

GIESSEN FLUSSSTRASSENVIERTEL

Ein Quartier im Transformationsprozess



INHALT

PLANUNGSANLASS	5
Vorwort	6
Ausgangssituation	8
Makrolage	10
Analyse öffentlicher Raum.....	12
Analyse öffentliches Grün	14
Analyse privates Grün	16
PLANUNGSZIELE	19
Rahmenplan	20
Verkehr	22
Straßenraum.....	24
Freiflächen.....	26
PLANUNGSKONZEPT	29
Öffentlicher Raum / Öffentliche Einrichtungen.....	30
Quartiersplatz	32
Gemeinschaftshöfe	34
Wohnungswirtschaft.....	36
Parkierung	38
Bauetappen	40
Gestaltungsempfehlungen.....	42
1. Bauabschnitt: Serielle Bauweise.....	44
1. Bauabschnitt: Grundrisse	46
1. Bauabschnitt: Bautyp 1 Zeile.....	48
Nachverdichtung Punkthaus	50
Förderfähige Maßnahmen	52
IMPRESSUM	55



PLANUNGSANLASS

PLANUNGSANLASS

Vorwort

Wohnungsmarkt / Wohnungspolitik

Aus unterschiedlichen Gründen ziehen immer mehr Menschen in die Städte, dieser Trend zeichnet sich bereits seit Jahren ab. Verstärkt wird diese Entwicklung in Universitätsstädten. Aufgrund dieser hohen Nachfrage und des geringen Angebots an Flächen ist der Wohnungsmarkt sehr angespannt. Dramatisch zeichnet sich diese Entwicklung im Bereich des preisgünstigen Wohnraums ab.

Die Stadt Gießen verfolgt das wohnungspolitische Ziel, es allen Haushalten in Gießen zu ermöglichen, sich dauerhaft, ausreichend und angemessen mit Wohnraum versorgen zu können, der zeitgemäßen qualitativen Standards und energetischen Anforderungen entspricht. Eine besondere Verantwortung hat die Stadt dabei für diejenigen Haushalte übernommen, die nicht in der Lage sind, sich aus eigener Kraft mit ausreichend Wohnraum zu versorgen und trägt daher durch die Bereitstellung von Wohnungsbaufördermitteln zum Erhalt und Neubau von preiswertem Wohnraum für Mieter mit geringem Einkommen bei.



PLANUNGSANLASS

Ausgangssituation

Das Gießener Flussstraßenviertel wurde in den 1950 in Einfachstbauweise hergestellt. Vereinzelt gibt es auch ältere Gebäude aus den 1930 Jahren. Die Wohnbau Gießen ist Eigentümerin aller privaten Flächen im Plangebiet. Das Viertel ist geprägt durch die soziale Wohnraumversorgung. Finanzschwache Menschen aus unterschiedlichen Altersgruppen leben im Viertel. Das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ unterstützt und fördert das Nachbarschaftliche Zusammenleben. Einzelne bauliche Maßnahmen wie Mietergärten und selbstgefertigte Holzsitzelement sind in den großzügigen privaten Blockinnenbereichen sichtbar.

Nichtsdestotrotz wurde sowohl in die öffentliche Infrastruktur als auch in den Gebäudebestand über die letzten Jahrzehnte nur in das Notwendigste investiert. Dieser angehäuften Investitionsstau führt dazu, dass ein Großteil der Gebäude die Lebensdauer erreicht hat, in einzelnen Fällen bereits überschritten hat. Vereinzelt Modernisierungsmaßnahmen an Bestandsgebäuden wurden durch die Wohnbau bereits durchgeführt, tragen aber nicht zur ganzheitlichen Aufwertung des Viertels bei.

Vor dem Hintergrund, dass der überwiegende Gebäudebestand bereits beschrieben ist, besteht nun die Möglichkeit das Viertel sowohl aus stadtplanerischer Sicht als auch wohnungswirtschaftlicher Sicht neu zu konzipieren.

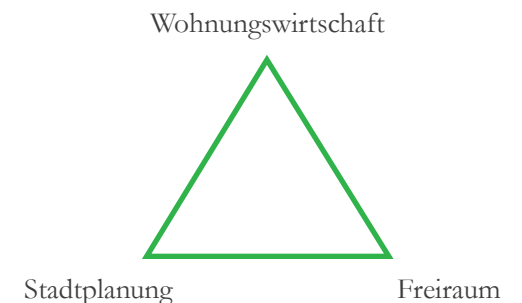
Der Transformationsprozess des Viertels muss dabei die Interessen der aktuellen Bewohnerschaft sowie den zeitgemäßen qualitativen Standards und energetischen Anforderungen gerecht werden.

Eine besondere Herausforderung liegt im Nachweis des Ruhenden Verkehrs. Bei der Errichtung des Viertels spielte das Parkieren (Nachweis von Stellplätzen) keine Rolle. Dies führt dazu, dass die Bewohner im wesentlichen Straßenbegleitend im öffentlichen Raum Parken. Parkplätze auf privaten Flächen gibt es nur vereinzelt.

Im Rahmen des Transformationsprozesses muss das Thema Parkieren, schon allein aus baurechtlicher Sicht, berücksichtigt werden. Insofern müssen private Freiflächen in Parkierungsflächen umgewandelt werden.

Die Stadt Gießen verfolgt das wohnungspolitische Ziel, dauerhaft den finanzschwachen Menschen im Flussstraßenviertel Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Eine Finanzierungsmischung zwischen geförderten Wohnungsbau und freifinanzierten Wohnungsbau ist politisch nicht gewollt.

Unser Konzept berücksichtigt alle oben genannten Rahmenbedingungen / Herausforderungen.





PLANUNGSANLASS

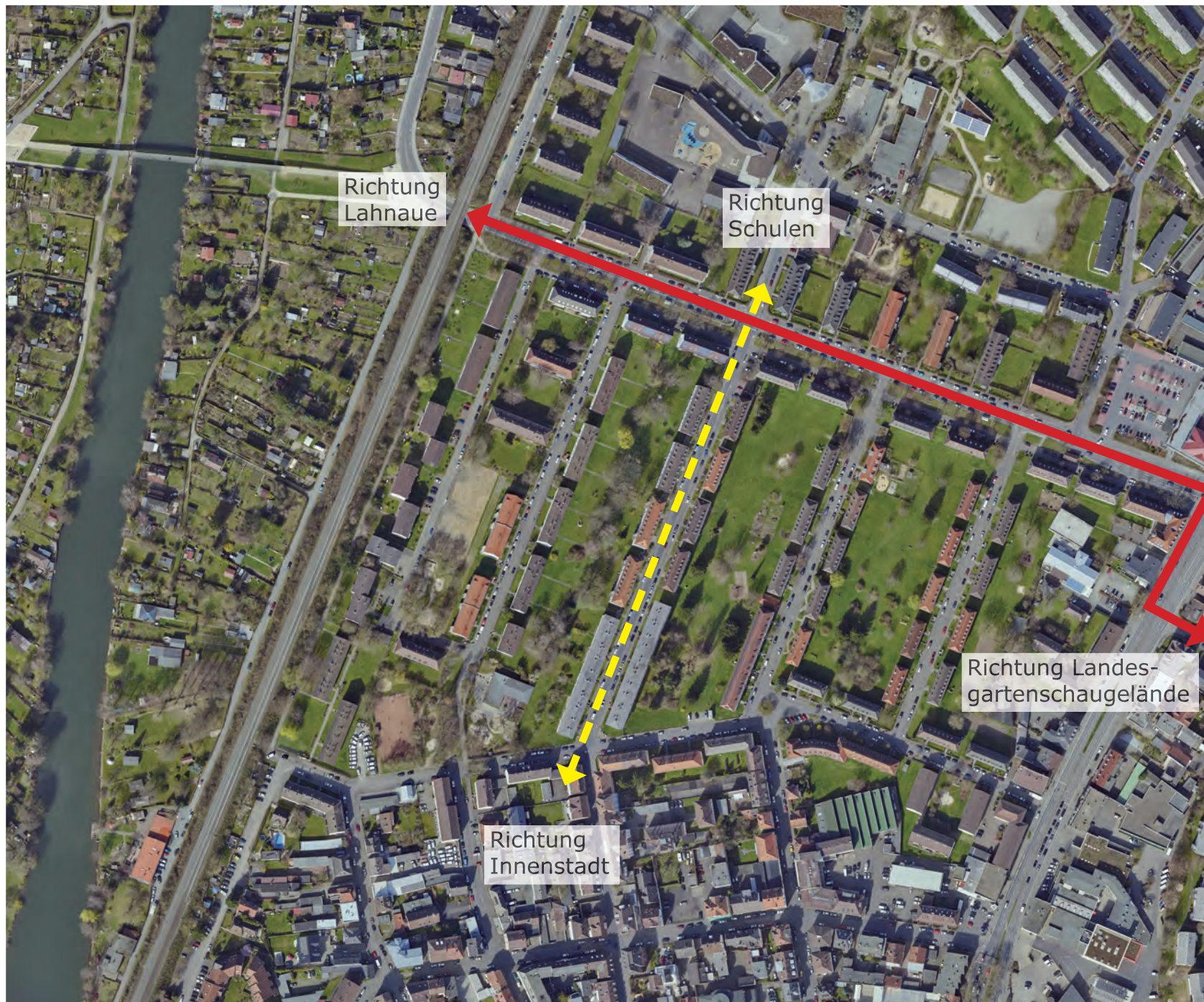
Makrolage

Lage in der Stadt

Das Flussstraßenviertel liegt am nördlichen Rand der Gießener Innenstadt, in der sogenannten Nordstadt. Im Osten begrenzt die Marburger Straße das Viertel, jenseits der Marburger Straße verläuft die Ringallee mit ihren Freizeitangeboten wie das Badezentrum, der Philosophenwald und das ehemalige Landesgartenschau Gelände. Westlich wird das Gebiet durch den in Nord-Süd-verlaufenden Bahndamm von den Lahnauen und Lahn getrennt. Durch eine neue Fußgängerbrücke über die Lahn ist die Weststadt gut erreichbar. Im Norden wird das Viertel durch die Sudetenlandstraße (ehemalige Bundesstraße) begrenzt. Jenseits der Sudetenlandstraße befindet sich eine weitere Großsiedlung mit schulischer Infrastruktur (Sekundarstufe 1 und 2).

