

Willkommen im Bogenviertel



Gesamteindruck | M 1:2000

Ein solider und stabiler Rahmen für eine bunte Füllung!

Qualität des städtebaulichen Konzepts

Wie eine Membran geben die Ränder dem Quartier eine Fassung, schirmen es vor störenden äußeren Einflüssen – vor allem Lärm – ab und geben dem Quartier dabei ein Gesicht. Zugleich sind sie auch durchlässig und ermöglichen gezielt Zugang ins Quartier und Vernetzung in die Umgebung. Das innere städtebauliche Gerüst aus öffentlicher Erschließung, öffentlichem Freiraum und privaten Parzellen ist Nährboden für urbanes Leben. Es trägt eine Vielzahl von Nutzungen und ermöglicht eine Vielzahl von Aneignungen.

Qualität des freiraumplanerischen Konzepts

Dem Entwurf liegt ein differenziertes Raumsystem aus öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen zu Grunde. Qualitätvoll gestaltete Grünflächen (Park) und Straßenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität bilden das öffentliche Grundgerüst. Die Übergänge zwischen öffentlichem Raum und den Gebäuden sind als private, aber öffentlich zugängliche Vorzonen definiert. Je nach Erdgeschossnutzung sind diese als Freisitz, Ladenentree, repräsentative Vorzone oder auch als Abstandsgrün zu gestalten. In den Blockinnenbereichen ist jedem Gebäude ein privater Garten zugewiesen. Diese gruppieren sich um einen blockeigenen Gemeinschaftsbereich mit Spiel- und Aufenthaltsflächen.

Qualität des hochbaulichen Konzepts

Die Vielfalt an Nutzungen und vor allem Nutzern soll sich auch baulich ausdrücken. Grundlage hierfür ist das klassische Konzept von Block und Parzelle. Die Körnung ist dabei entsprechend der Anforderungen des Lärmschutzes an den Rändern gröber, während sie im Herz des Quartiers möglichst fein sein soll.

Qualität des Erschließungs- und Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept ist darauf ausgelegt, möglichst wenig MIV zu induzieren. Die Erschließungsflächen im Quartier sind grundsätzlich zugunsten des Umweltverbundes gestaltet – ohne den MIV auszuschließen. Das Quartier ist hierzu simpel und robust erschlossen. Eine Spange im Osten sichert die Haupterschließung. Von hier sind nahezu alle Tiefgaragen und auch verkehrsintensiven Nutzungen (Gewerbe) direkt zu erreichen. Sie trägt auch den ÖPNV. Angebote wie Bushalte, Fahrradparkplätze, eine Mobilitätszentrale, Carsharing oder Serviceeinrichtungen für E-Mobility sind prominent im öffentlichen Raum platziert, während dem MIV so wenig Raum wie möglich eingeräumt wird. Fußgänger und Radfahrer können das Quartier nahezu ungehindert erreichen und durchwegen.

Qualität des Wohnungsbaus

Ziel ist ein vielfältiges Angebot an Wohnbautypologien. Besondere Wohnformen wie z.B. Lofts sind ebenso möglich wie klassischer Geschosswohnungsbau. Auf Townhouseparzellen oder durch das Forcieren von Bauherrengemeinschaften soll auch privater innerstädtischer Wohnungsbau ermöglicht werden. Der Entwurf ermöglicht zudem eine gute Belichtung und Belüftung der Wohnungen.

Wirtschaftlichkeit

Der Entwurf nutzt mit einer GFZ von 2,45 das Nettobauland sehr effizient aus. Hierdurch entsteht Spielraum, auf die hohen Bodenpreise und die erhöhten Anforderungen an Lärmschutz und Stellplatzunterbringung zu reagieren. Der Anteil der öffentlichen Flächen durch Erschließung (22%) und Grün (9%) im Quartier ist in Relation zur baulichen Dichte auf einem effizienten Niveau. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auf das schwierige Umfeld des Quartiers auch durch bewusste Investitionen in ein möglichst attraktives Wohnumfeld im Inneren zu begegnen ist. Dies schließt Grünflächen genauso ein wie Straßenräume, die in diesem urbanen Quartier auch eine wichtige Aufenthaltsfunktion wahrnehmen.

