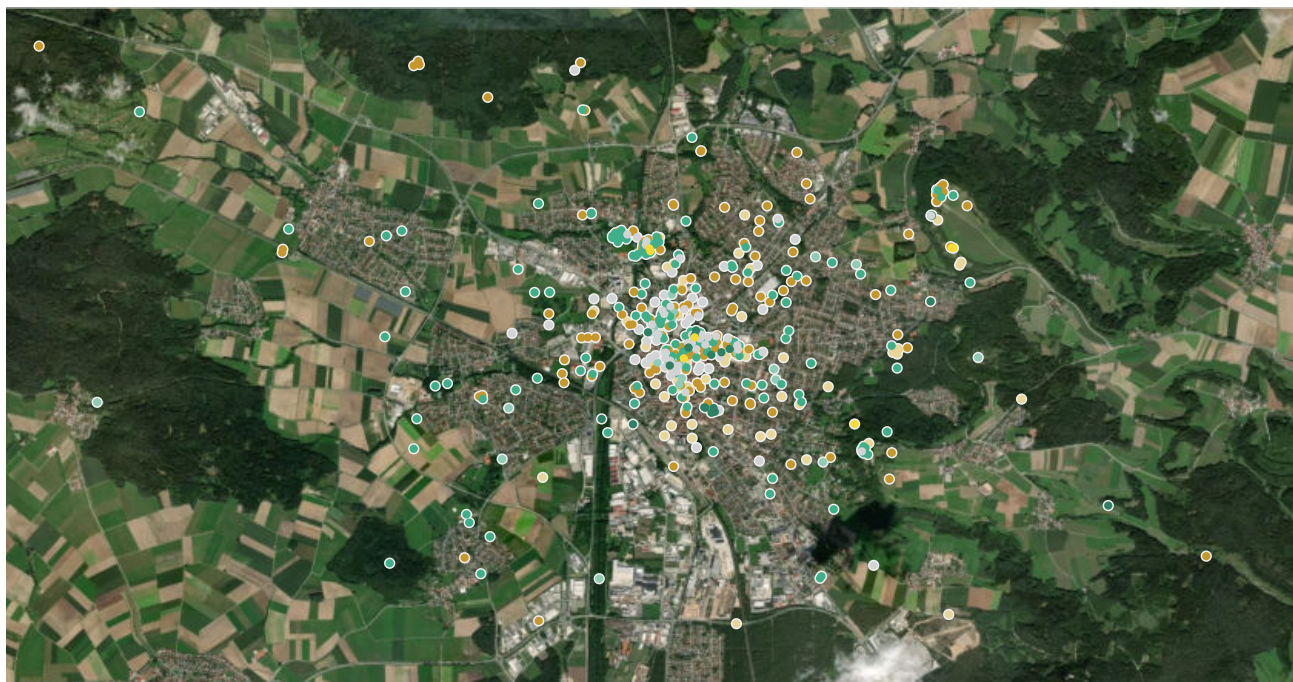
- Kinder (0-14 Jahre)
- Jugendliche (15-24 Jahre)
- Erwachsene (25-64 Jahre)
- Senioren (über 65 Jahre)
- keine Angabe

Antworten nach Geschlecht



- weiblich
- männlich
- keine Angabe

Antworten nach Haushaltssituation



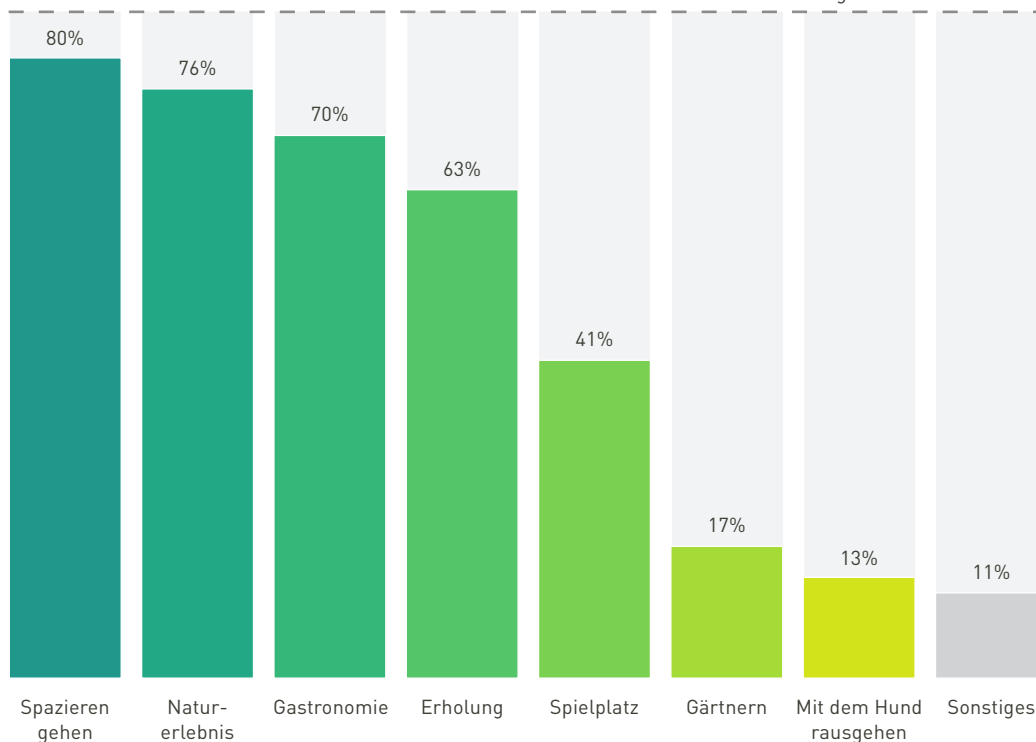
- Wohngemeinschaft
- Familie mit Kindern
- Alleinerziehend
- Mehrgenerationenhaus
- Paar-Haushalt
- Single-Haushalt
- keine Angabe

Öffentliche Räume

Von den Befragten gewünschte Aktivitäten und Angebote im Freiraum

Multiple-Choice-Frage

454 UmfrageteilnehmerInnen *100%

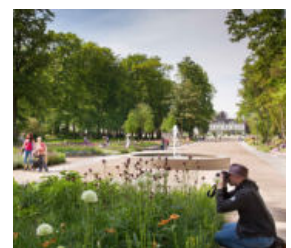
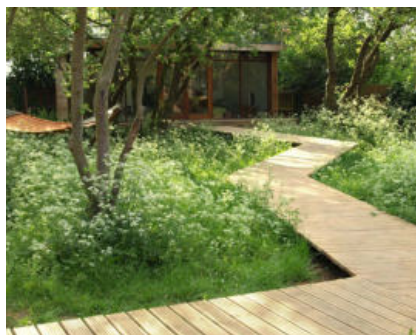


Ich wünsche mir...



Beliebteste Freiraum-Beispiele

Abbildungsgröße entsprechend der Anzahl von Nennungen



Dies sind die Beispiele für die öffentlichen Räume, die die Neumarkter am attraktivsten fanden!

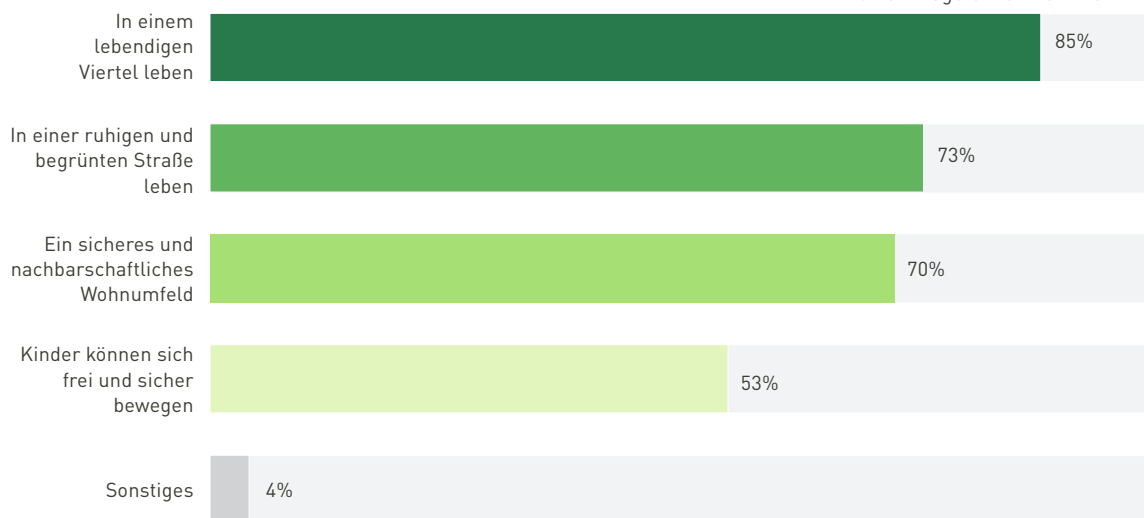


Sozialraum

Diese Eigenschaften machen für die Befragten ein perfektes Wohnumfeld aus

Multiple-Choice-Frage

439 UmfrageteilnehmerInnen *100%



Ein perfektes Wohnumfeld...

- Personen im Alter von 15-24 und 25-64 Jahren schätzen Räume, in denen Kinder sich frei und sicher bewegen können, als das wichtigste Merkmal für perfektes Wohnen.
- Senioren hingegen finden, dass das Wohnen in einer lebendigen Nachbarschaft das perfekte Wohnen ausmacht, und legen am wenigsten Wert auf Räume für Kinder.
- Die 15- bis 24-Jährigen legen am wenigsten Wert darauf, in einer ruhigen und grünen Straße zu wohnen.

„... hat wenig Autoverkehr und einen guten ÖPNV!“

„... ist generationengerecht und flexibel für jeweilige Lebensphase gestaltet.“

„... bietet Versorgungseinrichtungen wie Ärzte, Supermärkte oder Gastronomie, die ich zu Fuß leicht zu erreichen kann!“

„... liegt in der Nähe von Natur und Wasser!“

„... hat eine starke Stadtteilkultur, die auch gelebt wird.“

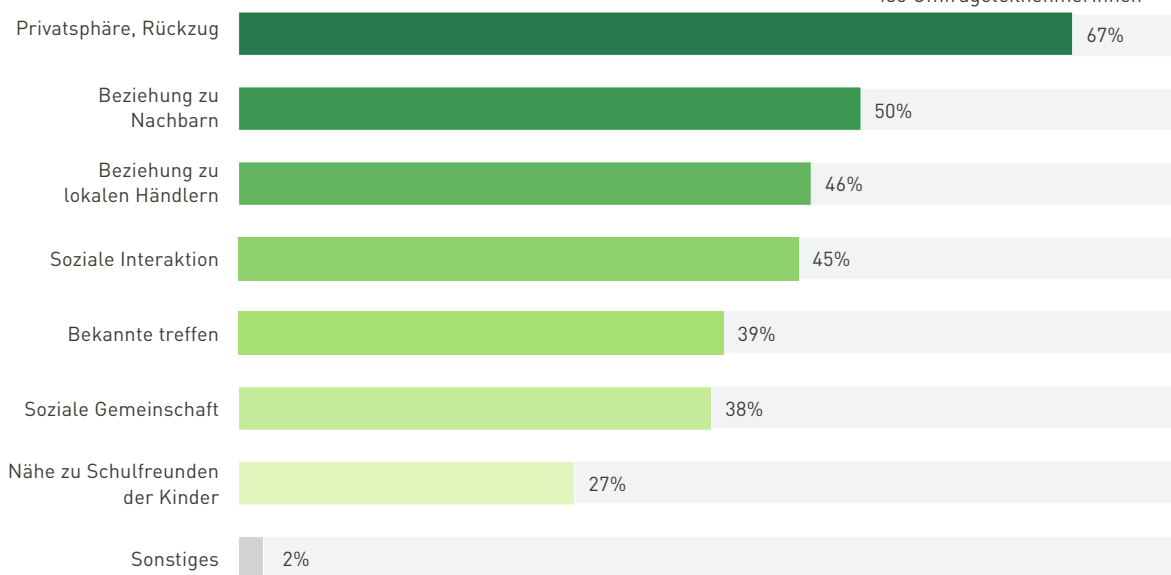
„... braucht eine nachhaltige Infrastruktur!“

„... muss nachbarschaftlich, lebendig, ökologisch und vielfältig sein!“

Welche sozialräumlichen Aspekte schätzen Sie am meisten?

Multiple-Choice-Frage

435 UmfrageteilnehmerInnen *100%



- 15-24-Jährige schätzen Sport- und Fitness-einrichtungen weit über alle anderen Qualitäten einer gesunden Lebensumgebung.
- Senioren hingegen finden die Möglichkeit, neue Leute kennenzulernen, am wichtigsten für ein gesundes Leben und messen der Zeit im Freien keine große Bedeutung bei.

„Mir gefallen gemütliche öffentliche Plätze zum Zusammenkommen.“

„Man sollte Prioritäten für die Sicherheit auf gemeinsamen Wegen setzen:

1. Kleinkinder
2. Kinder
3. Fußgänger
4. Radfahrer
5. Autos“

„Ich schätze regelmäßige Kulturveranstaltungen!“

„Mir ist gelebte urbane Nachbarschaft wichtig: sich trotz urbaner Anonymität aufeinander verlassen können.“

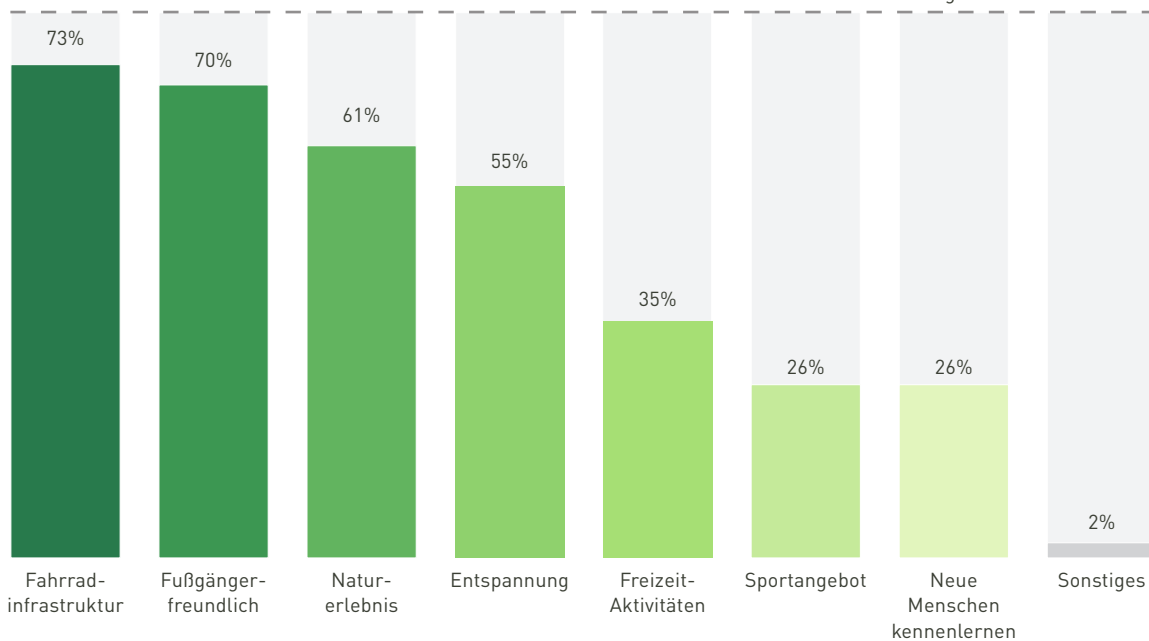


Sozialraum

Welche Eigenschaften für ein gesundes Wohnumfeld wünschen Sie sich in Ihrem idealen Viertel?

Multiple-Choice-Frage

435 UmfrageteilnehmerInnen *100%



Ein gesundes Wohnumfeld braucht...

- Alternative Mobilitätsformen werden als besonders wichtig für ein gesundes und ideales Wohnviertel angesehen.

„ ... barrierefreie Wege und Zugangsmöglichkeiten!“

„ ... ein gemeinschaftliches Veranstaltungsangebot!“

„ ... die Möglichkeit auf Co-Working in flexibel mietbaren Schreibtischen und Besprechungsräumen“

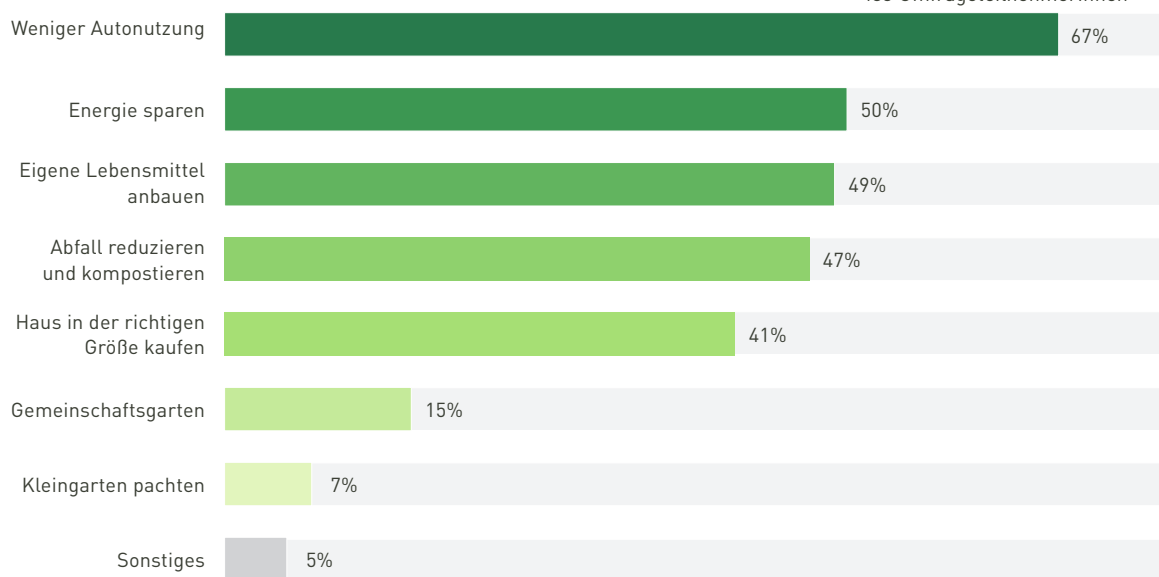
„ ... Gemeinschaftsaktivitäten des Viertels wie zum Beispiel Urban Gardening.“



Welche alltäglichen nachhaltigen Gewohnheiten würden Sie mehr praktizieren, wenn sie in Ihrer Gemeinde verfügbar wären?

Multiple-Choice-Frage

433 UmfrageteilnehmerInnen *100%



Man könnte auch...

„ ... E-Auto-Sharing und kostenlose Nutzung von Lastenrädern fördern!“

„ ... die Nutzung des Verbrennungsmotors reduzieren!“



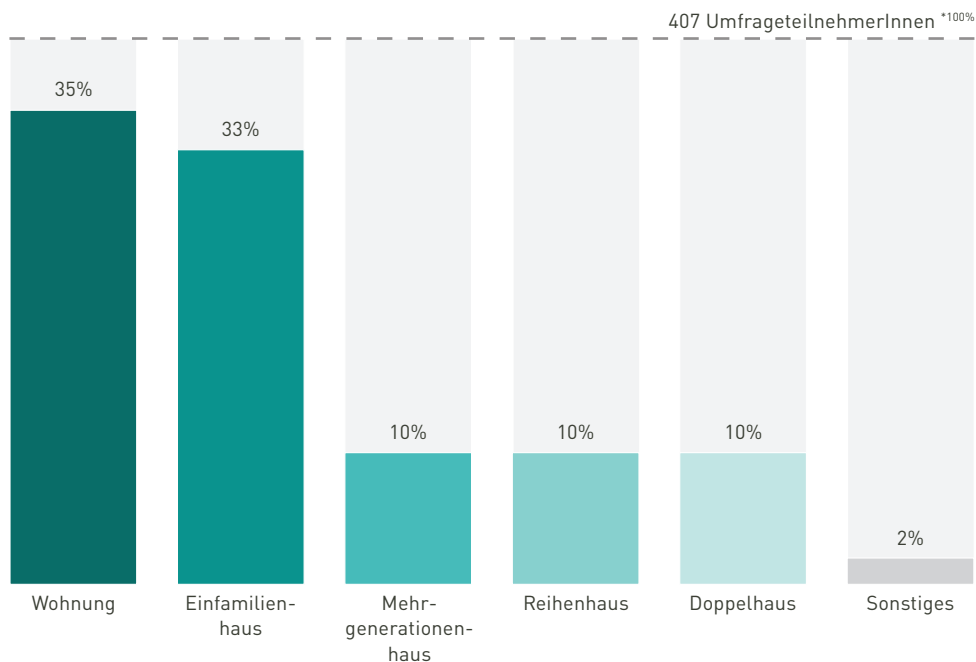
„ ... einen Garten in der für die eigenen Bedürfnisse passenden Größe zu kaufen.“

„ ... den ÖPNV ausbauen!“

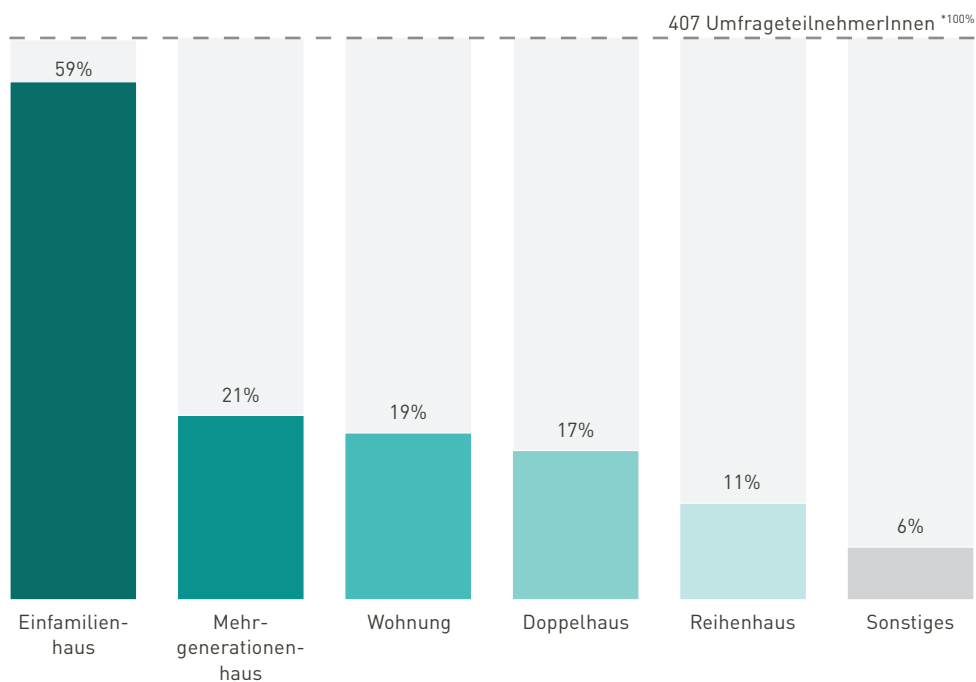


Wohnraum-Typologien

Wie wohnen Sie derzeit?



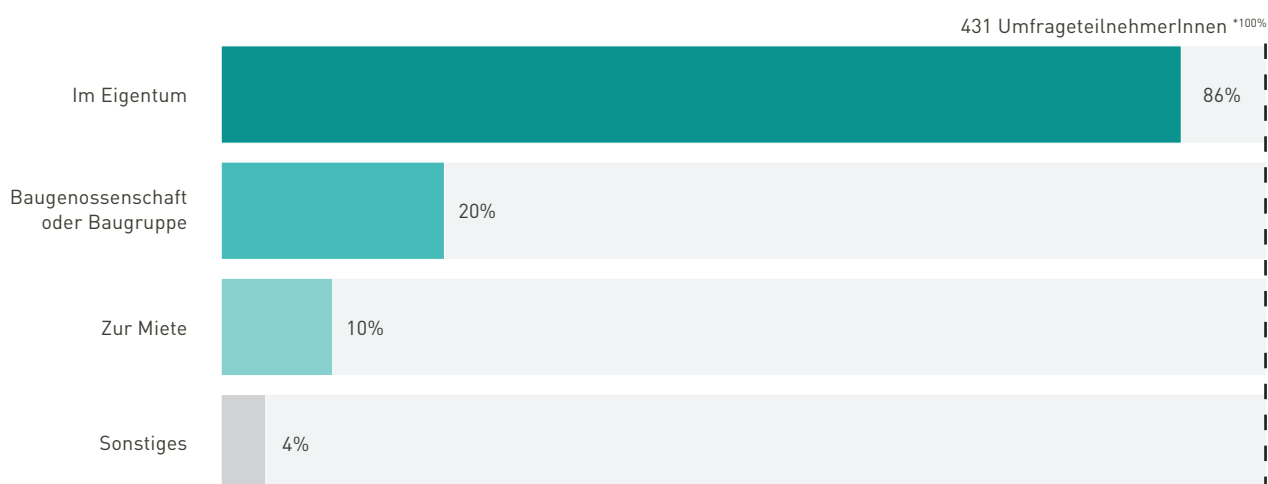
Wie möchten Sie in Zukunft wohnen?



Besondere Bemerkungen...

- 24-64-Jährige würden am liebsten in einem Einfamilienhaus wohnen, wohingegen für Senioren Einfamilienhäuser der letzte Ort sind, an dem sie wohnen möchten.
- 15-24-Jährige möchten am liebsten in einer Wohnung leben und Senioren in einem Mehrgenerationenhaus.

In welchem Eigentumsmodell würden Sie gerne in Zukunft wohnen?



„Ich möchte in einem Tiny-House leben!“



„Ich möchte in einer Mehrgenerationen-Wohnanlage wohnen. Es gibt keine wirklich mutigen Wohnanlagen für alle Generationen...“

„Ich möchte barrierefrei wohnen!“



„Ich hätte gern ein Haus mit Garten.“



„Mir ist mehr sozialer Wohnungsbau wichtig!“



Besondere Bemerkungen...

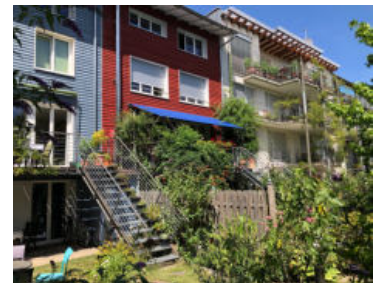
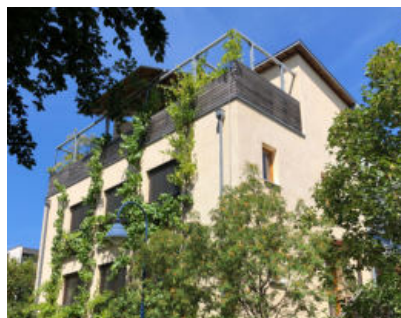
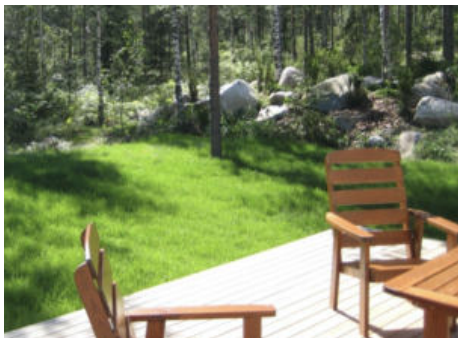
- Es ist überraschend, wie viele Menschen sich für Baugenossenschaften oder Baugruppen interessieren

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wohnraum-Typologien

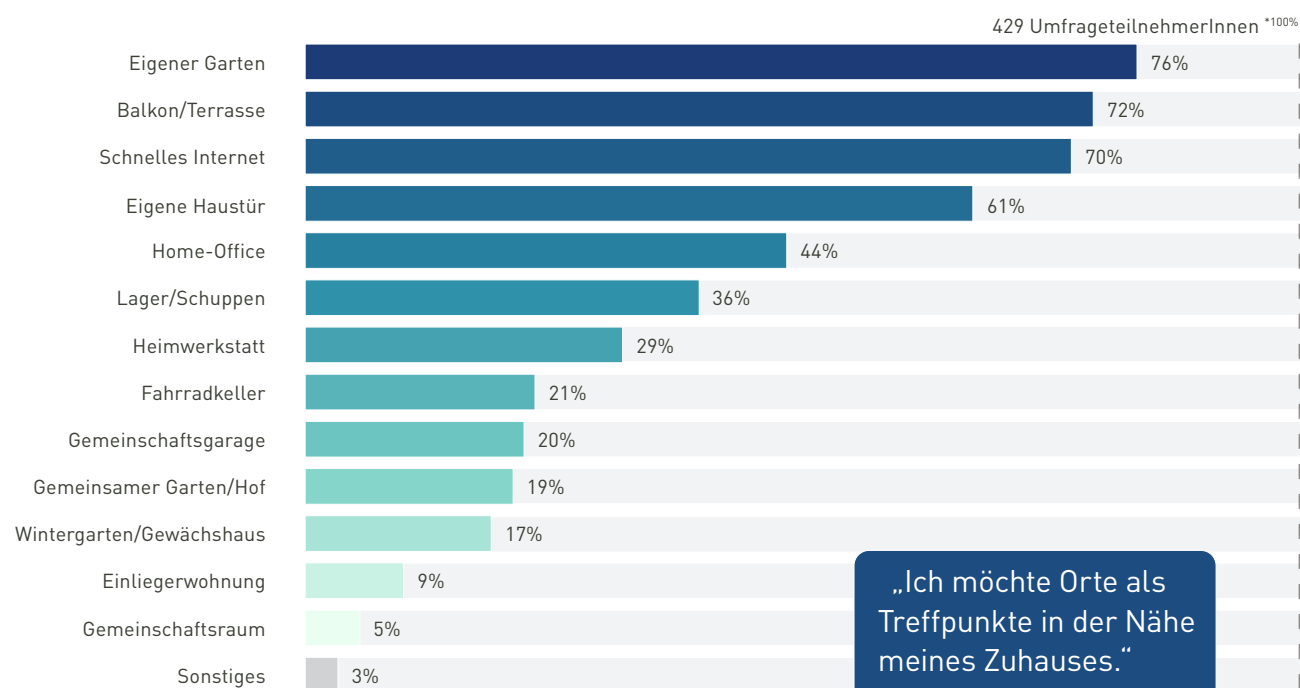
Welches sind Ihre Lieblingsbeispiele zum Thema Wohnen?

Abbildungsgröße entsprechend der Anzahl von Nennungen



Welche Qualitäten sind Ihnen an Ihrem Zuhause besonders wichtig?

Multiple-Choice-Frage



„Ich möchte Orte als Treffpunkte in der Nähe meines Zuhauses.“

„Barrierefreiheit ist sehr wichtig!“



„Ich schätze eine nachhaltige Bauweise und Materialien!“



„Es können gerne mehrere Generationen auf einem Grundstück leben.“



„Ich möchte in einer toleranten Nachbarschaft mit Akzeptanz für Kinder wohnen.“

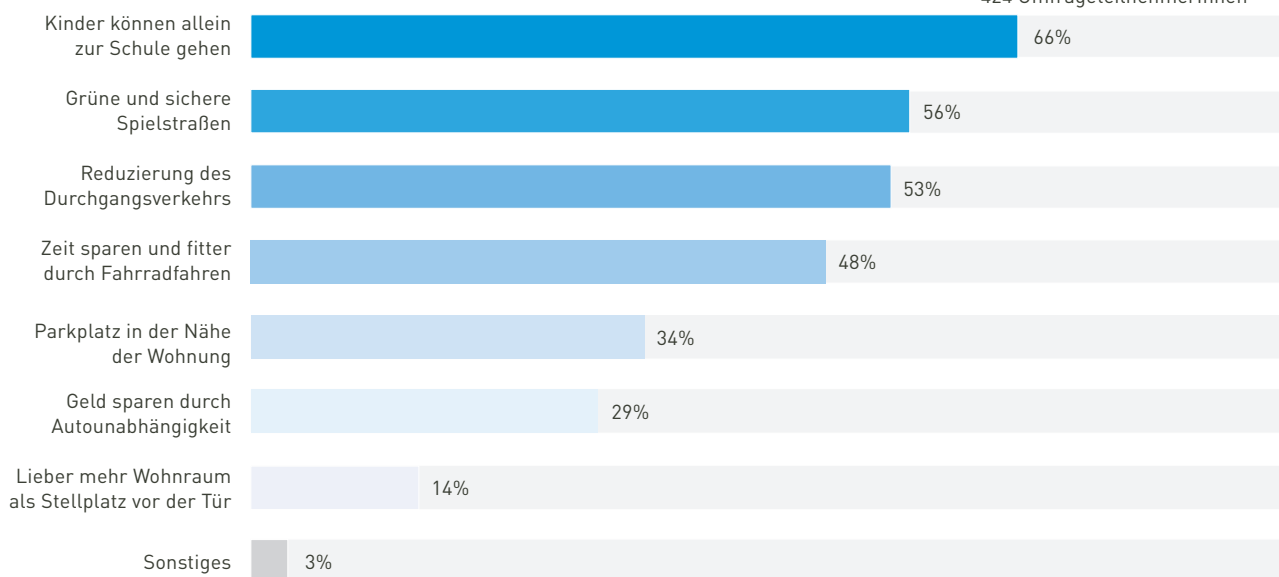


Mobilität

Positive Mobilitätsaspekte im Alltag

Multiple-Choice-Frage

424 UmfrageteilnehmerInnen *100%



„Stellplätze müssen raus aus der Straße und gehören an den Wohngebietsrand oder unter die Erde.“

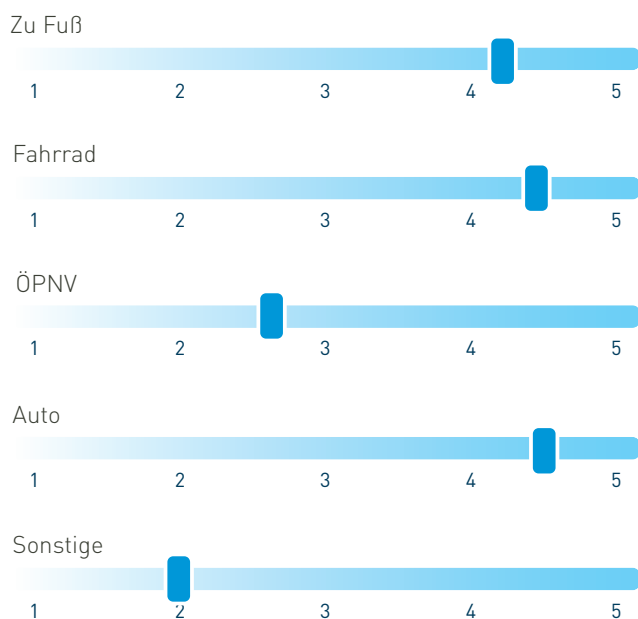
„Ich hätte gern mehr Car-Sharing-Angebote.“

- Als wichtigste Qualität für die Mobilität im Alltag bewerten die Senioren die Möglichkeit, dass Kinder alleine zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gehen können.
- Senioren schätzen zudem Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in ihrer Nachbarschaft sehr.
- Eine eigene Garage war im Vergleich zu mehr Wohnraum unter den Top 4 für 15- bis 24-Jährigen, aber am wenigsten wichtig für die anderen Altersgruppen.

„Gut beleuchtete, sichere Wege für Schulkinder sind sehr wichtig!“

Wie oft nutzen Sie die nachfolgenden Verkehrsmittel im Alltag?

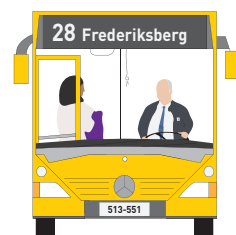
Durchschnitt (1 = selten, 5 = häufig)



„Wie sieht die Mobilität in 5 oder 10 Jahren aus? Hat jeder noch eigene PKW?“

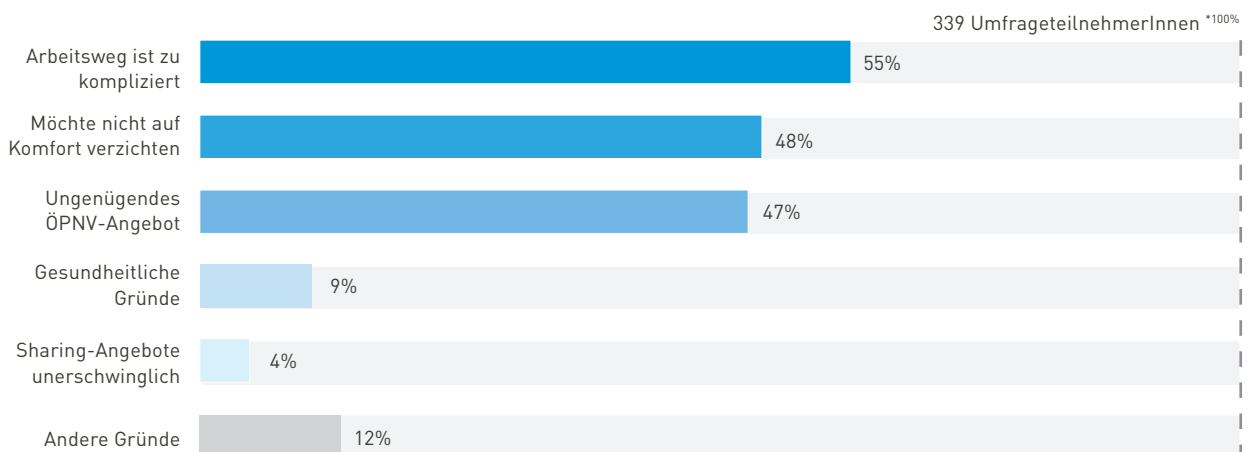
„Ich schätze einen guten ÖPNV!“

„Es sollte eine getrennte Erschließung eines Wohngebietes mit Auto-, Fußgänger und Radbereichen geben.“



Mobilität

Was sind Ihre Gründe für die Nutzung des Autos?