Der Regionalbahnhof Oswaldsgarten als auch der Gießener Marktplatz sind fußläufig in 10 Minuten erreichbar.





PLANUNGSANLASS

Analyse öffentlicher Raum

Das Flusstraßenviertel ist durch ein monotones, kaum gestaltetes, orthogonales öffentliches Erschließungssystem gegliedert. Der nördliche Eingang ins Viertel erfolgt über die Sudetenlandstraße in den Asterweg, dadurch übernimmt der Asterweg die zentrale Funktion einer Quartiersstraße. Die Bushaltestellen befinden sich ebenfalls im Asterweg in der Nähe des südlich verlaufenden Schwarzlachweg.

Vor dem Hintergrund, dass die Zuwegung für den Autoverkehr aus der Schottstraße und der Werrastraße auf die Sudetenlandstraße durch Poller verhindert ist, übernehmen diese Straßenzüge eher die Funktionen einer reinen Anliegerstraße.

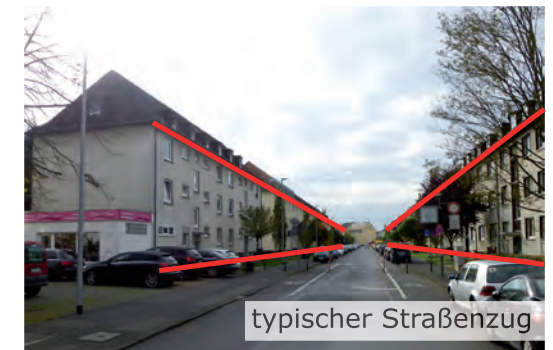
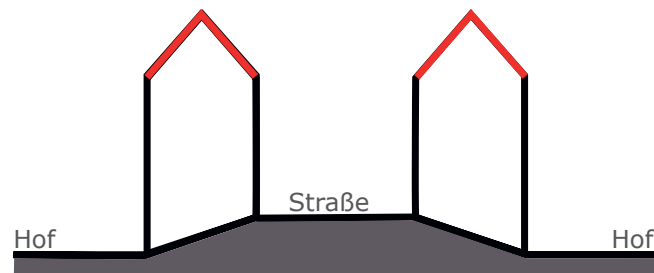
Gehwege sind in allen Straßen beidseitig straßenbegleitend ausgebaut und werden überwiegend zum Parken genutzt.

Die Besonderheit des öffentlichen Erschließungssystems liegt im Höhenunterschied zwischen öffentlichen Straßenraum (Fahrbahn/Gehweg) und den tieferliegenden privaten Quartiershöfen.

Geprägt wird die städtebauliche Figur durch eine offene Blockrandbebauung, der überwiegend dreigeschossigen Zeilbebauung entlang einer Baulinie. Die prägende Dachform ist das Satteldach (45 Grad) teilweise auch als Walmdach ausgebildet. Der Gebäudekörper ist mit 8 -10 Metern Breite relativ schmal. Die sich dadurch ergebenden schmalen Giebel sind ein wesentliches Siedlungsmerkmal, wobei die Giebelwand mit und ohne Fenster vorzufinden ist.

Bebauungsmerkmale:

- offene Blockrandbebauung
- Baulinie
- Satteldach
- Schmäler Giebel
- Dreigeschossigkeit





LEGENDE

- Baulinie
- Firstrichtung

PLANUNGSANLASS

Analyse öffentliches Grün

Entlang der ehemaligen Bundesstraße parallel zur Sudetenlandstraße verläuft eine Allee mit Rasenflächen. Weiteres öffentliches Grün ist lediglich im Bereich der Kita und des Spiel- und Bolzplatzes Ederstraße zu finden. Im Bereich der Straßenzüge gibt es kein weiteres Grün, lediglich die privaten Vorgärten weisen Hecken, Rasen und vereinzelte Blühpflanzen vor. Insgesamt ist der Straßenraum monoton, funktional und wenig begrünt bzw. gestaltet.





LEGENDE

-  Mietergärten
-  Rasenflächen
-  ungestaltete
Straßenräume
-  Spielplätze

PLANUNGSANLASS

Analyse privates Grün

Die Vorgartenzonen sind überwiegend nicht besonders gestaltet; Wiesenflächen werden evtl. durch einen Baum, Briefkasten oder Müllcontainer ergänzt. Vereinzelt gibt es Hecken, die den privaten Vorgarten zum öffentlichen Gehweg begrenzen. Angelegte individuell gestaltete Vorgärten gibt es nicht.

Ebenso verhält es sich mit den riesigen Freiflächen im Blockinneren. Die Freiflächenqualität wie auch die Aufenthaltsqualität sind sehr gering, trotz des teilweise alten Baumbestandes.

Insgesamt sind die grünen Innenhöfe auch aufgrund des abgeschirmten Charakters der Randbebauung wenig einladend und attraktiv.

Im Rahmen des Förderprogramms „Soziale Stadt“ wurden Mietergärten und Sitzgruppen in den Innenhöfen geschaffen.





LEGENDE

-  Baumbestand
-  Rasenflächen
-  keine Interaktion zwischen Freiraum und Gebäude



PLANUNGSZIELE

PLANUNGSZIELE

Rahmenplan

Zentrale Aufgabenstellung der Rahmenplanung ist es die Balance zwischen einer wohnungswirtschaftlich und stadtplanerisch sinnvollen Nachverdichtung und dem möglichst weitgehenden Erhalt der vorhandenen Freiräume zu finden. Dabei spielen neben den quantitativen Aspekten der Fläche oder der Anzahl der erhaltenen Bäume insbesondere Qualitative Aspekte wie die Erreichbarkeit, die Nutzungsangebote und die Aufenthaltsqualitäten im Freiraum eine zentrale und entscheidende Rolle.

Grundidee

Die Quartiersidee baut auf dem Bestand auf, interpretiert ihn aber durch den Freiraum und die Transformation der Baustruktur neu. Die Grundstruktur und somit auch die Geschichte des Flussstraßenviertels bleibt noch erlebbar.

Städtebau

Der städtebauliche Rahmenplan greift die offene Blockrandbebauung des Bestandes auf. Die vorhandene typische Bebauungsform der dreigeschossigen Zeilbauten mit Satteldach und schmalen Giebel wird beibehalten. Lediglich der östliche Block mit der Kirche im Zentrum bekommt eine viergeschossige Flachdach Bebauung.

Die Nachverdichtung in den Blockinnenbereichen erfolgt durch Solitäre (maximal 3 Geschosse). Die Solitäre sind versetzt angeordnet, dadurch entsteht auf der einen Seite größere Blickachsen durch den Blockinnenraum, auf der anderen Seite kann ein einheitliches Gesamtbild generiert werden.

In den bestehenden Gebäuden wird, wenn wirtschaftlich vertretbar moderner Geschosswohnungsbau geschaffen, andernfalls wird das Bestandsgebäude rückgebaut und

durch einen Neubau ersetzt (revolvierender Prozess).

Landschaftsplanerisches Gesamtkonzept

Das landschaftsplanerische Gesamtkonzept untersucht den öffentlichen Straßenraum, die Blockinnenbereiche sowie die Quartierseingänge und die Vernetzung in die gesamte Stadt.

Es lassen sich drei Grundprinzipien ableiten:

- Bezugsachsen stärken
- Quartierseingänge betonen
- Blockinnenhöfe für private und halböffentliche Nutzungen ausbilden

Verkehr

Die Eingriffe in die vorhandene Straßeninfrastruktur sollen möglichst gering sein. Das typische monotone Straßenraster soll durch eine Hierarchisierung der Straßen aufgehoben werden. Der Asterweg wird in seiner Funktion als Quartierstraße durch die Schaffung eines Quartiersplatzes mit Bushaltestelle weiter gestärkt. Die provisorische Schließung für den Autoverkehr von der Schott- und Werrastraße zur Studentenlandstraße wird baulich verfestigt. An der ehemaligen Bundesstraße wird der Weg unterhalb der Baumallee als Fahrradstraße ausgebaut.

Die Schott- und Werrastraße erfahren neuen Straßenquerschnitte und nehmen einen Großteil der nachzuweisenden Stellplätze auf. Die Transformation des Straßenraums erfolgt durch einen niveaugleichen Ausbau und einen gestalteten Oberflächenausbau. Der ehemalige Straßenraum wird als multifunktionaler Raum ausgestal-

tet. Die Erweiterung des Straßenraums erfolgt durch die Versetzung der Gebäude entlang einer Baulinie um 7-8,00 Meter in die Hofffläche. Der dadurch gewonnen Bereich dient den Senkrechtparkern und dem Gehweg. Die Vorgartenzone wird in geringerer Tiefe erhalten.