Beitrag zum energetisch optimierten Bauen

Der dichte städtische Block mit kompakten Baukörpern und einer überwiegend geschlossene Bauweise führen zu einem energetisch guten Verhältnis von Hülle zu umbautem Rauminhalt. Flachdächer dienen als Träger von Energie- und Wärme Gewinnung.



Blick in die grüne Mitte des Quartiers

This architectural site plan illustrates a proposed residential development in Berlin, set against a background of existing urban fabric. The plan features several key elements:

- Building Footprints:** Various building forms are shown, including residential blocks, a 'Werkhof' (workshop), and a 'Hotel'. Some buildings are highlighted in pink, while others are in brown or grey.
- Courtyards and Green Spaces:** The plan includes several courtyards labeled 'Hof' and 'Grüner Hof'. A central green area is labeled 'DLW-Park'. There are also smaller green spaces and tree clusters throughout the site.
- Infrastructure and Access:** The plan shows a network of streets and paths. Key features include 'Turbokreisel' (roundabouts) and 'DLW-Park' (a central green area). A 'Turbokreisel' is also labeled near the bottom left.
- Notes and Options:**
 - 'Option: Winterbauen?' is noted near the top center.
 - 'Option: S-Bahnhalt Bogenviertel?' is noted near the top right, with a green 'S' symbol indicating a subway station.
 - 'Option: Öffnung für den Radverkehr & Fußgänger' is noted near the bottom right.
- Other Labels:** Other labels include 'KITA', 'Café', 'Beratung', 'Kreativhof', 'DLW-Park', 'Mobilitätsstation', 'e-mobility Car Sharing', and 'Hotel'.

A stylized, colorful map of the city of Vienna, Austria. The map is oriented with North at the top. It features a yellow background for the city area, with various districts outlined in black. The districts are color-coded: red for the central and eastern parts, green for the southern and western parts, and blue for the northern parts. The map includes several landmarks, such as the Danube River (Danubius) flowing along the eastern and southern edges, and the Vienna skyline with various buildings and structures. The map is surrounded by a white border, and there are small black dots representing the city's population density.

Figure 1 consists of four cross-sectional diagrams of building types, labeled a, b, c, and d. Each diagram shows a building with multiple floors, a ground floor, and a basement. The diagrams are labeled with 'Mix-Use', 'Tiga', 'Keller', 'private Vorzone', 'Mischverkehrsfläche', 'Misch-Use', 'Park & Versickerung', 'private', 'Wasser', and 'Misch-Use'. The diagrams show the building's footprint, the ground level, and the underground structure. The diagrams are labeled with 'a', 'b', 'c', and 'd'.

Das Diagramm zeigt ein Verkehrsnetz in der Innenstadt von Regensburg mit folgenden Elementen:

- DTVws ca. 39.000 Kfz** (oben links)
- Stuttgarter Straße** (oben links, vertikal verlaufend)
- Neues Quartier Siderschließung Fuß/Rad** (Mitte links)
- Turbokreis West Kapazität bis 45.000 Kfz/d** (Mitte links, kreisförmiges Interchange)
- Neues Quartier Siderschließung Fuß/Rad** (Mitte rechts)
- Neues Quartier Siderschließung Szenario „Rieselfeld“ DTVws ca. 2.000 Kfz** (Mitte rechts)
- DTVws ca. 20.000 Kfz** (unten links)
- Bahnhofstraße** (unten links, horizontal verlaufend)
- Erschließung Parkhaus** (unten links, horizontal verlaufend)
- Turbokreis Ost Kapazität bis 45.000 Kfz/d** (unten rechts, kreisförmiges Interchange)
- Stuttgarter Straße** (unten rechts, vertikal verlaufend)
- Bahnhof** (unten links, horizontal verlaufend)
- DTVws ca. 40.000 Kfz** (unten rechts)