„Ich nutze das Auto rein beruflich.“

„Mir macht Autofahren einfach Spaß!“

„Für Ausflüge und Aktivitäten ist das Auto am praktischsten!“

„Die Radwege sind zu schlecht ausgebaut!“

„Die Einkaufsmöglichkeiten sind für mich zu weit entfernt...“

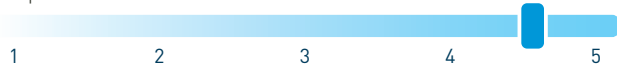
„Ich brauche das Auto um Kinder zur Schule zu bringen und Dinge zu transportieren.“



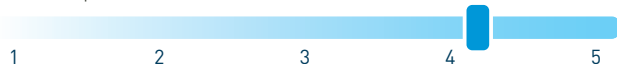
Welche Gründe würde Sie zu einer geringeren Autonutzung bewegen?

Durchschnitt (1 = trifft nicht zu, 5 = trifft zu)

Bequemere Alternativen



Kosten sparen



Besserer ÖPNV



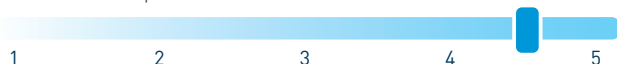
Umwelt schonen



Gesundheit fördern



Bessere Transportalternativen



Sonstige



„Bessere Alternative Verkehrsmittel!“



„Eine bessere Fahrradinfrastruktur!“



„Ein kürzerer Anfahrtsweg zur Arbeit!“

„Ich habe kein eigenes Auto und versuche das weiterhin zu vermeiden.“

„Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe!“

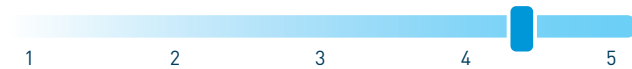


Mobilität

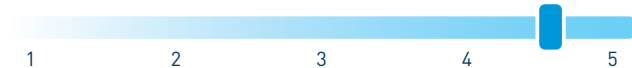
Was würde sie dazu bewegen alternative Verkehrsmittel intensiver zu nutzen?

Durchschnitt (1 = trifft nicht zu, 5 = trifft zu)

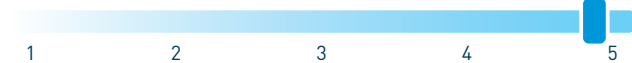
Bessere Fußwegverbindungen



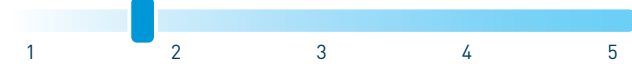
Mehr Fahrradstellplätze



Gute Erreichbarkeit
öffentlicher Einrichtungen



Sonstige



„Ein gut ausgebauter
ÖPNV!“



„Wenn es Car-Sharing
oder kostengünstigeren
(-losen) ÖPNV gäbe.“

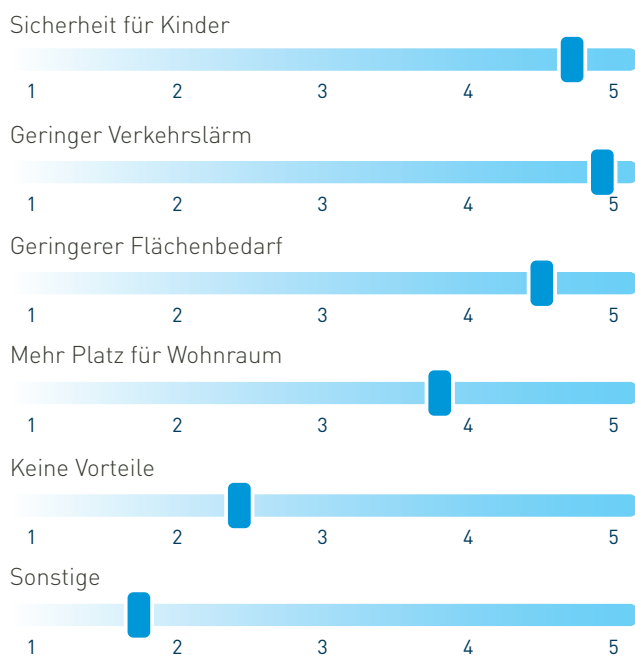


„Sharing-Optionen
für Lastenfahrräder!“



Welche Vorteile sehen Sie in autoarmen Wohngebieten?

Durchschnitt (1 = trifft nicht zu, 5 = trifft zu)



„Die Förderung des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Stadtentwicklung!“



„Die Luftqualität wird verbessert.“



„Wieso nicht gleich ein autofreies Viertel? Das wäre doch mal ein Novum in Neumarkt...“

„Mehr Lebensqualität, mehr Platz auf den Straßen für Menschen!“

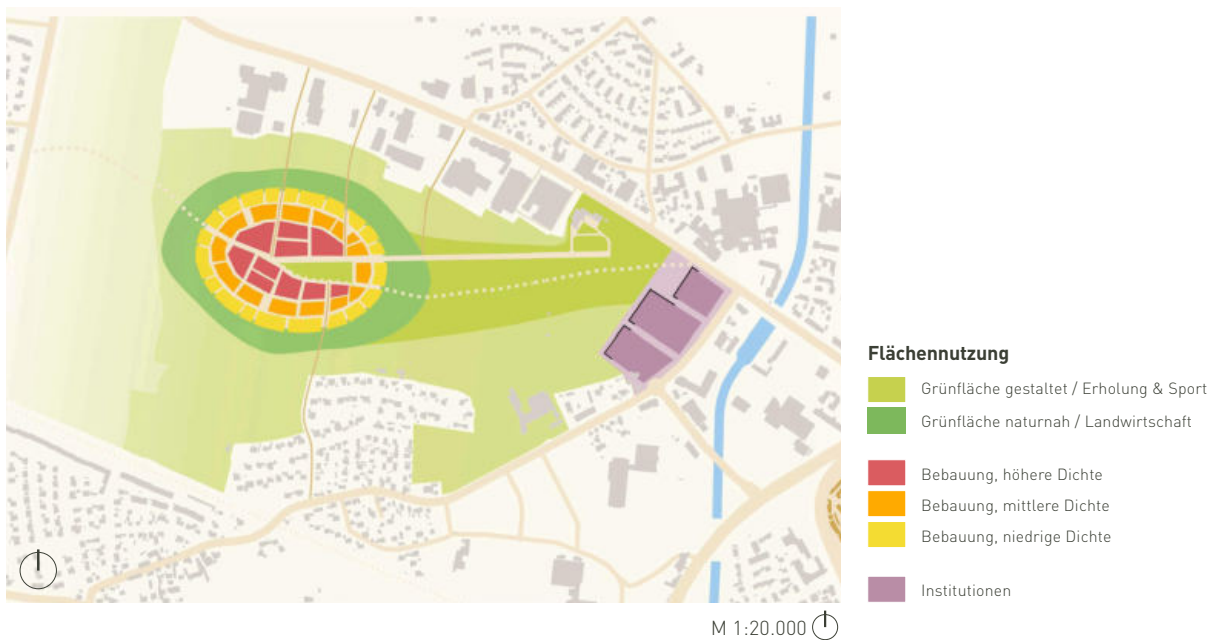


„Ich finde, dass ein autoarmes Wohngebiet am Bedarf vorbei geht.“



Kommentare zu den Konzepten

Konzept 1: Neu-Neumarkt



Negativ:

- zu viel Freifläche
- zu wenig Wohnfläche
- Fläche nicht gut genutzt
- Fremdkörper, gallisches Dorf
- Insellösung
- Keine gute Lösung, nicht logisch
- nicht praktikabel
- Kaltluftschneise verbaut
- Altstadt sollte nicht kopiert werden

Positiv:

- + viel Freifläche / viel Grün / viel Landwirtschaft
- + interessanter Ansatz
- + dörflicher Charakter gut
- + Erhalt der Landebahn als Erschließung

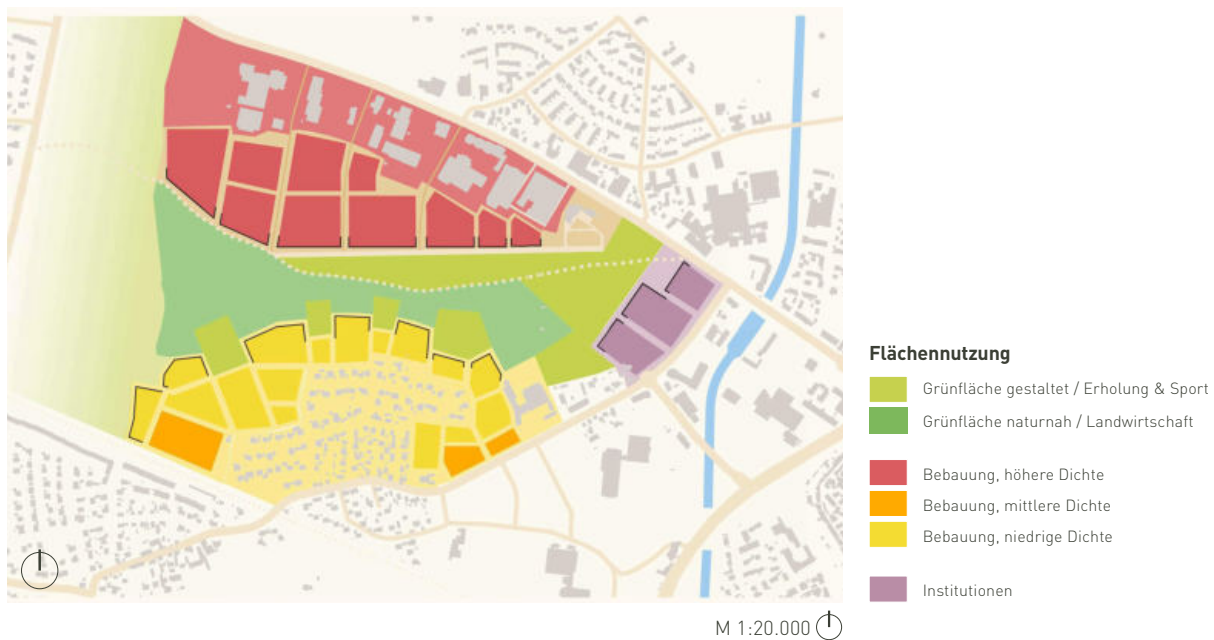
„Keinerlei
Angliederung an die
bestehende Struktur...“

„Es gibt keine
integrierten
Grünflächen...“

„Warum eine
Altstadtkern-Kopie?“

„Sehr schön, wenig
Flächenfraß, aber wohl zu
wenig neuer Wohnraum.“

Konzept 2: Wachsende Nachbarschaften



Negativ:

- zu viel dichte, hohe Bebauung
- zu stark in alten Strukturen gedacht
- nur Erweiterung des Bestandes
- nichts Neues
- keine Verbindung von Nord-Süd,
- zu wenig Wohnraum
- Biotop nicht berücksichtigt

Positiv:

- viel grün, großer Park, Raum für Natur,
- Mix unterschiedlicher Funktionen im Grün
- klare Trennung Gewerbe-Wohnen
- gute Nutzungsaufteilung, gute Mischung
- gute Anbindung an bestehende Bebauung
- Luftschneise erhalten
- verkehrlich gut gelöst, kein Durchgangsverkehr
- Erhalt Landebahn

„Mir gefällt besonders, dass es keine Durchwegung gibt!“

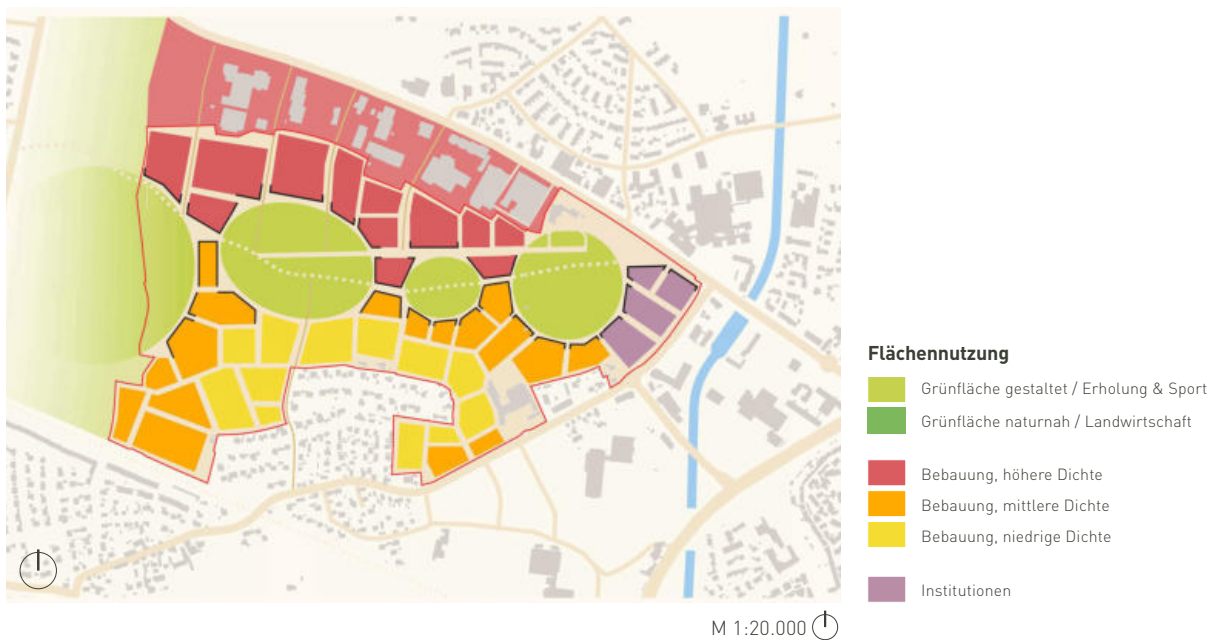
„Mir gefällt die „harte Kante“ am Park entlang der alten Rollbahn nicht.“

„Die große naturnahe Begrünung ist sehr gut, die Bebauung zur Nürnberger Str. ist zu dicht.“



Kommentare zu den Konzepten

Konzept 3: Parks und klare Kanten



Negativ:

- nicht naturnah genug
- Biotop nicht berücksichtigt
- zu starke Fragmentierung des Grünraums, Grün zu kleinteilig
- zu wenig Grün
- Unterbrechung Grünachse
- Unterbrechung Kaltluftschneise
- zu dicht, zu viel Bebauung

Positiv:

- + Zonierung des Grüns wird auch positiv gesehen (gute Aufteilung und Verteilung von Nutzungen im Grün möglich)
- + Konzept ist guter Kompromiss zwischen Wohnen, Bebauung und Grün
- + gute Auslastung der Fläche
- + Erhalt Landebahn

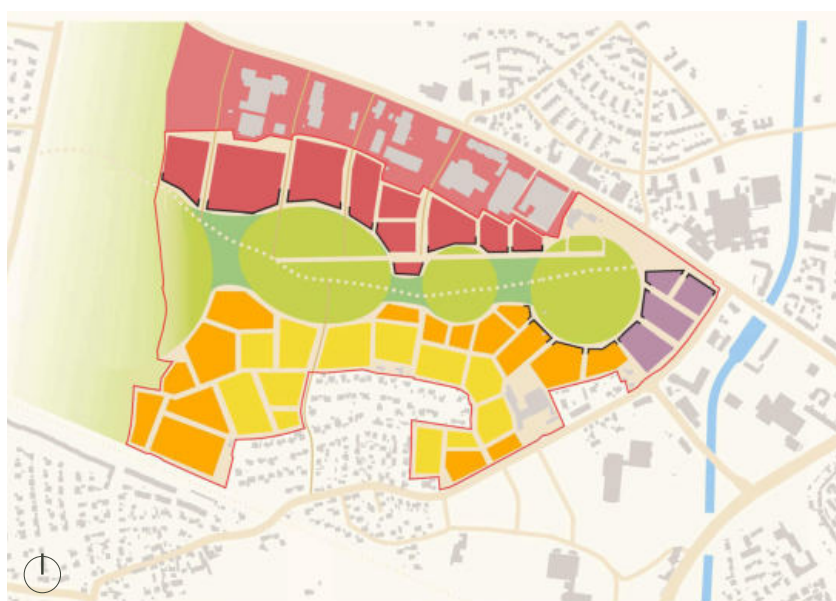
„Urbanes Design, das einen neuen, modernen und lebendigen Stadtteil ermöglicht..!“

„Mir gefällt das Konzept von mehreren kleinen Parks, um die dichte Bebauung mit Grünflächen auszugleichen.“

„Das Konzept hat die klimatische Situation nicht verstanden...“



Konzept 4: Hybrid



Flächennutzung

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

M 1:20.000

Negativ:

- ⊖ zu viel Bebauung, zu dicht
- ⊖ zu wenig Grün
- ⊖ Biotop wird zerstört
- ⊖ zu wenig Grün in Bebauung

Positiv:

- ⊕ viel Wohnraum
- ⊕ viel Grün
- ⊕ gutes Gleichgewicht der Nutzungen
- ⊕ gute Anordnung
- ⊕ Erhalt Grünstreifen
- ⊕ Erhalt Landebahn

„Schön wäre eine Verbindung zum Kanal in Form von Grünflächen.“

„Gute Abgrenzung zwischen gewerblicher und privater Bebauung“

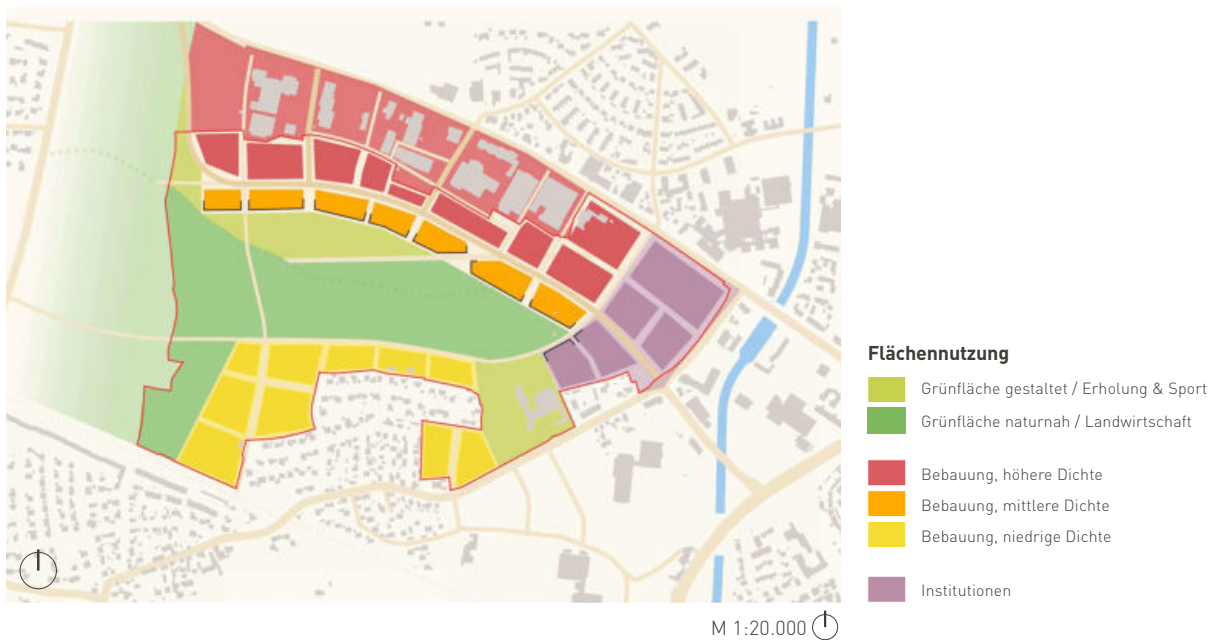
„Das Flugfeld als identitätsstiftendes Element zu erhalten, hat einen besonderen Reiz.“

„Es könnte mehr Einfamilienhäuser geben.“



Kommentare zu den Konzepten

Konzept 5: Straßennetzwerk



Negativ:

- zu konservativ
- zu stark autolastig
- kein menschlicher Maßstab
- Biotop nicht berücksichtigt
- altes Schema, nur „zweckmäßig“
- Frischluftschneise fehlt
- zu altbacken, modernistisch
- langweilig
- zu starke Trennung Nord-Süd

Positiv:

- viel Grün
- gute Verkehrsanbindung

„Planquadratische Anlage...
es fehlt jegliche Ästhetik.“

„Straßen in Grünfläche
vermeiden. Ich stelle mit alle
Straßen als Spielstraße oder
Fußgängerzone vor.“

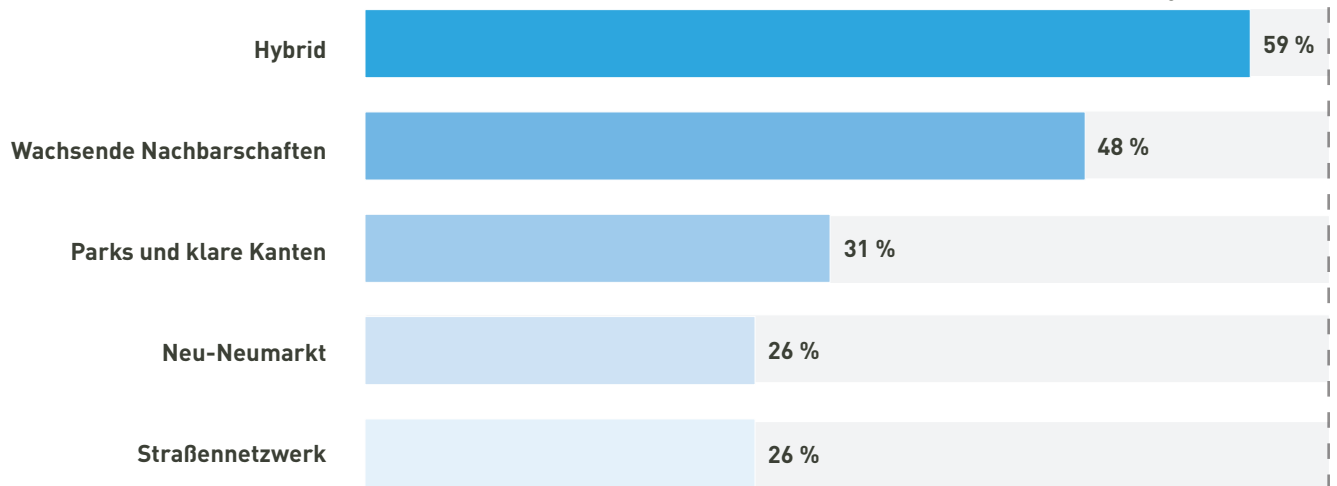
„Straßen und Verkehr halte
ich persönlich nicht für das
wichtigste Kriterium!“



Schlussfolgerung: Welche drei Konzepte sollten weiter vertieft werden?

Multiple-Choice-Frage

361 Umfrageteilnehmer *100%



Haben Sie noch weitere Anmerkungen für uns?

„Auch Einfamilienhäuser planen als Wohnraum für Familien.“

„Nachhaltigkeit, Klima, erneuerbare Energien, energieautark, Holzbauweise mitdenken!“

„Es wäre schön, wenn auch für die Kultur Platz mit eingeplant werden könnte.“

„Normale Wohngebiete gibt es genug - schaffen Sie etwas NEUES mit echtem Mehrwert für die Bewohner!“

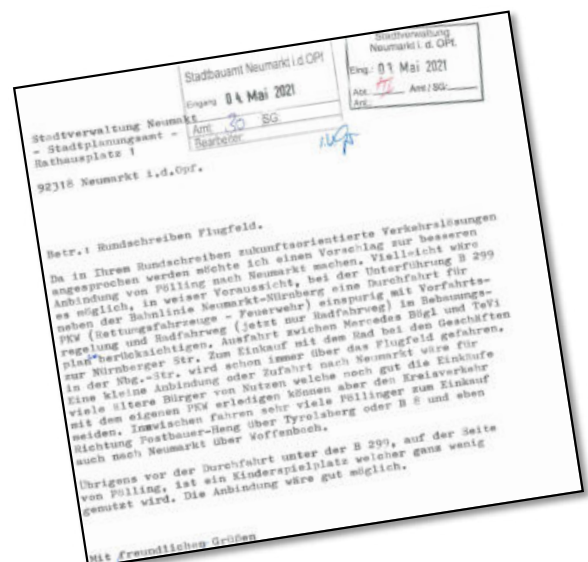
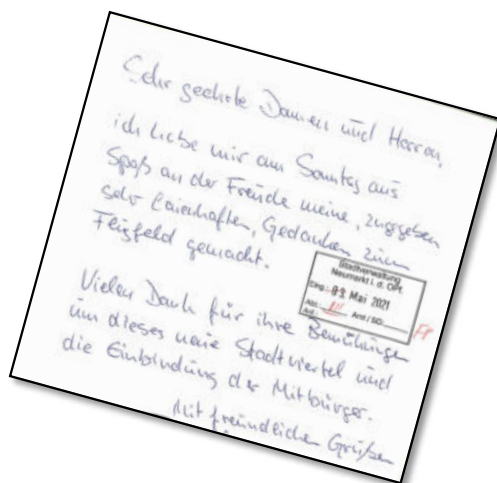
„Angesichts der Coronabedingungen finde ich diese digitale Art der Bürgerbeteiligung sehr interessant und sinnvoll.“

„Es wird immer wichtiger werden, dass die Menschen sich erholen und vom Alltag abschalten können..!“

Beiträge der Teilnehmenden

Beiträge außerhalb der Online-Beteiligung:

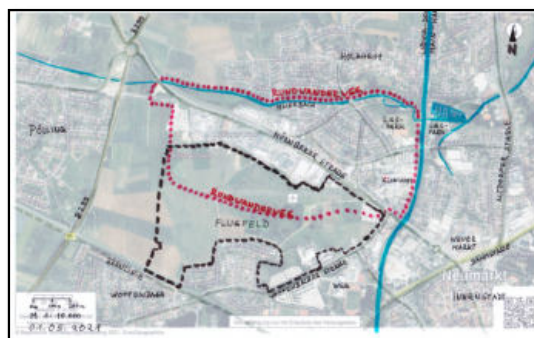
- Neben der Onlinebefragung hatten die Bürger auch die Möglichkeit außerhalb des erstellten Fragebogens ihre Anregungen und Beiträge an die Stadt und das Planungsteam zu übermitteln.
- Insgesamt gingen dabei knapp 40 E-Mails, Briefe oder Postkarten ein.
- Auch in den, außerhalb des Fragebogens eingegangenen, Beiträgen zeigte sich eine ähnliche Tendenz der Bürger hinsichtlich der Wünsche und Bedürfnisse für das Plangebiet.



Die meistgenannten Aspekte:

1. Park/Grün
2. Natur/Ökologie/Biotop
3. Bäume/Bepflanzung
4. Mehrgenerationenwohnen
5. Gastronomie

Neben schriftlichen Beiträgen wurden auch verschiedene zeichnerische Ideen und Ansätze eingebracht. Neben grundsätzlichen Zonierungsüberlegungen für mögliche Nutzungen, einem Vorschlag für einen Rundwanderweg gab es aber auch konkrete Vorschläge für Einzelnutzungen und Gebäude.



Zeichenerklärung und andere Sachen:

— Straßen

Bunte Kästchen mit schwarzer Schrift (1 - 3 u. 5 - 7) = Firmen die dort hingebaut haben

4 = Kunstrasen-Sportplatz mit Fußballanlage, ganzen Sportheim u. Parkplatz

Flächen mit gelber Schrift sind "Flächen für 'Tentative Häuser'"



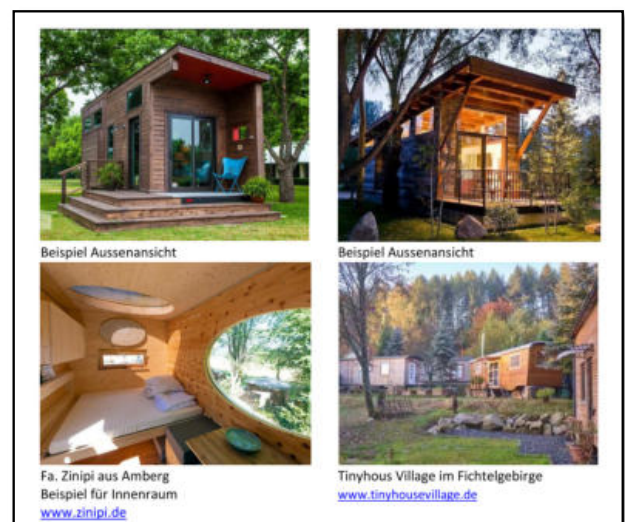
Beiträge der Teilnehmenden

Sehr kreative und aufwendige Beiträge aus der Öffentlichkeit:

Zur Veranschaulichung der eingebrachten Ideen wurden auch verschiedene Visualisierungen und Beispielbilder eingereicht.

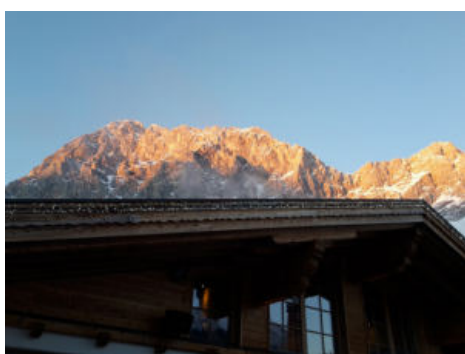


Input zu Wohnformen und
möglichen Bauweisen



Eingereichte Bilder der Teilnehmenden:

Zum Thema öffentliche Freiräume wurden verschiedene Bilder und Beispiele im Rahmen der Online-Beteiligung hochgeladen.



Fazit

Die große Resonanz bei der durchgeführten Onlinebeteiligung ermöglicht nun genauer auf die Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger in der weiteren Rahmenplanentwicklung einzugehen. Weiterhin war es möglich, verschiedene Entwurfsideen, welche die Stadt zusammen mit den beauftragten Planungsbüros gerne für das Flugfeld verfolgen würde, hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Akzeptanz bewerten zu lassen.

Freiraum als wesentlicher Aspekt

Ein besonderer Schwerpunkt in der Entwicklung des Flugfeldes ist der öffentliche Raum mit Parks und Plätzen. Diese Bausteine sind nach Ansicht der Stadt und der Büros ein wichtiger Aspekt für das alltägliche Leben der Menschen und damit für den Erfolg des neuen Stadtteils. Im Zuge der Onlinebefragung wurde deutlich, dass hier ebenfalls große Qualitäten gesehen werden und ein Bedarf an attraktiven und nutzbaren öffentlichen Räumen vorhanden ist. Diese Aussagen lassen sich dabei besonders in den Rückmeldungen zu den persönlichen Lieblingsorten im Stadtgebiet erkennen. Weiterführend können nun die dargelegten gewünschten Freiraumaktivitäten sowie die beliebtesten Freiraum-Beispiele in den Planungskonzepten für das Flugfeld berücksichtigt werden. Berücksichtigt bedeutet hierbei, dass Räume bzw. Flächen in der Planung vorgesehen werden sollen, welche die gewünschten Qualitäten genau abdecken können. So sollten Grün- und Freiräume nun insbesondere Möglichkeiten für attraktive Spaziergänge, zum Naturerleben, Erholen und Entspannen, für Sport und Fitness, zum Spielen für Kinder, Gärtnern oder Gassigehen bieten. In den öffentlichen oder auch halböffentlichen Freiräumen könnten zudem gastronomische und kulturelle Nutzungen möglich sein.

Sozialraum und Wohnraum-Typologien

Die Ergebnisse zu diesen Themen helfen der Stadt und dem Planungsteam nun sehr konkret bei der Definierung und Anordnung der geplanten Wohnquartiere sowie der geplanten Wohnraumtypologien. Die Befragung zeigte, dass große Qualität in einem lebendigen Viertel aber auch in einem ruhigen und begrünten Straßenraum gesehen wird. Dies impliziert eine ausgewogene Verteilung öffentlicher und privater Nutzungen. Unterstützend könnte bei der Planung weiche Mobilität gestärkt werden. Diese sanfte Art der Fortbewegung wurde als besonders wichtige Eigenschaft für ein ideales und lebenswertes Viertel bewertet.

Hinsichtlich der Wohnraum-Typologien zeigte sich, dass die Bedürfnisse nach Altersgruppen sehr unterschiedlich sind. Die Befragten im mittleren Alter (24-64 Jahre) leben am liebsten in Einfamilienhäusern, die jüngere Gruppe in einer Wohnung und Senioren in einem Mehrgenerationenhaus. Insgesamt zeigt sich an diesem Bild, dass für das Flugfeld die unterschiedlichsten Wohnbedürfnisse bestehen und ein Mix an Wohnformen erforderlich ist. Dabei bestätigt das Ergebnis der Befragung sehr klar, dass jede Lebenssituation besondere und individuelle Ansprüche an das Wohnen stellt. Diese unterschiedlichen Bedürfnisse gilt es möglichst flexibel im Plangebiet vorzusehen. Die wichtigsten Qualitäten für das Zuhause liegen auch im Freiraum und werden hier von den Teilnehmenden im eigenen Garten bzw. dem Balkon/der Terrasse gesehen.

Mobilität und Verkehr

Es zeigte sich, dass das Auto als Verkehrsmittel insgesamt eine hohe Bedeutung hat und zu den meistgenutzten

Verkehrsmitteln gehört. Hierfür sind die wesentlichen Gründe eine hohe Bequemlichkeit sowie fehlende oder nur mit großem Aufwand nutzbare ÖPNV-Alternativen. Demgegenüber wird in einem autoarmen Viertel eine hohe Lebensqualität mit wesentlichen positiven Faktoren gesehen. Zu diesen zählen insbesondere eine geringere Verkehrslärmbelastung, eine höhere Sicherheit für Kinder sowie Flächenersparnisse. Aus diesen Erkenntnissen und Qualitäten ergeben sich nun verschiedene Aspekte und Anforderungen, welche im Rahmenplan berücksichtigt werden sollen. Dies sind eine gute und direkte Anbindung an den ÖPNV und die Stärkung alternativer Mobilitätsformen (bspw. durch kurze, direkte und schnelle Verbindungen, gute Erreichbarkeit und Lage von täglich frequentierten Einrichtungen und Institutionen sowie gute Abstell- und Unterbringungsmöglichkeiten von E-Bikes und Lastenrädern).

Kommentierung der fünf Grobkonzepte

Den Abschluss der Online-Beteiligung bildete die Bewertung der verschiedenen Lösungsvorschläge für das Flugfeld. Das Ergebnis kann auch hier als deutlich betrachtet werden. Das Konzept (Nr. 5), in welchem der stärkste Fokus auf der Autonutzung sowie dem Fortführen der Planungsideen und -ansätze der vergangenen zwei Jahrzehnte lag, weist die niedrigste Beliebtheit auf. Hier werden die wenigsten Qualitäten und Fortschritte gesehen. Grundsätzlich werden alle Konzepte, welche die angestrebten neuen Qualitätsansätze verfolgen positiver bewertet. In der Gesamtbetrachtung werden für die Rahmenplanentwicklung sehr positive Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung wahrgenommen. Die verfolgten planerischen Grundprinzipien und die damit verbundenen Qualitäten

werden überwiegend als positiv und erstrebenswert angesehen. Die bestehenden und auch im Zuge der Beteiligung dargelegten Probleme und Fragestellungen sind mehrheitlich Detailspekte (bspw. zum Erhalt von ökologisch hochwertigen Biotopstrukturen oder Zielvorgaben für die Freiraumentwicklung). Diese werden nun in der weiteren Bearbeitung des Rahmenplans - im größeren Maßstab - berücksichtigt und umgesetzt. Auf Basis der vorliegenden und in Bearbeitung befindlichen Fachgutachten sowie den Themen und Anregungen der Öffentlichkeit wurden drei große Themenbereiche (Raum, Mobilität, Bebauung) mit jeweiligen Unterthemen definiert. Dies sind insgesamt die Schwerpunktthemen, welche für die Fortentwicklung des Rahmenplans von zentraler Bedeutung sind und entsprechend detailliert ausgearbeitet werden.