PLANUNGSZIELE

Verkehr

Ziel ist es die verschiedenen Straßen des Flussstraßenviertels in ihren Funktionen zu differenzieren um die Anbindung an den angrenzenden Stadtraum besser zu organisieren und gleichzeitig die Wohnqualität im Quartier zu verbessern. So übernimmt der Asterweg wie bereits heute die Verknüpfung des Quartiers zur Innenstadt und zum Quartier nördlich der Sudetenlandstraße mit den dort liegenden Schulen. Die Anbindung zur Lahnaue und zum Landesgartenschau erfolgt im Wesentlichen über einen neu auszubauenden Rad- und Fußweg entlang der Sudetenlandstraße. Innerhalb des Quartiers wird eine neue barrierefreie fußläufige Verbindung über die einzelnen Straßenblöcke hinweg zwischen der Marburger Str. / Schwarzlachweg im Südosten und der Ederstraße / Sudetenlandstraße im Nordwesten und weiter zur Lahnaue geführt, die den Bewohnern zukünftig ermöglicht unabhängig vom Straßenraum ihr Quartier zu queren.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die vorliegende Rahmenplanung für die verschiedenen Straßenräume eine Hierarchisierung:

„Quartiersstraße“

- Anbindung des Wohngebiets an das übergeordnete Straßennetz
- Verbindung unmittelbar benachbarter Gebiete
- zentrale Achse des Quartiers
- Gliederung durch Platzssituationen im Straßenverlauf

„Wohnstraße“

- verkehrsberuhigter Bereich
- dient der unmittelbaren Erschließung der anliegenden Gebäude
- kein Durchgangsverkehr
- keine Zufahrt zur Sudetenlandstraße von der Schottstraße und Werrastraße (hierzu siehe Anmerkung / Frage oben)
- Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten einer Wohnstraße
- Gliederung durch Platzssituationen im Straßenverlauf

Innere Durchwegung

- fußläufige barrierefreie Verbindung innerhalb des Quartiers zwischen der Marburger Str. / Schwarzlachweg im Südosten und der Ederstraße / Sudetenlandstraße im Nordwesten und weiter zur Lahnaue

Übergeordneter Rad- und Fußweg

- Entwicklung des breiten Grünstreifens entlang der Sudetenlandstraße zu einer übergeordneten Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Lahnaue und Landesgartenschauelände mit Anknüpfung ins Quartier



PLANUNGSZIELE

Straßenraum

Um den Eingriff in die bestehenden grünen Innenhöfe in ihrer Grundstruktur zu minimieren ist ein Umbau der vorhandenen Straßen erforderlich um die erforderlichen Flächen für den Ruhenden Verkehr nachzuweisen. In den Straßenzügen der Werrastraße und der Schottstraße werden die bestehenden Gebäude jeweils auf einer Straßenseite perspektivisch durch eine neue Bebauung ersetzt. Diesen Umstand nutzen wir um die neuen Baukörper um ca. 8 m in den Blockinnenbereich zu verschieben und die erforderlichen Stellplätze als Senkrechtparker im Straßenraum nachzuweisen. Dabei können die neu entstehenden Stellplätze mit einem versickerungsfähigen Belag ausgestattet werden.

Außerdem sollten die hierfür erforderlichen Flächen über einen Flächentausch zwischen Stadt Gießen und der Wohnbau (öffentliche Gehwegfläche / private Stell-

plätze) ins Eigentum der Wohnbau übergehen und von dieser bewirtschaftet werden. Damit kann auch dem bestehenden Parkdruck durch externe Fahrzeuge tagsüber entgegengewirkt werden.

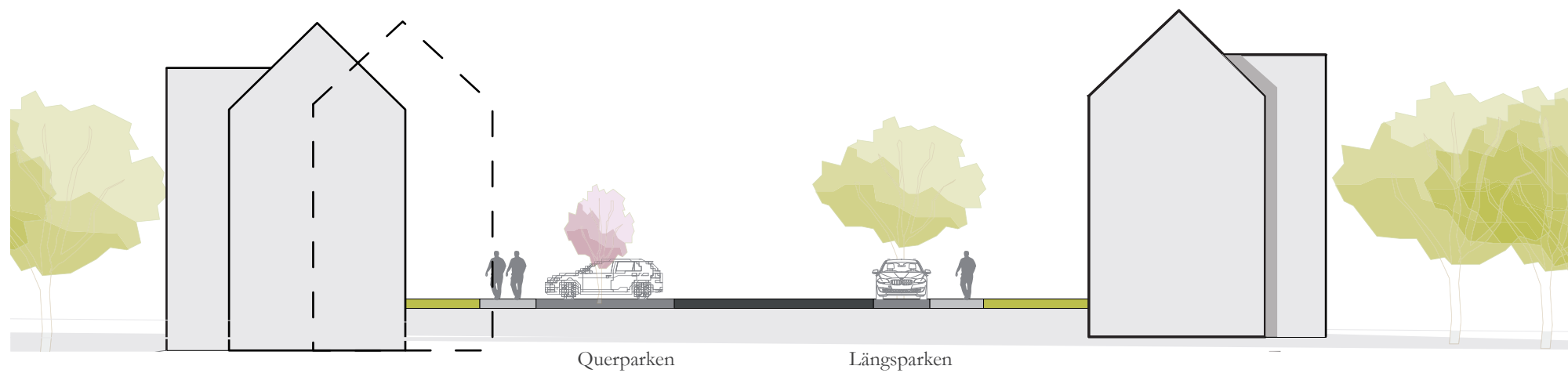
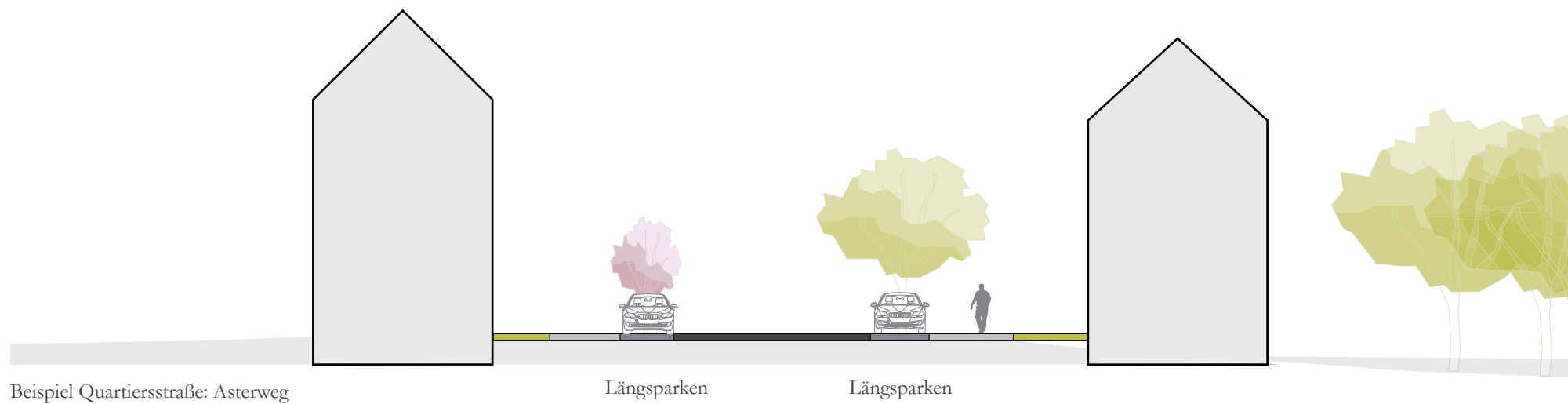
Gleichzeitig entstehen vor den Gebäuden ausreichend tiefe Vorgartenzonen in denen Fahrradparker, Briefkästen, Standorte für die erforderlichen Müllcontainer etc. bezogen auf die jeweiligen Hauseingänge, funktional sinnvoll und gestalterisch angemessen untergebracht werden können.

Konzept Wohnstraßen:

Die Wohnstraßen werden als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Sie dienen der unmittelbaren Erschließung der anliegenden Gebäude und nicht dem Durchgangsverkehr.

In den Wohnstraßen Schott- und Werrastraße ist eine gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer vorgesehen. Die Straßen und Gehwegflächen werden barrierefrei ausgebaut. Die Straßen sind wie im Bestand nur vom Süden aus einfahrbar.

Die Wohnstraßen sollen als öffentliche Räume multifunktional fungieren und ein Gleichgewicht von Verkehr, Verweilen und anderen räumlichen Funktionen herstellen. Die stärkere Durchmischung des Straßenraums und das gesellschaftliche Miteinander führen zu einer Verbesserung räumlicher und sozialer Qualitäten.



Beispiel Wohnstraße: Schottstraße

PLANUNGSZIELE

Freiflächen

Die großzügigen grünen Innenhöfe mit ihrem Baumbestand bilden eine wesentliche Qualität des Flussstraßenviertels. Die vorgeschlagene wohnungswirtschaftlich und städtebaulich sinnvolle Sanierung und Nachverdichtung des Gebäudebestandes trägt diesem Umstand in der Weise Rechnung, das zum einen das Gro der Nachverdichtung straßenbegleitend erfolgt, zum anderen über eine vorsichtige bauliche Ergänzungen innerhalb der Blockinnenbereiche erfolgen soll. Letztere wird gleichzeitig dazu genutzt, die Zonierung im Blockinnenbereich zu verbessern in dem immer zwischen drei und sechs Gebäude einem Gemeinschaftsgrün und/oder Gemeinschaftshof zugeordnet werden. Die mit den zusätzlichen Erschließungserfordernissen entstehenden Gemeinschaftshöfe weisen dabei die erforderlichen Stellplätze nach, können aber gleichzeitig auch zum Spielen und als Treffpunkt genutzt werden. Auch hier ergibt sich jeweils eine eindeutige Zonierung, die die privat nutzbaren Flächen den gemeinschaftlichen oder öffentlich zugänglichen Flächen in angemessener Weise zuordnet. Topographisch werden die Gemeinschaftshöfe um 60 bis 70 cm gegenüber dem vorhandenen Gelände angehoben. Damit wird nicht nur die Zuordnung des Gemeinschaftsgrüns besser abgebildet, sondern kann gleichzeitig ein nicht unerheblicher Teil der mit dem Neubau anfallenden Erdmassen vor Ort wieder eingebaut werden.

Gleichzeitig bleiben die Möglichkeiten bestehen die Blockinnenbereiche zu Fuß in Nord-Süd-Richtung zu queren, so dass sich z.B. Kinder im gleichen Straßenblock besuchen können ohne den Straßenraum nutzen zu müssen.



- ### LEGENDE
- Quartiersplatz
 - gemeinschaftliche Flächen
 - Zuordnung
 - Durchwegung
 - Bestandsbäume
 - Spielplatz



PLANUNGSKONZEPT

PLANUNGSKONZEPT

Öffentlicher Raum / Öffentliche Einrichtungen

Wesentliches Ziel der vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen ist es das Quartier als ablesbare städtebaulich-freiräumliche Einheit zu erhalten und die Identität der Bewohner mit ihrem Quartier zu stärken.

Hierzu werden unterschiedliche öffentliche, quartiersbezogene Freiräume entwickelt. So werden die bestehende Straßenräume zu barrierefreien Wohnstraßen umgebaut, im Verlauf des Asterweges an der Schnittstelle zur südlichen angrenzenden Innenstadt soll ein kleiner Quartiersplatz mit neuen Bushaltestellen entstehen und im Bereich der ehemaligen Schreinerei am Schwarzlachweg ein Quartiershof an dem ein Quartiersbüro mit Café und sozialen Beratungsangeboten und Räumlichkeiten für Bewohner des Quartiers eingerichtet werden.

