

GEWERBLICHE ENTWICKLUNG FLUGHAFEN ESSEN-MÜLHEIM

Leitidee

Mit der Entwicklung des Gewereparks auf dem Areal des Flughafens Essen-Mülheim erhält der Mülheimer Stadtteil Raadt einen neuen baulichen Abschluss nach Süden. Damit kommt der Brunshofstraße als Schnittstelle eine neue Bedeutung zu, obschon die Neubauflächen nicht direkt an der Straße liegen. Es bleibt nicht nur der Baumsaum erhalten, vielmehr wird der Begriff Gewerepark wörtlich genommen, sodass die Gewerbeflächen in eine Freiraumlandschaft mit vielfältigen Blickbeziehungen unter Erhalt wesentlicher Gehölzbestände eingepasst werden. Die Großzügigkeit des Gewereparks wird bereits am zentralen Zufahrtsbereich von der Lilienthalstraße deutlich. Ein Aktivplatz mit Skateanlage stellt den Übergang zum Stadtteil her und korrespondiert mit dem vormaligen Flughafengebäude, welches mit Gastronomie, Ausstellungs- und Konferenzflächen einen öffentlichen Charakter vermittelt. Der Entwurf greift darüber hinaus jede weitere Möglichkeit der Vernetzung mit dem Stadtteil Raadt auf, jedoch sind die Anbindungsmöglichkeiten beschränkt. So ergeben sich von der Lilienthalstraße bis zum Ausbaugebiet der Brunshofstraße insgesamt 3 Zufahrten in den Gewerepark. Hierüber erreicht man auch die in der Ausbauvariante ohne Flugbetrieb dargestellten Gewerbeflächen, welche in einem südlich gelegenen Band gebündelt wurden.

Rückbau darstellen. Die Qualität der Aussicht von diesem Hochplateau ist einmalig und vermutlich ist es sinnvoll die unvermeidlichen Besucherfahrwege über die bestehenden befestigten Flächen zu kanalisieren.

Nutzungskonzept, Gebäudegliederung, Ruhender Verkehr, Mobilität

Das Konzept sieht in beiden Varianten eine effiziente wie flexible Nutzungsstruktur mit schaltbaren Grundstücken vor. An den Endpunkten der Bänder bieten sich größere Einheiten an. Grundsätzlich sieht der Entwurf eine 3- bis 4-geschossige Bebauung vor, welche weniger die Breite als die Tiefe der Grundstücke ausnutzt und somit der nächtlichen Kaltluftströmung nicht entgegensteht. Große flache Gebäude bis zu 7m Höhe oder einzelne höhere Solitäre (bis zu 6. Geschossen) können anders orientiert sein. Der ruhende Verkehr wird abgesehen von wenigen Kurzzeitstellplätzen in 4-geschossigen Hochgaragen organisiert, sodass die Freiflächen der Grundstücke weitgehend grün gestaltet werden können. Ein positiver Nebeneffekt der konsequenten Untarbringung des ruhenden Verkehrs in Sammelgaragen ist die Belebung der Straßen durch Fußgänger und Radfahrer, für die ein attraktives Nahmobilitätsnetz angeboten wird.

Qualität der städtebaulichen Gestaltung

Basis- und Ausbauvariante schmiegen sich in Bändern bzw. Schichten an den Stadtteil Raadt. Rückgrat eines jeden Streifens ist die zentrale innere Erschließungsachse in Ost-Westrichtung, an welche sich die Gewerbegrundstücke anlagern. An den End- und Umlenkpunkten dieser Achsen bilden Hochgaragen mit aktivierten Dreigeschossigen und attraktiven Außenflächen Knotenpunkte der Vergemeinschaftung für das Arbeiten im Gewerepark. Verschiedene Gastronomieangebote mit mietbaren Besprechungsräumen nehmen Gäste in Empfang, servieren Mittags einen Lunch und organisieren abends After-Work-Events. Die Außenflächen verstehen sich als grün gestaltete Plätze mit attraktiven Blick- und Wegebeziehungen. Insgesamt entsteht ein solides städtebauliches Grundgerüst mit prägnanter Adressbildung, welches eine Vielfalt architektonischer Lösungen verträgt.

Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung, Ökologie und Nachhaltigkeit, Wasser- und Regenwassermanagement

Das Konzept greift die Herausforderungen der Energiewende auf und zielt auf eine sektorenübergreifende Vernetzung der Gebäude- und Mobilitätsinfrastruktur. Ziel ist die „Smart City“, die eine effiziente Energieversorgung und einen ressourcenschonenden Umgang mit Baumaterialien beinhaltet. Hierzu werden möglichst viele Neubauten in Hybrid- oder Holzbaweise errichtet. Für einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz werden alle Dachflächen konsequent mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Die erforderlichen Retentionskapazitäten werden u. a. durch eine Kombination mit extensiver Begrünung erreicht. Die Energieversorgung könnte durch ein mit Bio- bzw. Deponiegas betriebenes Blockheizkraftwerk ergänzt werden. Von einem oder zwei Standorten ließe sich ein Nahwärmenetz speisen. Die weitgehende Begrünung unter Einbeziehung von Dach- und Fassadenflächen schafft ein angenehmes Mikroklima und ist in Kombination mit dem am Rand der Grünkorridore vorgesehenen dezentralen Versickerungs- und Retentionsflächen ein Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die parkartig durchgrünt Korridore sind mit klimaverträglichen Baumarten bepflanzt. Eingestreute Obstgehölze erhöhen die Biodiversität und leisten einen Beitrag zur „essbaren Stadt“. Die offenen Grünflächen sind zu einem großen Anteil als artenreiche Blühwiesen angelegt, die Bienen und Insekten Nahrung und Lebensraum bieten. Die Multikodierung der Flächen fördert Naturerfahrung und Naturverständnis und das gleichberechtigte Nebeneinander von Mensch und Natur.