Raum	Freiraum-Netzwerk
	Biodiversität
	Regenwasser-Management
	Stadtklimatische Aspekte
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie
	Transport und ÖPNV
	Parkierung
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien
	Nutzungskonzept
	Öffentliche Einrichtungen

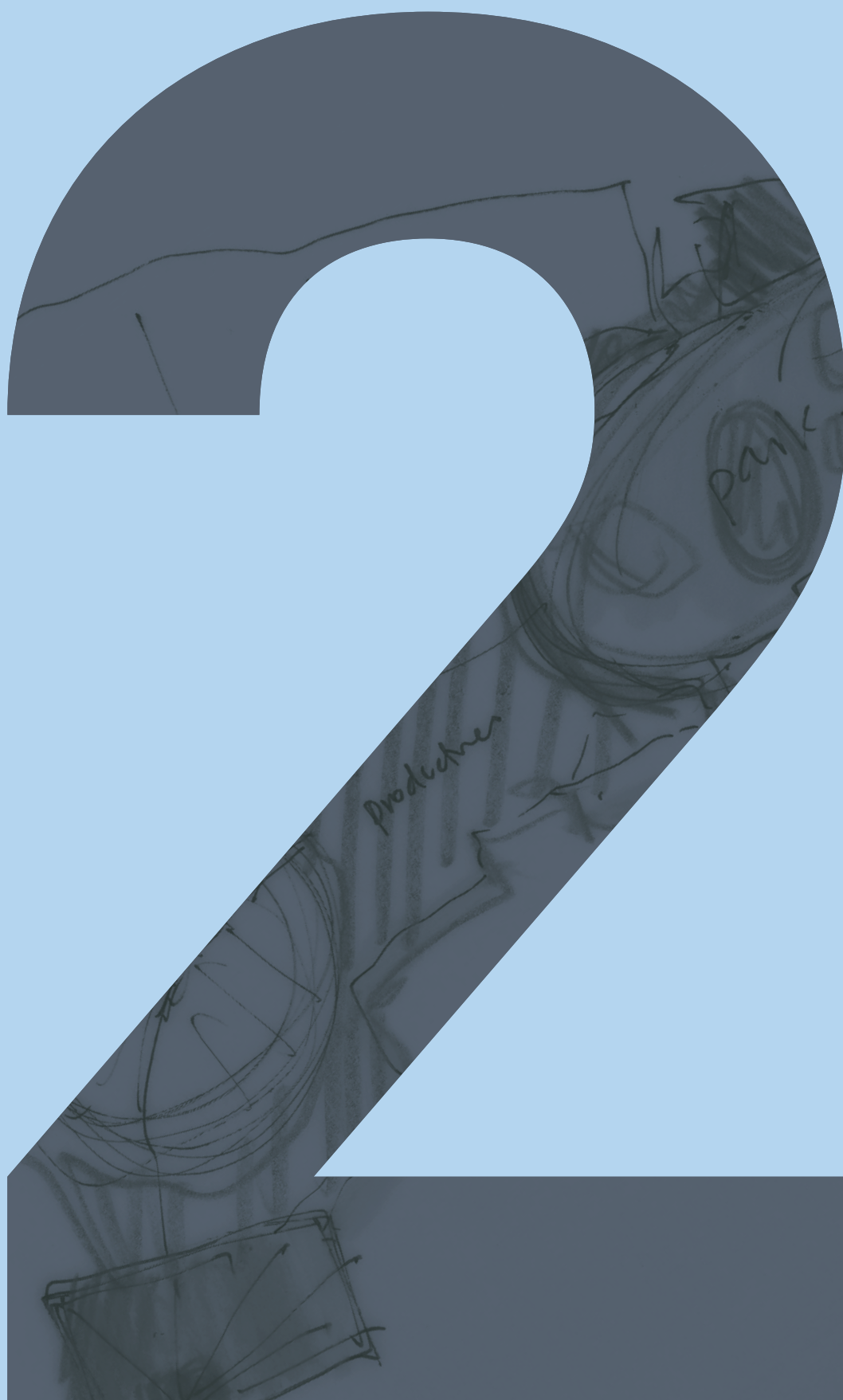
Die Schwerpunktthemen für die weitere Ausarbeitung des Rahmenplans



Teil 02

Fünf

**Masterplan-
Konzepte**



Fünf Masterplan-Konzepte

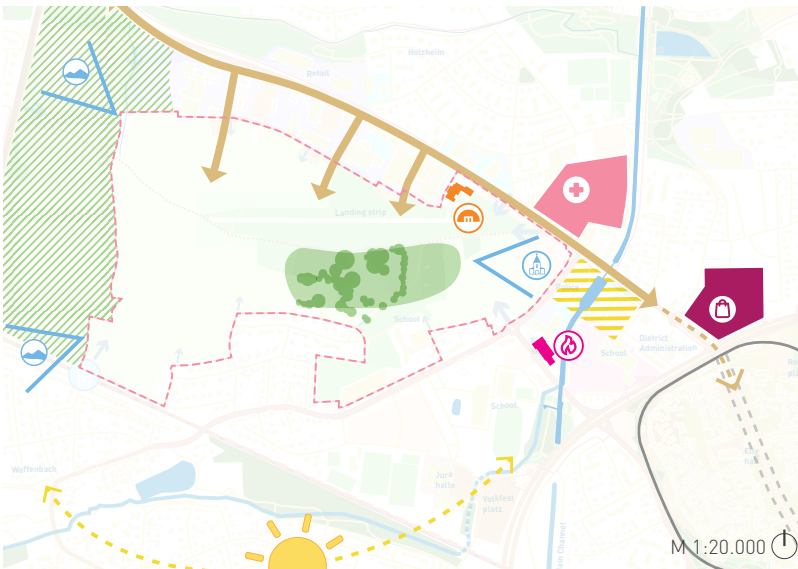
Übersicht über die verschiedenen Entwurfskonzepte

Die Standortbedingungen nutzen

Ausgehend von der Standortanalyse wurden fünf mögliche Konzepte für den städtebaulichen Entwurf erstellt, um die verschiedenen Komponenten zu testen (Diagramm rechts). Auf den nächsten Seiten werden wir die Konzepte illustrieren und die Gründe für die Entwurfsentscheidungen erläutern. Dabei handelt es sich nicht um einen finalen konkreten Entwurf, sondern um die Darstellung von Intentionen, die weiter entwickelt werden sollen.

Flächennutzung

Um die Effektivität der unterschiedlichen Konzepte bewerten zu können, entwickelten wir eine Übersicht für die Flächennutzung und Nutzungsparameter.



Flächenberechnung (m ²)						Rev V1 08.OKT.21
	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3	Konzept 4	Konzept 5	
Bruttogesamtfläche Entwurfsgebiet (BGF)	582,800 m²	582,800 m²	582,800 m²	582,800 m²	582,800 m²	
Freiräume	264,700 45%	279,900 48%	208,000 36%	229,600 39%	244,100 42%	
Bau- und Erschließungsbereich *	318,100 55%	302,900 52%	374,800 64%	353,200 61%	338,700 58%	
Straßennetz	127,400 22%	100,500 17%	133,300 23%	123,500 21%	135,900 23%	
Gebäudegrundfläche	190,700	202,400	241,500	229,700	202,800	
*inkl. private oder halbprivate Innenhöfe	33%	35%	41%	39%	35%	
	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3	Konzept 4	Konzept 5	
Grundfläche nach Dichtetypen	190,700 m²	202,400 m²	241,500 m²	229,700 m²	202,800 m²	
Hohe Dichte: 3-5 Etagen (Urbaner Charakter)	69,600	111,400	113,000	109,800	121,300	
Mittlere Dichte: 2-3 Etagen (Innenstadtrandcharakter)	60,400	31,500	79,200	69,300	49,600	
Niedrige Dichte: 1-2 Etagen (Landschaftlicher Charakter)	60,700	59,500	49,300	50,600	31,900	
	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3	Konzept 4	Konzept 5	
Grundfläche nach Hauptnutzung	190,700 m²	202,400 m²	241,500 m²	229,700 m²	202,800 m²	
Wohnen	140,700 74%	154,800 76%	178,300 74%	169,900 74%	144,100 71%	
Andere Nutzungen	50,000 26%	47,600 24%	63,200 26%	59,800 26%	58,700 29%	
	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3	Konzept 4	Konzept 5	
Bruttogrundfläche nach Nutzung (BGF)	190,700 m²	202,400 m²	241,500 m²	229,700 m²	202,800 m²	Anteil Wohnen
Überwiegende Wohnnutzung	77,900	84,500	94,900	92,100	69,800	95%
Mischnutzung	59,300	60,400	75,400	68,000	57,300	80%
Handel- und Dienstleistung	10,900	8,200	5,100	5,100	24,400	50%
Erweiterung Gewerbequartier	13,300	25,200	28,500	29,000	21,000	70%
Öffentliche Einrichtungen	6,300	2,200	10,600	9,400	4,900	0%
Klinik / Büro	23,000	21,900	27,000	26,100	25,400	20%



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



Konzept 3

Parks & 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

Nachbarschaften, Parks und klare Kanten

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

Straßennetz als Planungsgrundlage

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

Neu-Neumarkt



Konzeptbeschreibung

Für das Konzept „Neu-Neumarkt“ diente die für die Oberpfalz typische Siedlungsform des Angerdorfes als Vorbild. Ziele des Konzeptes sind möglichst viel Grünraum zu erhalten sowie ein lebendiges Quartier mit einzigartiger Identität zu schaffen. Der sehr kompakte Stadtteil ist auf den menschlichen Maßstab und soziale Interaktion ausgerichtet. Kurze Wege und eine Lage im Grünen versprechen eine hohe Lebensqualität.

Ansatz

Aufgrund des eigenständigen Charakters des Quartiers sind klar lesbare räumliche und städtebauliche Verbindungen zum Kontext angedacht. Die umgebenden Stadteile im Norden und Süden werden behutsam ergänzt und vor allem die Ost-Spitze des Flugfeldes wird verdichtet. So entsteht ein klar definierter Rahmen um das Flugfeld mit Neu-Neumarkt im Zentrum.

Erschließung

Die Siedlung ist durch vier Hauptstraßen an die Nürnberger und Woffenbacher Straße angebunden. Innerhalb der Siedlung ist der Verkehrsfluss gegliedert

und weiche Mobilität erhält eine höhere Priorität. Die ehemalige Landebahn und der historische Pfad auf dem Flugfeldes nehmen zudem eine starke verbindende Funktion für Fußgänger und Fahrradfahrer ein.

Städtebau

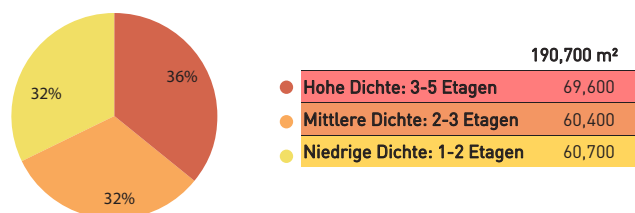
Das Gewerbegebiet an der Nürnberger Straße wird mit einer dichten Mischung aus Wohnen und Gewerbe behutsam erweitert. Im Süden erhält die Siedlung an der Woffenbacher Straße neue Nachbarn mit niedriger und mittlerer Dichte. In Verbindung mit einer stärkeren Verdichtung in der Nähe des Klinikums wird das Flugfeld als klar definierter Grünraum von einem freien Feld zu einem festen Bestandteil der Stadt. Eine Fokussierung gewerblicher und kommerzieller Nutzungen entlang der Ost-West-Achse der Landebahn schlägt die Brücke nach Neu-Neumarkt. Dieses ist vor allem durch Wohnnutzung mit urbaner Dichte geprägt, was es klar von einer suburbanen Siedlung unterscheidet. Der Grünraum ist in einen Stadtpark, einen naturnahen Landschaftsraum und klar abgegrenzte Biotopflächen gegliedert.

Entwurfsschwerpunkte

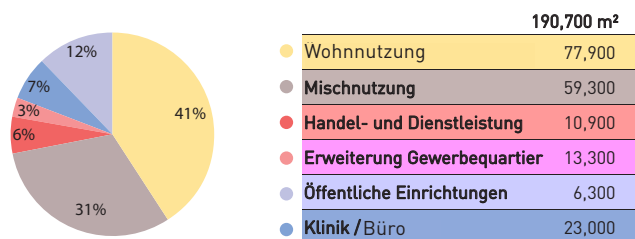
1. Anspielung auf typische regionale historische Siedlungsstrukturen für den neuen Ortsteil
2. Wohngebiet mit höherer Dichte im Zentrum und dörflichem Charakter an den Rändern
3. Lage im Grünen im Flugfeld mit Anbindung in die Innenstadt über bestehende Routen

Flächenberechnung

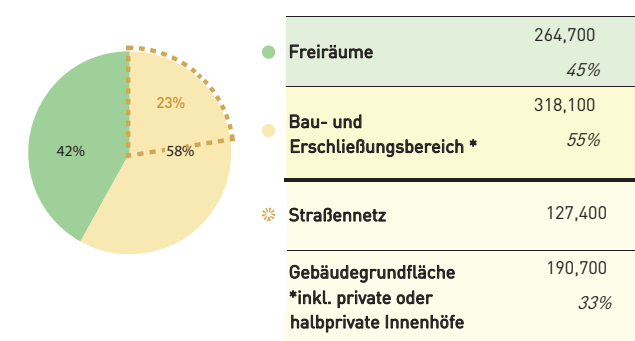
Grundfläche nach Dichtetypen



Bruttogrundfläche nach Nutzung

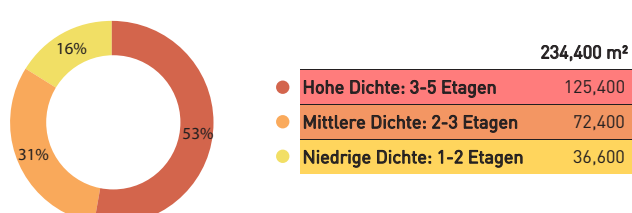


Bruttogesamtfläche Entwurfsgebiet (BGF)

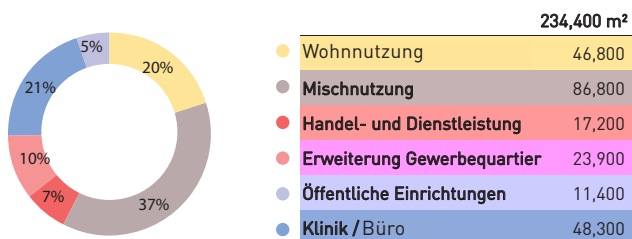


Geschossfläche

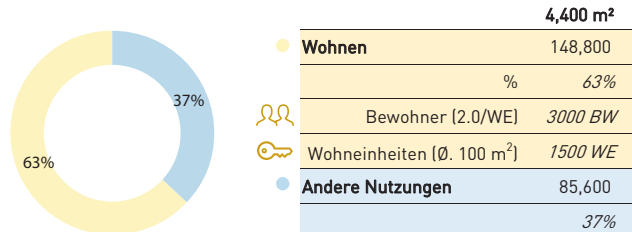
Geschossfläche nach Dichtetypen



Geschossfläche nach Nutzungen



Geschossfläche nach Hauptnutzung



Freiraum-Netzwerk

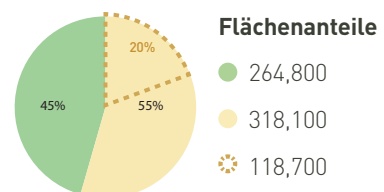


Legende

- Park
- Landschaftspark Flugfeld
- Bestandsbiotop
- Stadträume

M 1:8.000

Der Stadtteil Neu-Neumarkt ist als Knotenpunkt mehrerer Freiraumnetzwerke angelegt. Die Quartiere am Rand des Flugfelds mit ihren eigenen urbanen Räumen sind über Pfade und Straßen verbunden und führen Besucher in das Flugfeld in Richtung Neu-Neumarkt. Die prominenteste Verbindung ist hier die Landebahn, die zu einem eigenständigen vielfältig programmierbaren öffentlichen Raum inmitten des neuen Parks wird. Dieser verläuft als grüne Verbindung bis in die neue Siedlung. Diese ist durch kleinere urbane Parks gegliedert, die zu nachbarschaftlichen Treffpunkten werden. Die verwinkelten Straßen und kleinen Plätze spiegeln die Qualitäten der Innenstadt und sorgen für eine angenehme Atmosphäre nach menschlichem Maß.



Biodiversität



Legende

M 1:8.000

- Bestehende alte Bäume
- ▨ Bestehende Bodenvegetation
- ▨ Flächen mit Naturbezug
- Lebensraum Wiese/Freifläche
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Brutstätten
- Verdrängte Brutstätten

Auf Grundlage der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus dem Jahr 2020 (Büro Genista, 2020-2021) wurden Bereiche wie das Feuchtgebietsbiotop im Zentrum des Flugfeldes als schützenswert betrachtet. Die Konzentration der kreisförmigen Siedlungsstruktur im Westen des Flugfeldes erlaubt die Erhaltung des zentralen Biotops mit seinem Baumbestand und Feuchtgebietscharakter. Durch die behutsame Verdichtung an den Randbereichen des Flugfeldes bleiben die meisten Brutstätten und weitere relevante Lebensräume erhalten. Verbindungen nach Westen in die freie Landschaft bleiben zudem bestehen. Die Straßenanbindung Neu-Neumarkts zerschneidet den Grünraum jedoch teilweise stark.

Regenwasser-Management



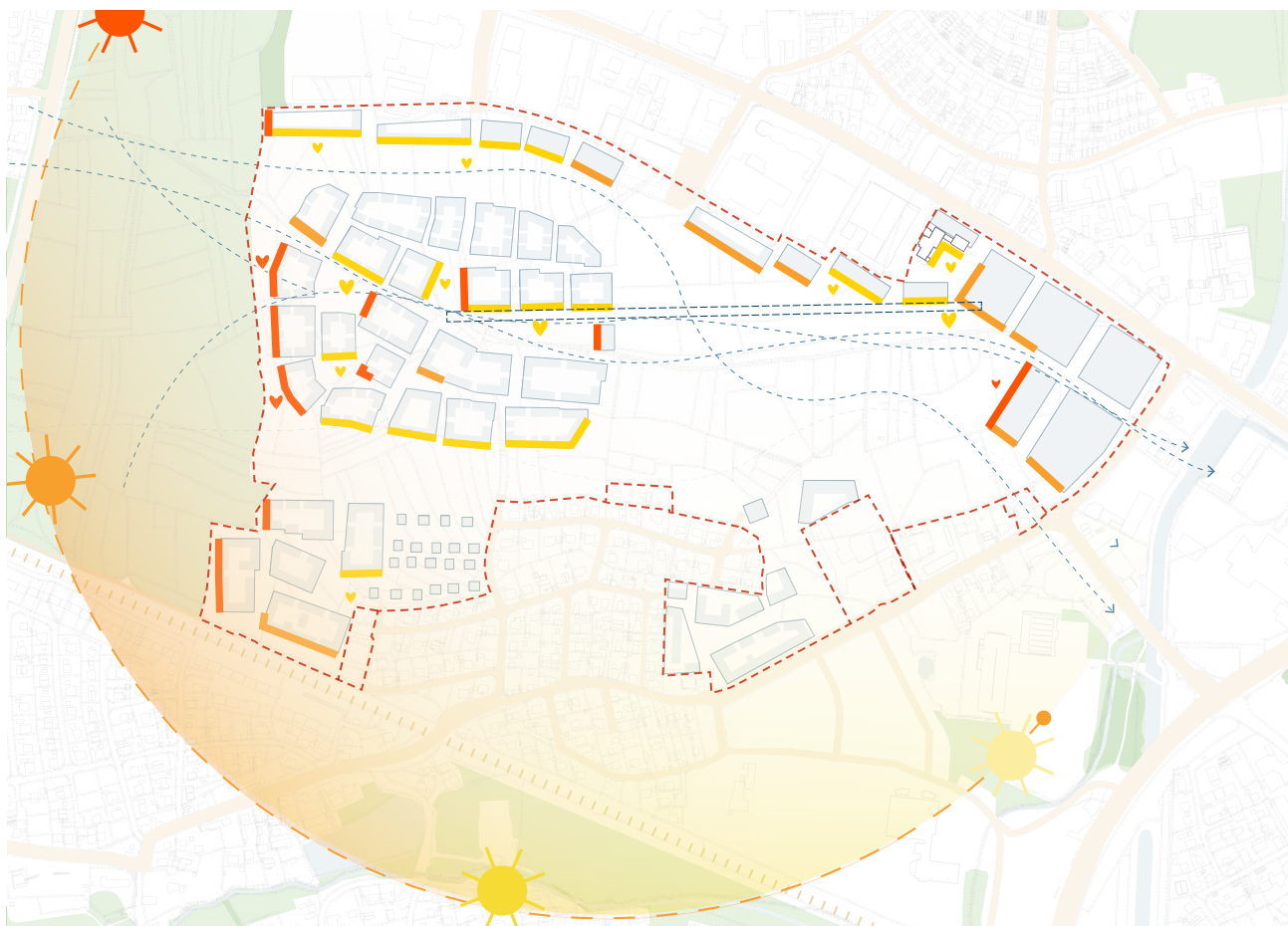
Legende

M 1:8.000

- Retention im Landschaftsraum
- Straßenentwässerung
- Fließrichtung
- Bestehende Bodenvegetation
- Bestehende alte Bäume
- Weigehend versiegelte Flächen / Straßen
- Grüne Innenhöfe
- Versickerungsmulden und -gräben

Den Anforderungen an nachhaltige Stadtentwicklung entsprechend, wird das Regenwasser-Management hier integraler Bestandteil der Freiraumgestaltung. Die Nutzung der Landschaft zur Versickerung und Verdunstung schafft ästhetische Gestaltungslösungen in den Siedlungsgebieten und unterstützt die lokale Flora und Fauna. Zudem beeinflussen Verdunstung von Regenwasser und intensive Pflanzungen in den Stadtplätzen und Seitenstraßen Neu-Neumarkts das Stadtklima positiv. Vor allem in den stärker versiegelten Bereichen im Norden und Osten wird die Integrierung von Versickerungsflächen und erlebbaren Wasserelementen im Straßenraum Entwurfsschwerpunkt.

Stadtklimatische Aspekte

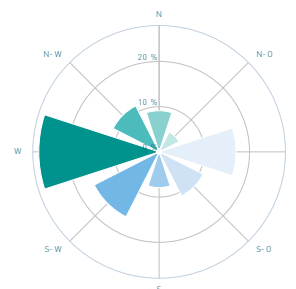


Legende

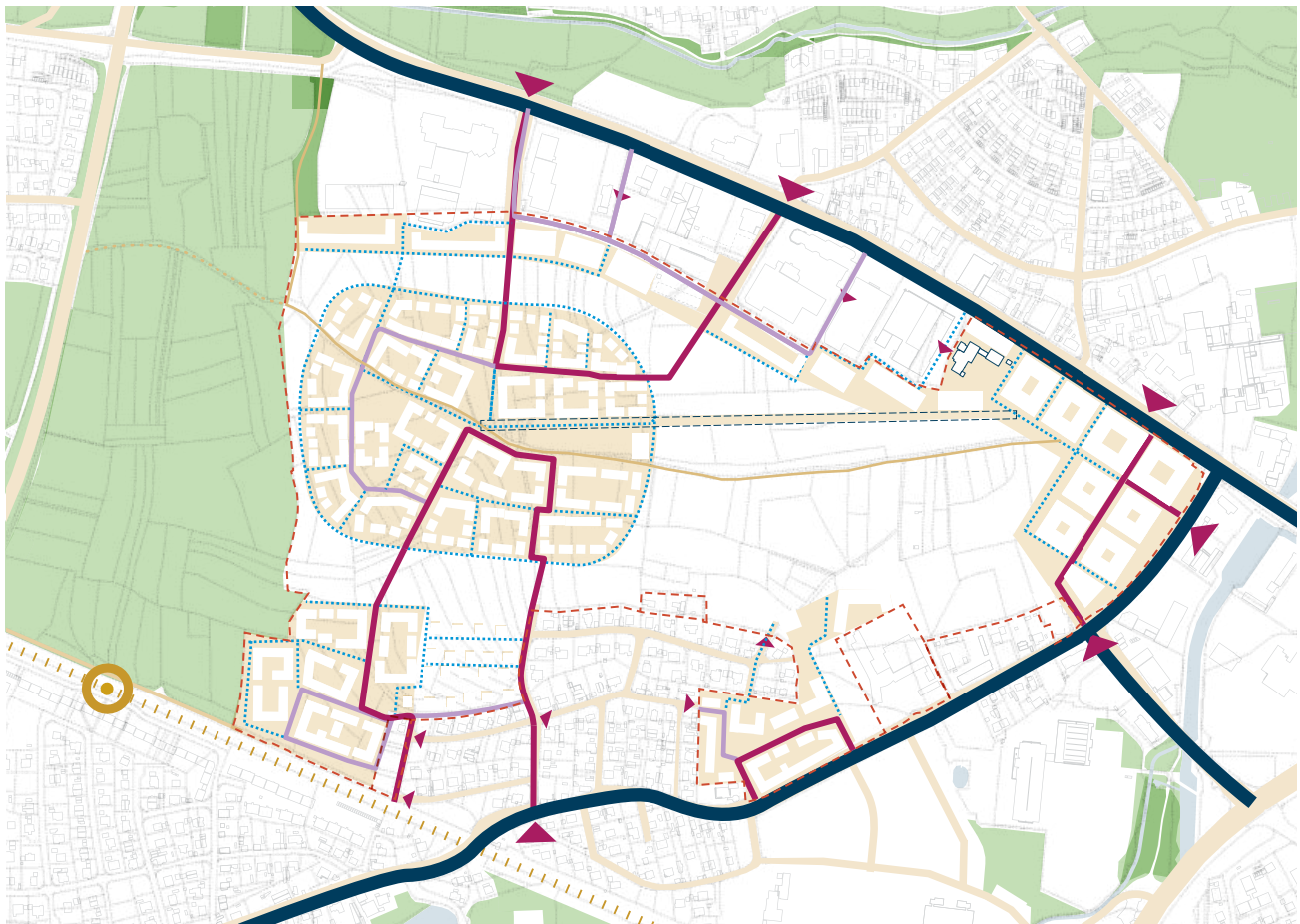
- Kaltluftstrom
- ☀ Sonnenstand
- ☀ Morgensonne
- ☀ Mittagssonne
- ☀ Abendsonne

M 1:10.000

Neu-Neumarkt verkörpert die urbanen Qualitäten der historischen Innenstadt. Der Vorteil dieses verwinkelten Städtebaus mit seinen engen Straßen und kleinen Plätzen ist das angenehme Mikroklima, dass so geschaffen wird. Sonnige und schattige bepflanzen Räume wechseln sich ab und bieten je nach Wetter, Jahres- oder Tageszeit die gewünschte Aufenthaltsqualität. In Bezug auf das gesamte Stadtklima ist die Lage Neu-Neumarkts mitten im Kaltluftstrom des Flugfeldes nicht ideal. Nördlich und südlich bleiben jedoch unbebaute Korridore bestehen, die einen Luftstrom zulassen. Der zentrale Straßenraum innerhalb der neuen Siedlung ist ebenfalls an der Windrichtung orientiert und sorgt so für eine kühlende Luftzufuhr.



Straßennetz und -hierarchie



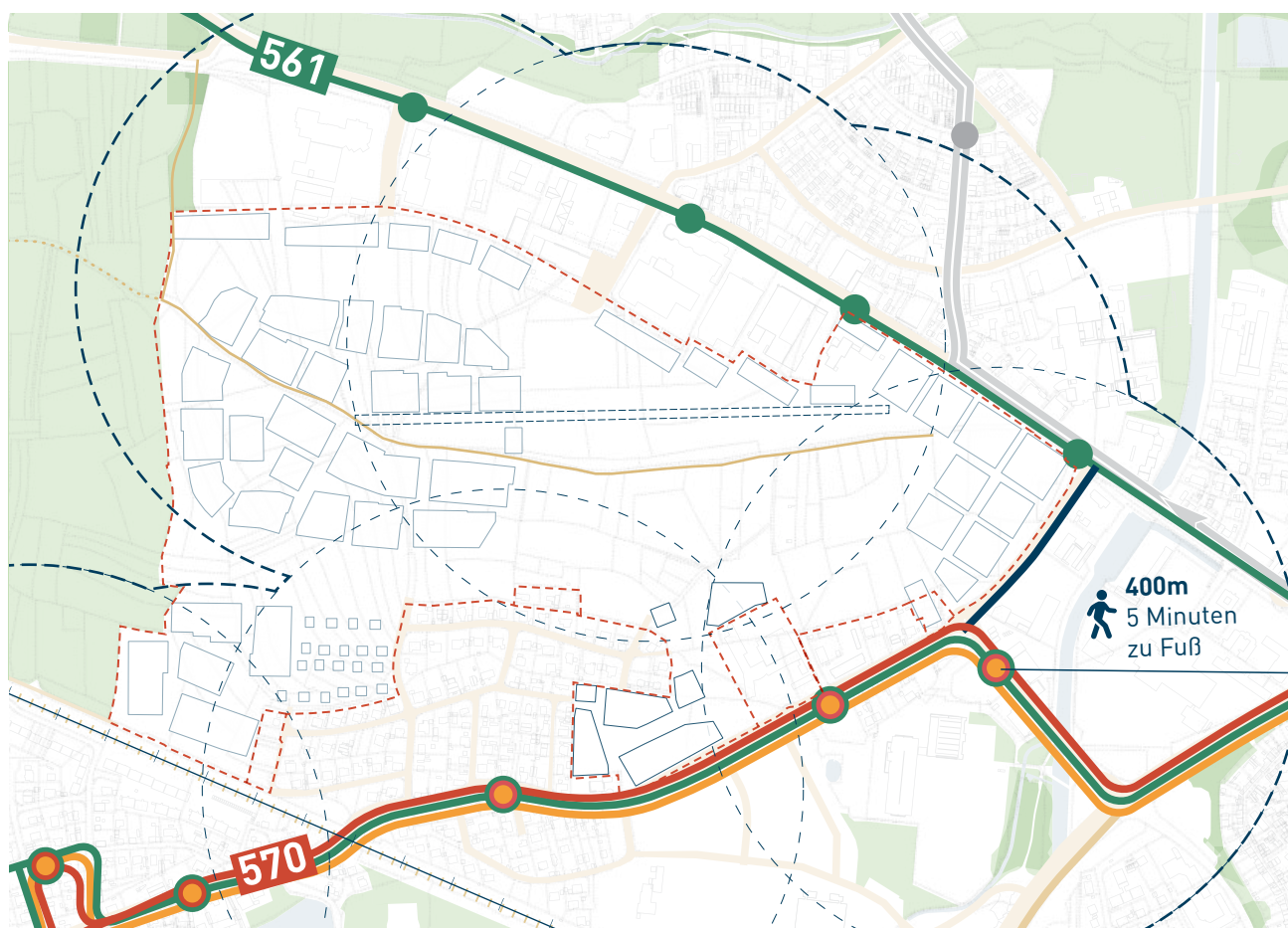
Legende

- Hauptstraße
- Erschließungsring
- Siedlungsstraße
- Verkehrsberuhigt
- Fahrrad- und Fußwege

M 1:10.000

Die Straßendimensionierung in fast allen Konzepten folgt den Anforderungen an einen nahezu autofreien Stadtteil. Die bestehenden Verbindungen zur Nürnberger und Woffenbacher Straße werden bis nach Neu-Neumarkt verlängert und im Quartier als Anliegerstraßen fortgeführt, wodurch sie dort das Verkehrsaufkommen minimieren. Als besonderer Straßenraum wird die Landebahn in das Verkehrsnetz einbezogen und teilweise umgestaltet, um eine gestalterische Brücke zur ehemaligen Nutzung des Areals zu schlagen. Schmale intime Nachbarschaftsstraßen ermöglichen es den Anwohnern und Besuchern aller Quartiere, sich frei und spontan in einem sicheren, ruhigen und nachhaltigen Wohnumfeld zu bewegen.

Transport und ÖPNV



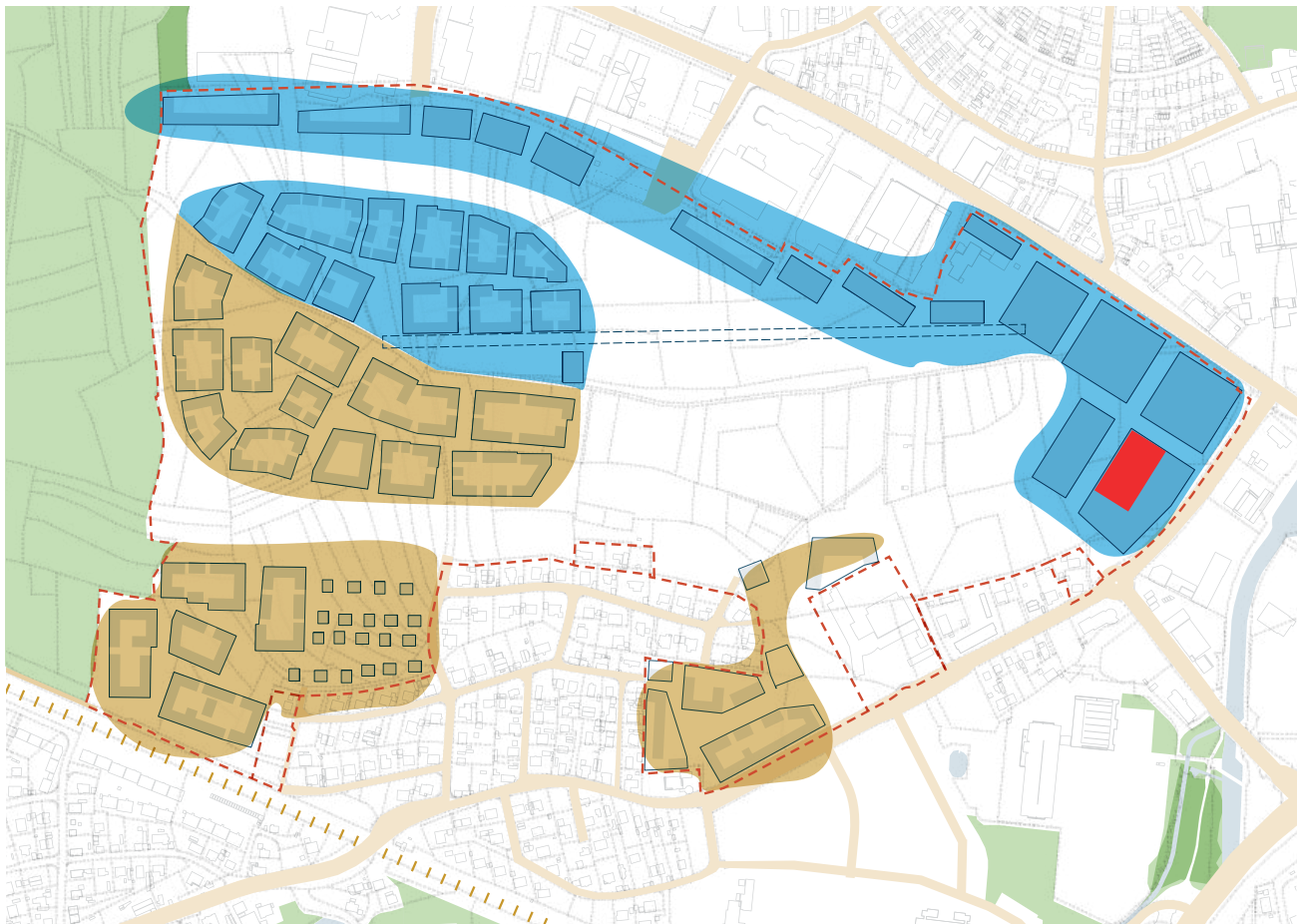
Legende

- Fahrrad- und Fußwege
- Buslinie 561
- Buslinie 570
- Buslinie 569

M 1:10.000

Das Verkehrskonzept priorisiert klar weiche Mobilität. Um das Gebiet jedoch besser in das bestehende Verkehrsnetz einzubinden, könnte eine Umleitung der bestehenden Buslinie durch das Siedlungsgebiet im Norden vorgesehen werden. So wird der Bus vom MIV entkoppelt und potenziell effektiver. Die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer wird so optimiert, dass der Weg zu den Haltestellen intuitiv und bequem ist. Neu-Neumarkt wird als weitgehend autofreier Stadtteil durch Radschnellwege und einladende Fußwegeverbindungen erschlossen. Dies verbessert die Lebensqualität durch Ruhe, Sicherheit und öffentliche Aufenthaltsräume.