Die bestehenden Angebote der beiden Kindertagesstätten können an ihren Orten im Quartier verbleiben. Ggf. bietet sich perspektivisch ein Umzug der Kita in der Schottstraße in eines der Hofhäuser im westlich angrenzenden Block an.



Quartiersbüro



Spielbereich



Straßenfest



LEGENDE

-  Wohnstraße
-  Kita
-  Quartiersplatz
-  Quartiersbüro
-  Spielplatz

PLANUNGSKONZEPT

Quartiersplatz

An der Schnittstelle zur Innenstadt entwickeln wir einen kleinen öffentlichen Platz am Übergang des Asterweges in den Schwarzlachweg. Eine Baumgruppe mit einer langen Bank bietet einen Kristallisationspunkt des kleinen Quartierplatzes dar. In seiner städtebaulichen Grundfigur greift er die Straßenaufweitung der Schottstraße in den Schwarzlachweg auf, dreht diese Figur aber um 90 Grad und fügt sich auf diese Weise selbstverständlich in den Stadtgrundriss ein. Die Bushaltestellen am Asterweg werden an diesen Punkt verlegt. Fahrradparker unterstützen immissionsfreie Mobilitätskonzepte. Die Ergänzung der Nahversorgung mit einem Bäcker / oder einem Kiosk sollte das stadträumliche und funktionale Angebot aufgreifen und abrunden und den ÖPNV-Nutzern mit ihrem Angebot die Wartezeit verkürzen.



Beispielbilder von Quartiersplätzen



PLANUNGSKONZEPT

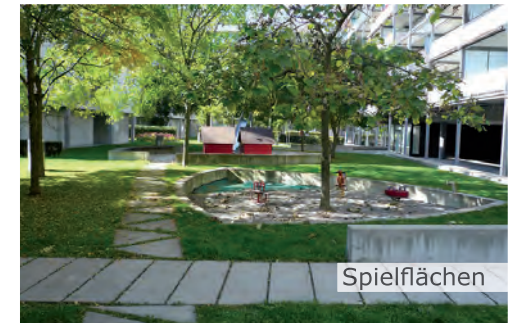
Gemeinschaftshöfe

Heckenstrukturen und Baumpflanzungen bilden eine vielfach interpretierbare räumliche Struktur an, deren funktionale Angebote gemeinsam mit den Bewohnern entwickelt werden kann. Staudenpflanzungen erzeugen an den erforderlichen Stellen die nötige Distanz zu den Gebäuden und erzeugen farbliche Akzente.

Jeder Wohnung ist ein Freisitz in Form von einer Terrasse oder einem vorgesetztem Balkon zugeordnet, was zu einer Erhöhung der Wohnqualität führt und einen Bezug zum Gemeinschaftsgrün herstellt. Die Freisitze weisen eine gute Lage auf und sind zum Innenhof ausgerichtet.



private Flächen



Spielflächen



Ruhe Inseln



Gemeinschaftsflächen



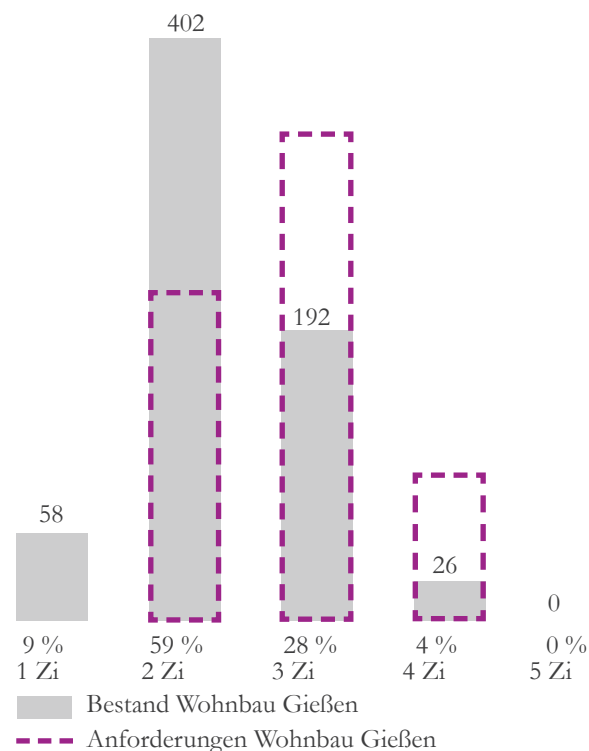
PLANUNGSKONZEPT

Wohnungswirtschaft

Bestandssituation

Momentan befinden sich 678 Wohneinheiten im Flussstraßenviertel. Größtenteils handelt es sich um 2-Zimmer-Wohnungen aus den 50er-Jahren, die den heutigen Anforderungen an heutige Flächenstandards und Ausstattungsstandards nicht mehr entsprechen.

Die Lebens- und Familienformen sind vielfältiger geworden und Wohnungsangebote müssen für neue Nutzungsansprüche geschaffen werden. Die Wohnbau Gießen möchte das Flussstraßenviertel stärker als bislang für Familien attraktiver gestalten und für diese neuen Wohnraum gestalten.



Gebäudesubstanz

Ein Großteil der Gebäude im Flussstraßenviertel sind in Einfachbauweise in den 50er Jahren gebaut worden und weisen heute eine desolate Bausubstanz auf.

Nachverdichtungskonzept

Das Konzept weist 698 neue Wohneinheiten, die einen guten Mix aus 2-, 3, und 4- Zimmerwohnungen auf. Mit flexibel gestaltbaren Grundrissen kann die Wohnbau Gießen im Bauablauf auf die jeweiligen Nachfragesituation reagieren ohne dass die städtebauliche Figur verändert werden muss.

*Flexibilität der Grundrisse auf der einen Seite –
robustes städtebauliches Konzept auf der anderen Seite*

Grundprinzip

Der nicht erhaltenswerte Gebäudebestand wird rückgebaut und durch Neubauten ersetzt.

Bis auf den ersten Bauabschnitt, östlich der Werrastraße orientiert sich der Neubau an der bestehenden Zeilenbebauung entlang einer Baulinie. Die schmalen Giebel, die das Gebiet prägen, werden fortgesetzt und durch einen vorgesetzten Gebäudeteil zum Innenhof hin erweitert. Integrierte Loggien und vorgesetzte Balkone fungieren als Wohnraumerweiterung und verbindendes Element zum Innenhof.

In den tieferliegenden Innenhöfen erfolgt eine punktuelle Nachverdichtung. Durch die punktuelle Nachverdichtung bleiben die großen Hofflächen erhalten und werden neu gegliedert.

Wohneinheiten
Neubau



PLANUNGSKONZEPT

Parkierung

Bestandssituation:

Dadurch, dass das Flussstraßenviertel von sozialen Wohnungsbauten geprägt ist und somit einkommensschwache Menschen beherbergt, besitzen nur wenige Bewohner einen PKW. Der Durchschnitt der PKW-Besitzer liegt etwa 30% niedriger als im städtischen Gesamtgebiet. Der aktuelle Stellplatzfaktor liegt bei etwa 0,5 (vgl. Abschlussbericht_IQEK Flussstraßenviertel Gießen_steg NRW, S. 31).

Die vorhandenen Stellplätze werden meist von den Bewohnern aus den umliegenden Vierteln genutzt.

Die Stadt Gießen hat in ihrer Stellplatzsatzung einen Stellplatzschlüssel von 1,0 festgelegt, der bei Neubauten greift. (siehe Anlage 1 unten).

Anlage 1

zur Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Gießen vom 05.12.2001:

Nr. 1.2:

Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen: 1,0 Stellplätze je Wohnung

§ 3 Zahl der Stellplätze, Garagen und Abstellplätze

(4) Steht der vorsehbare tatsächliche Stellplatzbedarf, der aus der Anzahl der zu erwartenden ständigen Benutzer und Besucher, sowie aus der Art und Lage der baulichen und sonstigen Anlagen ergibt, in offensichtlichem Missverhältnis zu der sich ergebenden Anzahl der Stellplätze, kann die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze erhöht oder ermäßigt werden.

Stellplatznachweis Neubauten:

Unter Berücksichtigung der Stellplatzsatzung vom 05.12.2001 Nr. 1.2 müssen für die 698 neuen Wohnungen (678 im Bestand) auch 698 Stellplätze geschaffen werden. Der Quartiersnachweis kann mit einem Überhang von 23 Stellplätzen geführt werden, wenn es zu einem Flächentausch zwischen öffentlichen und privaten Flächen kommt. Im Rahmen des Flächentauschs werden die straßenbegleitenden Flächen so neugeordnet, dass der Stellplatznachweis geführt werden kann, und der kostenintensive Bau von Tiefgaragen auf ein notwendiges Maß reduziert wird.

Die 23 Stellplätze könnten im Asterweg als zentrale Quartiersstraße für Besucher gesondert ausgewiesen werden. Hinzu kommen noch 6 Stellplätze für den Lieferverkehr; zwei Stellplätze je Straßenzug.

Auch wenn die Quartiersbilanz positiv ausfällt, muss darauf hingewiesen werden, dass mit Blick auf die bauliche Umsetzung (siehe unter nachstehende Bauetappierung) im Baufeld A die Bilanzierung mit 57 Stellplätzen negativ ist.

Diese Bilanz kann nur durch teilweisen Bauverzicht der Ergänzungsbauten im Hof des Baufeldes 2 kompensiert werden oder durch den Bau einer Tiefgarage unter dem U-förmigen Gebäudekomplex im Baufeld 1.

Alternativ könnte der Stellplatzfaktor von 1,0 unter Berücksichtigung von §3 (4) in Verbindung mit einem Mobilitätskonzept (Car-Sharing) auf 0,6 reduziert werden.

Empfehlung Mobilitätskonzept:

Ein zukunftsweisendes Ziel für die Gebietsentwicklung sollte grundsätzlich ein Mobilitätskonzept sein. Es gilt, das Verkehrsgeschehen im Quartier nachhaltig zu gestalten, die Unabhängigkeit vom eigenen Auto zu fördern und die Idee der Stadt der kurzen Wege umzusetzen.

