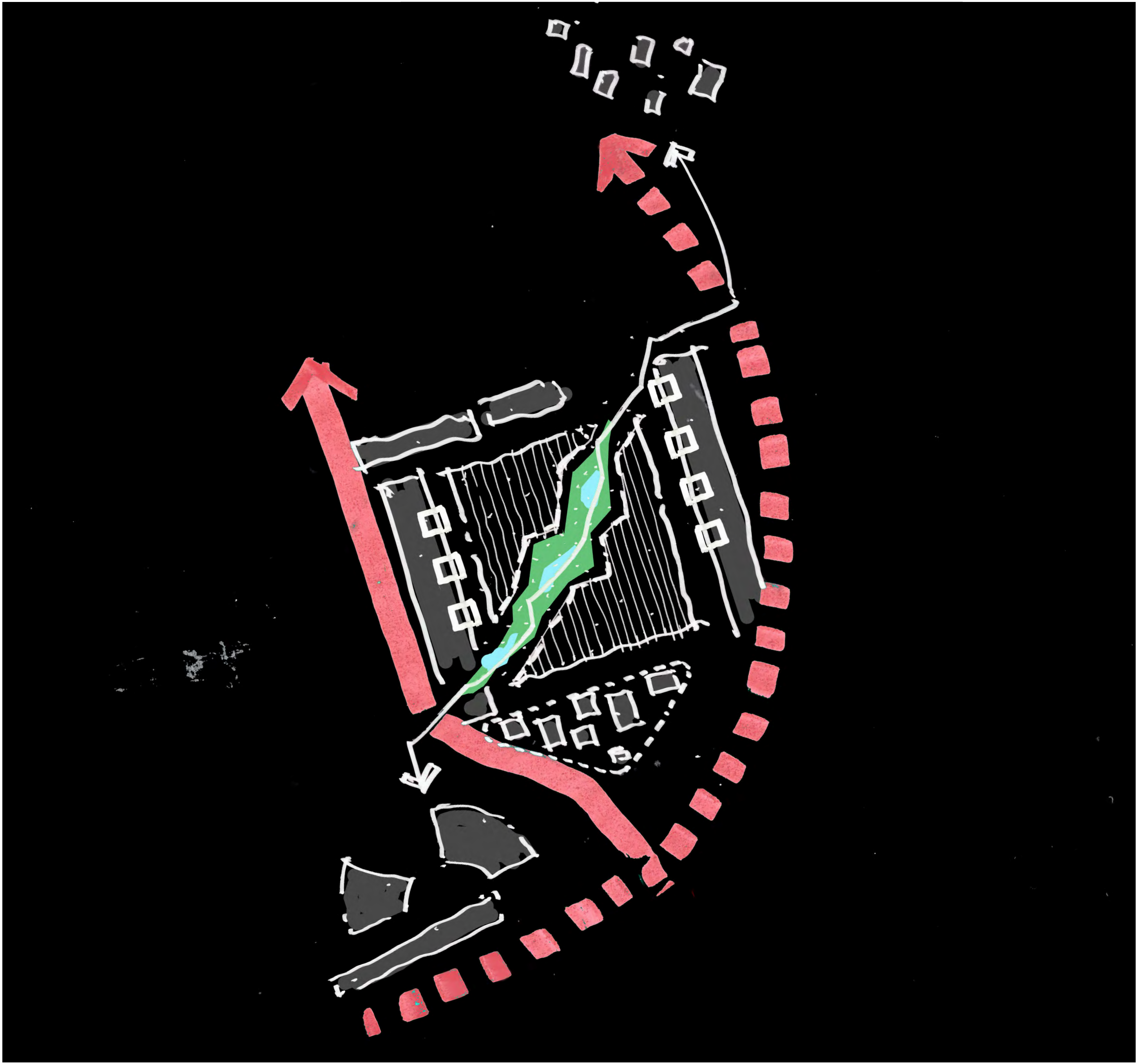




Entwurfskonzept



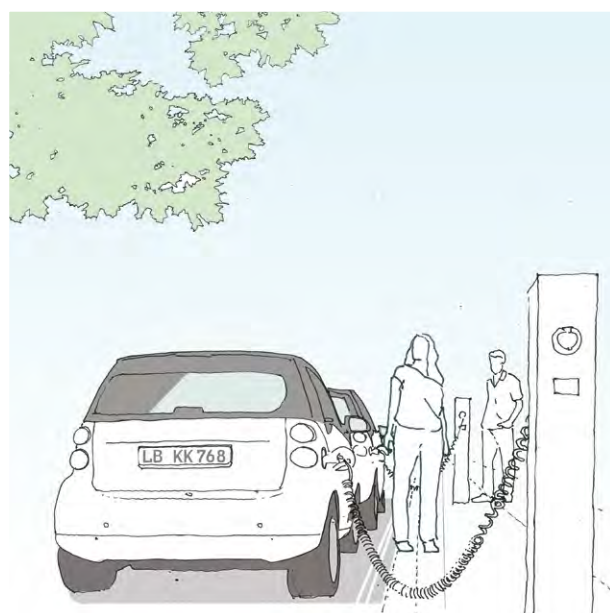
Die entwerfende Idee ist die Schaffung eines lebendigen, durchmischten Wohn- und Gewerbegebiets, welches sich in die gewachsene Struktur von Bietigheim - Bissingen einfügt. Das neue Bogenquartier soll sich in der „Körnung“ vermittelnd zwischen kleinteiliger Bebauung im Osten und großflächiger Bebauung im Norden in den Bestand einpassen. Gleichwohl wird ein neuer, urbaner Maßstab zu Grunde gelegt, ohne jedoch „grossstädtisch“ zu werden.