Parkierung



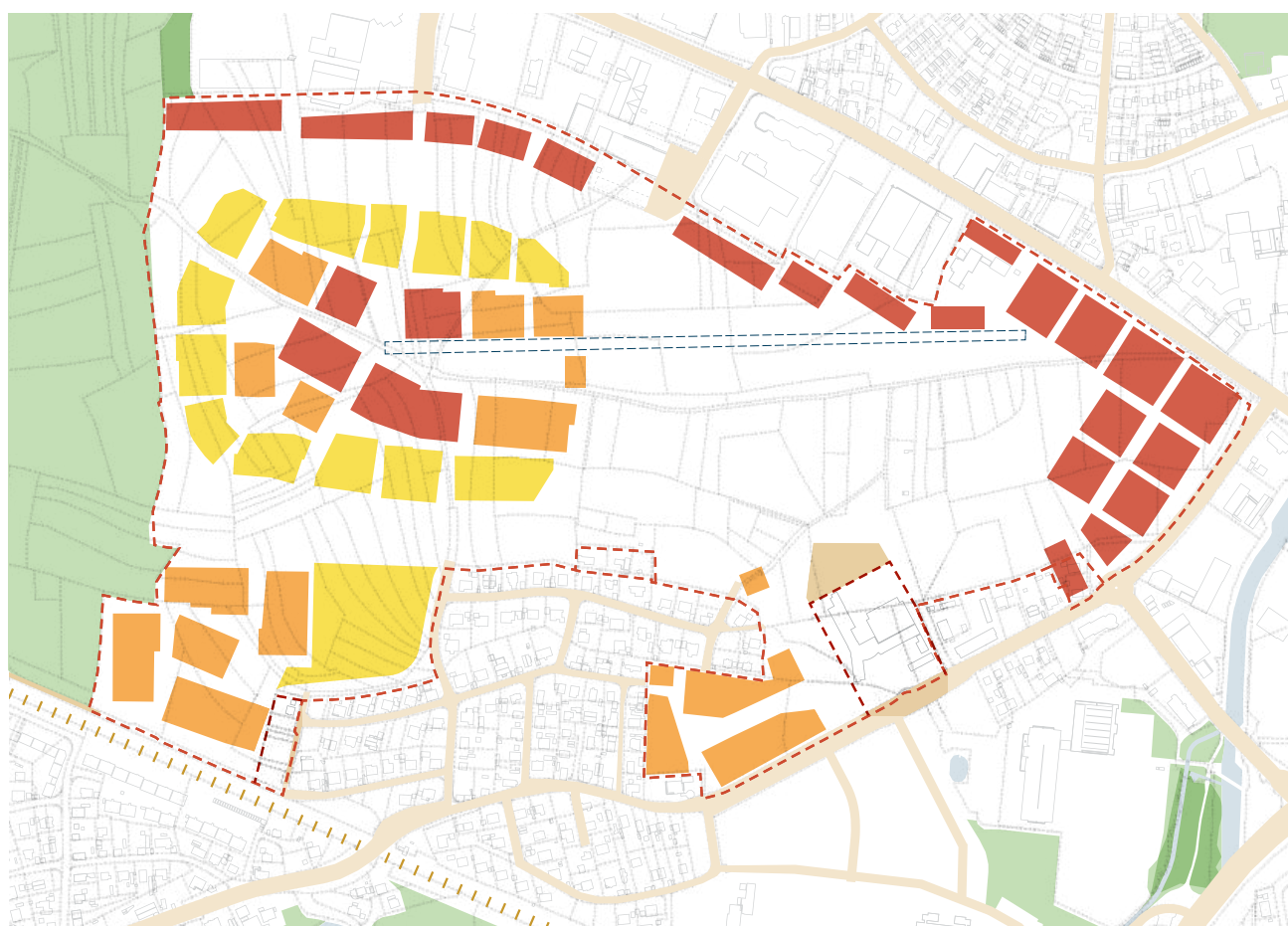
Legende

- Zone 1 - Parkverbotszone (Parken in Quartiersgaragen)
- Zone 2 - Wohngebiet (Parken auf dem Grundstück und Parkplätze für Besucher)
- Mögliche Standorte für Quartiersgaragen

M 1:8.000

Trotz des Anspruchs ein weitgehend autofreies Quartier zu planen, werden diverse Stellplatzlösungen in den Entwurf integriert. Drei Parkierungszonen gliedern das Gebiet entsprechend der Erschließung der jeweiligen Quartiere. So werden der städtischere Norden und Osten mit Tiefgaragen und Quartiersparkplätzen erschlossen, wodurch der allgemeine Stadtraum weitgehend von parkenden Autos freigehalten wird. In den ländlicheren Bereichen im Süden wird das Parken auf dem eigenen Grundstück sowie für Besucher auf den Anliegerstraßen möglich sein. Neu-Neumarkt und das Quartier an der Bahn werden als Mischzonen geplant, welche das Parken auf dem eigenen Grundstück für Anwohner erlauben, jedoch Stellplätze für Besucher in Quartiersparkhäusern bereithalten. Südwestlich dient zudem ein begrünter Parkplatz als Abstandshalter zur Bahnlinie.

Dichte und Gebäudetypologien

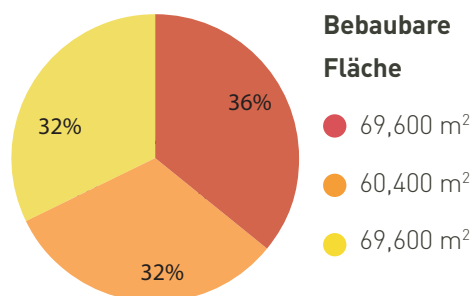


Legende

- Urbaner Charakter (Hohe Dichte)
- Innenstadtrand-Charakter (Mittlere Dichte)
- Landschaftlicher Charakter (Niedrige Dichte)

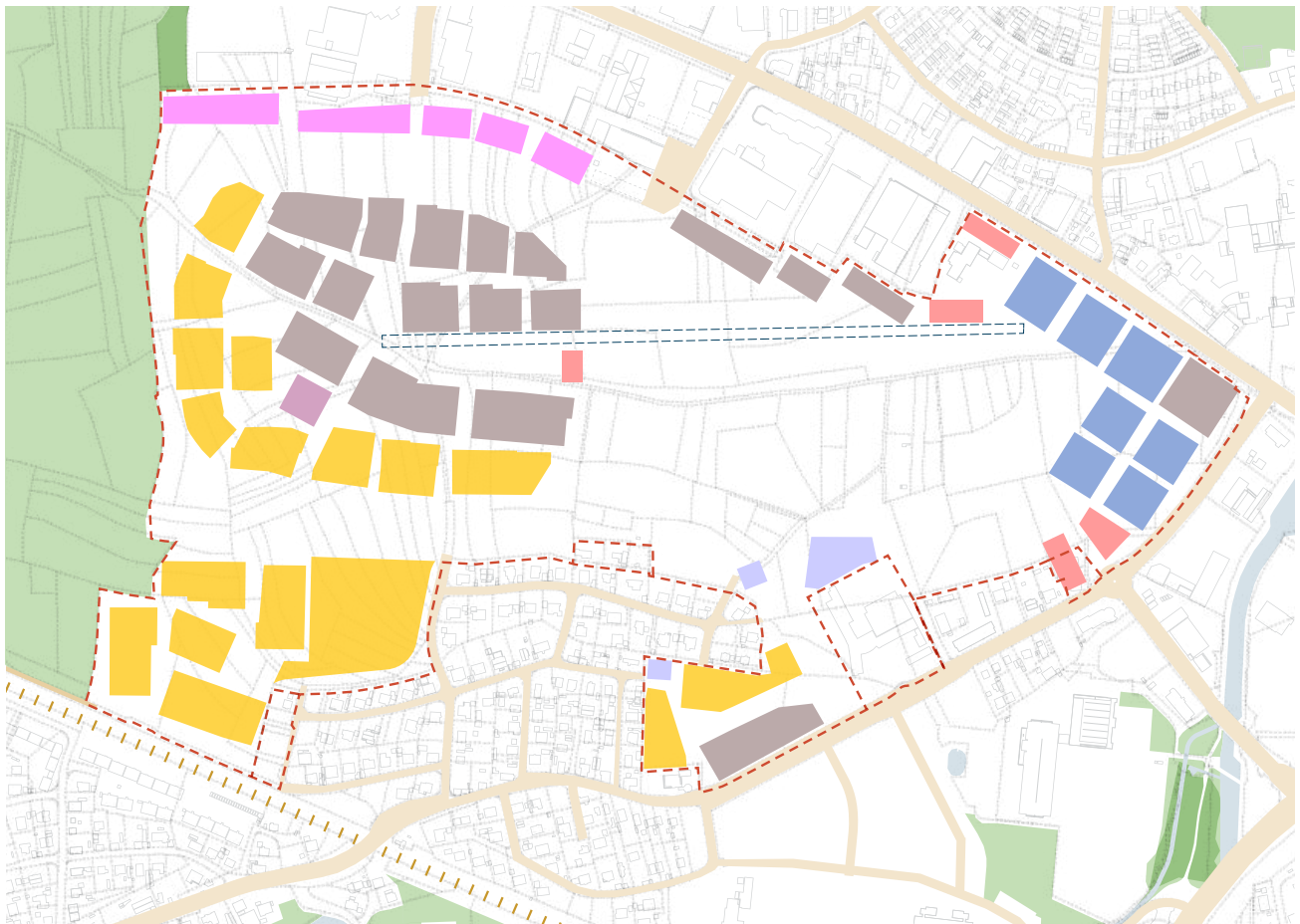
M 1:8.000

Entlang der Nürnberger Straße wird die neue Bebauung dichter und 3-4 Stockwerke hoch. Im Süden orientiert sich die Setzung mit Einfamilienhäusern in der Landschaft am Bestand und schafft mit 2-3 Stockwerke hohen Reihenhäusern den Übergang zum Kontext der Innenstadt Neumarkts. So erhält das Flugfeld urbane, dörfliche und ländliche Strukturen, die sich jeweils an der direkten städtebaulichen Umgebung orientieren.*



*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungskonzept



Legende

- Mischnutzung
- Wohnnutzung
- Einzelhandel und Dienstleistungen
- Erweiterung Gewerbequartier
- öffentliche Einrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen/Büroflächen

M 1:8.000

Südlich des Gewerbequartiers wird ein neues Mischgebiet mit Wohnen, Handel, Gastronomie und Büronutzungen entstehen. Dies ist der Motor für urbanes Leben auf dem Flugfeld. Das Gewerbegebiet selbst kann ggf. mit neuen Nutzungskonzepten zukünftig erweitert werden. Im Osten werden öffentliche Einrichtungen ergänzt und Möglichkeiten der Klinikenerweiterung ausgelotet, um die Brücke zur Innenstadt zu schlagen. Im Süden ist größtenteils Wohnen mit wenigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorgesehen.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungsschwerpunkte



Legende

- Mögliche Standorte für Schulerweiterungen und Kindergärten
- ▨ Kommerzielle Nutzung, Cafés, Dienstleistungen etc.
- Kultureinrichtungen und besondere Nutzung
- Städtebaulich relevante Ecke mit besonderer Nutzung
- Gesundheitseinrichtungen und Büroflächen

M 1:8.000

Um das öffentliche Leben auf dem Flugfeld effektiv zu fördern, werden bestimmte Nutzungen der näheren Umgebung entsprechend konzentriert bzw. verteilt: Die östliche Spitze des Flugfeldes hat das Potenzial der primäre Anziehungspunkt zu werden. In der Nähe des Polizeireviers, der Klinik und dem Schulcampusareal könnten weitere öffentliche Einrichtungen, wie Kulturstätten, Verwaltungsgebäude oder ein Rehaszentrum ergänzt werden. Dies bringt das neue Flugfeld ins Bewusstsein der Neumarkter und stärkt das urbane Leben. In Verlängerung und entlang des ehemaligen Rollfeldes werden Cafés, Einzelhandel und weitere lokale Anziehungspunkte angesiedelt.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Wachsende Nachbarschaften



Konzeptbeschreibung

Das Konzept „Wachsende Nachbarschaften“ folgt dem Ansatz einer stärkeren Entwicklung des Gebiets mit verschiedenen Nutzungsschwerpunkten und dem Bestreben, das Flugfeld als zentralen Park und Kaltluftschneise zu erhalten. Durch das Zusammenspiel eines Städtebaus, der dem menschlichen Maß folgt und einem robusten Freiraumnetzwerk entstehen so vielfältige räumliche Erfahrungen und Erlebnisse.

Ansatz

Deshalb orientiert sich das Konzept klar am Bestand: Das Gewerbegebiet im Norden dient als Ausgangspunkt für einen neuen Stadtteil, die Einfamilienhäuser im Süden werden ergänzt und die öffentlichen Einrichtungen im Osten bieten besonderes Verknüpfungspotenzial. Die verschiedenen Charaktere dieser drei Gebiete fließen in das Konzept ein und ermöglichen so ein natürliches Hineinwachsen in das Flugfeld.

Erschließung

In diesem Konzept wird eine motorisierte Durchwegung des Flugfeldes weitgehend vermieden, indem Großteile

des neuen Quartiers von Norden aus erschlossen werden und die Verkehrsachsen in einer Promenade an der ehemaligen Landebahn enden. Die Erschließung der südlichen Siedlungsgebiete folgt behutsam dem Bestand mit ländlicherem Charakter.

Städtebau

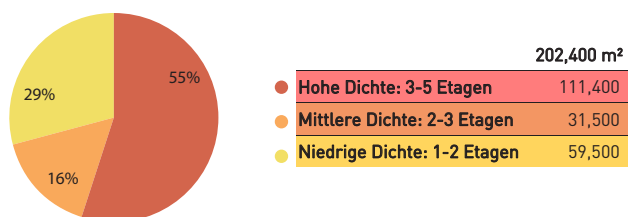
Entlang des Gewerbegebiets an der Nürnberger Straße ist eine urbane Bebauung mit hoher Dichte vorgesehen, für die Erweiterung der Einfamilienhaussiedlung im Süden dagegen eine niedrige Dichte. Hierbei ist der respektvolle Umgang mit dem Bestand und den Nachbarn besonders wichtig. Um den Übergang zur Innenstadt herzustellen, wird an der Woffenbacher Straße eine dichtere Setzung vorgesehen. Öffentliche Einrichtungen und eine mögliche Klinikerweiterung sind als neue urbane Destinationen wie auch im ersten Konzept im Osten angedacht. Der Grünraum bietet einen attraktiven programmierten Stadtpark, der in einen naturnahen Landschaftsraum mündet, der die ökologischen Qualitäten des Flugfeldes erhält.

Entwurfsschwerpunkte

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

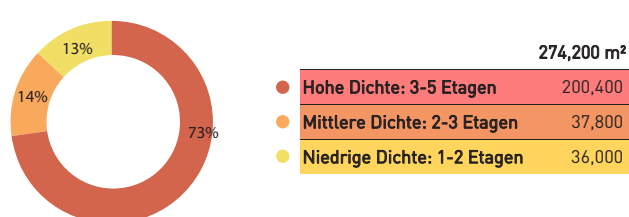
Flächenberechnung

Grundfläche nach Dichtetypen

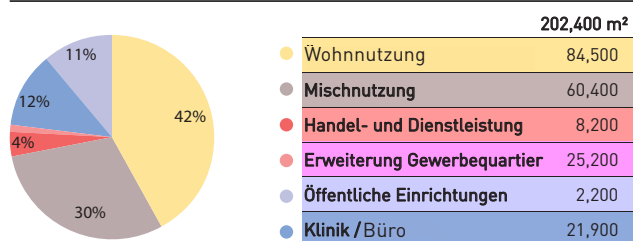


Geschossfläche

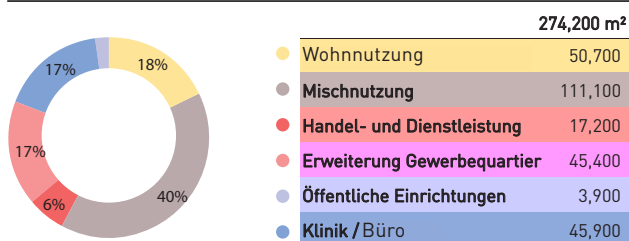
Geschossfläche nach Dichtetypen



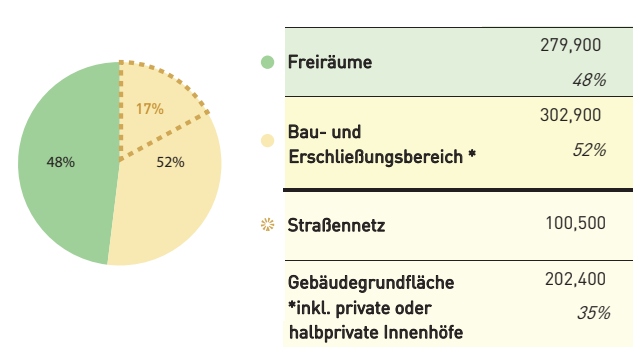
Bruttogrundfläche nach Nutzung



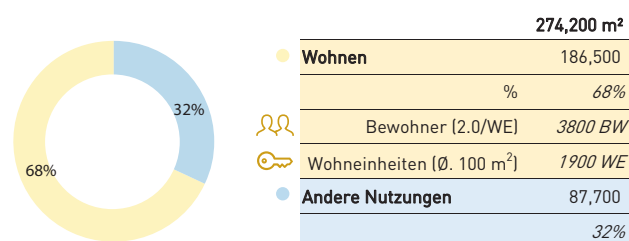
Geschossfläche nach Nutzungen



Bruttogesamtfläche Entwurfsgebiet (BGF)



Geschossfläche nach Hauptnutzung



Freiraum-Netzwerk

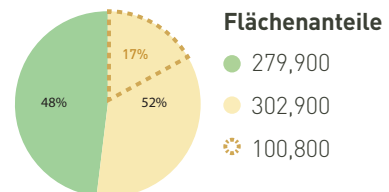


Legende

- Park
- Landschaftspark Flugfeld
- Bestandsbiotop
- Stadträume

M 1:8.000

Das Konzept greift die bestehenden Anknüpfungspunkte an der Nürnberger und Woffenbacher Straße auf und stellt so einen fließenden Übergang der Stadträume her. Im Norden werden urbane Plätze und Nachbarschaftsorte in die dichtere Bebauung integriert. Die ehemalige Landebahn wird zu einem sonnigen Boulevard entlang des neuen Landschaftsparks Flugfeld. Der Hangar mit seinem Vorplatz wird so zu einem neuen Anziehungspunkt im Areal. Die Freiräume im südlichen Teil sind dörflicher geprägt und stellen als lokale Treffpunkte eine Verbindung in Richtung Woffenbach her.



Biodiversität



Legende

M 1:8.000

- Bestehende alte Bäume
- ▨ Bestehende Bodenvegetation
- ▨ Flächen mit Naturbezug
- Lebensraum Wiese/Freifläche
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Brutstätten
- Verdrängte Brutstätten

Um auf die Empfehlungen der artenschutzrechtlichen Prüfung (siehe Seite 53) angemessen eingehen zu können, zielt dieses Konzept darauf ab, einen zusammenhängenden Grünraum zu erhalten. Weiterhin wurde die Bebauung vor allem im Norden und Osten konzentriert, um relevante Biotope auf dem Flugfeld zu erhalten bzw. Ausgleichsflächen zu schaffen. Dies gilt insbesondere für Brutstätten, Schmetterlingsvorkommen und Vegetationsstrukturen. Die Siedlungsstruktur im Süden orientiert sich an der Landschaft und gewährleistet durch ihren fließenden Übergang in den Landschaftsraum eine funktionierende Co-Existenz von Menschen und der Natur.

Regenwasser-Management



Legende

M 1:8.000

- Retention im Landschaftsraum
- Straßenentwässerung
- Fließrichtung
- Bestehende Bodenvegetation
- Bestehende alte Bäume
- Wegehend versiegelte Flächen / Straßen
- Grüne Innenhöfe
- Versickerungsmulden und -gräben

Durch den weitläufigen Landschaftsraum auf dem Flugfeld kann viel Wasser auf den Wiesenflächen versickern. Im Hinblick auf eine resiliente Stadtentwicklung muss der öffentliche Raum zu einem effektiven Regenwasser-Management beitragen. Vor allem die grünen Innenhöfe, die das Konzept ausmachen, können hier zur Wasserrückhaltung und Verdunstung beitragen. Sowohl am nördlichen als auch im südlichen Rand des Projektgebiets ist eine Sequenz aus zum Teil zusammenhängenden Versickerungsflächen vorgesehen, die sowohl hydrologische als auch biologische Funktionen als Lebensraum übernehmen. Gestalterisch sind diese Grünräume ebenfalls von Bedeutung, da sie die Vielfalt der Pflanzungen erhöhen und die Nutzer so eine spannendere Stadtnatur erleben.

Stadtklimatische Aspekte

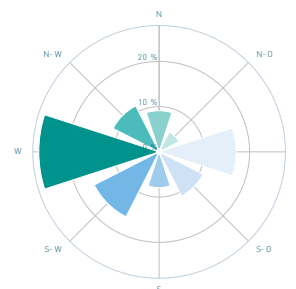


Legende

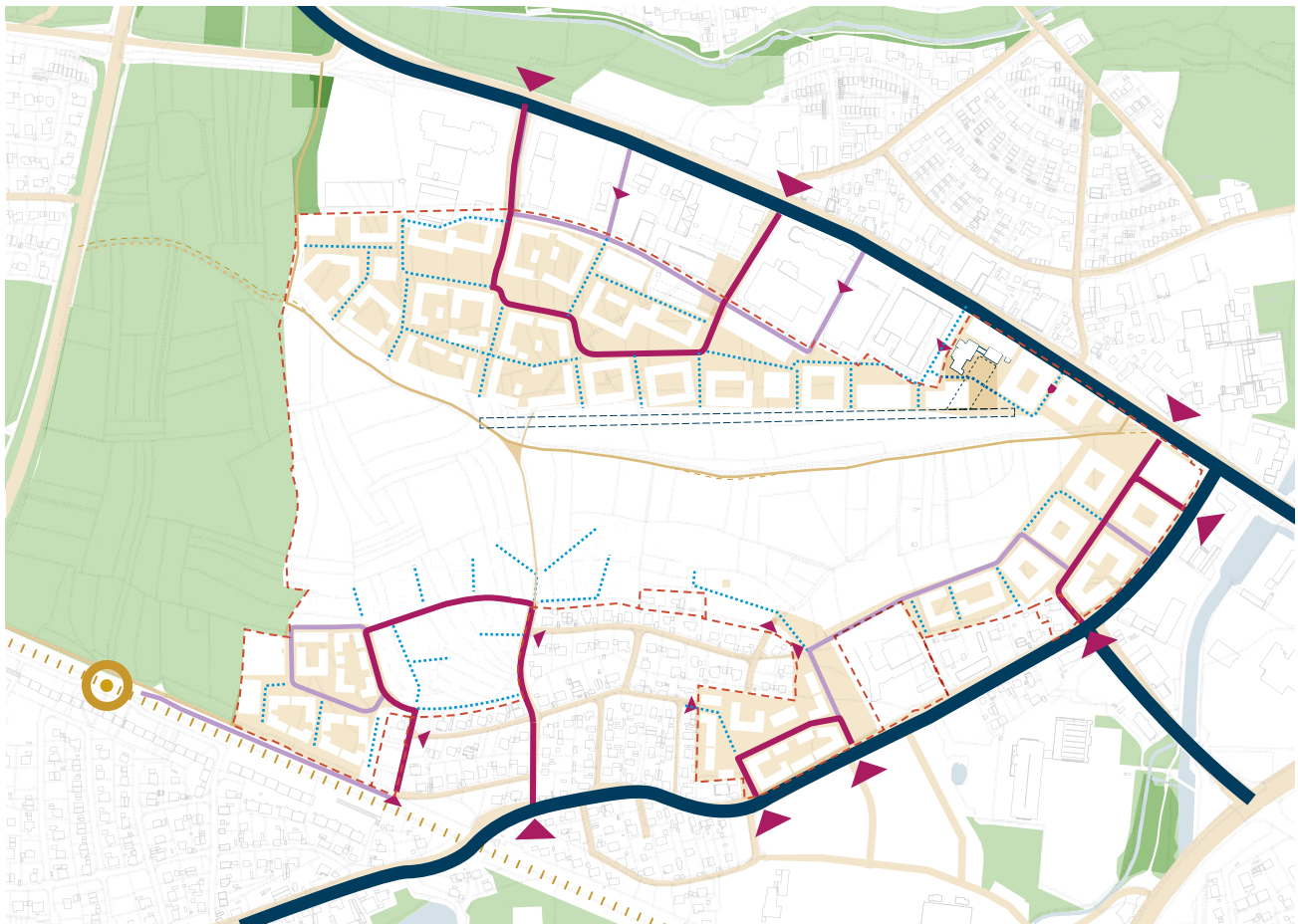
- Kaltluftstrom
- ☀ Sonnenstand
- ☀ Morgen-sonne
- ☀ Mittag-sonne
- ☀ Abend-sonne

M 1:10.000

Da die Bebauung den bestehenden städtebaulichen Kanten folgt, bleibt ein Großteil des Flugfeldes als Kaltluftschneise für die Stadt Neumarkt erhalten. Die Orientierung der Baukörper folgt der vorherrschenden Windrichtung, um den Wärmeinsel-Effekt zu minimieren. Gleichzeitig werden, im Hinblick auf ein angenehmes Freiraumerlebnis der Nutzer, geschützte Stadträume geschaffen, die sich am Sonnenstand orientieren und zudem windgeschützt sind. Zusammen mit den Anforderungen an den Artenschutz und Regenwasserversickerung gibt die Klimastrategie die Bebauung und Versiegelung des Flugfeldes vor. So entsteht in diesem zweiten Konzept ein vielfältiger Städtebau mit urbanen, dörflichen und vollständig natürlichen Bereichen.



Straßennetz und -hierarchie



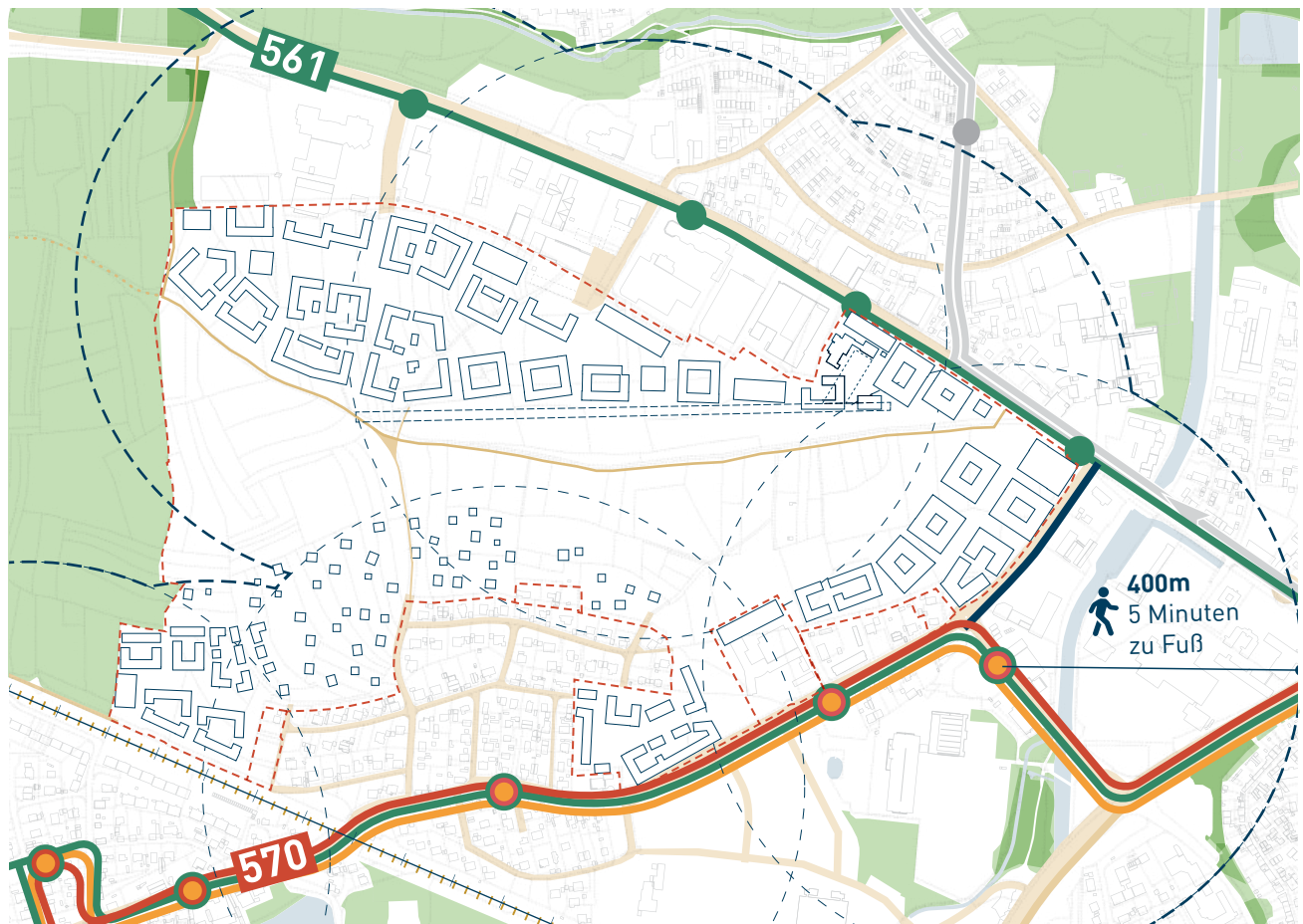
Legende

- Hauptstraße
- Erschließungsring
- Siedlungsstraße
- Verkehrsberuhigt
- Fahrrad- und Fußwege

M 1:10.000

Auf dem Flugfeld wird es in diesem Konzept keinen Durchgangsverkehr geben. Die Erschließung der einzelnen Quartiere am Rand des Geländes erfolgt durch ringförmig angelegte Erschließungsstraßen, die den Verkehrsfluss effizient in das Gebiet hinein und wieder herausführen. Von diesen Hauptstraßen gehen kleinere Anliegerstraßen ab, die eine funktionierende Versorgung des Stadtteils gewährleisten, ohne den Freiraum für Fußgänger und Fahrradfahrer einzuschränken. Verkehrsberuhigte Bereiche komplettieren das Straßennetz und erweitern den öffentlichen Freiraum in die Verkehrsflächen hinein, was die Attraktivität, Sicherheit sowie die soziale Interaktion der Bewohner des Quartiers stärkt.

Transport und ÖPNV



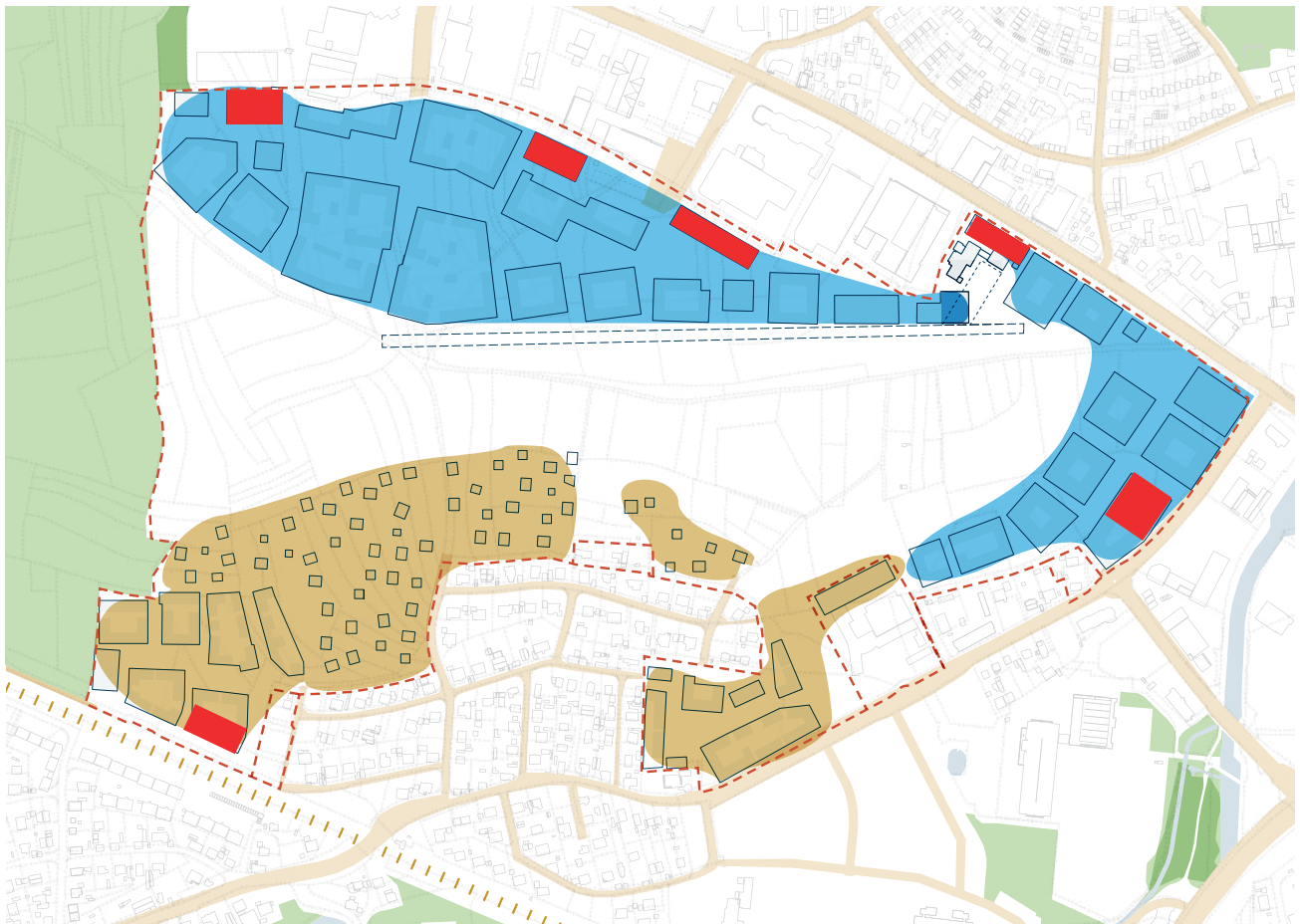
Legende

- Fahrrad- und Fußwege
- Buslinie 561
- Buslinie 570
- Buslinie 569

M 1:10.000

Das Verkehrskonzept priorisiert klar weiche Mobilität. Um das Gebiet jedoch besser in das bestehende Verkehrsnetz anzubinden, kann eine Umleitung der bestehenden Buslinie durch das Siedlungsgebiet im Norden vorgesehen werden. So wird der Bus vom MIV entkoppelt und potenziell effektiver. Die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer wird so optimiert, dass der Weg zu den Haltestellen intuitiv und bequem ist.

Parkierung



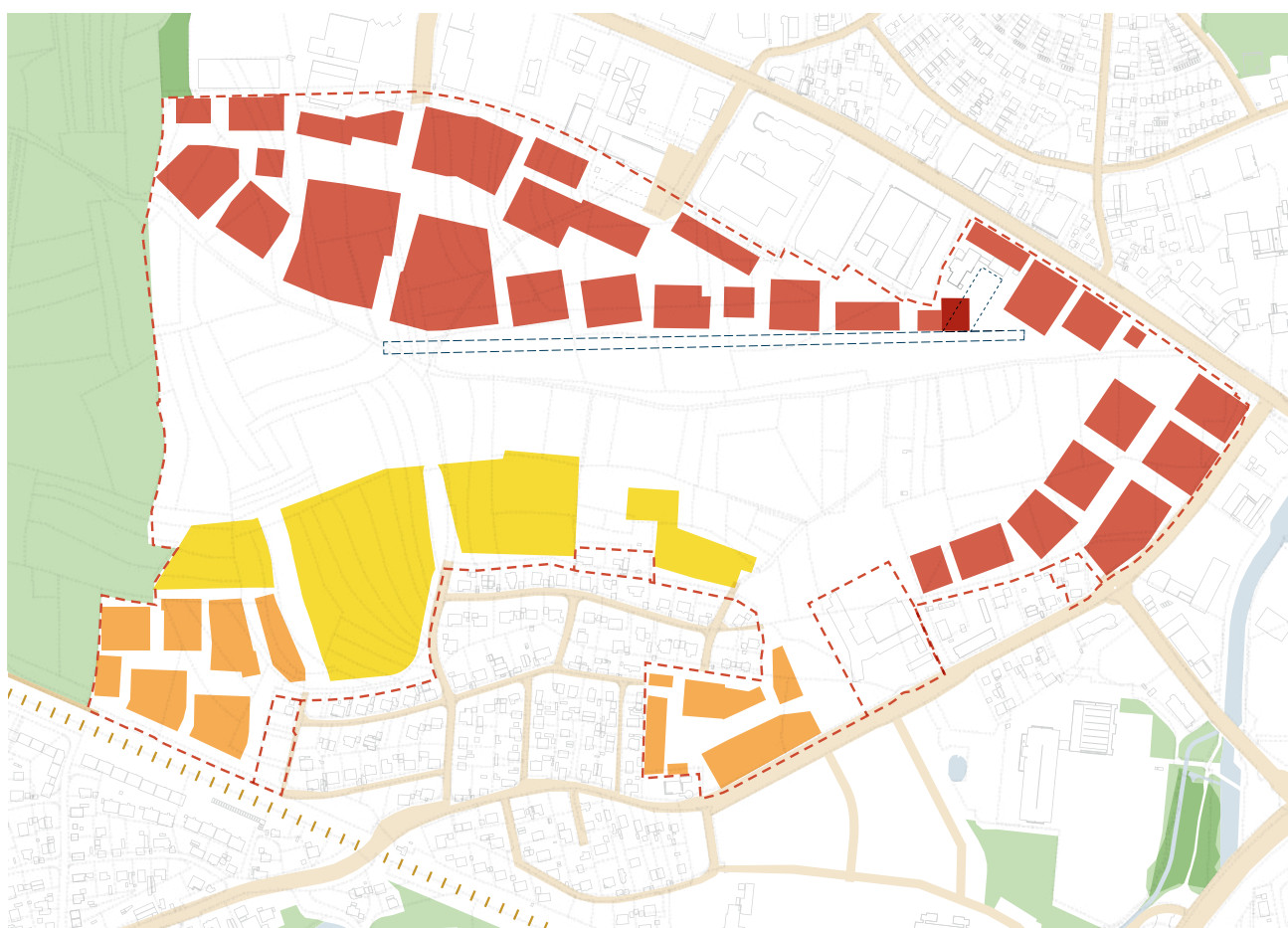
Legende

- Zone 1 - Parkverbotszone (Parken in Quartiersgaragen)
- Zone 2 - Wohngebiet (Parken auf dem Grundstück und Parkplätze für Besucher)
- Mögliche Standorte für Quartiersgaragen

M 1:8.000

Da dieses Konzept einen höheren Anteil dichter Bebauung im Norden aufweist, wird die Parkverbotszone ausgeweitet. Parken an der Oberfläche wird hier nicht möglich sein, jedoch ermöglichen Quartiersgaragen gute Alternativen für Besucher und Anwohner. Die Wohngebiete im Süden des Flugfeldes fügen sich in die Umgebung ein und erlauben nach wie vor konventionelles Parken auf dem Grundstück und im Straßenraum. Für die übrigen Quartiere an der Bahn und der Woffenbacher Straße ist für eine effiziente Erschließung eine gemischte Parkierungsstrategie vorgesehen.