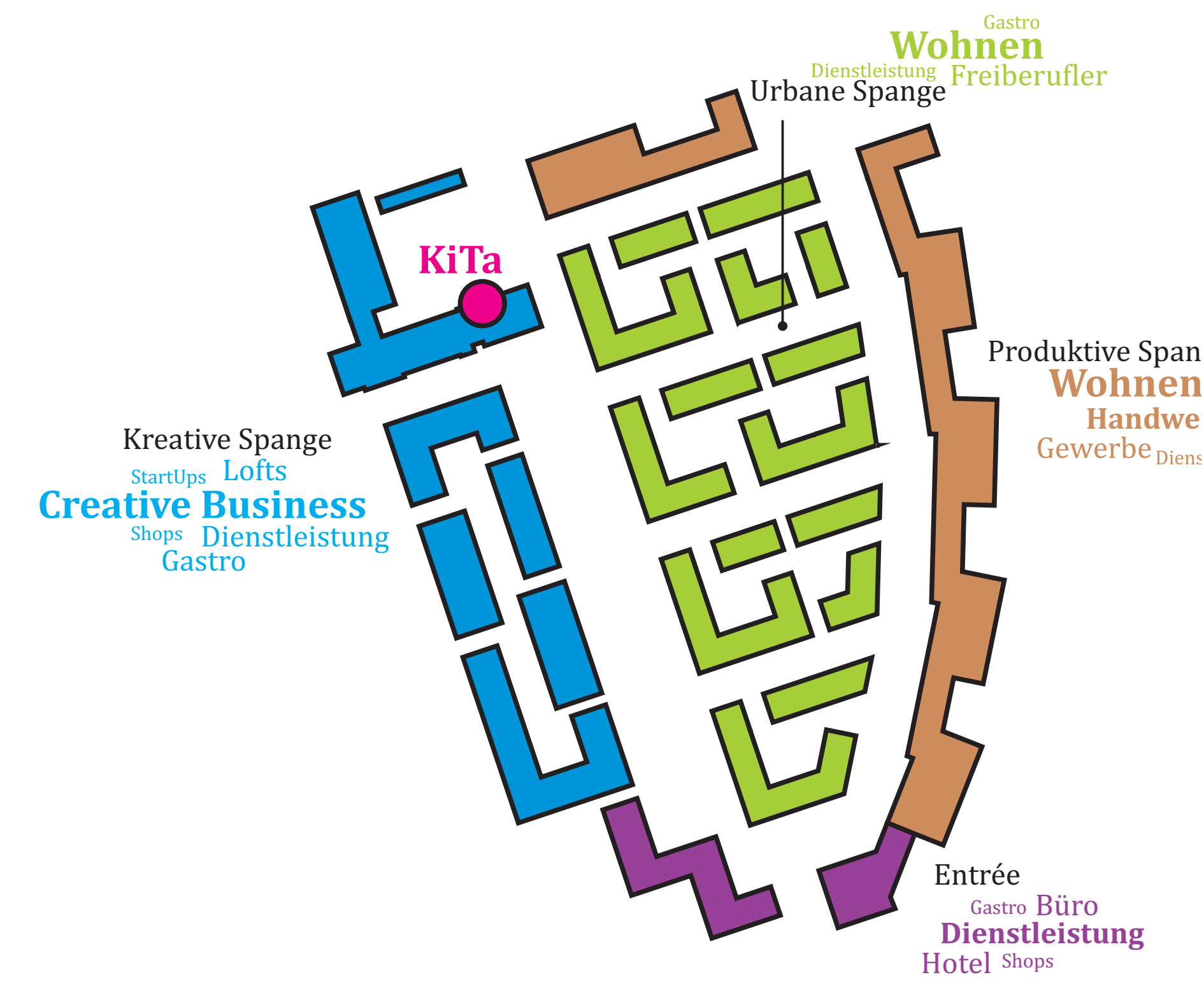
Alternative:

Sollten keine geeigneten Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs getroffen werden und die für 2030 prognostizierte weitere Erhöhung auf 50.000 Kfz am Tag in den Knotenpunkt einfließen, wird die von der Stadt Bietigheim-Bissingen vorgeschlagene Verkehrsführung vorgeschlagen. Die Erschließung des Bogenviertels und die Führung der Radverkehrsachse sind von dieser Rückfallebene nicht betroffen.

