Wie kann in Oberbillwerder ein neues, vorbildlich nachhaltiges Stadtquartier entstehen? Ist neu und nachhaltig nicht ein Widerspruch in sich selbst?

Wir folgen in unseren Vorschlägen dem Gebot der Vermeidung des Unnötigen. Die ersten Hochbaumaßnahmen sollen gegen 2026 erfolgen, das Stadtquartier wird sich also in einem Zeitraum entwickeln, der drastische Änderungen in unseren Gewohnheiten erfordert. Nicht nur der Betrieb, sondern auch das Bauen muss zunehmend CO2 neutral erfolgen. Hierfür gibt es heute noch keine technischen Lösungen oder entsprechende industrielle Prozesse. Was wir heute bauen, ist ‚schlechter' als das, was wir in der Zukunft realisieren können. Daher sollte jetzt für das Minimum geplant werden. Das zentral gelegene HUB 7 sehen wir in unserem Vorschlag als langfristige Lösung, hier so viel wie möglich STP untergebracht werden. Das Gebäude ist als Material und CO2-Speicher geplant. Für HUB 6 schlagen wir dagegen eine starke Reduktion des Programms und eine ‚immaterielle', intelligente STP-Management-Strategie vor.

HUB 7: wenn heute noch etwas gebaut wird, muss es möglichst langlebig, robust, umbaubar und flexibel nutzbar sein. Wir schlagen daher vor, das Gebäude in zwei Teile zu teilen, einen wärmegedämmten, langfristig für unterschiedliche Nutzungen geeigneten Kopf und eine hocheffektive Parkpalette. Diese Parkpalette ist mit Holzträgern und Stützen in einem engen Raster als Material- und CO2 Speicher konzipiert, d.h. hier soll – möglichst weitgehend unbehandeltes - Holz im Sinne einer Lagerung für eine evtl. spätere Weiterverwendung verbaut werden. Wir gehen davon aus, dass diese zentrale Parkierungsmöglichkeit auch langfristig für die Unterbringung des Individualverkehrs benötigt wird – in welcher Form auch immer dieser

Verkehr sich in den nächsten Jahren entwickeln wird. Daher schlagen wir vor, das räumliche Potenzial voll auszuschöpfen und ca. 400 STP zu schaffen. Wie im HUB 6 soll die gesamte Dachfläche mit PV-Zellen überdeckt werden, die der Ernte regenerativer Energie dienen und die Batterien der Fahrzeuge zu einem Pufferspeichersystem für das Quartier verbinden. Die Einspeisung dieser Energie in das momentan noch CO2 emittierende Stromnetz dient ebenso wie die CO2 Bilanz des Baumaterials Holz zur Kompensation des CO2 Impacts des Gebäudes. Eine Medienfassade macht die positive Bilanz des Energiesystems ablesbar. Hier werden auch die aktuellen Mobilitätsangebote und die wechselnde Programmierung des Kopfbaus angezeigt.
Der Kopfbau enthält eine Gastronomie, die auch den Platz bespielt und flexible Büro- oder sonstige Arbeitsnutzungen (Coworking, Werkstätten etc.). In der Parkpalette sind große Fahrzeuge – und die Fahrräder auf der Erdgeschoßebene untergebracht. Auf dem Dach der Anlage entsteht eine Erweiterung des Platzes, ein Dachgarten, der das Regenwasser speichert und verwertet. Dieser Dachgarten ist über eine große Freitreppen- und Tribühnenanlage direkt mit dem Platz verbunden. Diese Treppe dient der Bespielung des Platzes, der Sichtbarkeit des HUB und nimmt als Mobilitätsportal auf Platzebene unterschiedliche Fahrzeuge und Funktionen auf.

HUB 6 soll gem. Wettbewerbsprogramm später reduzierbar und umnutzbar geplant werden. Wir schlagen stattdessen vor, auf dem vorgesehenen Grundstück ebenerdig über 200 STP zu realisieren und mit einem PV-Solardach zu versehen. Das Grundstück kann dabei unversiegelt bleiben. Bei anfänglich höheren Bedarfen kann temporär auf dann noch vorhandene leere Grundstücksflächen ausgewichen werden, die als provisorische HUB Erweiterungsflächen in das Managementsystem eingebunden werden können (Software- statt Hardwarelösung).

Das vorgesehene Grundstück wird dafür als konventioneller, aber versickerungsoffener und grüner ‚Parkplatz' hergerichtet und mit dem intelligente Parkplatzmanagementsystem des Stadtquartiers bewirtschaftet. Dieses Managementsystem bevorzugt Anwohner, Kurzzeitparker und Sharingfahrzeuge mit Elektroantrieben – und bestraft Langzeitparker und Verbrennungsmotore. Jetzt eine ‚technische' und umständliche Lösung zu planen und zu realisieren, die dann ‚umgenutzt' wird führt zu technisch aufwändigen und CO2 intensiven Lösungen. Stattdessen plädieren wir für die Beschränkung auf das notwendigste und damit die Vermeidung sinnloser CO2 Investitionen. Ebenerdige Parkplätze sind das einfachste, beste und flexibelste Unterbringungssystem für ruhenden Verkehr – und darüber hinaus auch die bequemste und attraktivste Plattform für den Wechsel von Verkehrsmitteln. Wir schlagen vor die Mobilitäts-Hubs mit einer leichten Struktur zu überdachen, die aus transluzenten PV-Zellen besteht. Damit kann – in Verbindung mit den Fahrzeugbatterien ein wirkungsvoller Strom-Pufferspeicher für das lokale Energienetz entstehen. Gleichzeitig können die PV-Sheddächer auch Regenwasser sammeln und in Zisternen unterhalb der Parkplätze speichern.
Wir schlagen vor das Gewächshaus-ähnliche System parallel zum Anbau von Lebensmitteln zu nutzen (Hydroponic Farming). Die Pflanzen können zusätzlich Staub und Abgase binden – und dienen der lokalen Versorgung und Vermeidung von Mobilität.
Die Schnittstelle zwischen Straße und HUB ist als Infrastruktur- und Interaktionswand ausgebildet. Unter einem großzügigen Dach finden sich alternative Mobilitätsangebote – aber auch Infrastruktur wie WCs und Duschen – oder Paketstationen und ein digitaler Markt. Diese Infrastruktur ist auch Ausgangspunkt für eine Aneignung des HUBs durch die Bewohner des Quartiers mit anderen Nutzungen, wie Flohmarkt, gemeinsames Kochen oder Wellness.