Dichte und Gebäudetypologien

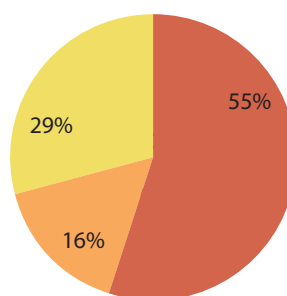


Legende

- Urbaner Charakter (Hohe Dichte)
- Innenstadtrand-Charakter (Mittlere Dichte)
- Landschaftlicher Charakter (Niedrige Dichte)

M 1:8.000

Entlang der Nürnberger Straße wird die neue Bebauung dichter und 3-4 Stockwerke hoch. Im Süden orientiert sich die Setzung mit Einfamilienhäusern in der Landschaft am Bestand und schafft mit 2-3 geschossigen Reihenhäusern den Übergang zum Kontext der Innenstadt Neumarkts. So erhält das Flugfeld urbane, dörfliche und ländliche Strukturen, die sich jeweils an der direkten städtebaulichen Umgebung orientieren.*

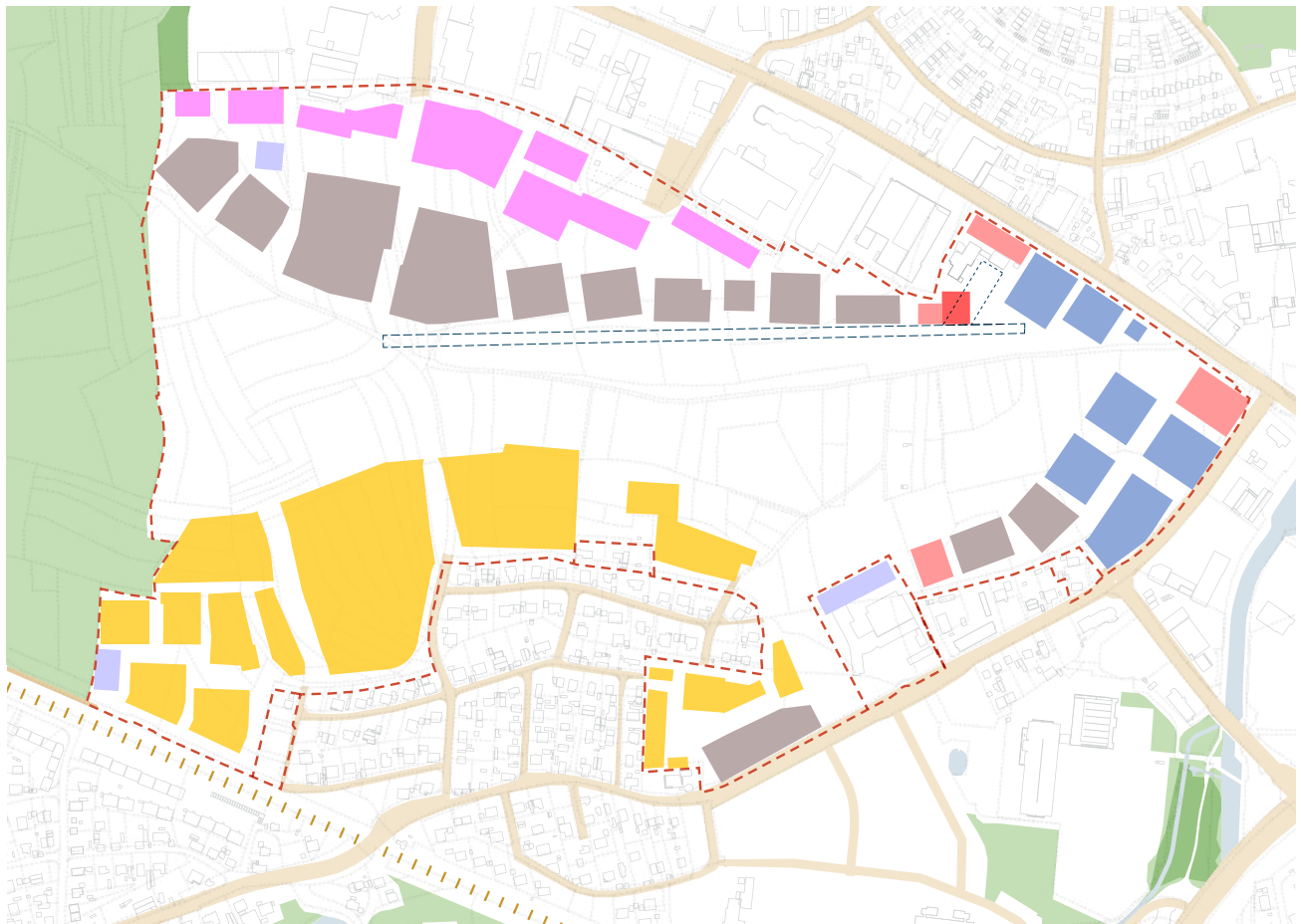


Bebaubare Fläche

- 111,400 m²
- 31,500 m²
- 59,500 m²

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungskonzept



Legende

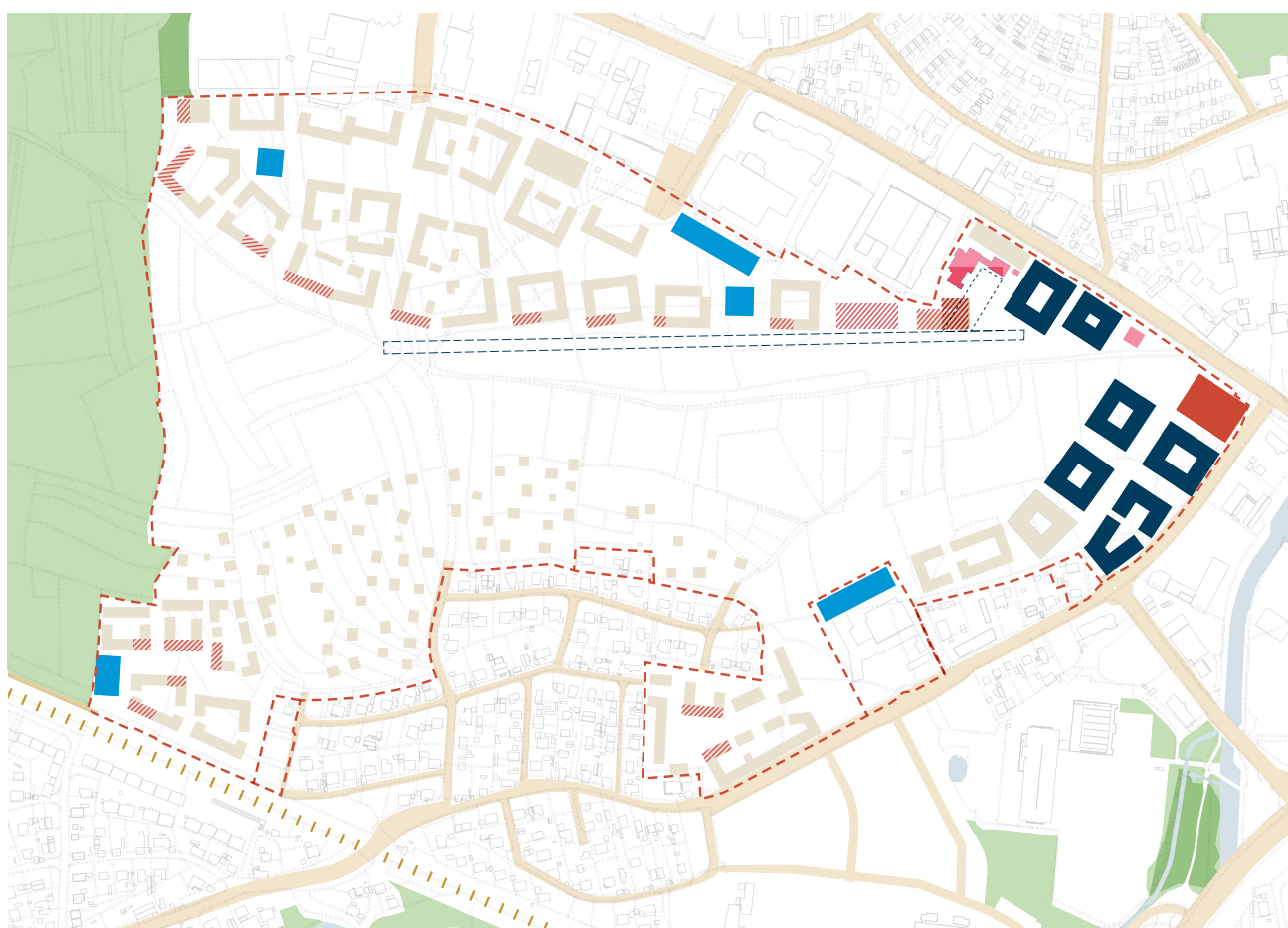
- Mischnutzung
- Wohnnutzung
- Einzelhandel und Dienstleistungen
- Erweiterung Gewerbequartier
- öffentliche Einrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen/Büroflächen

M 1:8.000

Südlich des Gewerbequartiers wird ein neues Mischgebiet mit Wohnen, Handel, Gastronomie und Büronutzungen entstehen. Dies ist der Motor für urbanes Leben auf dem Flugfeld. Das Gewerbegebiet selbst kann zukünftig ggf. mit neuen Nutzungskonzepten erweitert werden. Im Osten werden öffentliche Einrichtungen ergänzt und Möglichkeiten der Klinikerweiterung ausgelotet, um die Brücke zur Innenstadt zu schlagen. Im Süden ist größtenteils Wohnen mit wenigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorgesehen.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungsschwerpunkte



Legende

- Mögliche Standorte für Schulerweiterungen und Kindergärten
- ▨ Kommerzielle Nutzung, Cafés, Dienstleistungen etc.
- Kultureinrichtungen und besondere Nutzung
- Städtebaulich relevante Ecke mit besonderer Nutzung
- Gesundheitseinrichtungen und Büroflächen

M 1:8.000

Um das öffentliche Leben auf dem Flugfeld effektiv zu fördern, werden bestimmte Nutzungen der näheren Umgebung entsprechend konzentriert bzw. verteilt: Die östliche Spitze des Flugfeldes hat das Potenzial der primäre Anziehungspunkt zu werden. In der Nähe des Polizeireviers, der Klinik und dem Schulcampusareal könnten weitere öffentliche Einrichtungen, wie Kulturstätten, Verwaltungsgebäude oder ein Rehaszentrum ergänzt werden. Dies bringt das neue Flugfeld ins Bewusstsein der Neumarkter und stärkt das urbane Leben. In Verlängerung und entlang des ehemaligen Rollfeldes werden Cafés, Einzelhandel und weitere lokale Anziehungspunkte angesiedelt.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Parks und klare Kanten



Konzeptbeschreibung

Für einen Stadtteil mit hohem Identifikationspotenzial ist eine besondere städtebauliche Form Voraussetzung. Ähnlich der kreisförmigen Setzung Neu-Neumarkts liegt dem Konzept „Parks und klare Kanten“ eine starke Geometrie zu Grunde. Das Flugfeld wird stark verdichtet und das neue Quartier ist durch eine Sequenz aus drei Parks mit unterschiedlichen Charakteren strukturiert. Das Konzept testet die maximale Flächennutzung auf dem Flugfeld unter Berücksichtigung des Kontextes und der städtebaulichen Anforderungen.

Ansatz

Wie in den vorherigen Konzepten beschrieben dient die direkte Umgebung des Flugfeldes als Ausgangspunkt der Entwicklung. Für das dritte Konzept wird der Bestand jedoch stärker ergänzt und ausgebaut als zuvor. Dies führt zu einem sehr urbanen Quartier mit unterschiedlichen Dichten und einem vielfältigen Nutzungspotenzial.

Erschließung

Auch in diesem Konzept wird Durchgangsverkehr auf

dem Flugfeld vermieden, indem Großteile des neuen Stadtteils von Norden und Süden aus erschlossen werden. Von diesen Erschließungsringen führen kleinere Straßen mit Fußgängervorrang in die Quartiere. Die südlichen Siedlungsgebiete sind durch Anliegerstraßen erschlossen.

Städtebau

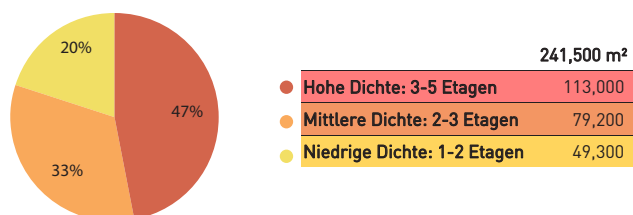
Das Gewerbegebiet erhält durch eine zielgerichtete Erweiterung einen fließenderen Übergang zum dichten Mischquartier, das den Norden und Osten des Flugfeldes ausmacht. Hier werden Wohnen, Gewerbe und kommerzielle Nutzungen in einem sehr städtischen Quartier miteinander in Einklang gebracht. Ein- und Zweifamilienhäuser bestimmen den südlichen Rand des Bestandsbiotops. Die Übergänge nach Westen und Osten an der Woffenbacher Straße sind wie in den Konzepten 1 und 2 mit mittlerer Dichte und dörflichen Strukturen geplant. Klare Raumkanten definieren drei Stadtparks sowie den Übergang in die freie Landschaft im Westen. Die räumlichen Charaktere der Parks reichen von urbanem Grün mit urbanen Rändern über ungezähmte Biotope zu weitläufigen landschaftlichen Wiesenflächen.

Entwurfsschwerpunkte

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

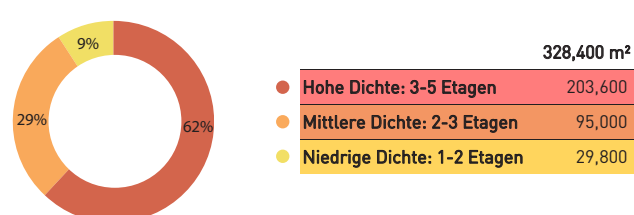
Flächenberechnung

Grundfläche nach Dichtetypen

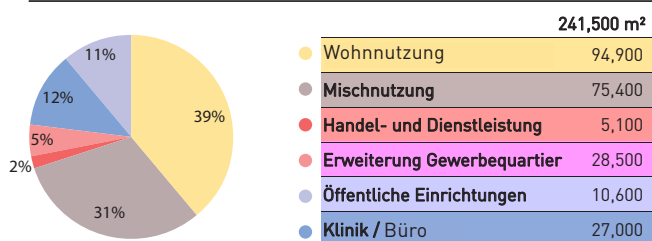


Geschossfläche

Geschossfläche nach Dichtetypen



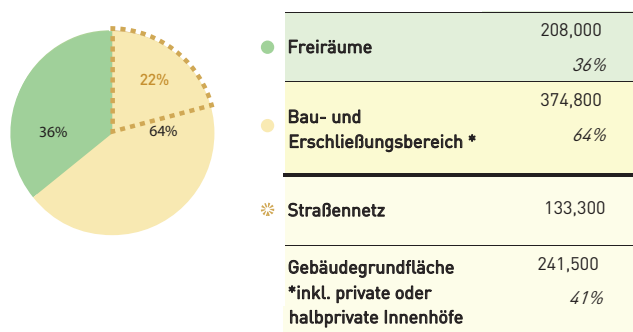
Bruttogrundfläche nach Nutzung



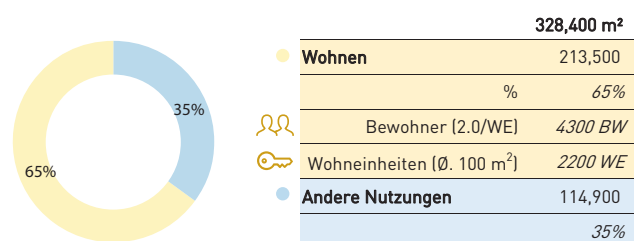
Geschossfläche nach Nutzungen



Bruttogesamtfläche Entwurfsgebiet (BGF)



Geschossfläche nach Hauptnutzung



Freiraum-Netzwerk

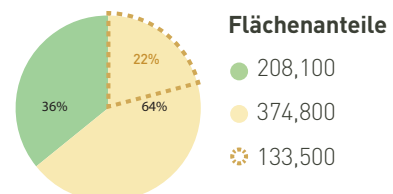


Legende

- Park
- Landschaftspark Flugfeld
- Bestandsbiotop
- Stadträume

M 1:8.000

Bestimmendes Element des Entwurfs sind die drei Stadtparks mit ihren unterschiedlichen Qualitäten. Gerahmt von dichten Blöcken und Stadtplätzen wird der östlichste Park zu einem Anziehungspunkt mit einem vielfältigen Programm für alle Nutzer. Der mittlere Park ist als Raum zur Naturerfahrung geplant. Das Bestandsbiotop wird eingebettet und aufgewertet, hier ist der Mensch respektvoller Gast. Der dritte Park stellt den graduellen Übergang zur freien Landschaft dar und ist vielfältig beispielbar. Auch hier ist eine moderate Nutzungsintensität vorgesehen. Die Parks sind jeweils mit aktiven Erdgeschosszonen und Promenaden eingefasst. Dies gliedert den Freiraum in grüne und urbane Bereiche, die für den Nutzer gut lesbar sind und zur Identitätsbildung des Quartiers beitragen.



Biodiversität



Legende

- Bestehende alte Bäume
- ▨ Bestehende Bodenvegetation
- ▨ Flächen mit Naturbezug
- Lebensraum Wiese/Freifläche
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Brutstätten
- Verdrängte Brutstätten

M 1:8.000

Durch die besondere städtebauliche Setzung und die eingegrenzten Parks wird in diesem Konzept am stärksten in den Landschaftsraum eingegriffen. Durch eine eindeutige Zonierung werden Menschen, Flora und Fauna Bereiche zur Entfaltung vorgegeben. Die Parks sind großzügig gestaltet und sind in der Lage, einen Großteil der wichtigen Grünflächen und Lebensräume aufzunehmen. Durch das Bebauungskonzept sind die Grünräume stark voneinander getrennt, was im Sinne eines Biotopverbundes nicht ideal ist. Für Vogelarten, Fledermäuse und Insekten sind jedoch „Trittstein“-Biotope angedacht, die durch die Dimensionierung der Parks von menschlichen Aktivitäten weitgehend geschützt sind.

Regenwasser-Management



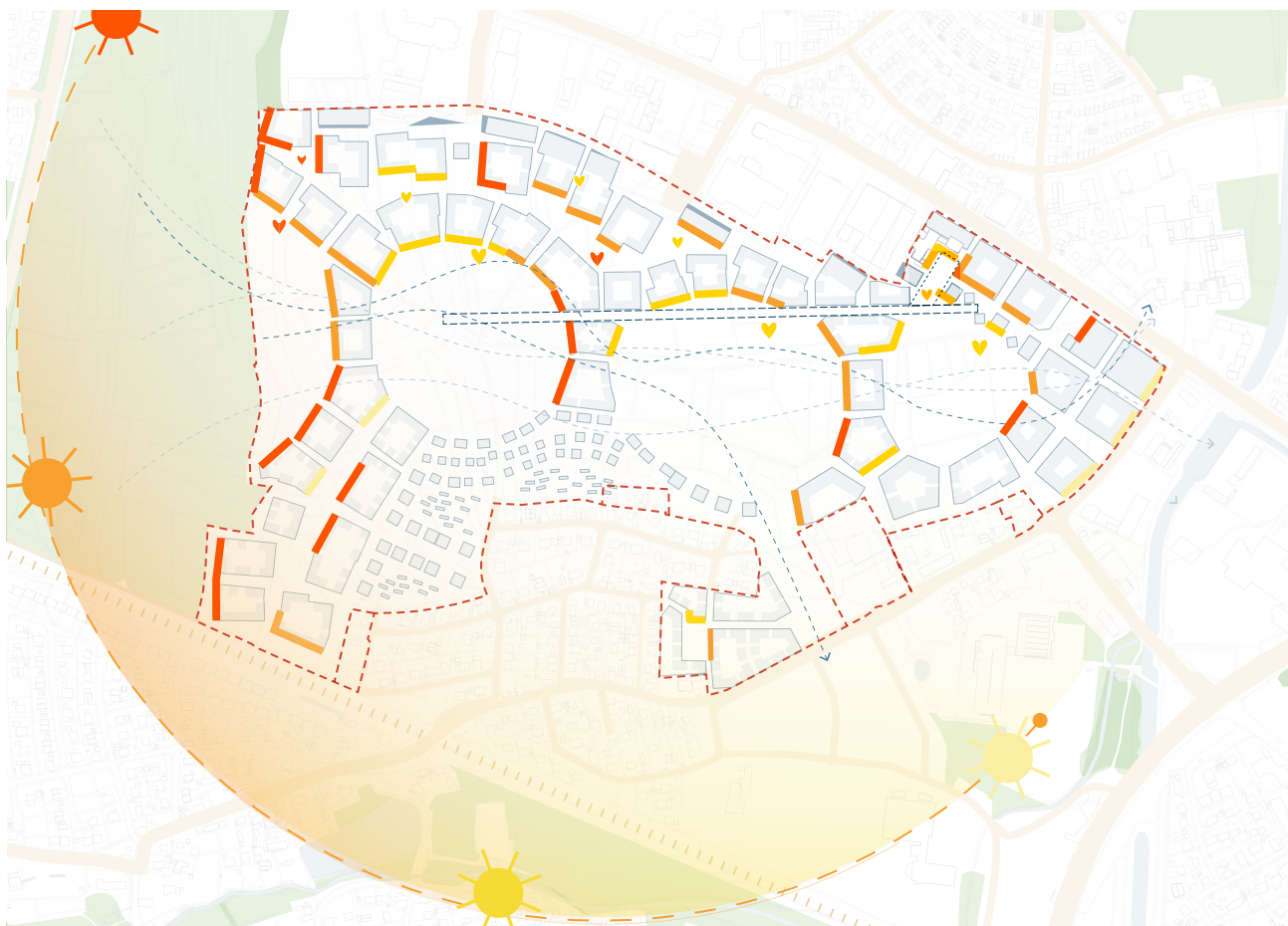
Legende

M 1:8.000

- Retention im Landschaftsraum
- Straßenentwässerung
- Fließrichtung
- Bestehende Bodenvegetation
- Bestehende alte Bäume
- Weigehend versiegelte Flächen / Straßen
- Grüne Innenhöfe
- Versickerungsmulden und -gräben

Der höhere Versiegelungsgrad in diesem Konzept fordert die Leistungsfähigkeit des Stadtraums in Bezug auf das Regenwasser-Management mehr als in den anderen Entwürfen. Besonders die Straßenräume sind hier mit versickerungsfähigen Belägen, Mikro-Pflanzungen und Wasserrinnen an der Oberfläche gestaltet, was dem Wasserhaushalt aber auch der räumlichen Gestaltung und dem Mikroklima im Quartier zugutekommt. Ergänzt wird dieses Straßen-Netzwerk durch kleinere Parkanlagen, die ebenfalls mit Retentionsflächen ausgestattet sind. Die Beschaffenheit des Bodens kann in diesem Konzept zudem als Vorteil zur Gestaltung einer Wasserfläche in einem der Parks genutzt werden.

Stadtklimatische Aspekte

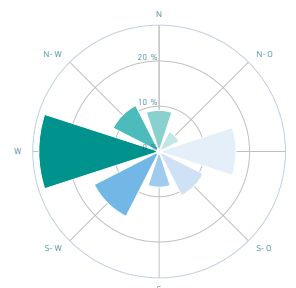


Legende

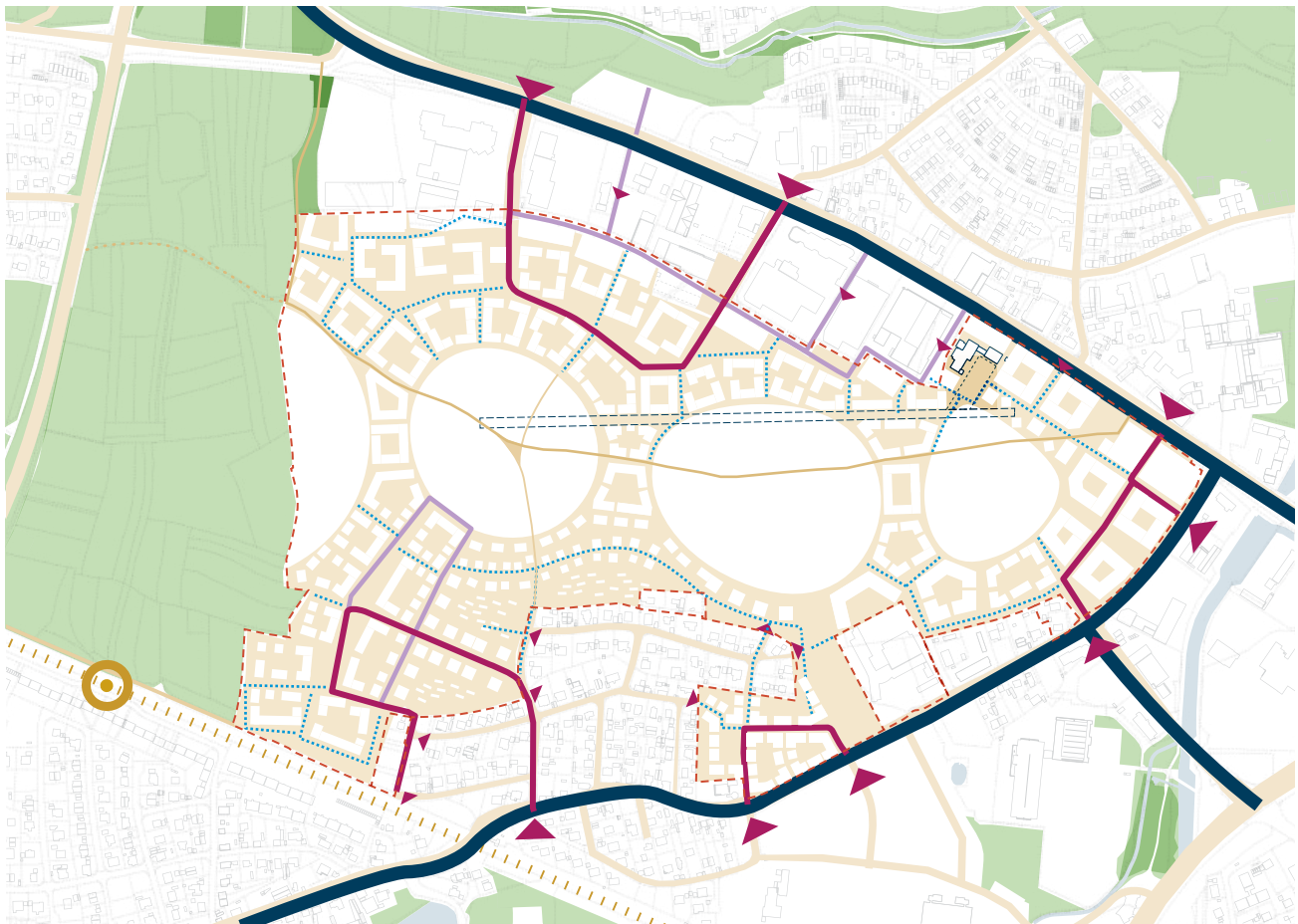
- Kaltluftstrom
- ☀ Sonnenstand
- ☀ Morgensonne
- ☀ Mittagsonne
- ☀ Abendsonne

M 1:10.000

Als dichtester Entwurf steht dieses Konzept der Kaltluftschneise am stärksten entgegen. Es sind Durchlässe für einen gewissen Luftstrom vorgesehen, jedoch wird das Stadtklima in diesem Konzept ganz klar schwieriger zu optimieren sein. Die städtischen Grünräume und Parks müssen hier durch Verdunstung besonders zur Temperaturregulierung beitragen. Maßnahmen, wie Dach- und Fassadenbegrünung sind in diesem Konzept von besonderer Wichtigkeit. Für die weitere Planung ist abzuwägen, ob die Vorteile eines stark entwickelten Flugfeldes mit sehr urbanen Qualitäten den Nachteil eines potenziell schlechteren Stadtklimas überwiegen.



Straßennetz und -hierarchie



Legende

- Hauptstraße
- Erschließungsring
- Siedlungsstraße
- Verkehrsberuhigt
- Fahrrad- und Fußwege

M 1:10.000

Trotz der zusammenhängenden Bebauung in diesem dritten Konzept, sind auch hier keine querenden Durchgangsverbindungen geplant. Dies spiegelt die Ambition eines autoarmen Stadtteils, der den Menschen Vorrang gibt, wider. Wie zuvor verknüpfen Erschließungsringe an den Randbereichen des Flugfeldes die Nachbarschaften mit den großen Einfallstraßen nördlich und südlich. In diesem Konzept sind diese jedoch als Anliegerstraßen ausgebildet, was die klare Priorisierung weicher Mobilität zusätzlich unterstreicht. Auffällig ist zudem, dass selbst die verkehrsberuhigten Bereiche nicht bis an die Parks des Flugfeldes reichen. Hier geht der Straßenraum ausschließlich in Fuß- und Radwegeverbindungen über, die keinen motorisierten Verkehr zulassen.

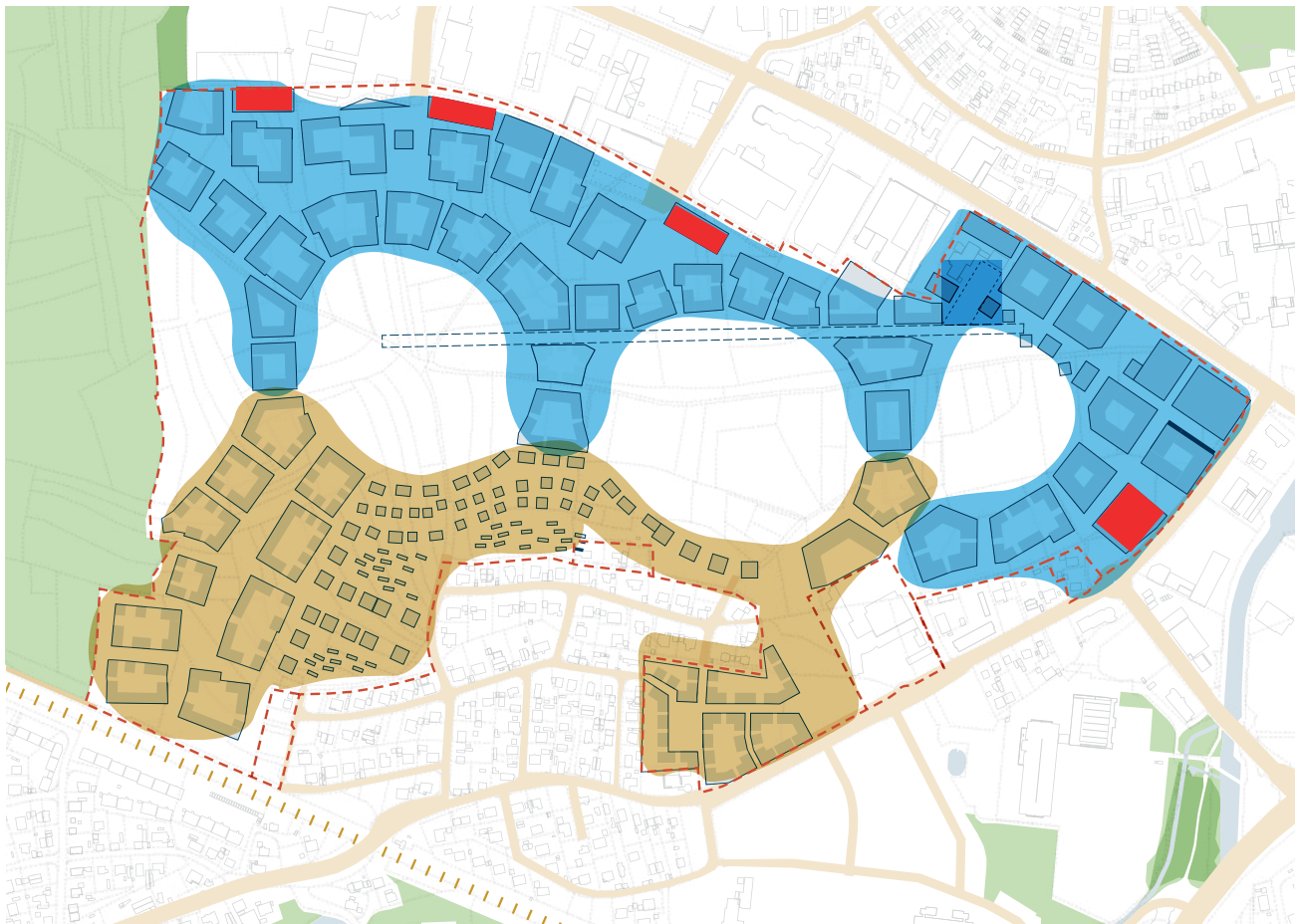


- Fahrrad- und Fußwege
- Buslinie 561
- Buslinie 570
- Buslinie 569

M 1:10.000

Das Konzept Parks und klare Kanten nutzt das bestehende ÖPNV-Netzwerk ohne grundlegende Veränderungen. Die Bebauungsstruktur ist so orientiert, dass dichte Bereiche näher am Rand des Quartiers und somit näher an den Hauptstraßen und den Buslinien positioniert sind. Durch das Prinzip der „15-Minuten-Stadt“, werden kurze Wege zur alltäglichen Versorgung und zu anderen Einrichtungen des täglichen Lebens gewährleistet und die Autonutzung potenziell reduziert.

Parkierung



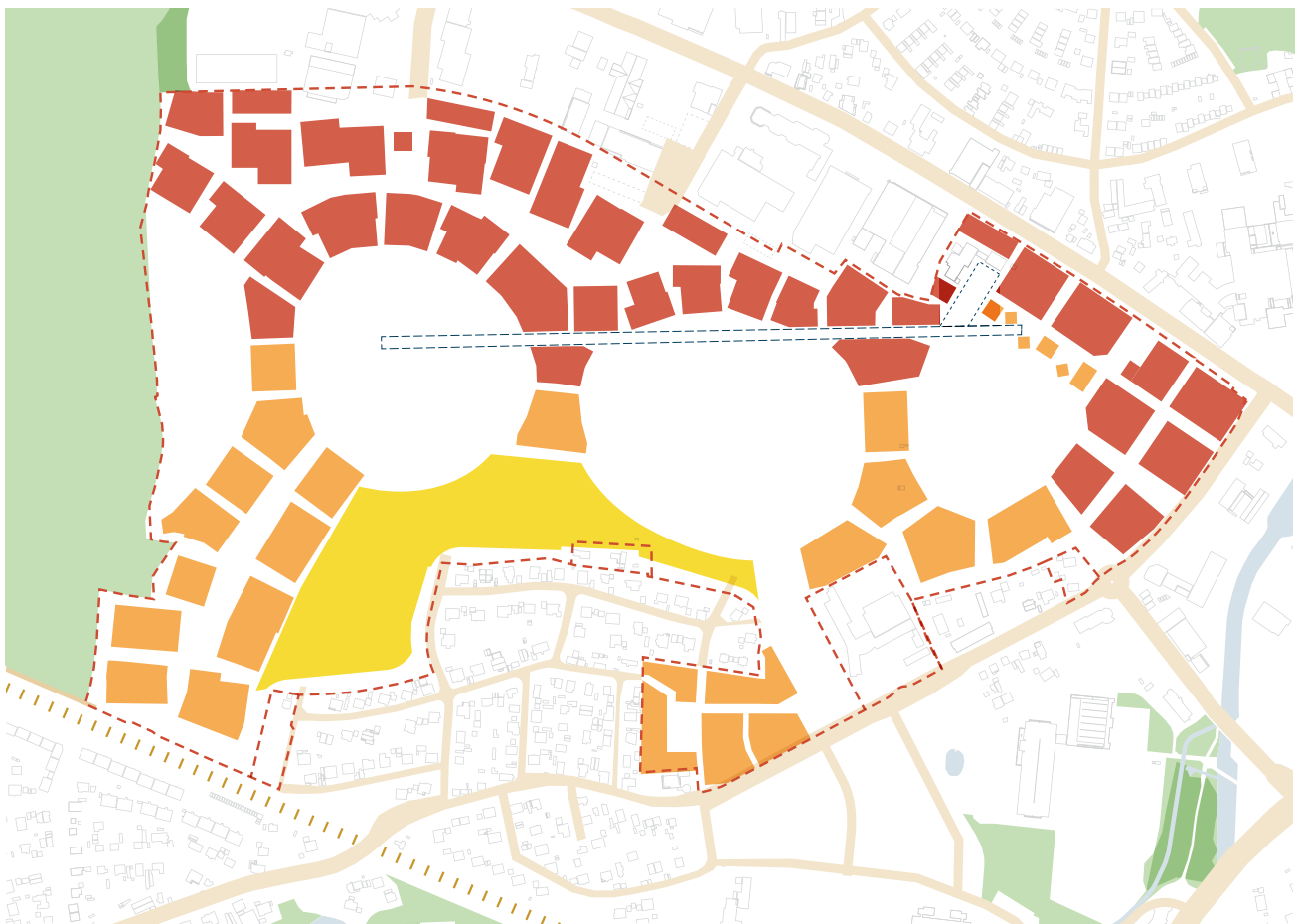
Legende

- Zone 1 - Parkverbotzone (Parken in Quartiersgaragen)
- Zone 2 - Wohngebiet (Parken auf dem Grundstück und Parkplätze für Besucher)
- Mögliche Standorte für Quartiersgaragen

M 1:8.000

Der sehr urbane Charakter des Konzeptes spiegelt sich auch in der Erschließungsstrategie wider. Der Stadtraum ist für die Spontanität und Zwanglosigkeit der Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad ausgelegt. Das Auto muss dementsprechend in den vorgesehenen Quartiersgaragen abgestellt werden. Be- und Entladen sowie Kurzzeitparken sind in der Parkverbotzone jedoch erlaubt. Entlang der Erschließungsstraßen im Süden ist das Parken trotz der in diesem Konzept vergleichsweise hohen Dichte als Mischform geplant. So entstehen fließende Übergänge zwischen den Zonen. Die Einfamilienhaussiedlung am Flugfeld erlaubt, genau wie in den anderen Konzepten, das konventionelle Parken auf dem Grundstück am Haus.