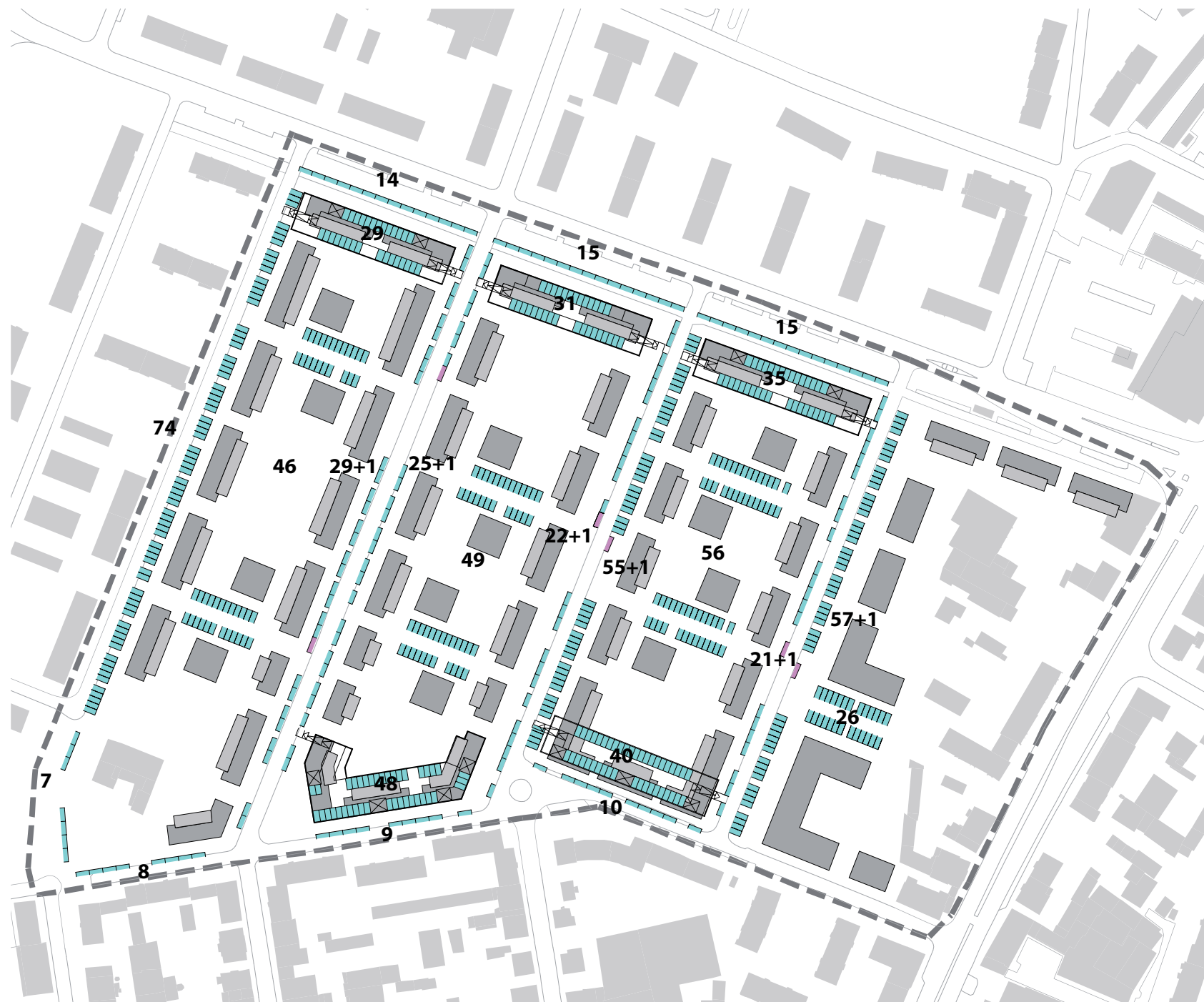
Dadurch könnte der Stellplatzschlüssel im Quartier reduziert werden und die Innenhöfe vom ruhenden Verkehr freigehalten werden. Ein Stellplatzmanagement sowie die Bewirtschaftung der Stellplätze im Quartier, würde die Parkplatzsituation entspannen.

Parallel gilt es zukunftsweisend die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu Fuß, das Fahrrad, den ÖPNV zu stärken und Sharing-Angebote und Angebote zur Elektromobilität zu fördern. Gleichzeitig wäre eine Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe- (insbesondere Stickoxide) und der Lärmemissionen einhergehend.

LEGENDE

Stellplätze

Lieferzone



PLANUNGSKONZEPT

Bauetappen

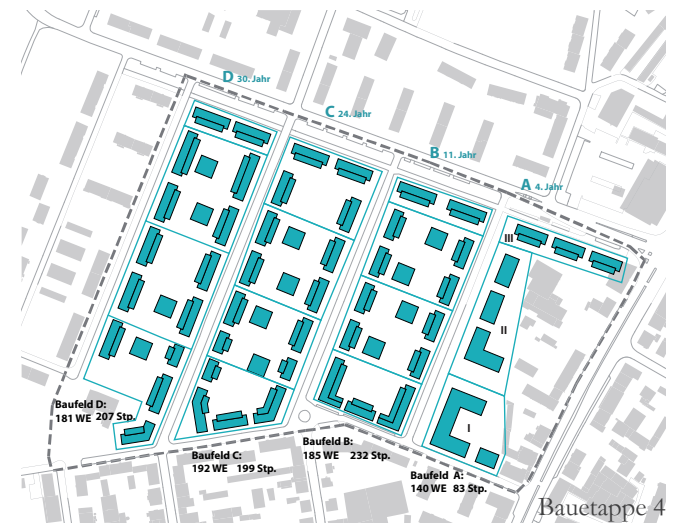
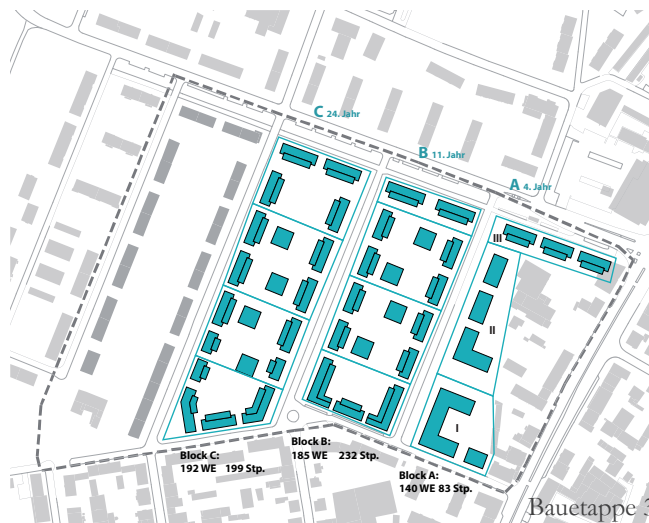
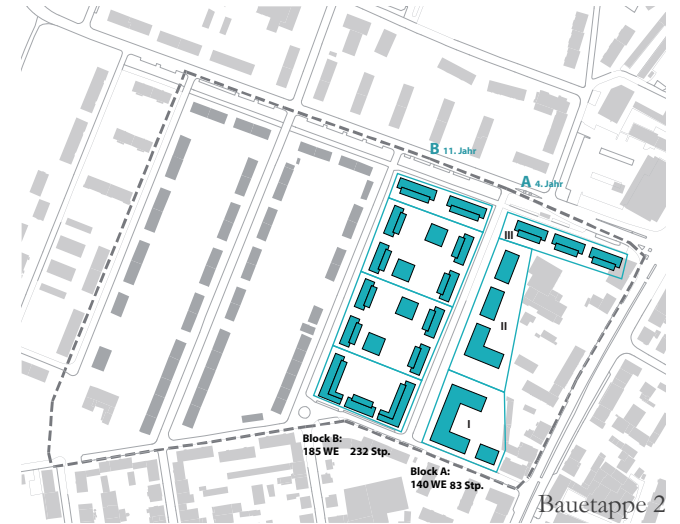
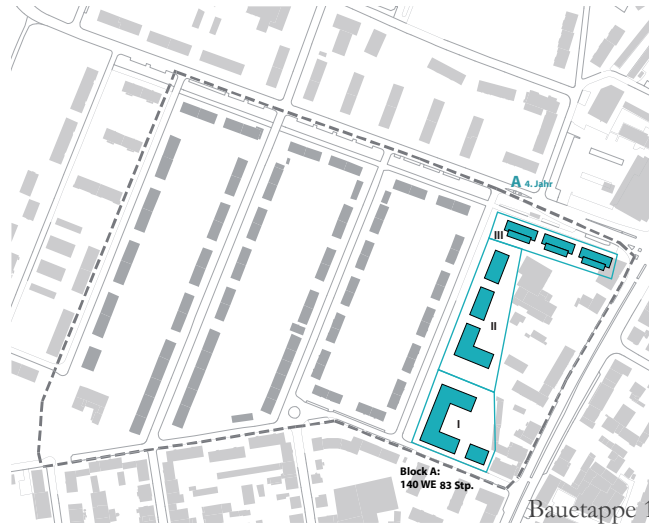
Nach Einschätzung der Wohnbau Gießen können maximal zwei bis drei Gebäude pro Jahr saniert bzw. neu gebaut werden. Der jeweilige Umsetzungszeitraum ist stark abhängig vom Umzugsmanagement, da nahezu alle Gebäude vollvermietet sind. Der Umsetzungszeitplan berücksichtigt diese Rahmenbedingungen.

Das Umsetzungskonzept sieht eine straßenweise und blockweise Umsetzung vor. Dadurch können einzelne Baublöcke auch im Freiraum schon fertiggestellt werden.

Die Fläche der ehemaligen Schreinerei Möll steht bereits leer und die Gebäude können zeitnah abgebrochen werden. Dies ist ein geeigneter Startpunkt für die ersten Umsetzungsmaßnahmen im Flussstraßenviertel.

Der erste Block beinhaltet das Quartiersbüro mit dem Quartiersmanager als Ansprechpartner, aber auch die Wohnbau Gießen selbst könnte direkt vor Ort mit einem Büro präsent sein.

Im südlichen Bereich des Asterwegs stehen zwei sehr lange Zeilenbauten, die aus ihrer Zweckbindung heraus sind und sich in einem augenscheinlich sehr desolaten Zustand befinden. Es gilt zu prüfen, ob dieser Bereich als optionaler Bauabschnitt vorgezogen werden muss.