Verortung Schnitte und Perspektiv

Themen | M 1:2000

Nutzungen



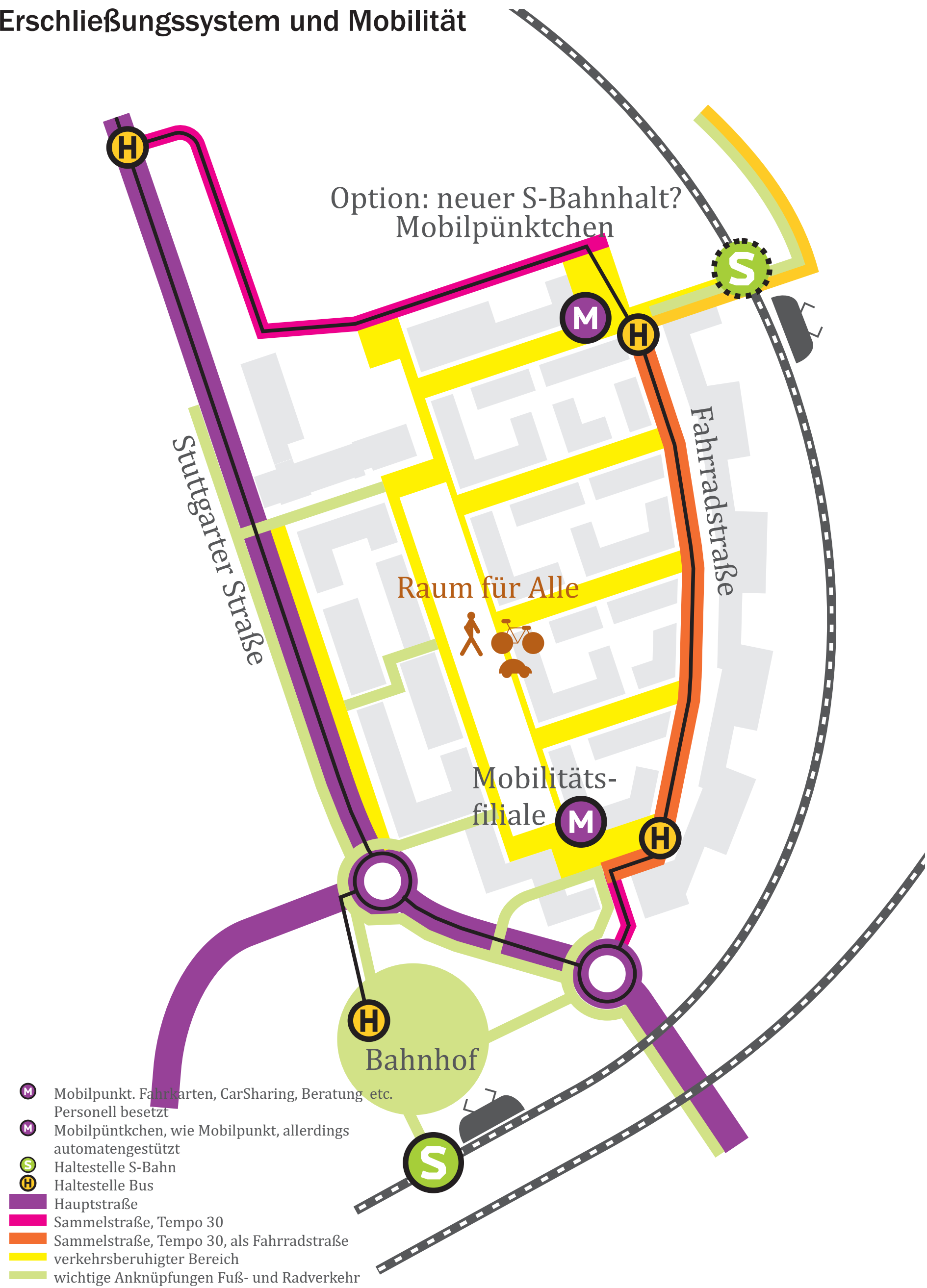