Dichte und Gebäudetypologien

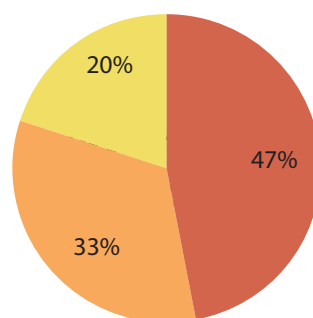


Legende

- Urbaner Charakter (Hohe Dichte)
- Innenstadttrand-Charakter (Mittlere Dichte)
- Landschaftlicher Charakter (Niedrige Dichte)

M 1:8.000

Entlang der Nürnberger Straße wird die neue Bebauung dichter und 3-4 Stockwerke hoch. Im Süden orientiert sich die Setzung mit Einfamilienhäusern in der Landschaft am Bestand und schafft mit 2-3 geschossigen Reihenhäusern den Übergang zum Kontext der Innenstadt Neumarkts. So erhält das Flugfeld urbane, dörfliche und ländliche Strukturen, die sich jeweils an der direkten städtebaulichen Umgebung orientieren.*

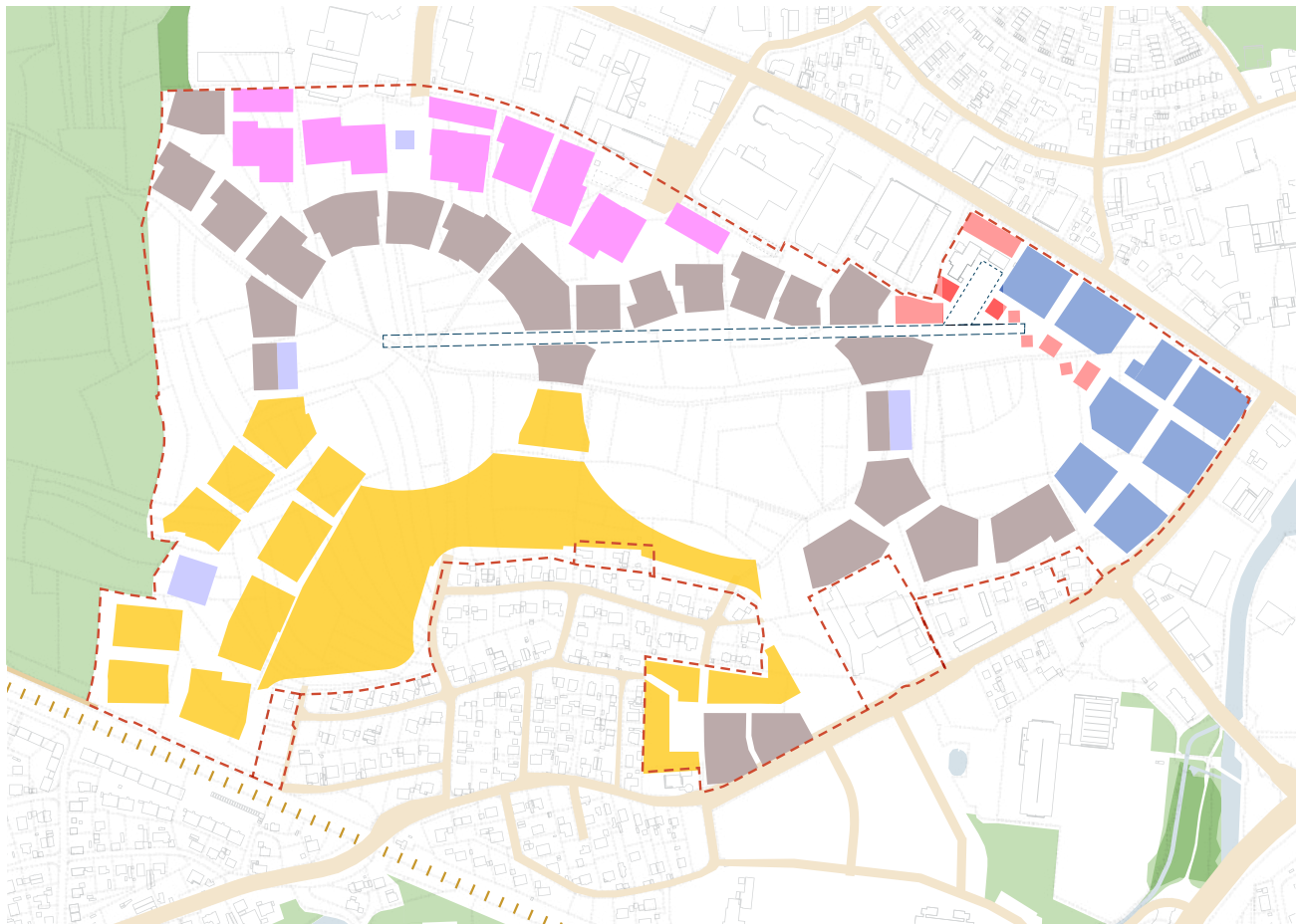


Bebaubare Fläche

- 113,000 m²
- 79,200 m²
- 49,300 m²

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungskonzept



Legende

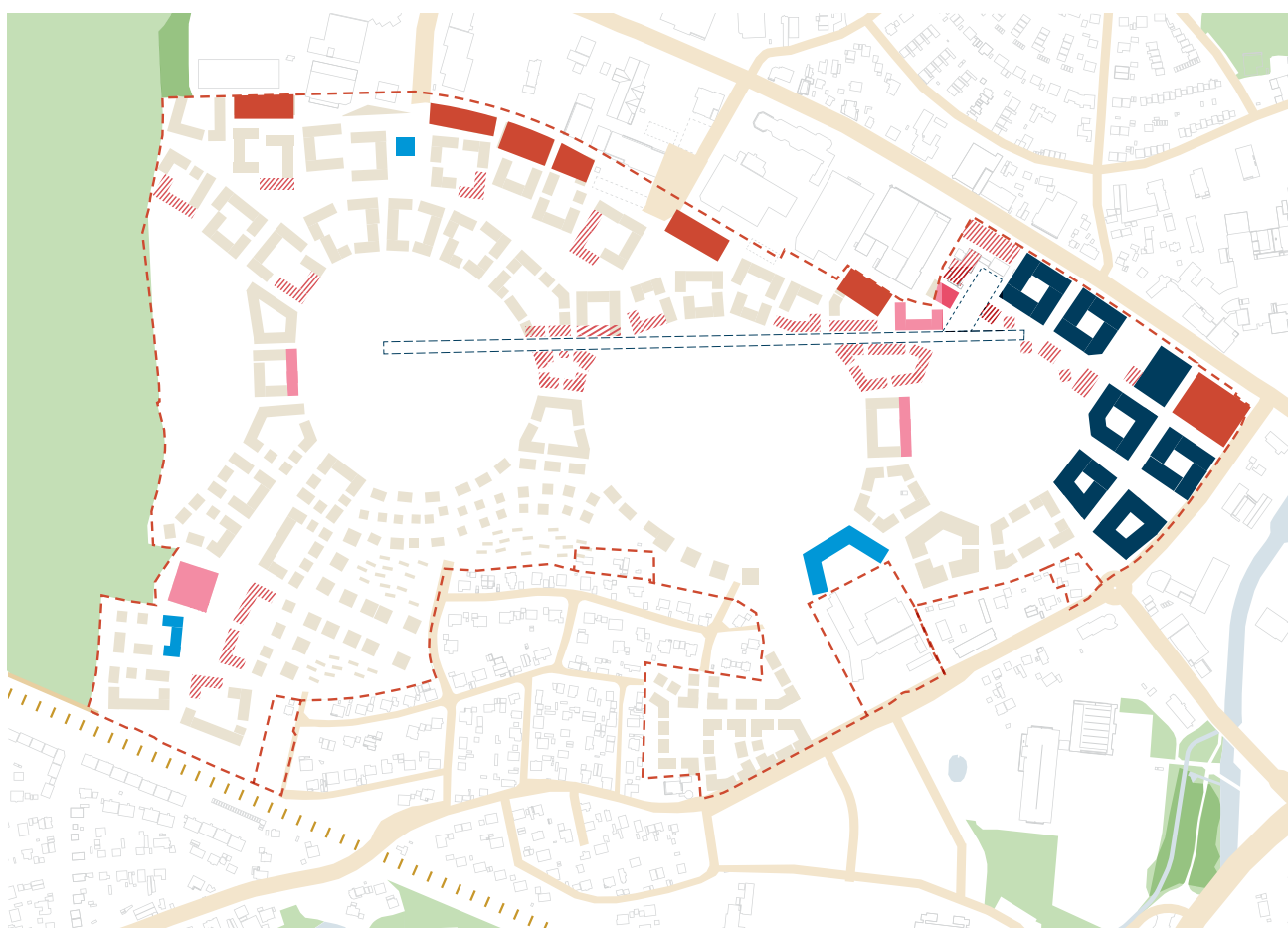
- Mischnutzung
- Wohnnutzung
- Einzelhandel und Dienstleistungen
- Erweiterung Gewerbequartier
- öffentliche Einrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen/Büroflächen

M 1:8.000

Südlich des Gewerbequartiers wird ein neues Mischgebiet mit Wohnen, Handel, Gastronomie und Büronutzungen entstehen. Dies ist der Motor für urbanes Leben auf dem Flugfeld. Das Gewerbegebiet selbst künftig ggf. mit neuen Nutzungskonzepten erweitert werden. Im Osten werden öffentliche Einrichtungen ergänzt und Möglichkeiten der Klinikerweiterung ausgelotet, um die Brücke zur Innenstadt zu schlagen. Im Süden ist größtenteils Wohnen mit wenigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorgesehen.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungsschwerpunkte



Legende

- Mögliche Standorte für Schulerweiterungen und Kindergärten
- ▨ Kommerzielle Nutzung, Cafés, Dienstleistungen etc.
- Kultureinrichtungen und besondere Nutzung
- Städtebaulich relevante Ecke mit besonderer Nutzung
- Gesundheitseinrichtungen und Büroflächen

M 1:8.000

Um das öffentliche Leben auf dem Flugfeld effektiv zu fördern, werden bestimmte Nutzungen der näheren Umgebung entsprechend konzentriert bzw. verteilt: Die östliche Spitze des Flugfeldes hat das Potenzial der primäre Anziehungspunkt zu werden. In der Nähe des Polizeireviers, der Klinik und dem Schulcampusareal könnten weitere öffentliche Einrichtungen, wie Kulturstätten, Verwaltungsgebäude oder ein Rehaszentrum ergänzt werden. Dies bringt das neue Flugfeld ins Bewusstsein der Neumarkter und stärkt das urbane Leben. In Verlängerung und entlang des ehemaligen Rollfeldes werden Cafés, Einzelhandel und weitere lokale Anziehungspunkte angesiedelt.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Konzept 4: Nachbarschaften, Parks und klare Kanten



Konzeptbeschreibung

Die fünf verschiedenen Konzepte dienen der Gegenüberstellung verschiedener Lösungsansätze mit gegensätzlichen Ansätzen. Im Konzept „Nachbarschaften, Parks und klare Kanten“ finden sich jedoch Ideen aus allen vorherigen Konzepten. Ziel ist, einen möglichst ausgewogenen Entwurf, der angemessen auf die vielfältigen Anforderungen reagiert, zu entwickeln.

Ansatz

Das Verdichtungsprinzip folgt wieder dem Kontext mit urbanen Blöcken an der Nürnberger Straße sowie dörflichen und ländlichen Siedlungsstrukturen im Süden. Der Unterschied zu den anderen Konzepten ist eine lockerere Setzung mit weichen Kanten, die den Landschaftsraum nur im urbaneren Osten des Flugfeldes einrahmen.

Erschließung

Das Straßennetz ist nahezu identisch mit dem dritten Konzept „Parks und klare Kanten“. Die östliche Spitze wird jedoch statt mit zwei Erschließungsringen nur durch einen an die Woffenbacher Straße angebunden.

Städtebau

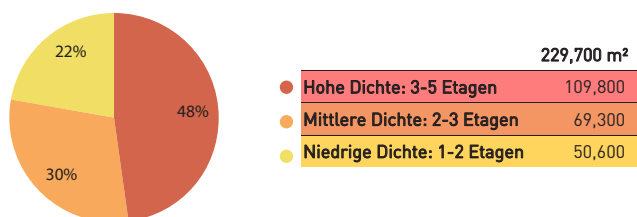
Die Besonderheit des Konzepts liegt in der Balance zwischen den Extremen. Dies gilt zum Beispiel für die ausgeglichene Gegenüberstellung von hoher, urbaner Mischnutzung und weniger intensiver, mittlerer und niedrigerer Dichte mit vorherrschender Wohnnutzung. Auch das Verhältnis von bebauten und unbebauten Flächen ist mit Bedacht gewählt. Die für Neumarkt so wichtige Kaltluftschneise ist hier berücksichtigt, obwohl das Quartier durch seine Dichte eine starke Urbanität aufweisen wird. Diese ist jedoch notwendig, um es in Neumarkt zu verankern. Öffentliche Einrichtungen ziehen Bürger in das Gebiet und bilden einen städtebaulichen Schwerpunkt im Osten. Weiterhin sind die Raumkanten, die das Gebiet definieren, behutsam an den Bestand angepasst. So sind die nach Süden ausgerichteten Fassaden als harte Raumkanten mit urbanen Qualitäten ausgebildet. Im Süden hingegen geht die Landschaft in die Siedlungsstrukturen über. Hierbei entstehen spannende räumliche Situationen in denen das urbane Grün tatsächlich zu einer grünen Urbanität führt.

Entwurfsschwerpunkte

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

Flächenberechnung

Grundfläche nach Dichtetypen

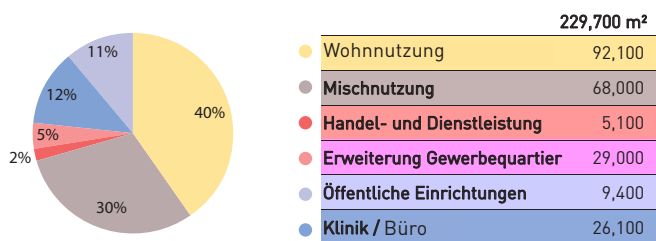


Geschossfläche

Geschossfläche nach Dichtetypen



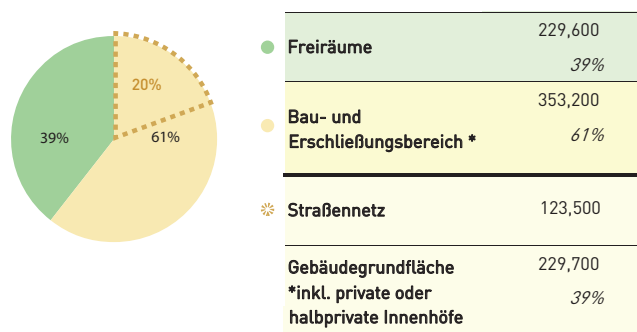
Bruttogrundfläche nach Nutzung



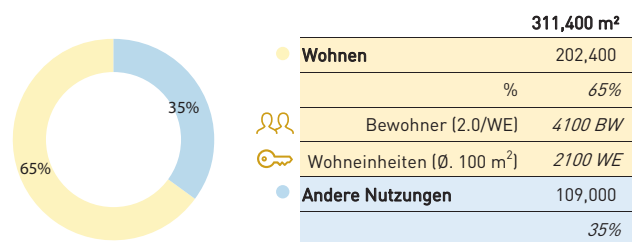
Geschossfläche nach Nutzungen



Bruttogesamtfläche Entwurfsgebiet (BGF)



Geschossfläche nach Hauptnutzung



Freiraum-Netzwerk

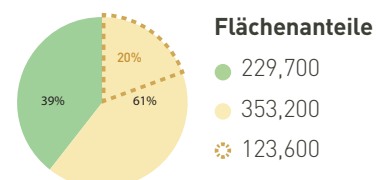


Legende

- Park
- Landschaftspark Flugfeld
- Bestandsbiotop
- Stadträume

M 1:8.000

Im Konzept 4 sind die lebendigen urbanen Zonen an den Rändern des Entwurfsgebiets organisiert. Dies gewährleistet eine gute Verknüpfung der neuen Freiräume mit den angrenzenden Stadtteilen. Nachbarschaftsplätze und kleinere Parks stärken die Identität der jeweiligen neuen Siedlungsgebiete. Der großzügige Grünraum im Herzen des Flugfeldes wird durch den Städtebau und urbane Promenaden eingerahmt, wodurch eine Sequenz aus unterschiedlich bespielten Nischen im Norden des Parks entsteht. In diesem Konzept sind die Übergänge aus aktiv genutzten und landschaftlichen Bereichen auf dem Flugfeld eher fließend. Somit wird eine natürlichere Entwicklung des Stadtteils durch informelle oder temporäre Aktivierungen gefördert.



Biodiversität



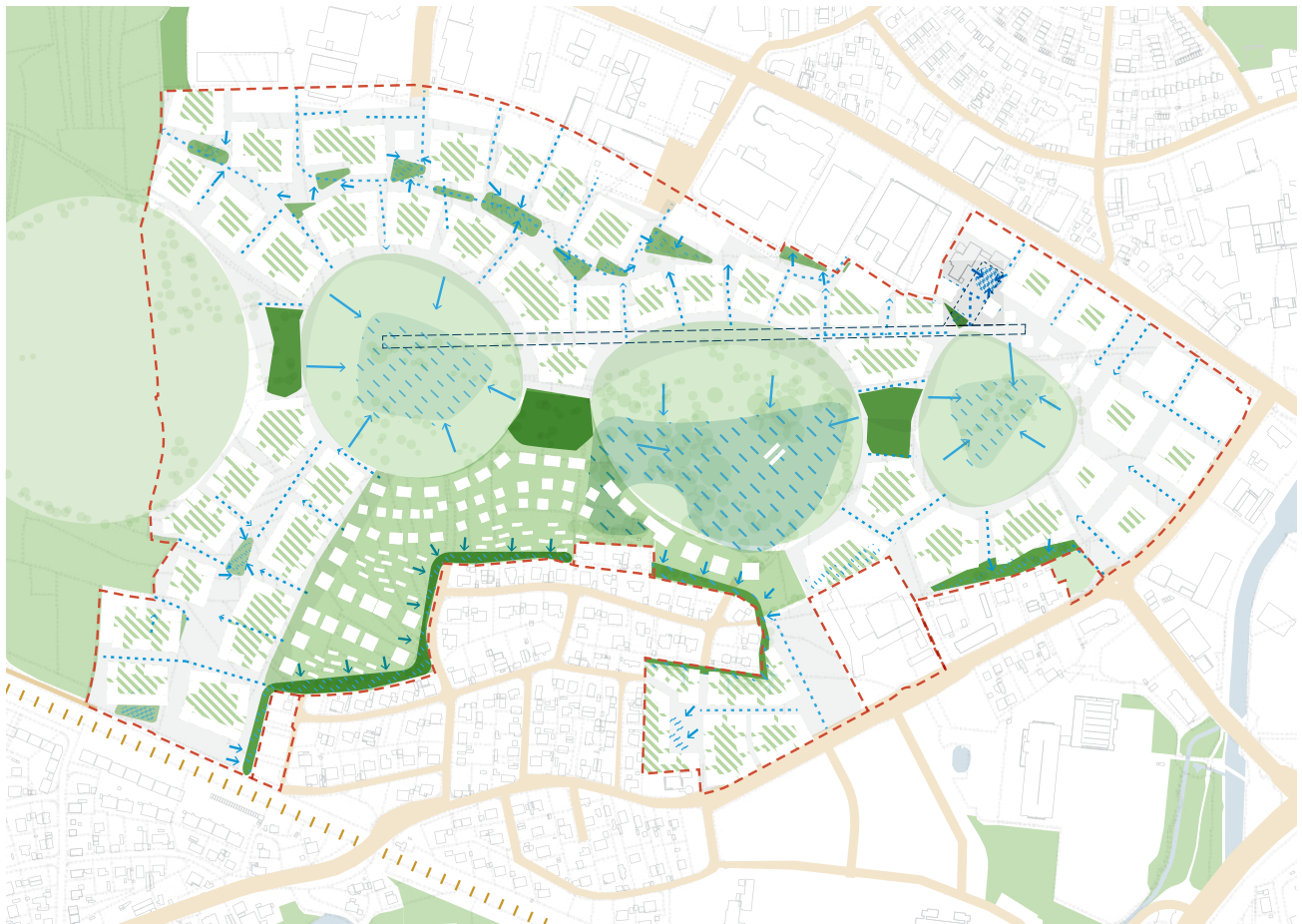
Legende

M 1:8.000

- Bestehende alte Bäume
- ▨ Bestehende Bodenvegetation
- ▨ Flächen mit Naturbezug
- Lebensraum Wiese/Freifläche
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Brutstätten
- Verdrängte Brutstätten

Die ökologischen Schwierigkeiten, die das Konzept 3 erzeugt, werden im Hybrid vermieden. Durch die lose definierte Sequenz aus Grünräumen ist ein Verbund aus verschiedenen Biotopen möglich. Das Prinzip eines fließenden Übergangs von programmierten Parkräumen in die freie Landschaft erlaubt eine flexible Integration ökologisch wichtiger Flächen in den Stadtteil, der ansonsten von Menschen dominiert ist. Grundsätzlich ist ein Gradient von aktiver zu passiver bzw. extensiver Nutzung des Grünraums vorgesehen: Der sehr urbane Nordosten wird stärker für Menschen gestaltet, wohingegen das Zentrum und der westliche Teil des Flugfeldes für Flora und Fauna geplant sind. Hier sind extensive Pflege wie Beweidung und Renaturierungen der Vegetation zur Aufwertung der Landschaft vorgesehen.

Regenwasser-Management



Legende

M 1:8.000

- Retention im Landschaftsraum
- Straßenentwässerung
- Fließrichtung
- Bestehende Bodenvegetation
- Bestehende alte Bäume
- Weigehend versiegelte Flächen / Straßen
- Grüne Innenhöfe
- Versickerungsmulden und -gräben

Das Konzept 4 nimmt alle bisher beschriebenen Gestaltungslösungen in den Entwurf mit auf. Der großzügige Landschaftspark garantiert eine höhere Versickerungskapazität als die singulären Parks. Im Unterschied zu den anderen Konzepten wird der Stadtraum weitaus grüner gestaltet: eine Vielzahl kleiner grüner Stadtparks zieht sich durch die einzelnen Quartiere und erhöht so den Anteil unversiegelter Fläche gemessen an der Gesamtfläche. Die Integration von Versickerungs- und Verdunstungsflächen führt zudem zu einem saisonabhängigen Freiraumcharakter mit unterschiedlichen, vom Wetter bestimmten Nutzungen.

Stadtklimatische Aspekte

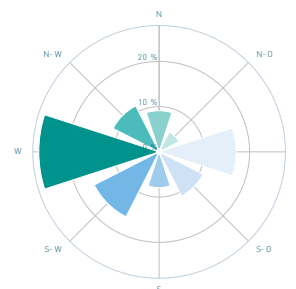


Legende

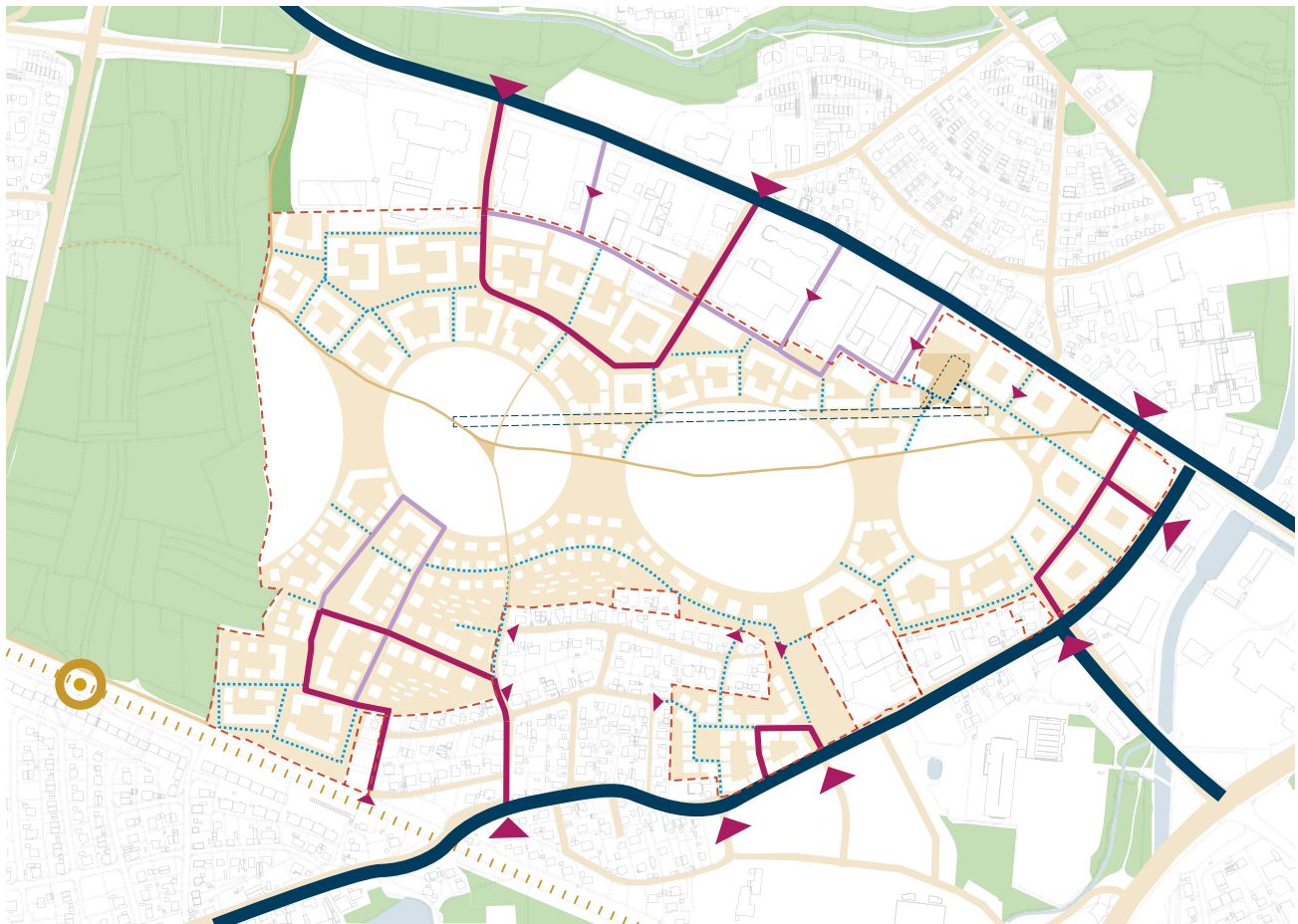
- Kaltluftstrom
- ☀ Sonnenstand
- ☀ Morgensonne
- ☀ Mittagssonne
- ☀ Abendsonne

M 1:10.000

Der Kaltluftstrom gelangt in diesem Konzept sehr weit in den inneren Stadtraum hinein. Die sehr zurückhaltende Verdichtung an der Kreuzung der Nürnberger und Woffenbacher Straße sorgt hier für weniger Widerstand als in den anderen Konzepten. Für ein angenehmes Mikroklima sorgen die städtebaulichen Nischen entlang des Landschaftsparks. Diese sind so ausgerichtet, dass das Sonnenlicht zu jeder Tageszeit die Erdgeschosszonen erreicht. Dies fördert Attraktivität und Lebendigkeit der Promenaden. Die verwinkelten Stadträume im Inneren der einzelnen Quartiere bilden zudem windgeschützte komfortable Bereiche für die Anwohner.



Straßennetz und -hierarchie



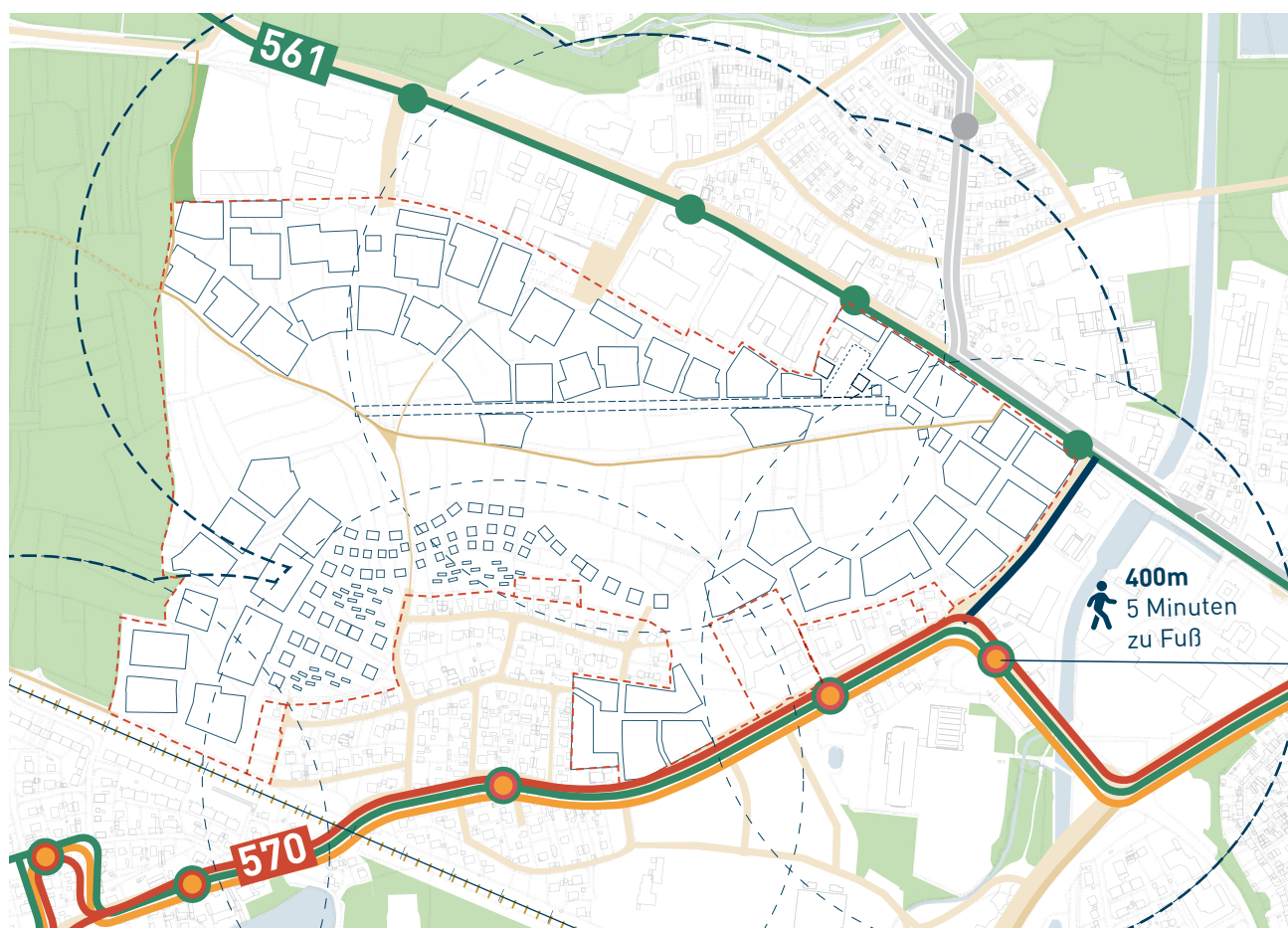
Legende

- Hauptstraße
- Erschließungsring
- Siedlungsstraße
- Verkehrsberuhigt
- Fahrrad- und Fußwege

M 1:10.000

Die Entwurfsansätze für Konzept drei und vier ähneln sich stark, weshalb auch die Erschließung einem ähnlichen Muster folgt. Durch den höheren Grünraumanteil im Konzept 4 gibt es jedoch weniger versiegelte Bewegungsfläche für Fußgänger und Fahrradfahrer. Stattdessen werden sie entlang der Promenaden und über Wegeverbindungen im Landschaftspark geleitet. Die verkehrsberuhigten Bereiche erstrecken sich von der Projektgebietsgrenze bis zum Landschaftsraum und bieten so eine Vielzahl an schnellen Fuß- und Radverbindungen. Parallel zur Landebahn wird das nördliche Mischquartier, genau wie im dritten Konzept, über bestehende Anbindungen des Gewerbegebiets erschlossen. Hier gehen die Hauptstraßen wieder in Anliegerstraßen über, wodurch der Stadtraum im Kern des Quartiers einen geschäftigen, aber dennoch unaufgeregten Charakter erhält.

Transport und ÖPNV



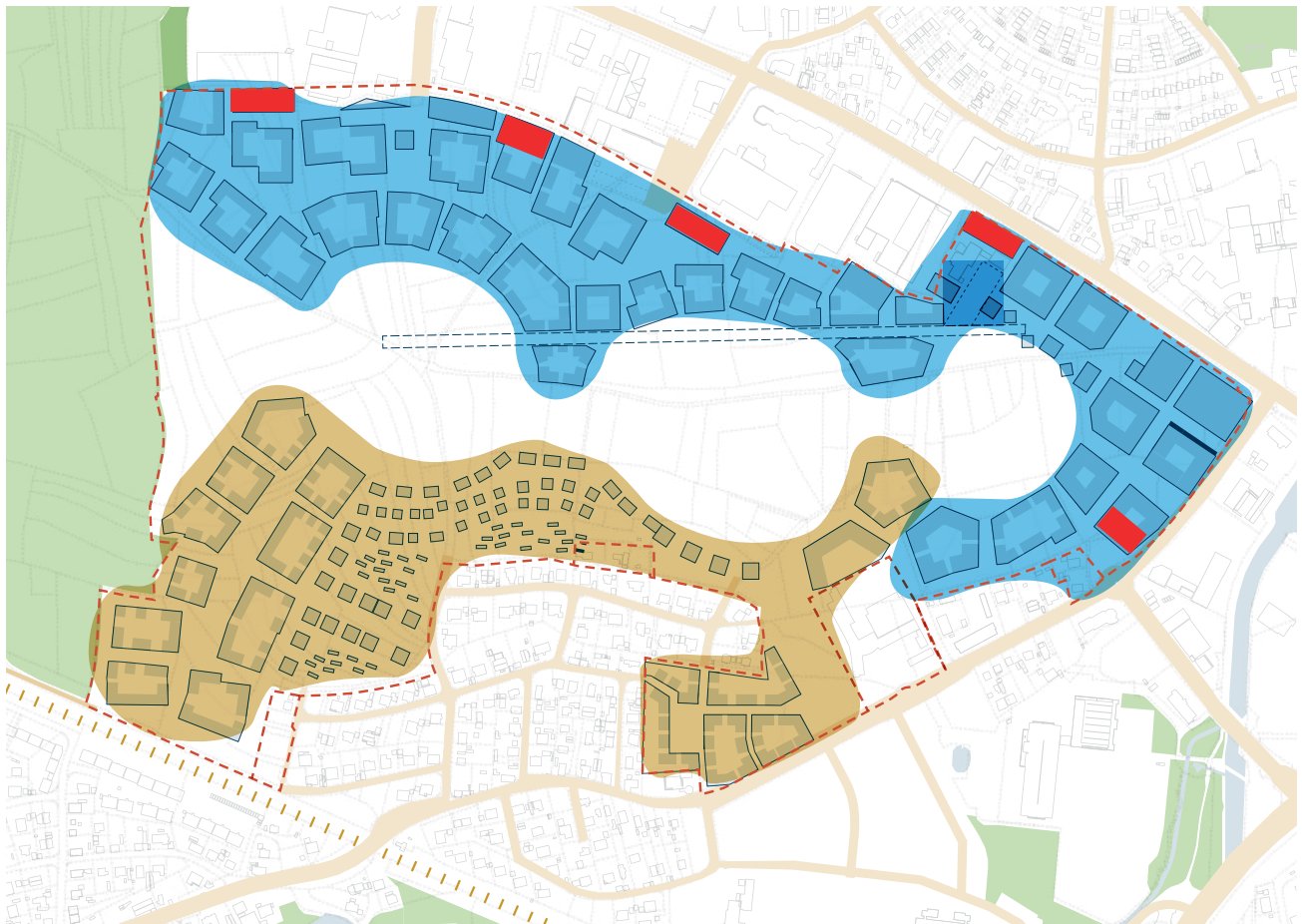
Legende

- Fahrrad- und Fußwege
- Buslinie 561
- Buslinie 570
- Buslinie 569

M 1:10.000

Der Hybrid ist in seinem Mobilitätsansatz mit dem vorherigen Konzept identisch und verfolgt das Prinzip eines Stadtteils mit kurzen Wegen, sicherer Fahrradinfrastruktur und genereller Förderung weicher Mobilität. Ansprechend gestaltete Straßenräume und gute Verbindungen zum ÖPNV machen das Gehen und Fahrradfahren als Transportoptionen attraktiver und intuitiver. Somit wird ein gesunder Lebensstil gefördert und grüne Mobilität leicht gemacht.