LEGENDE

■ Neubau durch Wohnbau



PLANUNGSKONZEPT

Gestaltungsempfehlungen

Empfehlungen an den öffentlichen und halböffentlichen Raum

Stadtquartiere definieren sich durch den öffentlichen und halböffentlichen Raum. Die frei zugänglichen Flächen zwischen den Häusern sind viel mehr als Straßen und Wege, mehr als Plätze und Höfe. Dieser quartiersprägende Raum ist das bauliche Herzstück der Quartiersbewohner. Die Qualität dieses Raumes gewinnt gerade bei finanzschwachen und älteren Bewohnern immer mehr an Bedeutung.

Ein jeweils spezifisch gestalteter öffentlicher Raum dessen Selbstverständlichkeit und Einheitlichkeit den Bewohnern das Bild einer angemessenen, qualitätvollen Quartiersgestaltung vermittelt, stärkt die Identität mit dem Quartier.



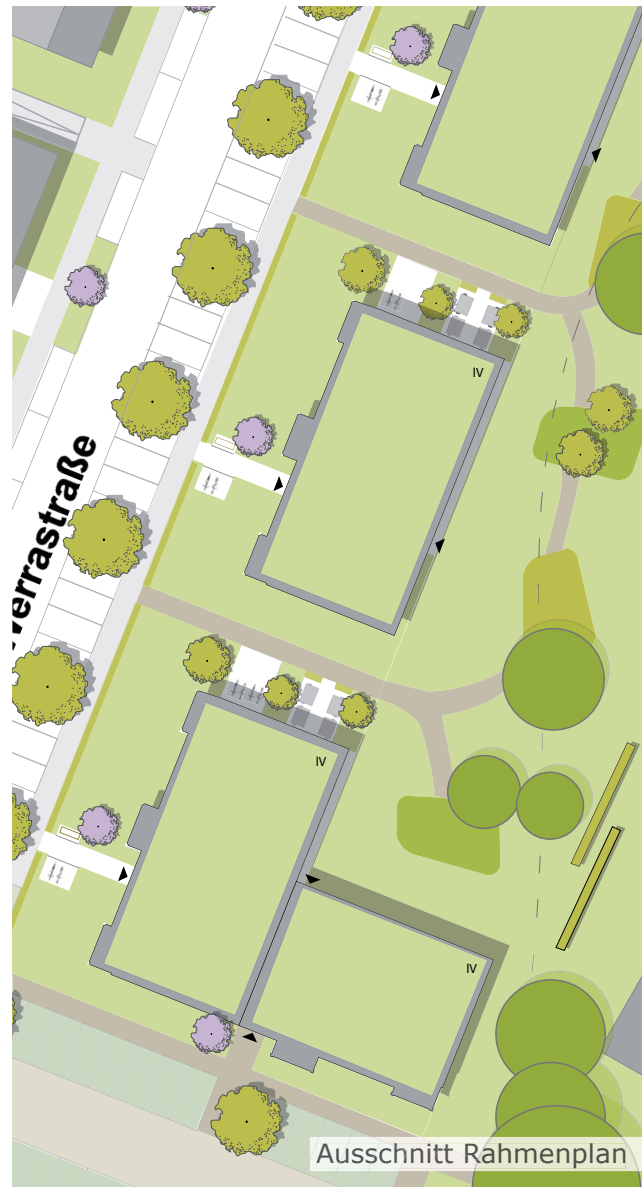
Identitätsstiftung ist ein wesentliches Ziel des Transformationsprozesses.

So trägt der Belag des öffentlichen Straßenraums, genauso wie seine Möblierung, viel zu seiner Wirkung auf die Bewohner und Besucher bei. Das bedeutet, dass Materialwahl und Verlegeart des Bodenbelags wie auch die Auswahl der Stadtmöbel eine entsprechende Bedeutung haben.

Daneben sind eine Hierarchisierung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Flächen sowie eine klare Nutzungszuordnung für das Leben im Quartier wesentlich.



Bestandsituation



Gebaute Beispiele



PLANUNGSKONZEPT

1. Bauabschnitt: Serielle Bauweise

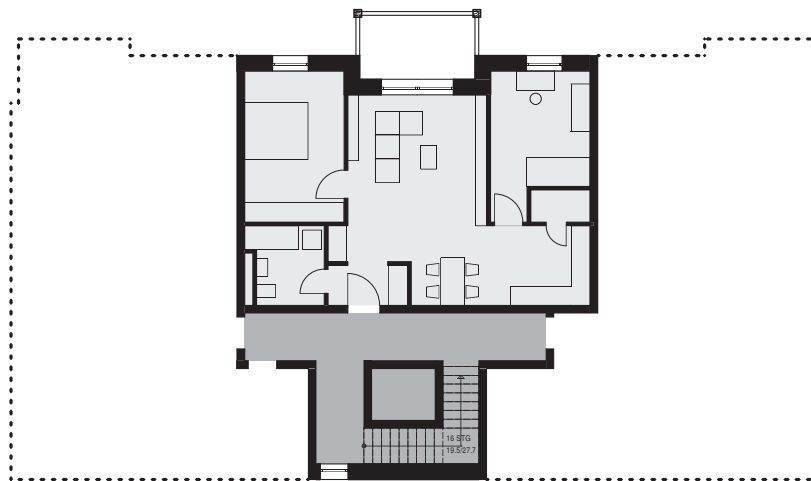
Serielles Bauen und flexible Grundrisse

Um auf der einen Seite eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität zu schaffen und auf der anderen Seite preisgünstig zu bauen, sieht der Entwurf eine serielle Bauweise vor.

Das serielle Bauen kann zum einen als ein „typologisches Programm“ verstanden werden, bei dem unabhängig von der Bauweise eine große Anzahl von Wohnungen nach gleichem Standard erstellt wird. Hier steht also die Menge der errichteten Wohnungen im Vordergrund, nicht die Art der Erstellung. Zum anderen wird damit eine Bauweise bezeichnet, bei der weitgehend standardisierte Wohnungen errichtet werden. Die Potenziale des seriellen Bauens sind aufgrund von Mengen und Skaleneffekten prinzipiell umso größer, je größer die Anzahl der zu errichtenden Wohnungen ist.

Die skizzierten Wohnbauten sind flexibel kombinierbar, sodass auf unterschiedliche städtebauliche Situationen reagiert werden kann (U-Form-, L-Form, I-Form).



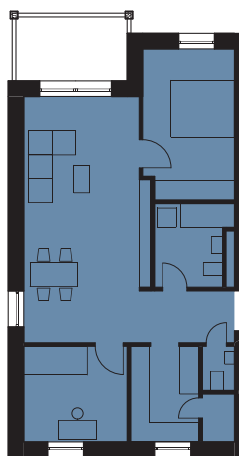


+



3-Zi-Whg
ca. 75 m²

Abstellraum
ca. 6 m²

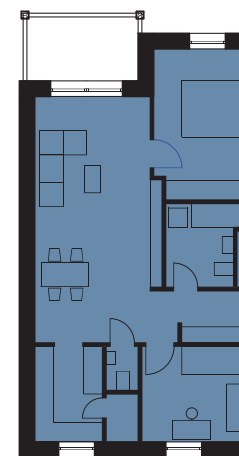


+

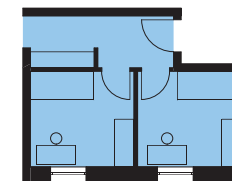


3-Zi-Whg (2 Bäder)
ca. 75 m²

1- Zi
ca. 12 m²



+



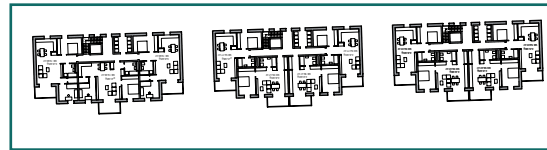
3-Zi-Whg (2 Bäder)
ca. 75 m²

2 - Zi
ca. 27 m²

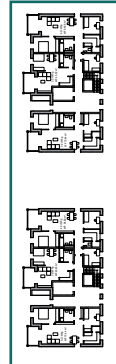
PLANUNGSKONZEPT

1. Bauabschnitt: Grundrisse

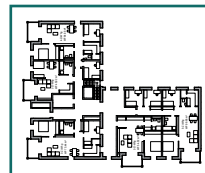
Die unterschiedlich gestaltbaren Wohnungsgrundrisse, die innerhalb des ersten Bauabschnitts möglich sind, vom Einzelappartement bis hin zu großen Wohnungen für Familien, auch für Menschen mit besonderem Betreuungsbedarf, sowie barrierearme Wohnungen, entsprechen den Bedürfnissen unterschiedlicher Zielgruppen und ermöglichen ein vielfältiges Miteinander.