Öffentliches Freiraumsystem



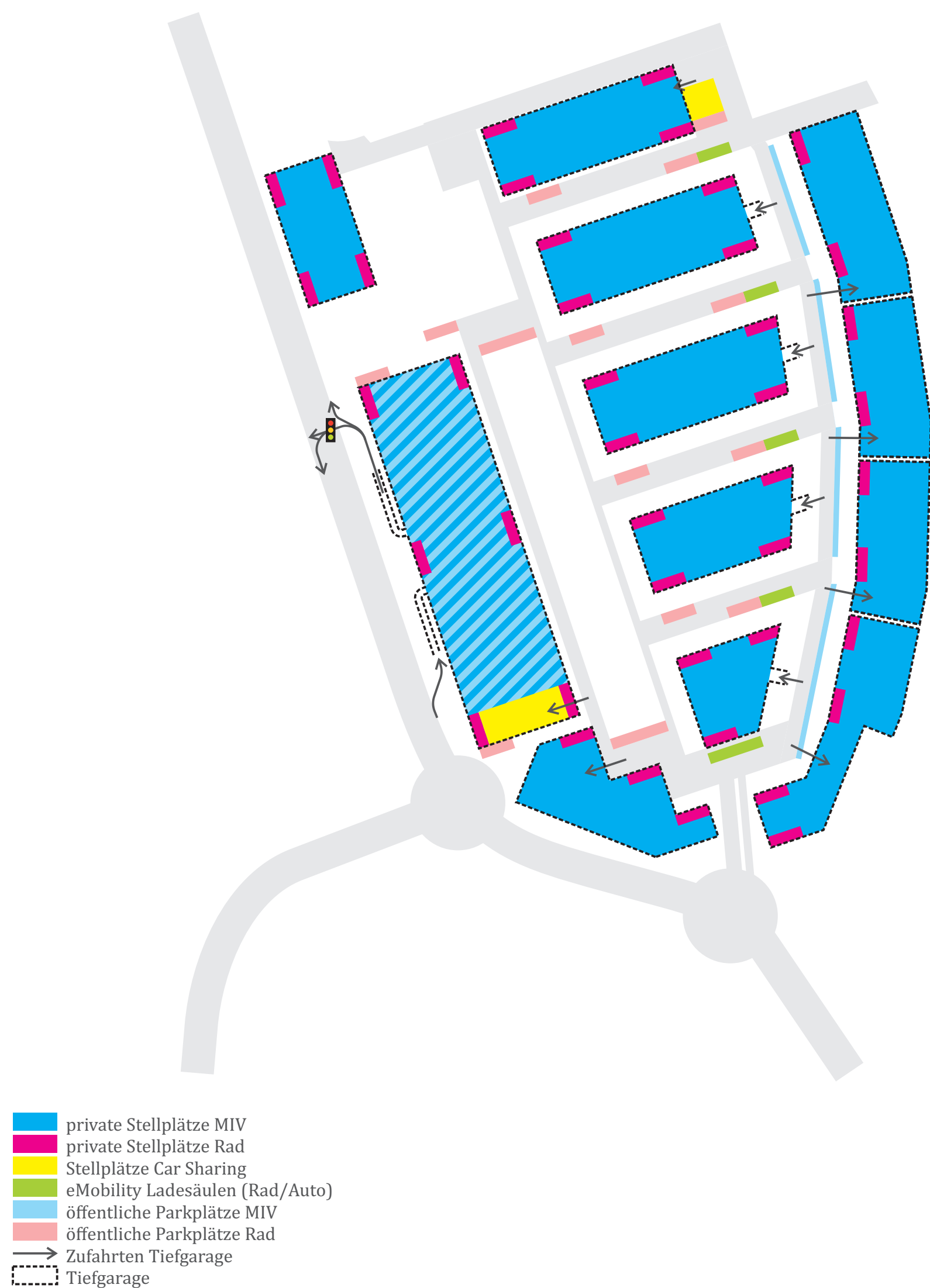
Private Freiräume



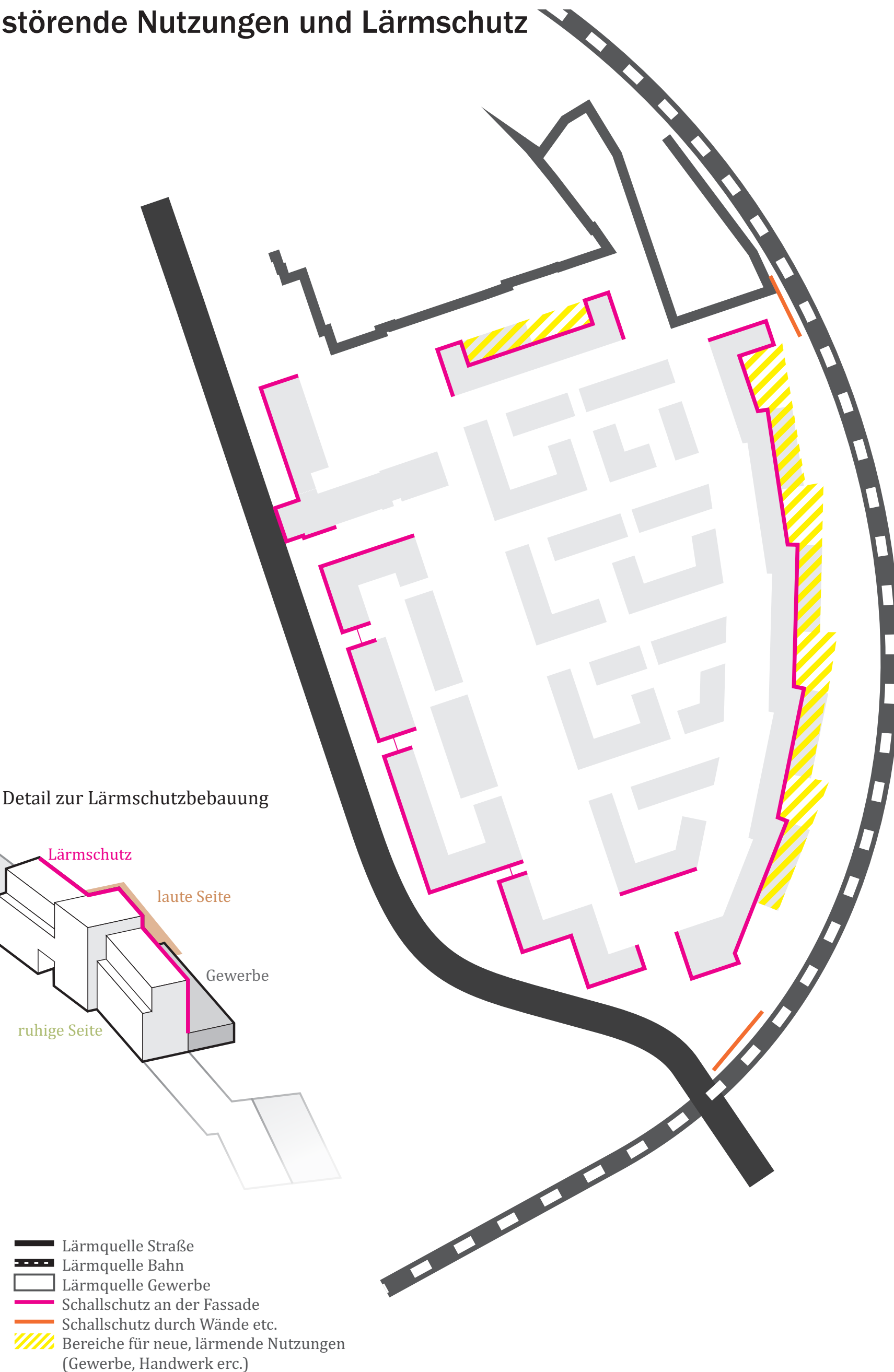