Parkierung



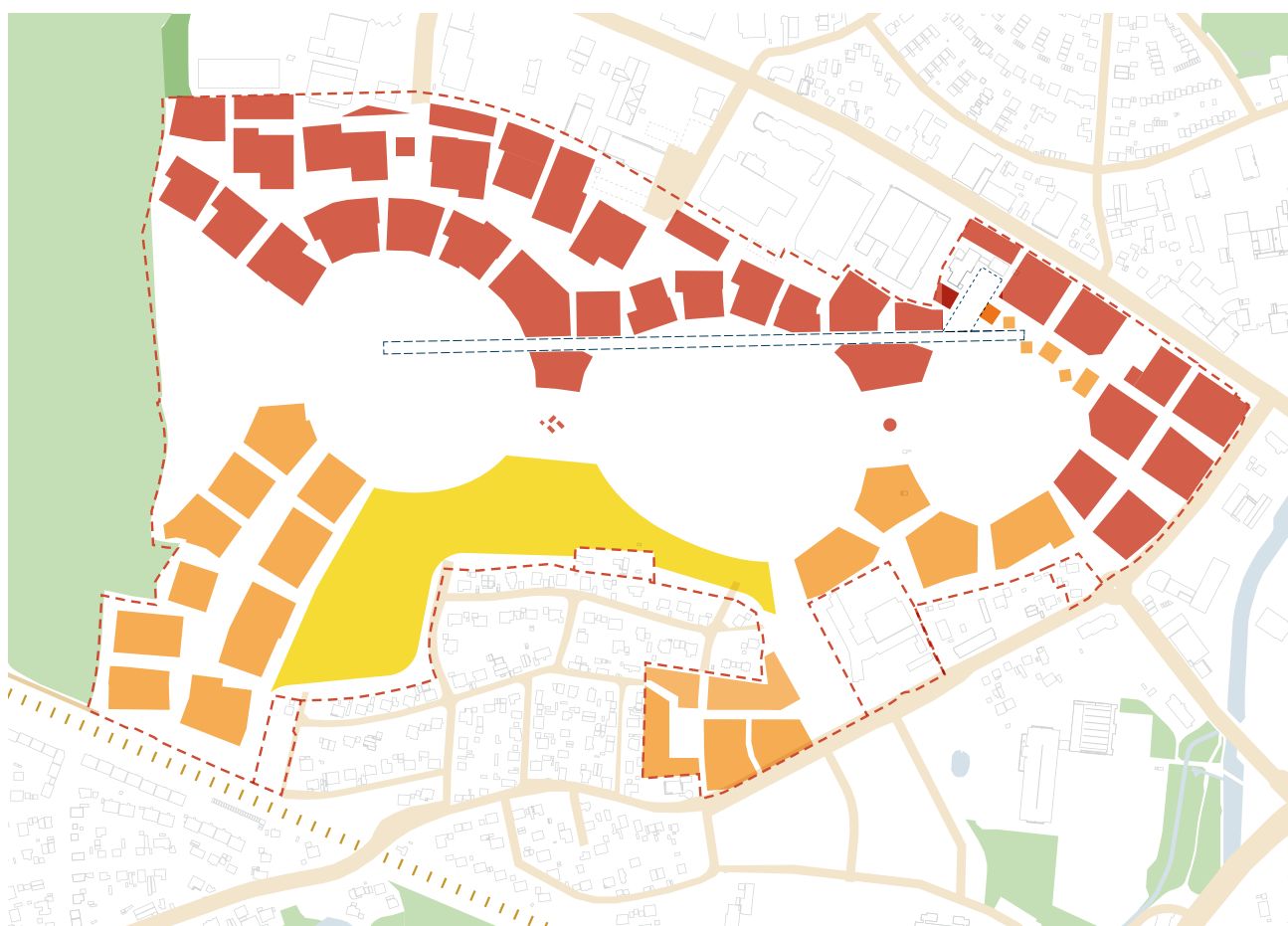
Legende

- Zone 1 - Parkverbotszone (Parken in Quartiersgaragen)
- Zone 2 - Wohngebiet (Parken auf dem Grundstück und Parkplätze für Besucher)
- Mögliche Standorte für Quartiersgaragen

M 1:8.000

Die Parkierungsstrategie folgt dem gleichen Ansatz wie in den Konzepten 2 und 3. Be- und Entladen sowie Kurzzeit-parken sind in der Parkverbotszone im Norden erlaubt. Im Süden ist das Parken genau wie im dritten Konzept als Mischform geplant. Die Einfamilienhaussiedlung wird durch konventionelles Parken auf dem eigenen Grundstück am Haus erschlossen.

Dichte und Gebäudetypologien

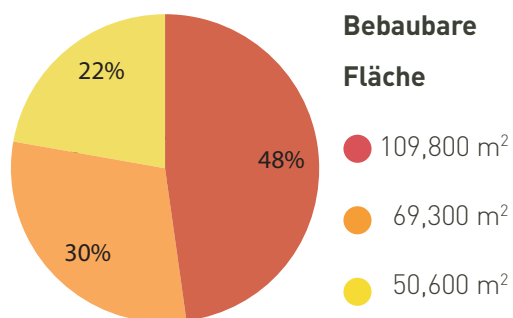


Legende

- Urbaner Charakter (Hohe Dichte)
- Innenstadtrand-Charakter (Mittlere Dichte)
- Landschaftlicher Charakter (Niedrige Dichte)

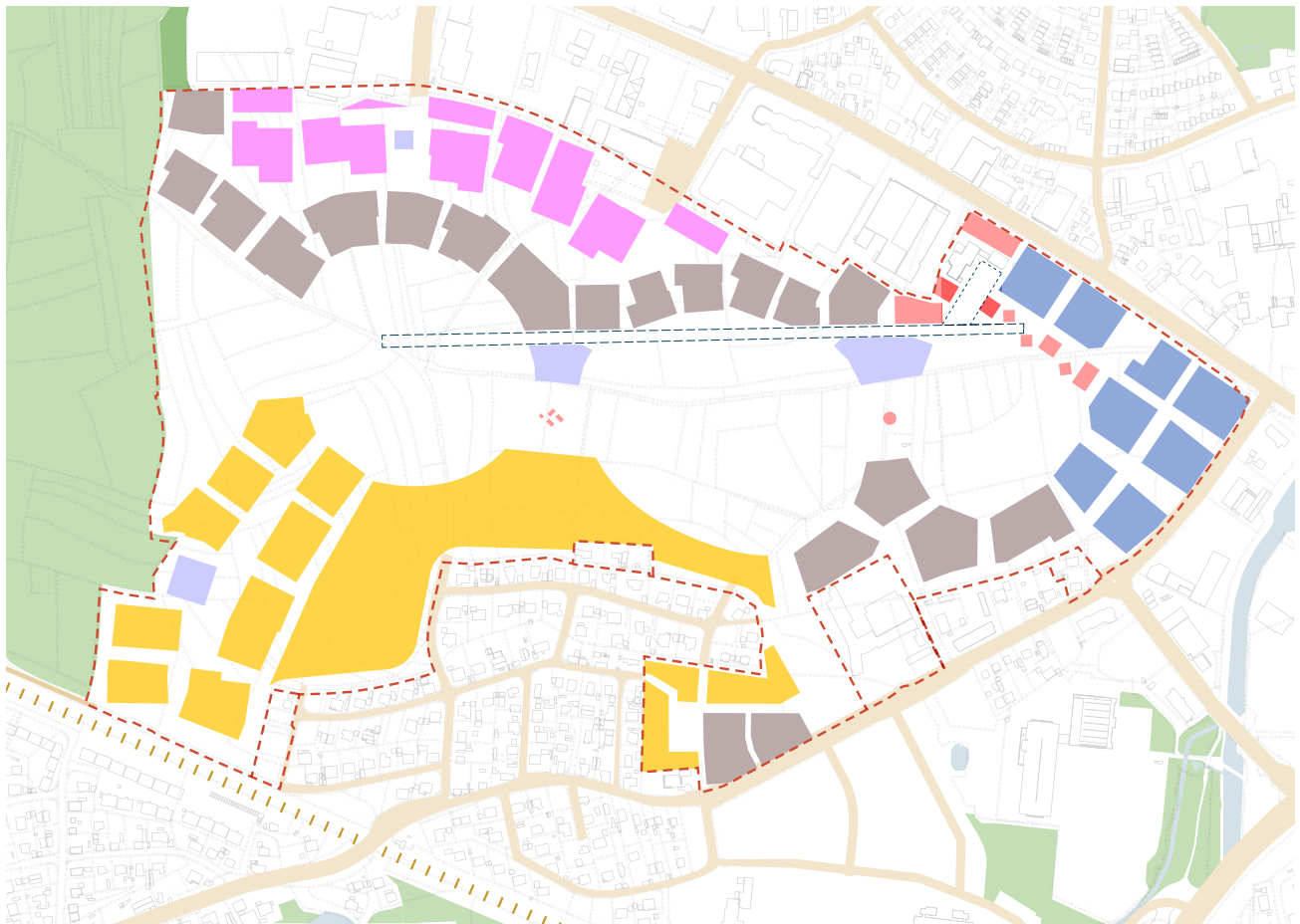
M 1:8.000

Entlang der Nürnberger Straße wird die neue Bebauung dichter und 3-4 Stockwerke hoch. Im Süden orientiert sich die Setzung mit Einfamilienhäusern in der Landschaft am Bestand und schafft mit 2-3 geschossigen Reihenhäusern den Übergang zum Kontext der Innenstadt Neumarkts. So erhält das Flugfeld urbane, dörfliche und ländliche Strukturen, die sich jeweils an der direkten städtebaulichen Umgebung orientieren.*



*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungskonzept



Legende

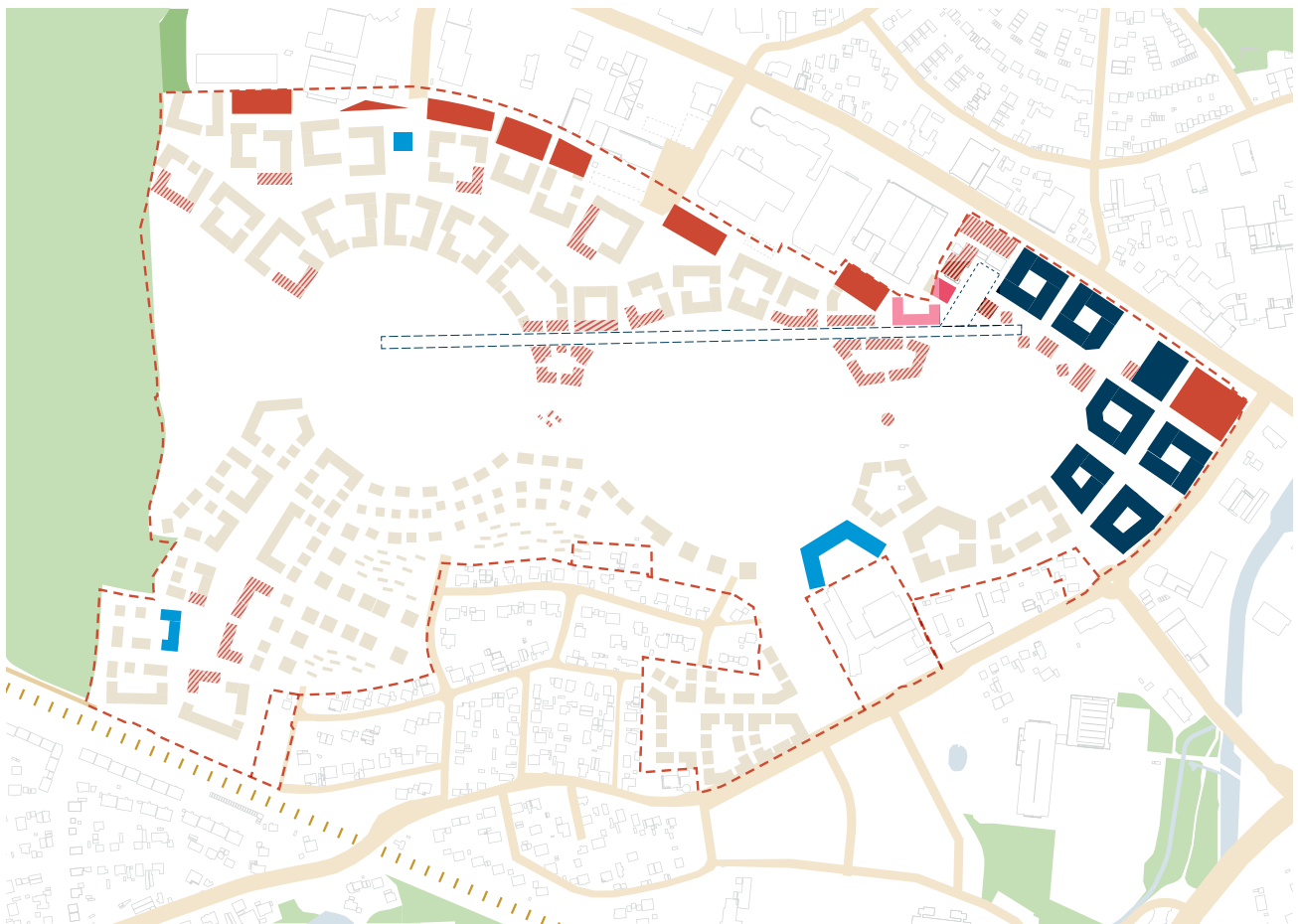
- Mischnutzung
- Wohnnutzung
- Einzelhandel und Dienstleistungen
- Erweiterung Gewerbequartier
- öffentliche Einrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen/Büroflächen

M 1:8.000

Südlich des Gewerbequartiers wird ein neues Mischgebiet mit Wohnen, Handel, Gastronomie und Büronutzungen entstehen. Dies ist der Motor für urbanes Leben auf dem Flugfeld. Das Gewerbegebiet selbst kann ggf. mit neuen Nutzungskonzepten zukünftig erweitert werden. Im Osten werden öffentliche Einrichtungen ergänzt und Möglichkeiten der Klinikenerweiterung ausgelotet, um die Brücke zur Innenstadt zu schlagen. Im Süden ist größtenteils Wohnen mit wenigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorgesehen.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungsschwerpunkte



Legende

- Mögliche Standorte für Schulerweiterungen und Kindergärten
- ▨ Kommerzielle Nutzung, Cafés, Dienstleistungen etc.
- Kultureinrichtungen und besondere Nutzung
- Städtebaulich relevante Ecke mit besonderer Nutzung
- Gesundheitseinrichtungen und Büroflächen

M 1:8.000

Um das öffentliche Leben auf dem Flugfeld effektiv zu fördern, werden bestimmte Nutzungen der näheren Umgebung entsprechend konzentriert bzw. verteilt: Die östliche Spitze des Flugfeldes hat das Potenzial der primäre Anziehungspunkt zu werden. In der Nähe des Polizeireviers, der Klinik und dem Schulcampusareal könnten weitere öffentliche Einrichtungen, wie Kulturstätten, Verwaltungsgebäude oder ein Rehaszentrum ergänzt werden. Dies bringt das neue Flugfeld ins Bewusstsein der Neumarkter und stärkt das urbane Leben. In Verlängerung und entlang des ehemaligen Rollfeldes werden Cafés, Einzelhandel und weitere lokale Anziehungspunkte angesiedelt.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Straßennetz als Planungsgrundlage



Konzeptbeschreibung

Das letzte Konzept basiert auf dem Flächennutzungsplan von 2004 und seiner Fortführung im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes von 2015. Das dort aufgezeigte Straßennetz mit seiner Durchgangsstraße parallel zur Nürnberger Straße gibt hier die städtebauliche Setzung vor.

Ansatz

Die Illustrierung dieses Konzeptes dient der Prüfung eines möglichen Szenarios mit einer Verkehrsachse, die durch das Flugfeld führt. Hierbei rückt der Gedanke der autofreien Stadt etwas in den Hintergrund und eine effizientere Erschließung gewinnt an Bedeutung. Der Städtebau orientiert sich wieder am Bestand, jedoch ist die Zonierung hier klarer definiert.

Erschließung

Das Alleinstellungsmerkmal dieses Konzeptes ist die stark ausgeprägte Erschließung über Hauptstraßen, die südlich des Gewerbegebiets verlaufen und in den Kreisverkehr an der Woffenbacher Straße münden. Die neuen Quartiere im Norden und Osten orientieren

sich an diesen neuen Achsen und sind so schnell und effektiv erreichbar. Die Siedlung im Süden des Flugfeldes wird nach wie vor über die Woffenbacher Straße erschlossen, womit eine Querung des Flugfeldes vermieden wird.

Städtebau

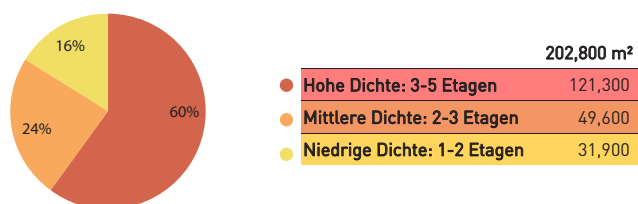
Die Entwicklung des Flugfeldes zeigt einen klaren Verlauf von hoher Dichte im Norden zu geringer Dichte im Süden. Ein gemischt genutztes Quartier verläuft entlang der Haupteerschließungsachse bis zum Klinikum. Durch eine Unterteilung in Blöcke mit hoher Dichte, mittlerer Dichte und der Integration von öffentlichen Einrichtungen wird eine städtebauliche Vielfalt gewährleistet. Der Hangar mitsamt dem Rollfeld ist in den urbanen Freiraum eingegliedert, wodurch er zu einem besonderen Anziehungspunkt wird. Aufgrund der starken Strukturierung durch die Straßenführung sind nur wenige Seitenstraßen vorgesehen. Diese münden in einer Promenade entlang des neuen Parks und Landschaftsraums auf dem Flugfeld. Im Süden dehnt sich die bestehende Siedlung mit geringer Dichte in den Landschaftsraum aus.

Entwurfsschwerpunkte

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

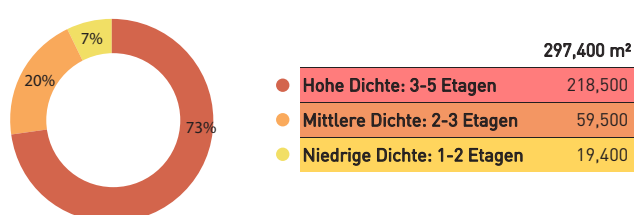
Flächenberechnung

Grundfläche nach Dichtetypen

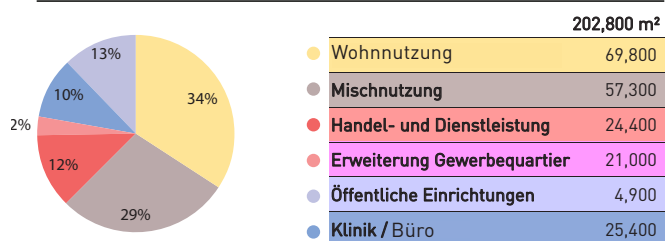


Geschossfläche

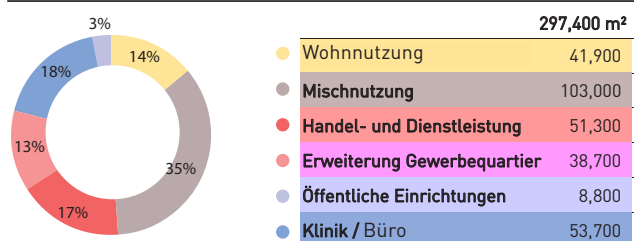
Geschossfläche nach Dichtetypen



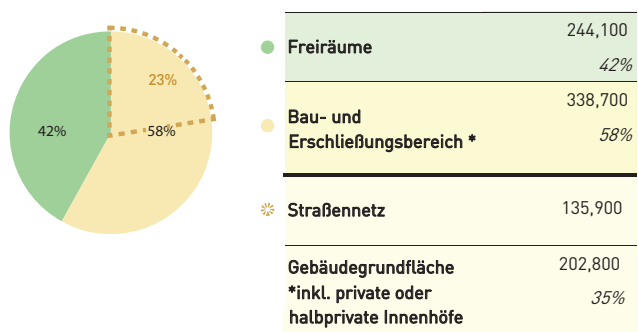
Bruttogrundfläche nach Nutzung



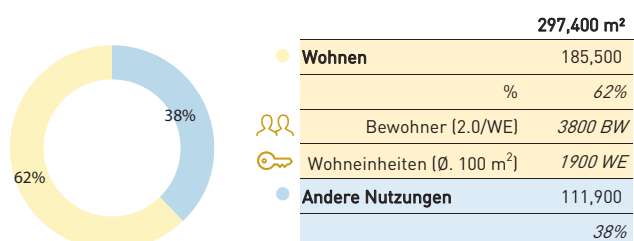
Geschossfläche nach Nutzungen



Bruttogesamtfläche Entwurfsgebiet (BGF)



Geschossfläche nach Hauptnutzung



Freiraum-Netzwerk

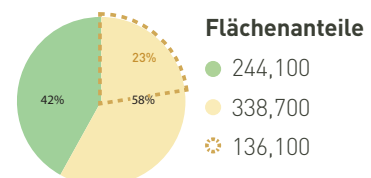


Legende

- Park
- Landschaftspark Flugfeld
- Bestandsbiotop
- Stadträume

M 1:8.000

Da dieses Konzept der Vorgabe der Infrastruktur folgt, sind die Freiräume wie Perlen an einer Kette organisiert. Ein Verlauf von städtischen zu natürlichen Freiräumen verläuft von Ost nach West und eine Reihe von Stadtplätzen gliedern den Raum zwischen den rationalen Stadtblöcken. Der Vorplatz des Hangars wird zu einem besonderen Anziehungspunkt, da er sich durch seine Form und Materialität von den anderen Räumen abhebt. Parallel zur Erschließungsachse verläuft eine Promenade entlang eines neuen Parks im Flugfeld, der wiederum durch den historischen Pfad vom Landschaftsraum abgegrenzt wird.



Biodiversität



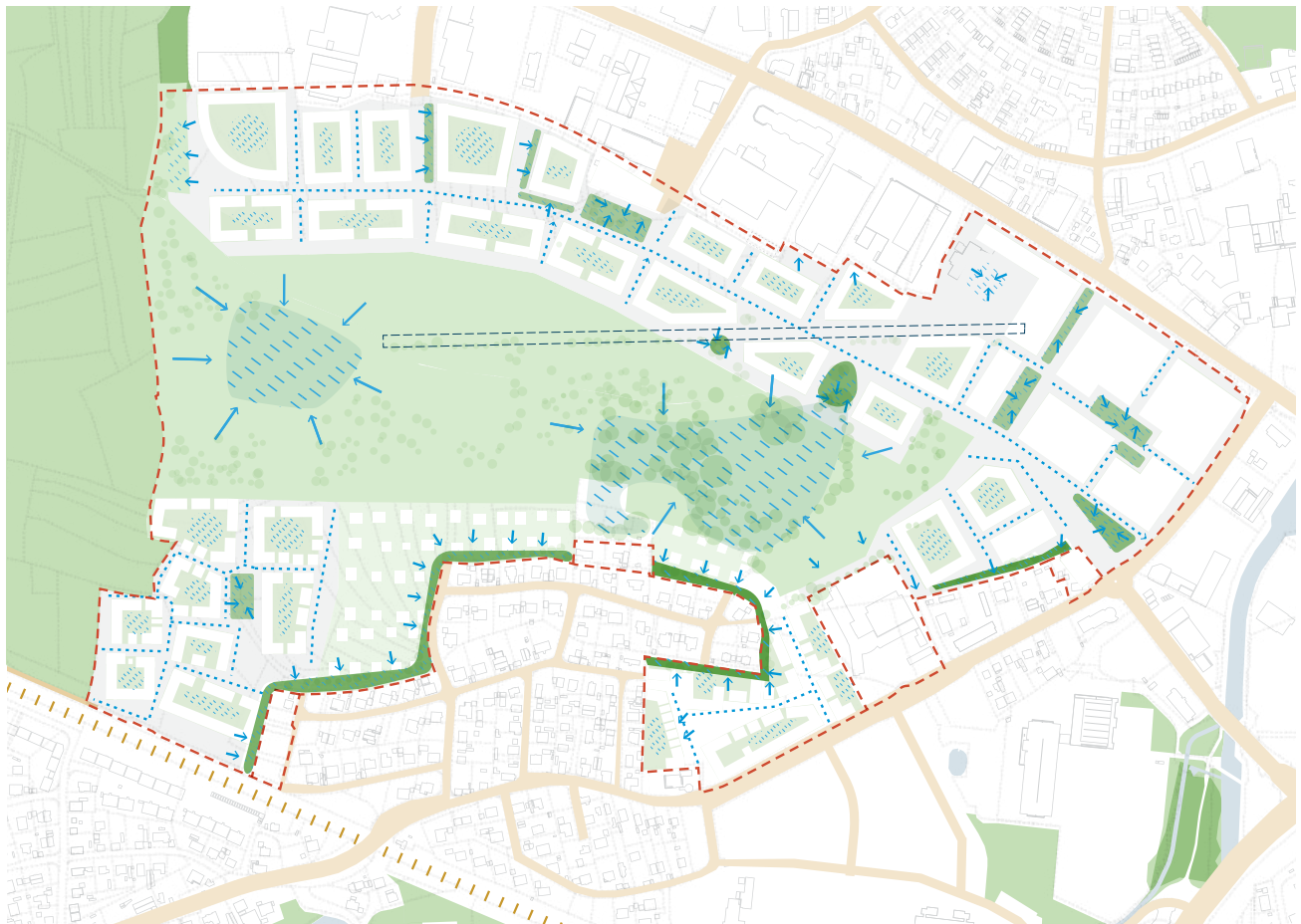
Legende

M 1:8.000

- Bestehende alte Bäume
- ▨ Bestehende Bodenvegetation
- ▨ Flächen mit Naturbezug
- Lebensraum Wiese/Freifläche
- Park
- Wertvolle Grünflächen
- Brutstätten
- Verdrängte Brutstätten

Die Erschließungsachse gliedert das Projektgebiet klar in urbane und natürliche Zonen. Da sich die Bebauung entlang der Straßen orientiert, bleibt ein großzügiger grüner Keil auf dem Flugfeld erhalten. Alle ökologisch relevanten Flächen sind hier integriert, wodurch im nördlichen Bereich Platz für einen Bürgerpark verbleibt. Konfliktpotenzial besteht an der östlichen Ecke des Feuchtgebiet-Biotops, da für die geplante Bebauung der Baumbestand nicht unwesentlich gefällt werden muss. Hier besteht gegebenenfalls Anpassungs- bzw. Diskussionsbedarf.

Regenwasser-Management



Legende

M 1:8.000

- Retention im Landschaftsraum
- Straßenentwässerung
- Fließrichtung
- Bestehende Bodenvegetation
- Bestehende alte Bäume
- Wegehend versiegelte Flächen / Straßen
- Grüne Innenhöfe
- Versickerungsmulden und -gräben

In diesem Konzept übernehmen die Stadtblöcke abermals einen großen Teil der Versickerung und Rückhaltung des Regenwassers. Eine Besonderheit des Entwurfs ist die geradlinige Erschließungsachse, an deren Nordseite sich ein Versickerungsgraben durch das gesamte Quartier zieht und den Straßenraum bereichert. Die zweite Besonderheit ist der nahtlose Übergang von Stadtraum zur Landschaft in der Nähe des Feuchtgebiets. Ein urbaner Park mit Versickerungsmulde greift den angrenzenden Naturraum auf und zieht die Vegetation in den Stadtraum hinein. Dieser Vegetationscharakter zieht sich bis zur Nürnberger Straße und dem Vorplatz des Hangars. Dies stärkt die Identität des Quartiers und unterstreicht seine nachhaltige Ambition.

Stadtklimatische Aspekte

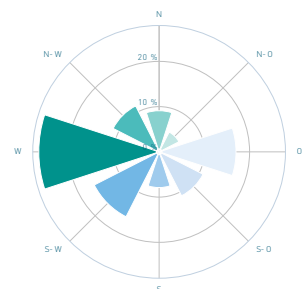


Legende

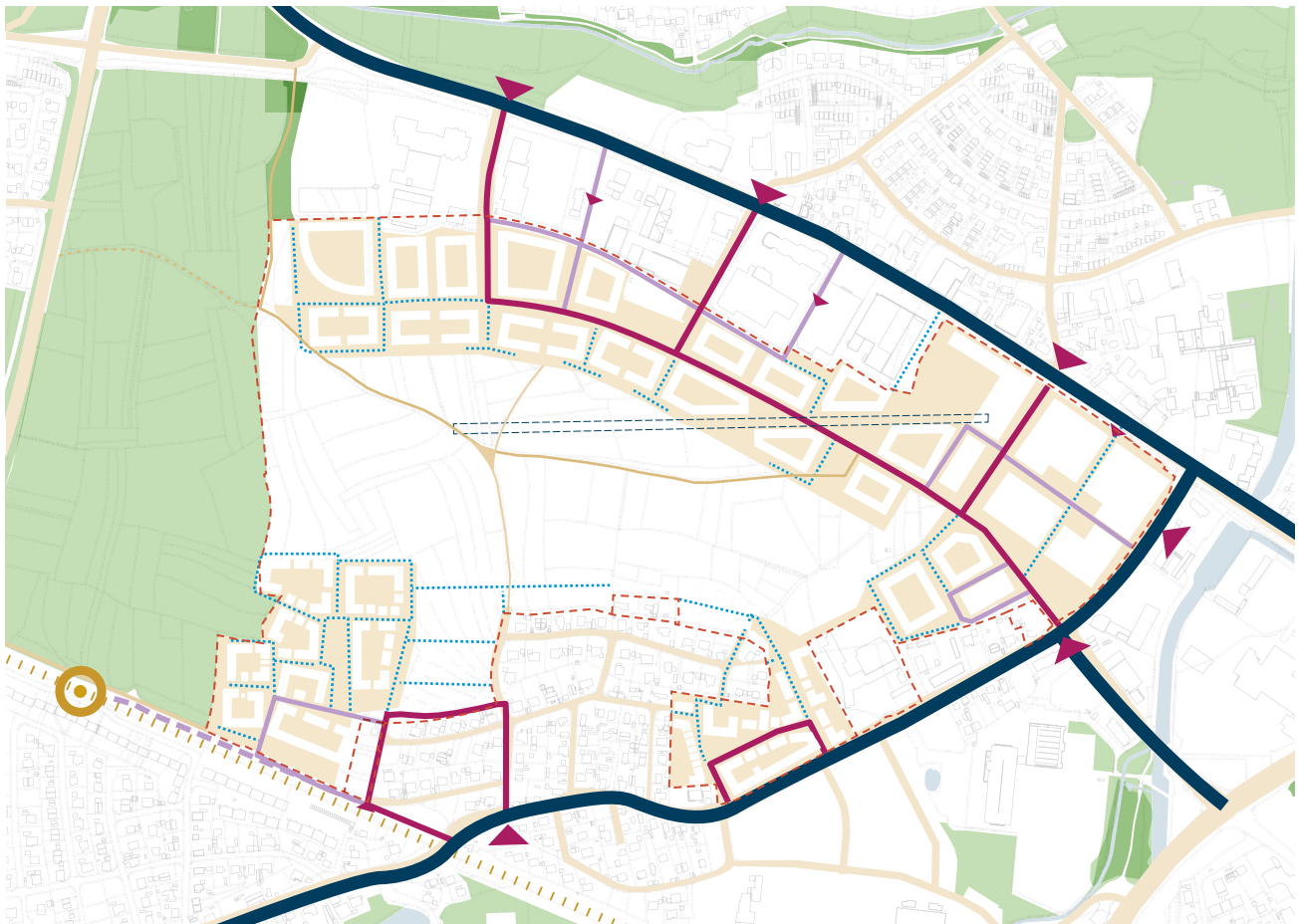
- Kaltluftstrom
- ☀️ Sonnenstand
- ☀️ Morgensonne
- ☀️ Mittagssonne
- ☀️ Abendsonne

M 1:10.000

Das Konzept auf Grundlage des Verkehrsplans der Stadt Neumarkt bezieht die Kaltluftschneise von vornherein mit ein. Der Windstrom gelangt ungehindert in die Stadt und sorgt dafür, dass die neu verdichteten Bereiche gekühlt werden. Aufweitungen im Stadtraum schaffen mikroklimatische Korridore, die bis in die Innenstadt reichen. Auch die Erschließungsachse folgt der vorherrschenden Windrichtung, wodurch die Belastung durch Feinstaub vermindert wird. Die Bebauung ist zudem am Sonnenstand orientiert: Die Blöcke sind so rotiert, dass viele Fassaden und Ecken nach Südwesten ausgerichtet sind und so die Tageszeit gewissermaßen verlängern.



Straßennetz und -hierarchie



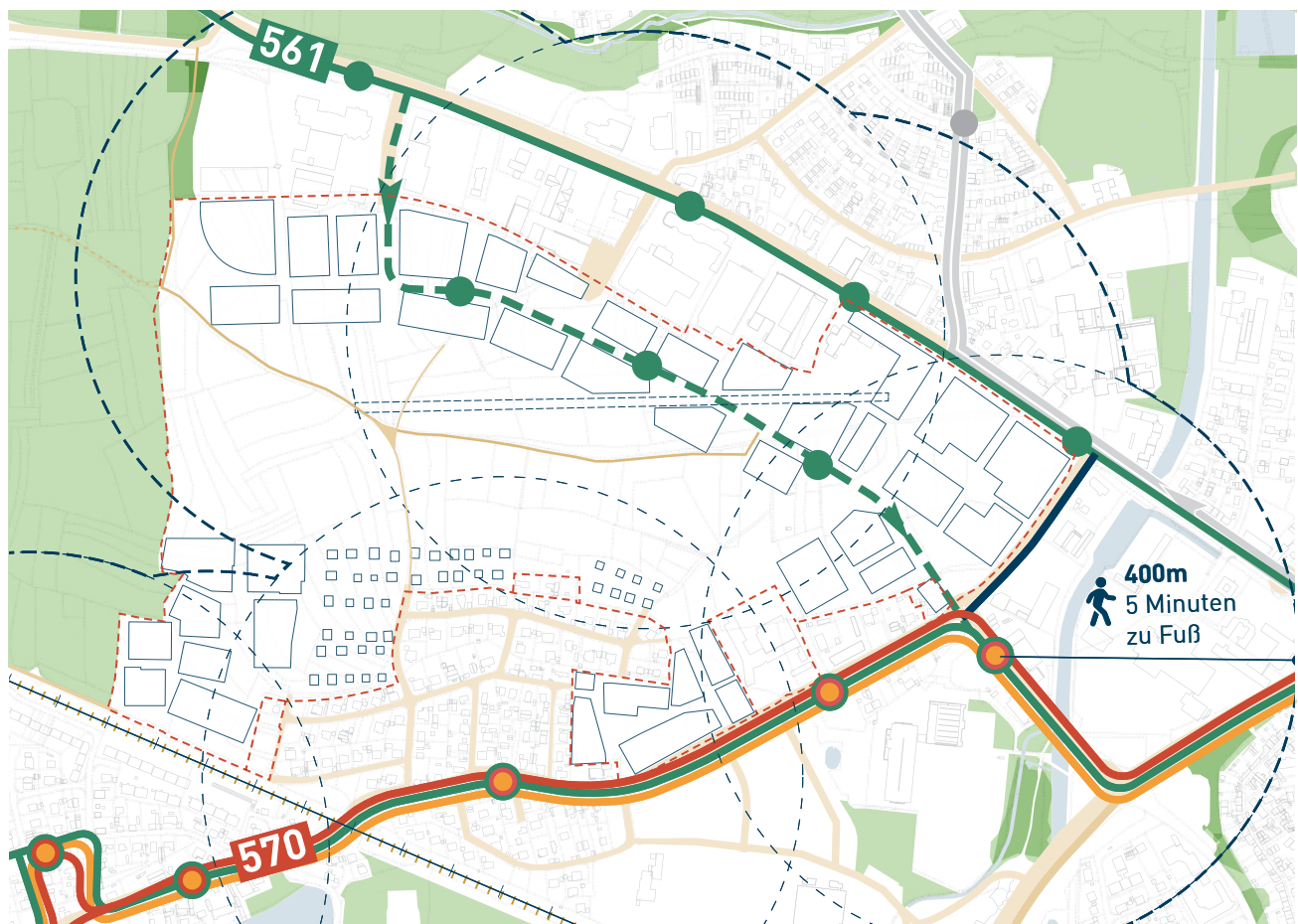
Legende

- Hauptstraße
- Erschließungsring
- Siedlungsstraße
- Verkehrsberuhigt
- Fahrrad- und Fußwege

M 1:10.000

Da das Straßennetz des Flächennutzungs- und Gesamtverkehrsplans der Stadt Neumarkt für dieses Konzept als Entwurfsgrundlage diente, unterscheidet sich dieser Ansatz grundsätzlich von den anderen. Die Erschließung erfolgt auf traditionelle Weise durch eine großzügig dimensionierte parallele Achse zur Nürnberger Straße, die für deren Entlastung sorgt. Über die bestehende Infrastruktur werden die beiden Hauptstraßen miteinander verbunden und treffen am südöstlich gelegenen Kreisverkehr auf die Woffenbacher Straße, was die Kreuzung am Klinikum zusätzlich entlastet. Durch die dominante neue Verkehrsfläche wird das Gebiet stark zerschnitten. Deshalb wurden die restlichen Straßenräume verkehrsberuhigt und höchstens für Anlieger gestaltet.