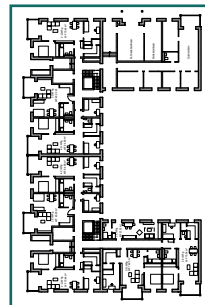
Bautyp 1



Bautyp 2



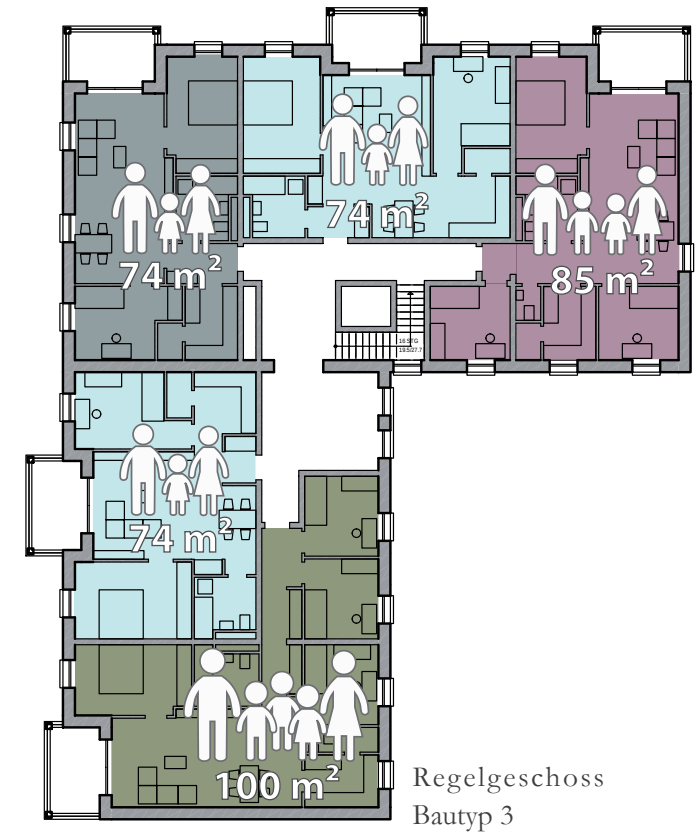
Bautyp 3



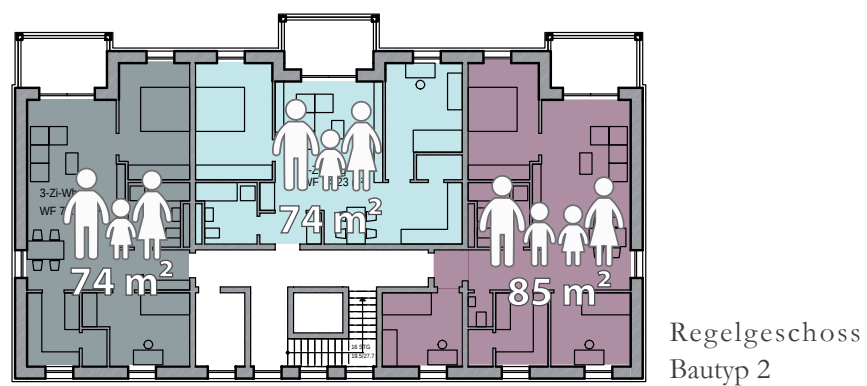
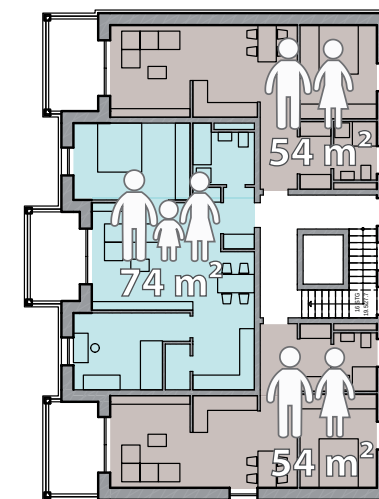
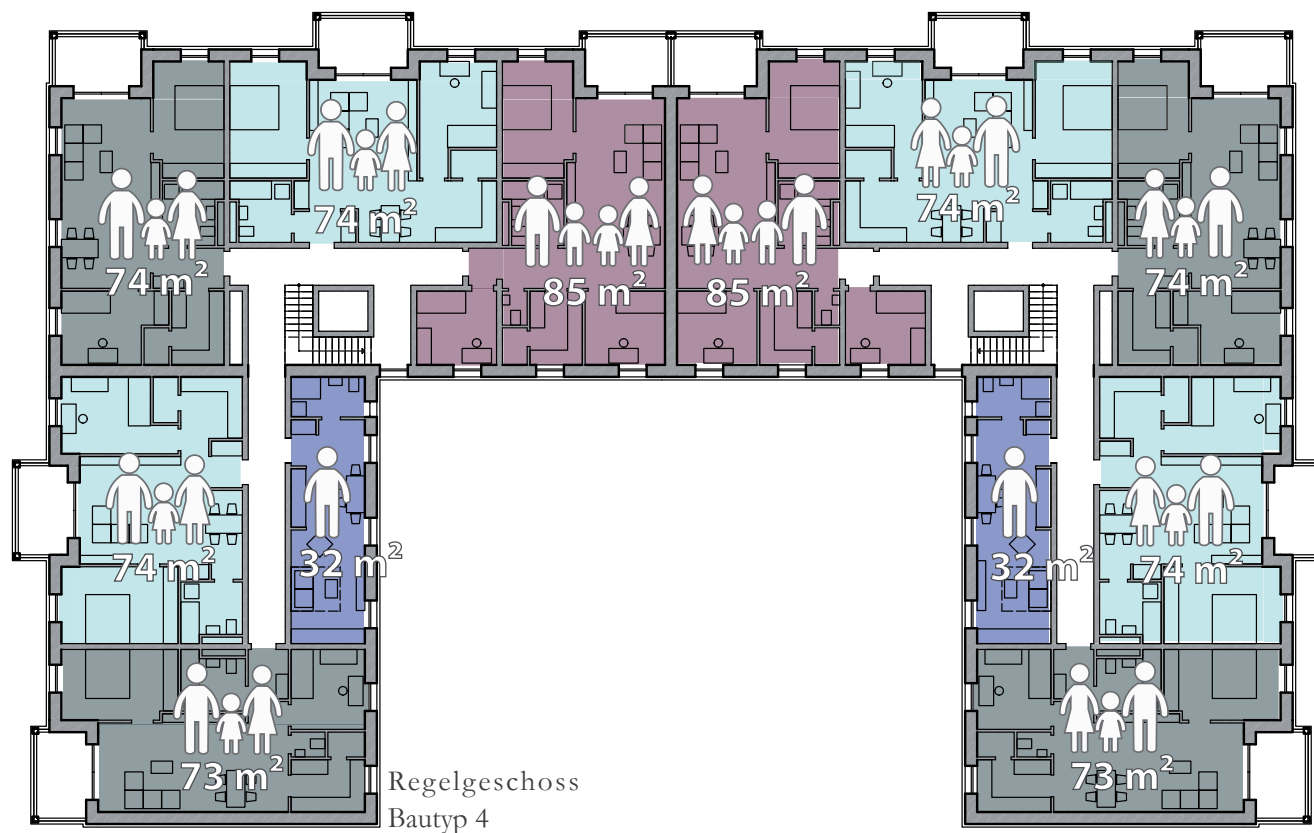
Bautyp 4



Bautyp 5



Regelgeschoss
Bautyp 3

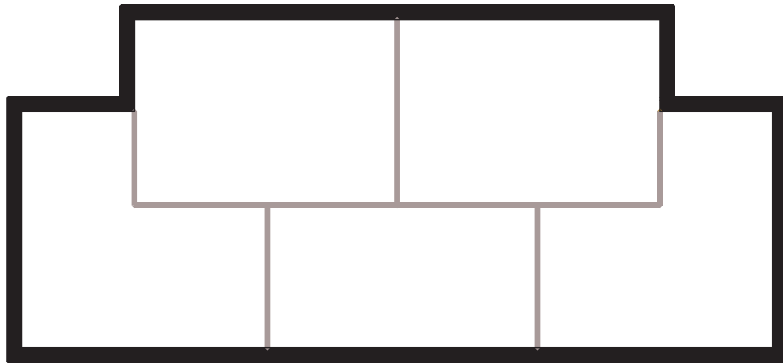


PLANUNGSKONZEPT

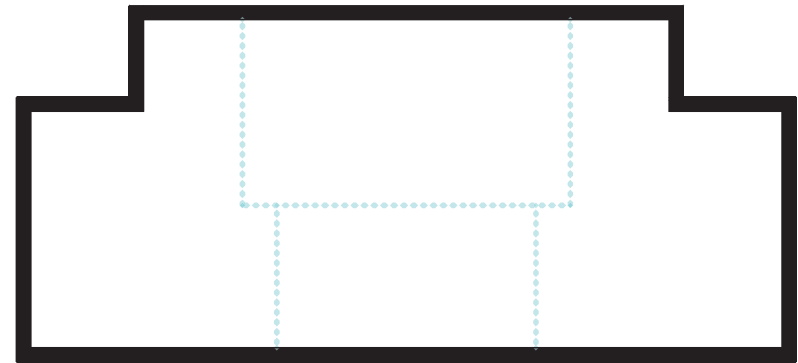
1. Bauabschnitt: Bautyp 1 Zeile



hohe Flexibilität innerhalb der quartiersprägenden Gebäudegeometrie



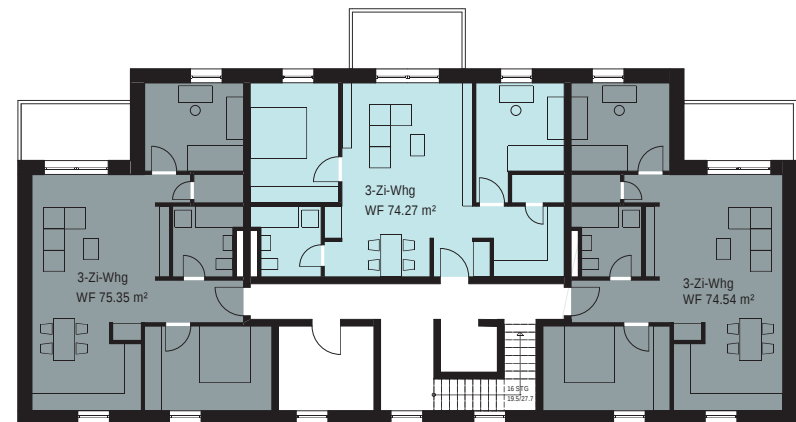
Typ - Braun



Typ - Blau



12 x 2-Zi-Whg
2 x 3-Zi-Whg im DG
= 14 Wohneinheiten



9 x 3-Zi-Whg
2 x 2-Zi-Whg im DG
11 Wohneinheiten

PLANUNGSKONZEPT

Nachverdichtung Punkthaus

Grundrisskonzept

Innerhalb der gesprengten Blockrandbebauung, in den Höfen wurden Einzelgebäude ergänzt. Diese fügen sich in den geschützten Blockinnenbereich, der Raum für Begegnung und Kommunikation fördert und durch die punktuelle Nachverdichtung strukturiert wird.

Auch hier bieten der Zuschnitt und die Anordnung der Wohnungen flexiblen, attraktiven Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen.

Ein einfaches konstruktives System ermöglicht spätere Grundriss- und Nutzungsänderungen ohne Eingriffe in die Bausubstanz. Dadurch ist ein Reagieren auf veränderte Bedürfnisse auch im Nachhinein möglich.