Erschließungssystem und Mobilität



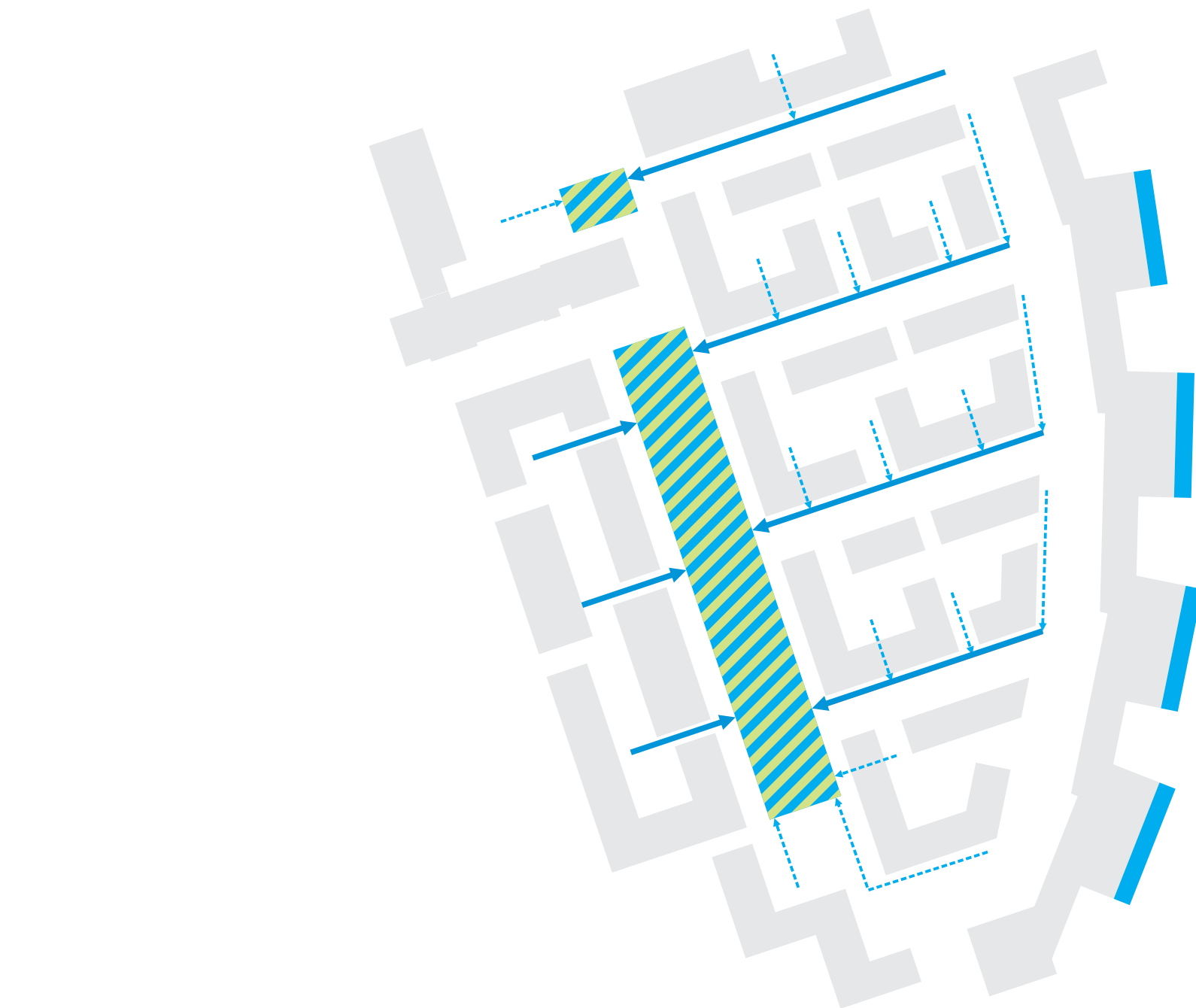
ruhender Verkehr



störende Nutzungen und Lärmschutz



Oberflächenwasser



Entwicklung und Parzellierung



Dachnutzung