Transport und ÖPNV



Legende

- Fahrrad- und Fußwege
- Buslinie 561
- Buslinie 570
- Buslinie 569

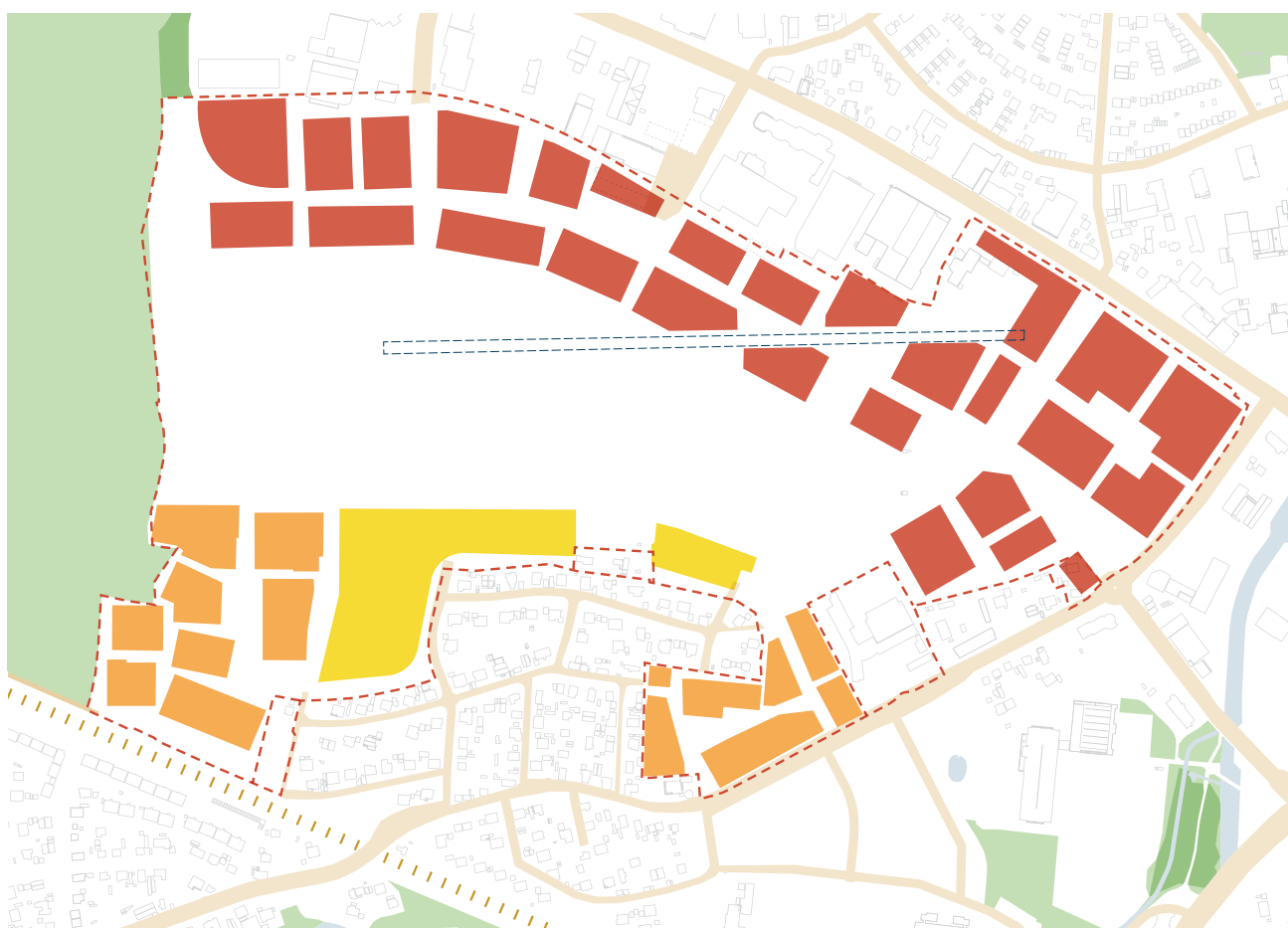
M 1:10.000

Das Quartier kann in diesem Entwurf nicht als „auto-arm“ bezeichnet werden. Trotzdem ist eine Balance zwischen Individualverkehr und weicher Mobilität mit klarer Zonierung und ansprechend gestalteten Frei- und Straßenräumen möglich. Eine Umleitung der Buslinie 561 über die neue Erschließungsrouten ergänzt die Verkehrsoptionen und entlastet zudem die vielbefahrene Nürnberger Straße. Vor allem der dicht bebaute Norden wird mit den drei neuen Haltestellen gut an den Rest der Stadt angebunden und erleichtert den Verzicht auf das Auto als Fortbewegungsmittel.



- Die neue Hauptstraße zur Entlastung der Nürnberger Straße prägt in diesem Konzept das Stadtbild. Somit wird ein fließender Durchgangsverkehr Teil des Alltages. Trotzdem bleibt das nördliche Entwicklungsgebiet durch die Parkverbotszone mit dezentralen Quartiersgaragen und Kurzzeit-Haldebereichen weitgehend autoarm. Dieser restriktive Ansatz drosselt den Verkehr im Stadtraum und minimiert so die Dominanz der Verkehrsachse. Die Quartiere im Süden sind nach wie vor als Mischzone im Wohngebiet mit mittlerer Dichte sowie mit Parkmöglichkeiten auf dem eigenen Grundstück am Haus geplant.

Dichte und Gebäudetypologien

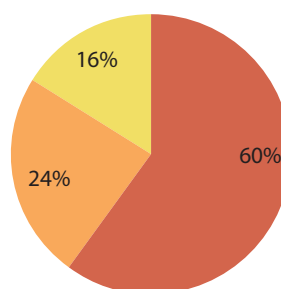


Legende

- Urbaner Charakter (Hohe Dichte)
- Innenstadttrand-Charakter (Mittlere Dichte)
- Landschaftlicher Charakter (Niedrige Dichte)

M 1:8.000

Entlang der Nürnberger Straße wird die neue Bebauung dichter und 3-4 Stockwerke hoch. Im Süden orientiert sich die Setzung mit Einfamilienhäusern in der Landschaft am Bestand und schafft mit 2-3 geschossigen Reihenhäusern den Übergang zum Kontext der Innenstadt Neumarkts. So erhält das Flugfeld urbane, dörfliche und ländliche Strukturen, die sich je an der direkten städtebaulichen Umgebung orientieren.*



Bebaubare Fläche

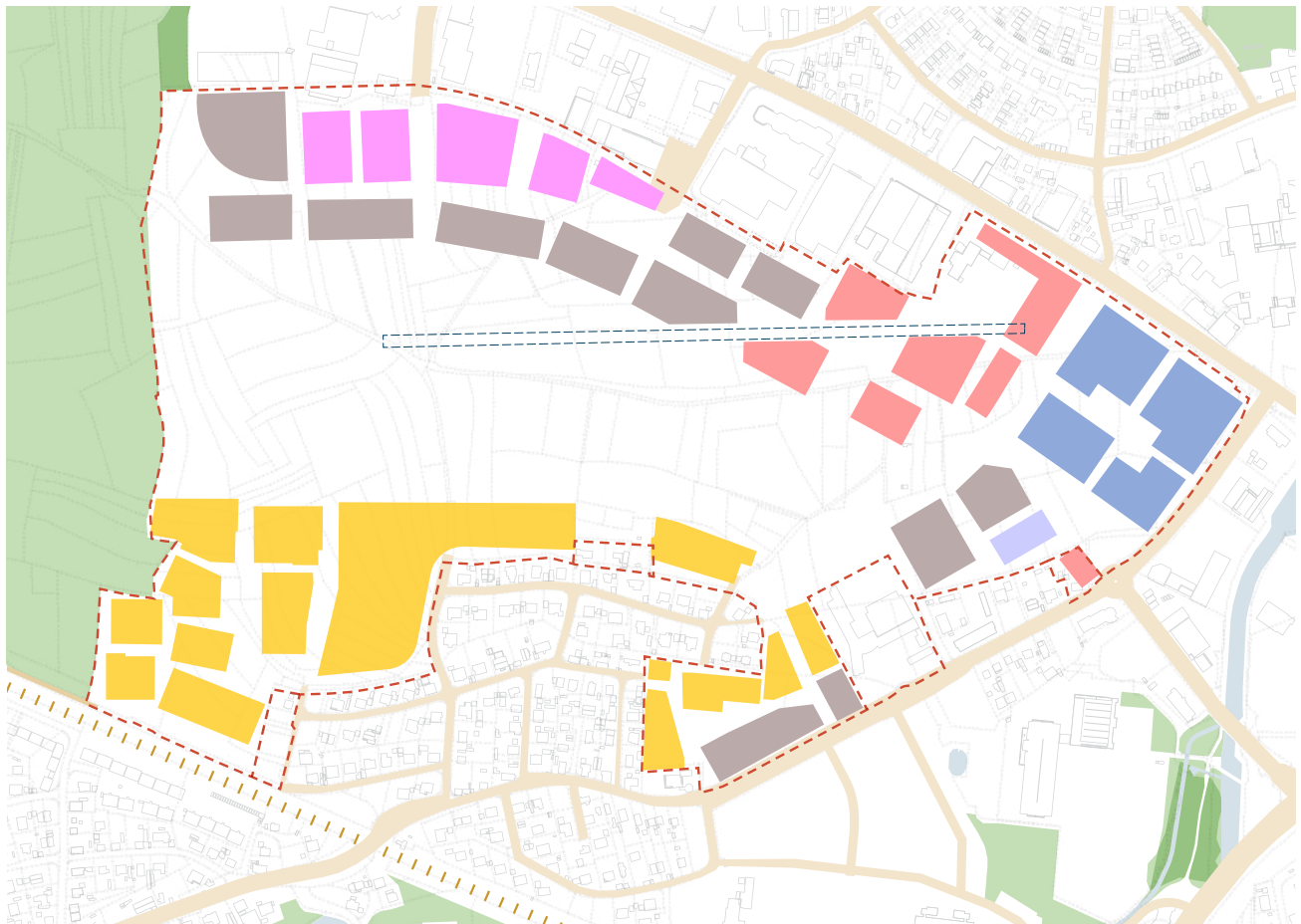
● 121,300 m²

● 49,600 m²

● 31,900 m²

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.

Nutzungskonzept



Legende

- Mischnutzung
- Wohnnutzung
- Einzelhandel und Dienstleistungen
- Erweiterung Gewerbequartier
- öffentliche Einrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen/Büroflächen

M 1:8.000

Südlich des Gewerbequartiers wird ein neues Mischgebiet mit Wohnen, Handel, Gastronomie und Büronutzungen entstehen. Dies ist der Motor für urbanes Leben auf dem Flugfeld. Das Gewerbegebiet selbst kann zukünftig ggf. mit neuen Nutzungskonzepten erweitert werden. Im Osten werden öffentliche Einrichtungen ergänzt und Möglichkeiten der Klinikenerweiterung ausgelotet, um die Brücke zur Innenstadt zu schlagen. Im Süden ist größtenteils Wohnen mit wenigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorgesehen.*

*Die Ansätze zu Dichte, Nutzung und der Platzierung öffentlicher Einrichtungen sind in allen Konzepten weitgehend identisch.



- Um das öffentliche Leben auf dem Flugfeld effektiv zu fördern, werden bestimmte Nutzungen der näheren Umgebung entsprechend konzentriert bzw. verteilt: Die östliche Spitze des Flugfeldes hat das Potenzial der primäre Anziehungspunkt zu werden. In der Nähe des Polizeireviers, der Klinik und dem Schulcampusareal könnten weitere öffentliche Einrichtungen, wie Kulturstätten, Verwaltungsgebäude oder ein Rehaszentrum ergänzt werden. Dies bringt das neue Flugfeld ins Bewusstsein der Neumarkter und stärkt das urbane Leben. In Verlängerung und entlang des ehemaligen Rollfeldes werden Cafés, Einzelhandel und weitere lokale Anziehungspunkte angesiedelt.*

Neumarkt - Flugfeld - Städtebaulicher Vorentwurf



Teil 03

Konzept- auswertung

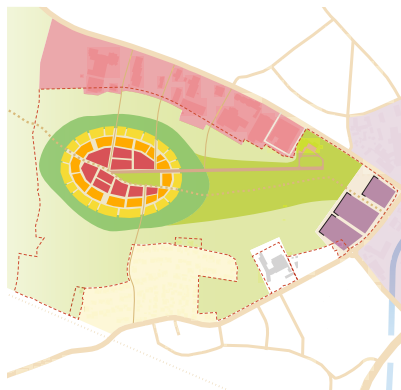


Weiterentwicklung der Vorentwurfskonzepte

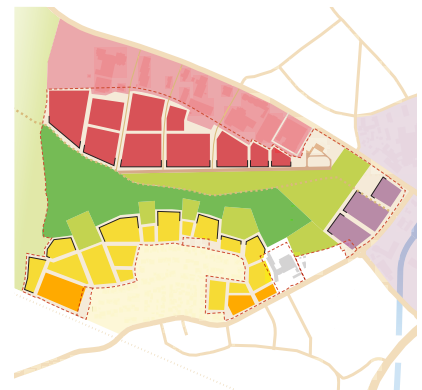
Auf Grundlage der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und kontinuierlicher Abstimmung mit der Stadt wurden die Entwurfskonzepte weiterentwickelt und vertieft. Vor allem die Integration der städtebaulichen Setzungen in die bestehende Landschaft und die Verteilung der verschiedenen Nutzungsgebiete und besonderen Nutzungen wurden verstärkt behandelt.

Entwurfsstand 28. Januar 2021

Konzept 1
Neu-Neumarkt

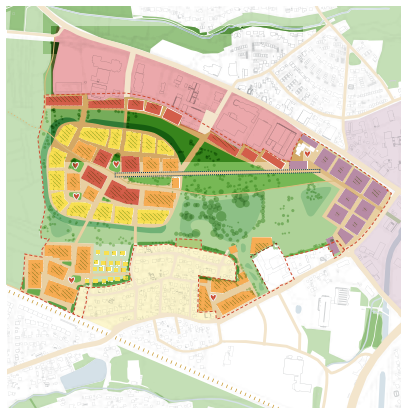


Konzept 2
Wachsende Nachbarschaften

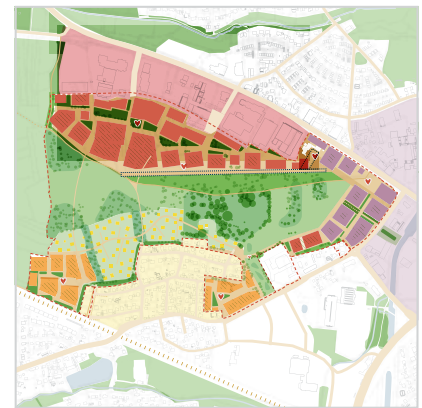


Aktueller Entwurfsstand 09. Oktober 2021

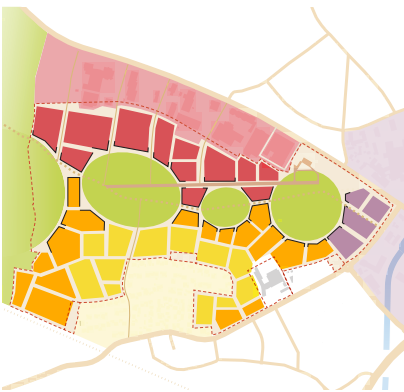
Konzept 1
Neu-Neumarkt



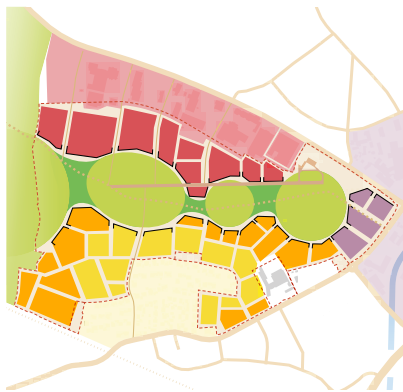
Konzept 2
Wachsende Nachbarschaften



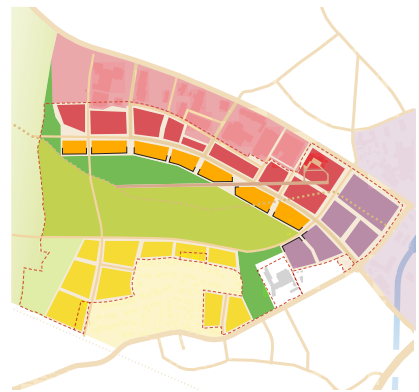
Konzept 3
Parks & klare Kanten



Konzept 4
Hybrid



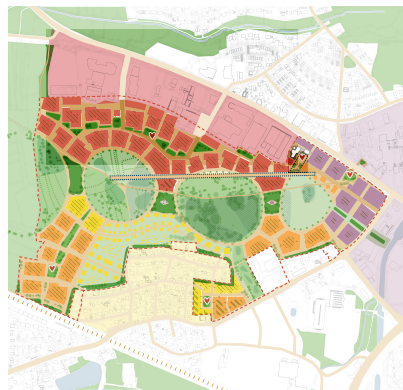
Konzept 5
Straßennetz als Planungsgrundlage



Konzept 3
Parks & klare Kanten



Konzept 4
Nachbarschaften, Parks und klare Kanten



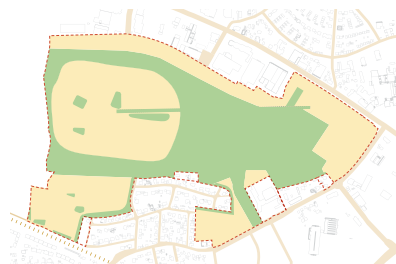
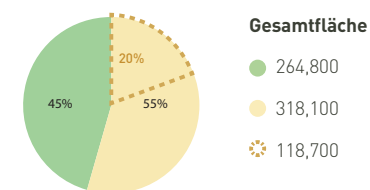
Konzept 5
Straßennetz als Planungsgrundlage



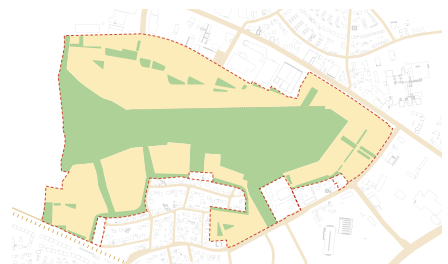
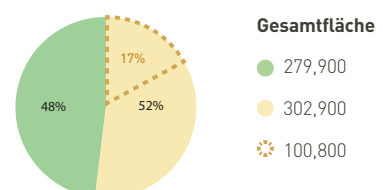
Freiraumanteil im Vergleich

Ausgangspunkt der Planung war zunächst, möglichst viele unversiegelte und naturnahe Flächen zu erhalten. Die verschiedenen Konzepte gewichten die Anteile von bebauten und freien Flächen unterschiedlich. Bestimmende und in allen Konzepten enthaltene Elemente sind die bestehenden Wegeverbindungen und die Landebahn des Flugfeldes. Das Resultat ist jeweils ein eigenständiger städtischer oder auch ländlicher Charakter.

Konzept 1
Neu-Neumarkt



Konzept 2
Wachsende Nachbarschaften

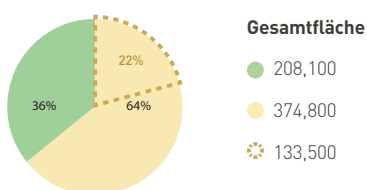


Flächeanteile

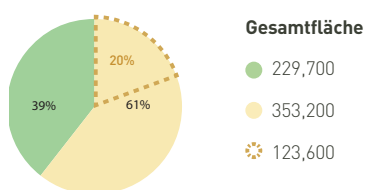
- Freiräume
- Entwickelte Fläche
- Straßennetz (inbegriffen in entwickelter Fläche)



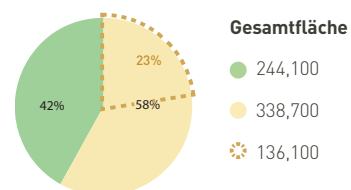
Konzept 3
Parks & klare Kanten



Konzept 4
Nachbarschaften, Parks und klare Kanten



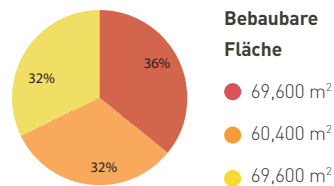
Konzept 5
Straßennetz als Planungsgrundlage



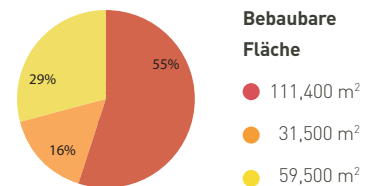
Dichte-Anteil im Vergleich

Die Aufstellung der unterschiedlichen Dichten und Verteilung der Baufelder zeigt verschiedene Ansätze, ein urbanes Quartier in Neumarkt zu etablieren. Den Konzepten ist gemein, dass sie Bezug auf den direkten Kontext nehmen. Das Flugfeld wird jedoch unterschiedlich stark beplant, was ein Abwägen zwischen bebaubarer Gesamtfläche und Freiraumanteilen erfordert.

Konzept 1
Neu-Neumarkt



Konzept 2
Wachsende Nachbarschaften

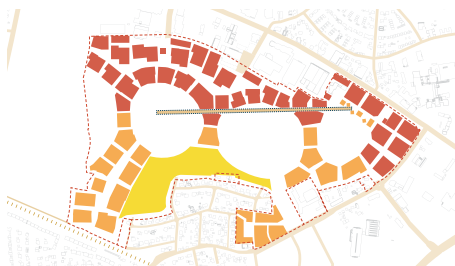
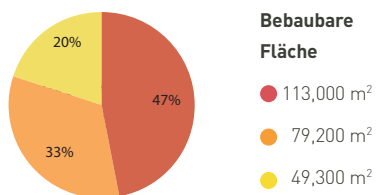


Dichte und Gebäudetypologien

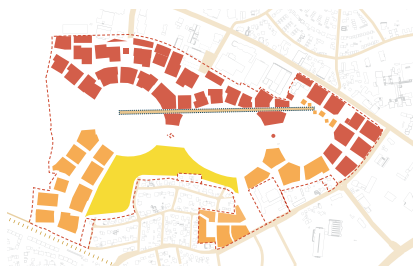
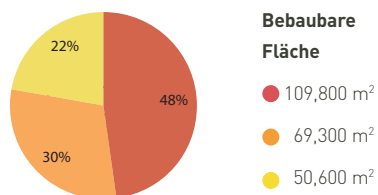
- **Hoch** (Urbaner Charakter)
- **Mittel** (Innenstadtrandcharakter)
- **Niedrig** (Landschaftlicher Charakter)



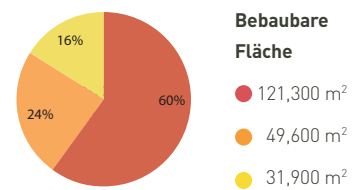
Konzept 3
Parks & klare Kanten



Konzept 4
Nachbarschaften, Parks und klare Kanten



Konzept 5
Straßennetz als Planungsgrundlage



Konzept 1: Neu-Neumarkt



Vorteile

- + Formstarker Plan mit klaren Raumkanten
- + Viele Häuser mit direktem Freiraumbezug
- + Relevante Biotope werden durch große Freiräume erhalten
- + Fokus auf einen (eingeschränkt) autofreien Stadtkern und die Wahrnehmung aus Fußgängerperspektive
- + Ausgewogene Verteilung der Bebauungsdichte
- + Variationen der Maßstäblichkeit

Nachteile

- Integriert sich kaum in angrenzende Gebiete
- Schafft eine potenzielle Windbarriere
- Zugänglichkeit für Autos konzentriert sich auf wenige Straßen
- Begrenzte Erweiterung des Gewerbegebiets
- Geringe Anzahl an Wohneinheiten
- Wenig Entwicklung in der Nähe der Altstadt

Raum	Freiraum-Netzwerk	○
	Biodiversität	●
	Regenwasser-Management	○
	Stadtklimatische Aspekte	○
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie	○
	Transport und ÖPNV	○
	Parkierung	○
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien	○
	Nutzungskonzept	○
	Öffentliche Einrichtungen	○

Konzept 2: Wachsende Nachbarschaften



Vorteile

- + Gut in Umgebung integriert
- + Grüner Puffer zwischen der Erweiterung des Gewerbegebiets und dem Wohngebiet
- + Umgestaltung der Landebahn als Promenade entlang des Parks
- + Gute Durchlässigkeit für Kaltluftschneise
- + Relevante Biotope werden durch große Freiräume erhalten
- + Viele Zugangspunkte zur Umgebung
- + Konzentration der wesentlichen verkehrserzeugenden Bereiche auf den Nordteil
- + Mögliche Erweiterung des Gewerbegebiets
- + Einfache Umsetzungsstrategie

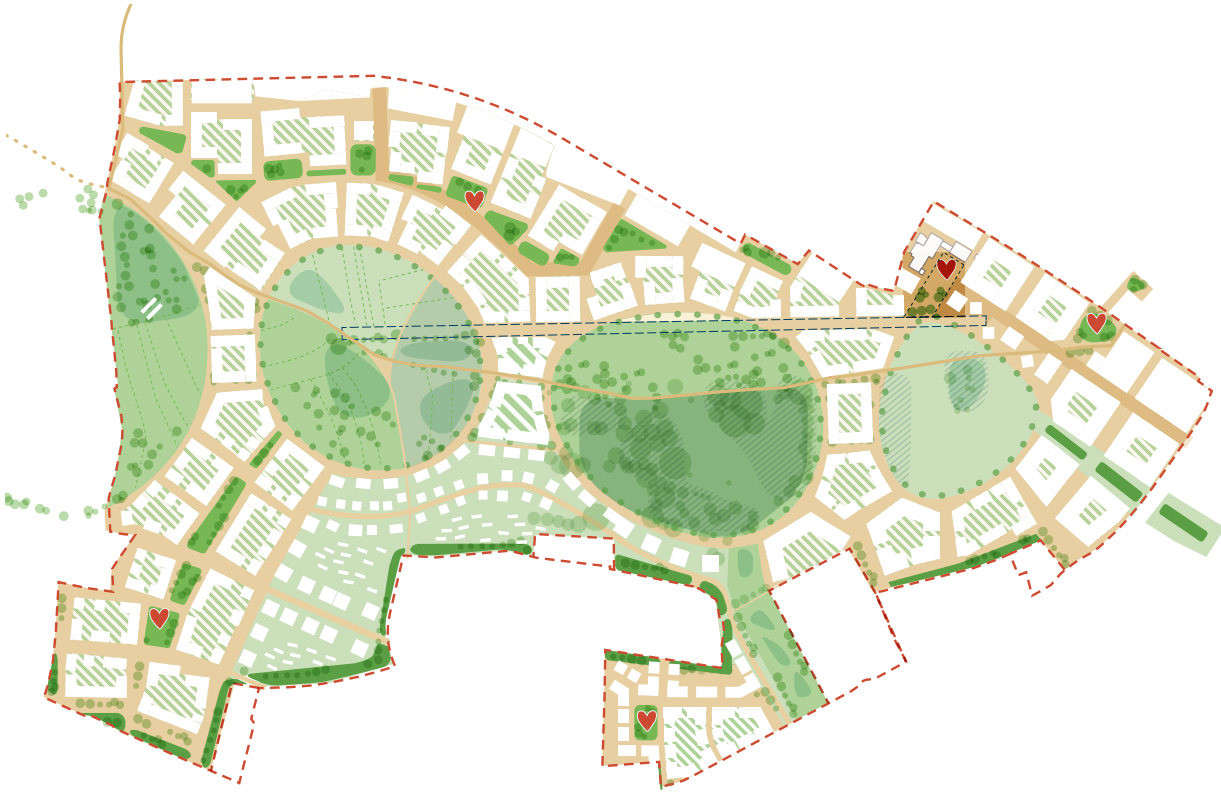
Nachteile

- Schwache Integration zwischen Nord- & Südteil
- Überdimensionierter Freiraum ist Herausforderung für die Aktivierung & vielfältiges Freiraumerlebnis

- Konzentration der Verkehrserzeugung entlang der Nürnberger Straße
- Ost-West-Durchgangsverkehr wird nicht eingeschränkt
- Es ist erforderlich, das gesamte Gebiet zu entwickeln, um ein Gefühl von abgeschlossenen Räumen zu erreichen
- Begrenzte Entwicklungsfläche in der Nähe des potentiellen neuen Bahnhofs
- Kleine bebaubare Fläche

Raum	Freiraum-Netzwerk	○
	Biodiversität	○
	Regenwasser-Management	●
	Stadtklimatische Aspekte	○
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie	○
	Transport und ÖPNV	○
	Parkierung	●
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien	○
	Nutzungskonzept	○
	Öffentliche Einrichtungen	●

Konzept 3: Parks & klare Kanten



Vorteile

- + Formstarker Plan mit klaren Kanten
- + Vier Freiräume mit ausgeprägtem Charakter
- + Erhält die meisten relevanten Biotope
- + Kleine lokale Plätze
- + Grüner Puffer zwischen der Erweiterung des Gewerbegebiets und dem Wohngebiet
- + Gute Integration zwischen Nord- und Südteil
- + Gute Durchlässigkeit für Frischluftschneise
- + Verschiedene Zufahrtsmöglichkeiten ins Gebiet
- + Lokale Hauptstraßen als gemeinsame Räume
- + Ost-West-Durchgangsverkehr ist begrenzt
- + Keine Nord-Süd-Verbindung für Fahrzeuge
- + Fokus auf (eingeschränkte) autofreie Nachbarschaft & Wahrnehmung aus Fußgängerperspektive
- + Höchstes bauliches Potenzial (BGF)
- + Einfache Umsetzung in Phasen, die in der Lage ist definierte Freiflächen zu schaffen
- + Gut definierte Teilquartiere mit vielfältigen Gebäudetypologien und -größen
- + Erweiterungsfläche für das Gewerbegebiet

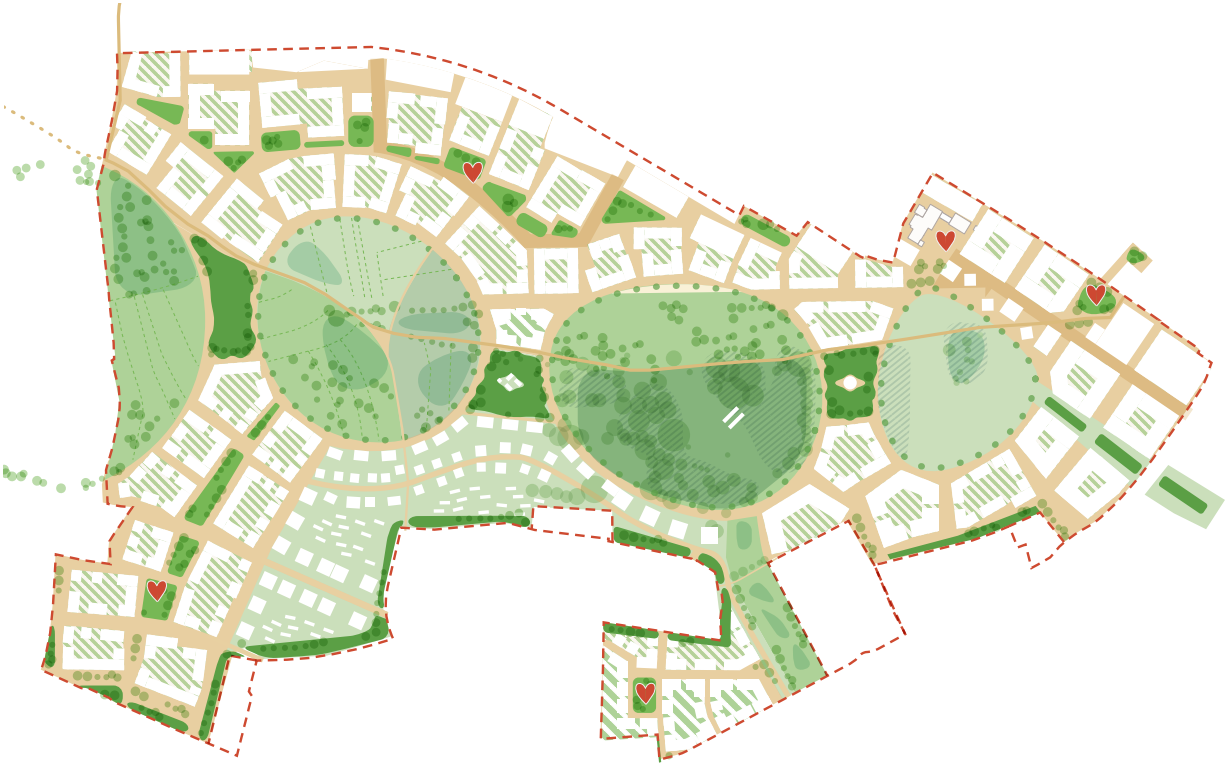
- + Integration von Tiny Houses möglich
- + Hohe Dichte in der Nähe des Bahnhofs
- + Flexible Erweiterungsfläche für die Klinik

Nachteile

- Hoher Flächenanteil für Straßen
- Mögliche Umgehungsstraße zwischen Nürnberger Straße und Woffenbacher Straße

Raum	Freiraum-Netzwerk	●
	Biodiversität	○
	Regenwasser-Management	○
	Stadtklimatische Aspekte	●
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie	○
	Transport und ÖPNV	●
	Parkierung	●
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien	●
	Nutzungskonzept	●
	Öffentliche Einrichtungen	●

Konzept 4: Nachbarschaften Parks & klare Kanten



Vorteile

- + Formstarker Plan mit klaren Kanten
- + Vier Freiräume mit ausgeprägtem Charakter
- + Erhält die meisten relevanten Biotope
- + Kleine lokale Plätze
- + Grüner Puffer zwischen der Erweiterung des Gewerbegebiet und dem Wohngebiet
- + Gute Integration zwischen Nord- und Südteil
- + Gute Durchlässigkeit für Frischluftschneise
- + Verschiedene Zufahrtsmöglichkeiten ins Gebiet
- + Lokale Hauptstraßen als gemeinsame Räume
- + Höchstes bauliches Potenzial (BGF)
- + Einfache Umsetzung in Phasen, die in der Lage ist definierte Freiflächen zu schaffen
- + Gut definierte Teilquartiere mit vielfältigen Gebäudetypologien und -größen
- + Erweiterungsfläche für das Gewerbegebiet
- + Integration von Tiny Houses möglich
- + Hohe Dichte in der Nähe des Bahnhofs
- + Flexible Erweiterungsfläche für die Klinik

Raum	Freiraum-Netzwerk	●
	Biodiversität	○
	Regenwasser-Management	●
	Stadtklimatische Aspekte	○
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie	○
	Transport und ÖPNV	●
	Parkierung	●
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien	●
	Nutzungskonzept	●
	Öffentliche Einrichtungen	●

Konzept 5: Straßen als Planungsgrundlage



Vorteile

- + Bewahrung relevanter Biotope durch große Freiflächen
- + Gute Durchlässigkeit für Kaltluftschneise
- + Umleitung des Verkehrsproblems der Nürnberger Straße

Nachteile

- Schwache Integration von Nord- & Südteil
- Überdimensionierter Freiraum ist Herausforderung für die Aktivierung & vielfältiges Freiraumerlebnis
- Mit der Parallelstraße zur Nürnberger Str. wird der Verkehr ins Flugfeld geleitet, dadurch Verminderung der Umgebungsqualität, des Immobilienwertes, der Sicherheit der Kinder und der Luftqualität
- Begrenztetes Entwicklungspotenzial
- Geringe Variation von Maßstäben und Typologien ausgelöst durch die Anpassung an einen starken Verkehrsfluss
- Begrenzte Erweiterung des Gewerbegebiets

Raum	Freiraum-Netzwerk	○
	Biodiversität	○
	Regenwasser-Management	○
	Stadtklimatische Aspekte	○
Mobilität	Straßennetz und -hierarchie	●
	Transport und ÖPNV	●
	Parkierung	●
Bebauung	Dichte und Gebäudetypologien	●
	Nutzungskonzept	○
	Öffentliche Einrichtungen	○

Schlussfolgerung

Aus dem Vergleich der fünf Planungsansätze geht hervor, dass das Konzept 4 „Nachbarschaften, Parks und klare Kanten“ die meisten Vorteile aufweist. Als Hybrid der Konzepte 2 und 3 greift es die räumlichen Qualitäten beider auf und ergänzt diese um eine einzigartige städtebauliche Form, die das neue Quartier auf dem Flugfeld zu einem eigenständigen Stadtteil macht, der dennoch den Bezug zum Kontext herstellt. Die neue Verdichtung konzentriert sich an den Rändern des Flugfeldes und sorgt so für ein ausgeglichenes Verhältnis von versiegelten und durchlässigen Flächen. Auf diese Weise können der Bedarf an Wohnraum und die ökologischen Anforderungen an eine zeitgemäße Planung vereinbart werden.

Um die Frischluftzufuhr für die Innenstadt Neumarkts zu gewährleisten, wird eine unbebaute Schneise auf dem Flugfeld ausgespart. Dieser großzügige Freiraum verringert außerdem die Verkehrsbelastung des Quartiers: Autofahrer können die Siedlungsbereiche von den bestehenden Verkehrsachsen erreichen, einen Durchgangsverkehr gibt es jedoch nicht. Das Freiraumnetzwerk ist somit Fußgängern und Fahrradfahrern vorbehalten, die sich uneingeschränkt von Nord nach Süd fortbewegen können. Vielfältige bauliche Typologien sorgen für ein abwechslungsreiches Quartier mit unterschiedlichen Anziehungspunkten für Anwohner und Besucher. Je nach angestrebtem Charakter und Kontext reicht

die Bebauung von drei- bis viergeschossigen Wohnblöcken mit Erdgeschossnutzung, Reihen- und Doppelhäusern mit mehreren Parteien, Einfamilienhäusern sowie möglichen „Tiny-Houses“, die sich in die Landschaft einfügen. Der starke Bezug zum unmittelbaren Kontext hat den Vorteil, dass das Flugfeld phasenweise über einen längeren Zeitraum entwickelt werden kann und je nach Bedarf und den Umständen entsprechend ein oder mehrere Abschnitte flexibel geplant werden können. Der Gesamtplan ist so angelegt, dass die Siedlungsbereiche auf dem Flugfeld unabhängig voneinander funktionieren können und die Stadt Neumarkt als Ganzes bereichern.



M 1:8.000



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