Vorstellbar wäre auch ein Mix von gefördertem und frei-finanziertem Wohnraum, der eine gleichmäßige Durchmischung unterstützen würde.

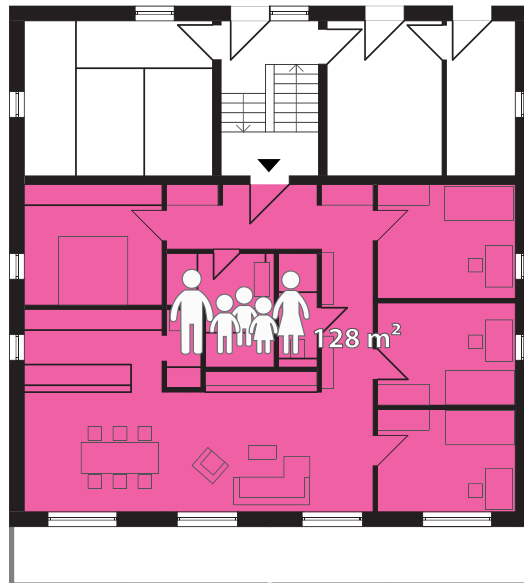




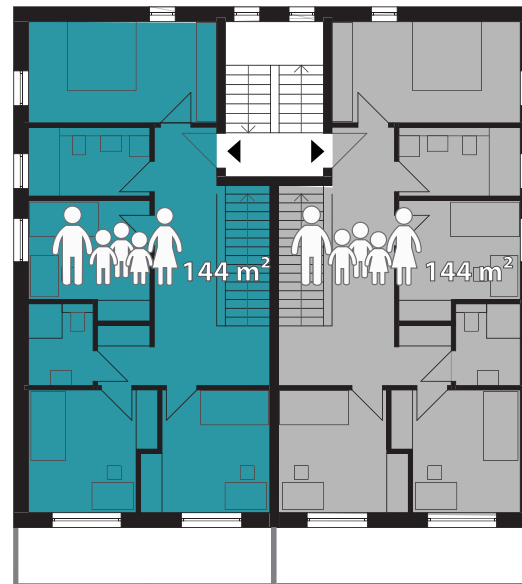
2-Spänner:

- behindertengerechter Beispielgrundriss
- nach den Anforderungen des gefördernden Wohnungsbaus

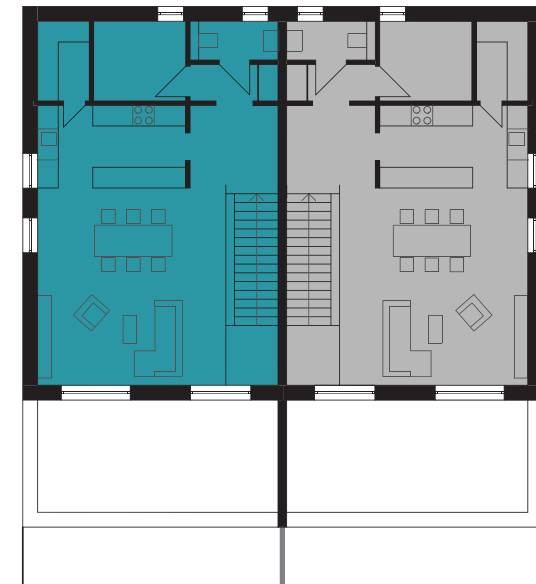
Beispiel freifinanzierter Wohnungsbau für Großfamilien:



Erdgeschosswohnung



Maisonettewohnung



PLANUNGSKONZEPT

Förderfähige Maßnahmen

Mit dem Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ unterstützt der Bund seit 1999 die Stabilisierung und Aufwertung städtebaulich, wirtschaftlich und sozial benachteiligter und strukturschwacher Stadt- und Ortsteile. Städtebauliche Investitionen in das Wohnumfeld, in die Infrastrukturausstattung und in die Qualität des Wohnens sorgen für mehr Generationengerechtigkeit sowie Familienfreundlichkeit im Quartier und verbessern die Chancen der dort Lebenden auf Teilhabe und Integration. Ziel ist es, vor allem lebendige Nachbarschaften zu befördern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken.

Nachstehend eine Übersicht über mögliche förderfähige Einzelmaßnahmen unterteilt in investive und nicht investive Maßnahmen:

Investive Maßnahmen

Wohnumfeldmaßnahmen:

■ ■ Herstellung Fahrradstraße

■ ■ Straßenausbau (Oberschicht: Rückbau Asphalt; Neugestaltung Pflaster, Neupflanzung Bäume)

■ ■ Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

■ Herstellung Stellplätze; Parken im Hof

■ Herstellung Quartiersplatz

/// Herstellung Quartiersdurchwegung

□ Mieterhöfe

Ordnungsmaßnahme:

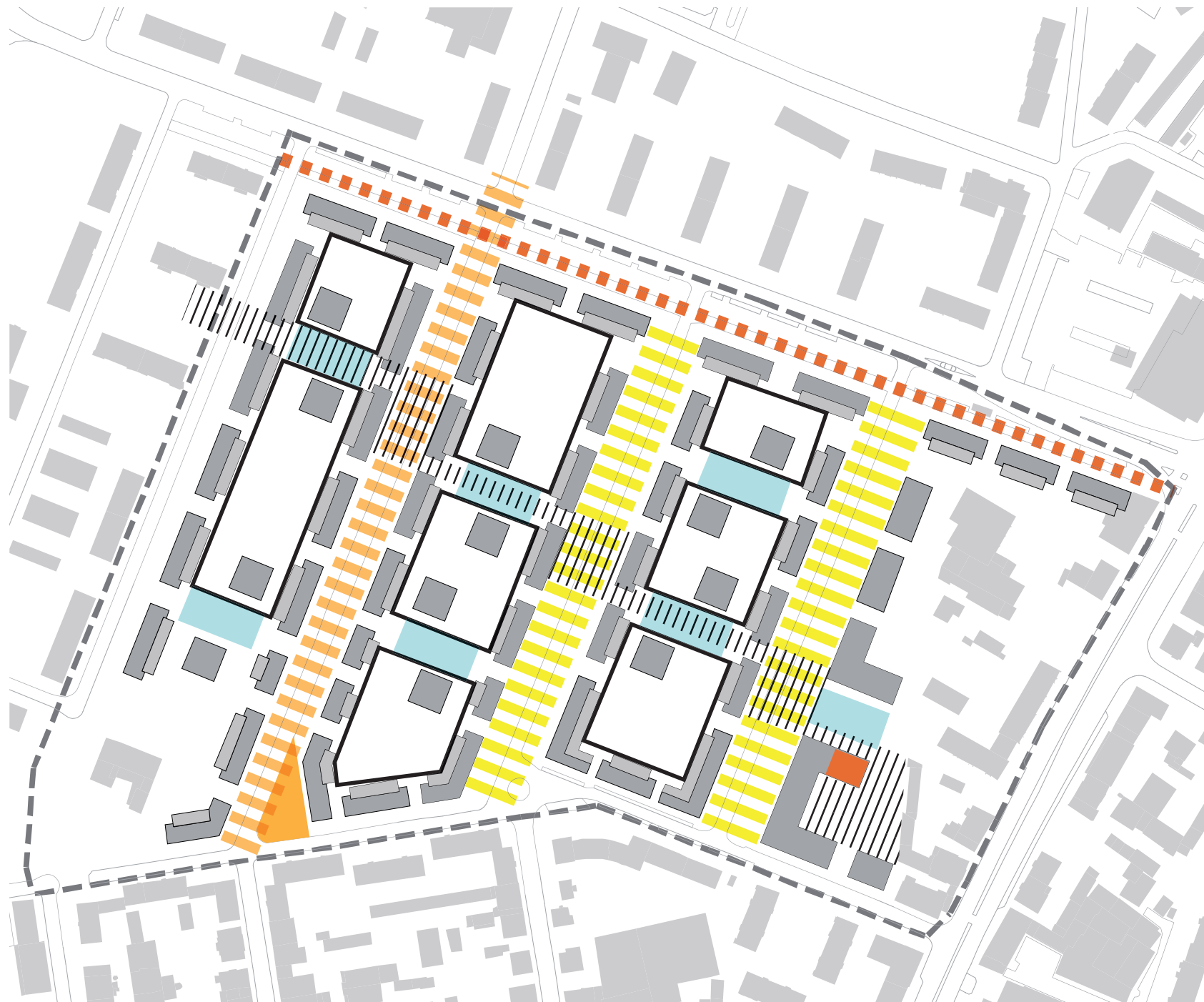
Rückbau Quartiersbüro

Neubaumaßnahme:

■ Neubau Quartiersbüro

nicht Investive Maßnahmen

- Umzugsmanagement; Spedition und Organisation
- Aktivierung der Bewohnerinnen und Bewohner
- Stärkung der interkulturellen Integration und des multikulturellen Zusammenlebens



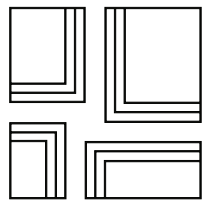
IMPRESSUM

Dokumentation Testplanung Flussstraßenviertel

Herausgeber:

Der Magistrat Stadtplanungsamt Gießen

Bearbeitung, Text, Fotos und Layout:



Rittmannsperger Architekten

GmbH

Ludwigshöhstraße 9

64285 Darmstadt

Fon (06151) 96800 Fax 968012



landschaftsarchitekten und planer bdla

Karthäuserstr. 7-9

D-34117 Kassel

T +49 (0)561 920 008 - 0

F +49 (0)561 920 008 - 20

E kontakt@foundation-kassel.de

Bearbeitungsteam:

Rittmannsperger Arrrchitekten GmbH

Michael Böhme Dipl.-Ing. Dipl.-Ing. (FH) Architektur / Städtebau

M.Sc. Immobilienökonomie IRE | BS

Anna Heer M.Sc. Architektur

Thomas Weng Dipl. Ing. Architekt

foundation 5+ landschaftsarchitekten und planer bdla

Katrin Gärtner Dipl. Ing. Landschaftsarchitektin

Hans-Peter Rohler Prof. Dr. Ing. Landschaftsarchitekt

Bilquellen:

Rittmannsperger Architekten GmbH

foundation 5+ landschaftsarchitekten GbR

Luftbilder: Stadt Gießen