Qualität der Freiraumplanerischen Gestaltung und Vernetzung im Gebiet, Giedering der öffentlichen Räume, Aufenthaltsqualität

Durch die Flughafennutzung ist der Anteil öffentlicher Grünflächen in der Basisvariante recht beschränkt und konzentriert sich auf den Aktivplatz im Zufahrtsbereich von der Lilienthalstraße. Selbstverständlich partizipiert der Gewerepark jedoch an der Großzügigkeit des unmittelbar angrenzenden Flugfeldes, sodass für diese Lösung ergänzend eine Besucherterrasse mit Ausblick nach Süden vorgesehen wird. Erst in der Ausbauvariante erhält der Gewerepark öffentliche Freiflächen in der Dimension eines Landschaftsparks. Die grüne Mitte wird als aktive Mitte mit zahlreichen Sportangeboten definiert. Darüber hinaus entstehen attraktive Übergänge zu den geschützten Wiesenflächen des ehemaligen Flugfeldes. Der Erhalt der Start- und Landebahn mit ihren Rollbahnen könnte eine attraktive wie ökologische Option zum bislang vorgesehenen



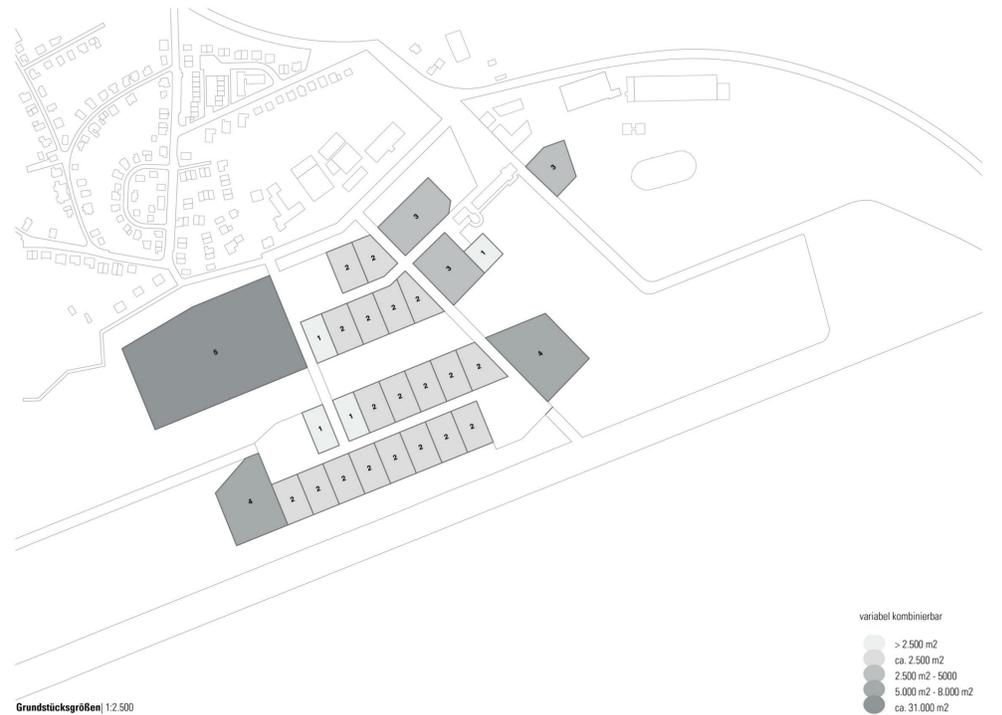
Schwarz-Grün-Plan | 1:2.500



Lageplan Stufe 1 | 1:1.500



Erschließung und Mobilität | 1:2.500



Grundstücksgrößen | 1:2.500

- Fahrbahn
- Geh- und Radweg
- 2.500 m² - 5.000 m²
- öffentliche Parkfläche begehbar

- variabel kombinierbar
- > 2.500 m²
 - ca. 2.500 m²
 - 2.500 m² - 5.000 m²
 - 5.000 m² - 8.000 m²
 - ca. 31.000 m²



Isometrie



Lageplan Stufe 2 | 1:1500



Freiraum | 1:2500

- Aktivplatz
- Treffpunkt / Mobilitätshub
- extensive Grünfläche / Magerstandort
- nicht begehbar
- Aktive Mitte begehbar
- Hutewald



Klima und Nachhaltigkeit | 1:2500

- PV
- Regenwasserretention oberflächlich
- Dachbegrünung
- Kaltluftvolumenströme