Die Neuplanung des Gleisbogens bietet darüber hinaus die Chance, die nördlich der Bahn isoliert gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete wieder fußläufig bzw. per Radweg mit dem Bahnhof durch eine attraktive Diagonalverbindung zu verknüpfen.

Die neuen gewerblichen Flächenanteile werden zur Abschirmung der starken Lärm-Immissionen entlang der B27, entlang des Gleisbogens sowie an der Südseite gegenüber dem Bahnhof angeordnet. Diese Gebäude bieten Büroflächen für Start-up Unternehmen sowie Standard-Büroflächen, werden aber direkt mit Sonderformen des atelierartigen Wohnens in Form von Punkthäusern kombiniert. Die Standard-Wohnflächen liegen im Innenbereich des Quartiers, welches durch offene Blöcke in größere und kleinere Einheiten gegliedert wird. Die Blöcke formulieren außenliegende, öffentliche Bereiche und halb-private Innenhöfe. Die Diagonale bricht diese Blockstruktur auf und integriert ein übergeordnetes landschaftliches Element in den Entwurf.



Schwarzplan 1:2000



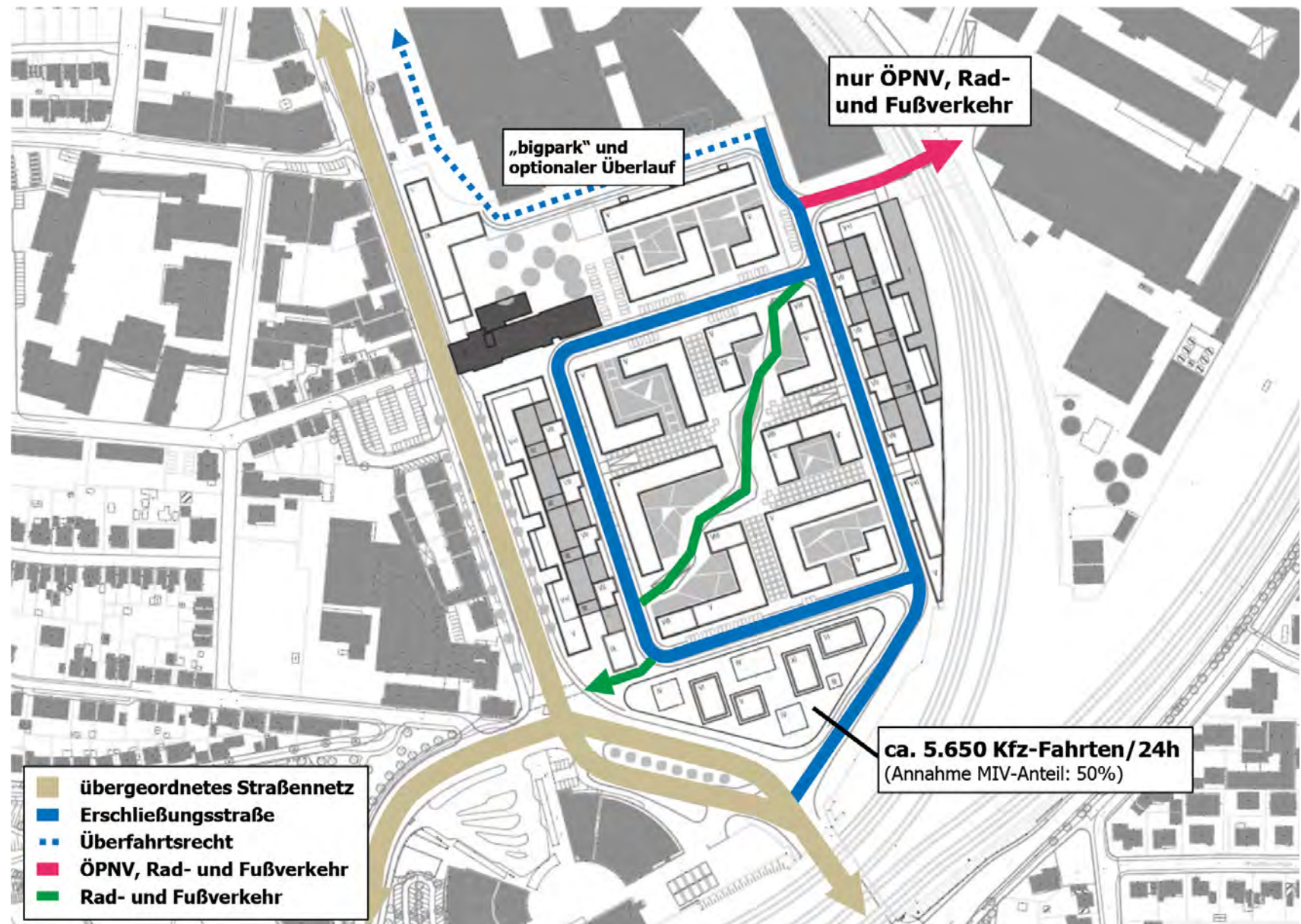
Nutzung

- Wohnen
- Wohnen + Gemeinbedarf
- Wohnen + Gewerbe
- Dienstleistung + Gewerbe
- Gewerbe
- Gemeinbedarf + Freizeit

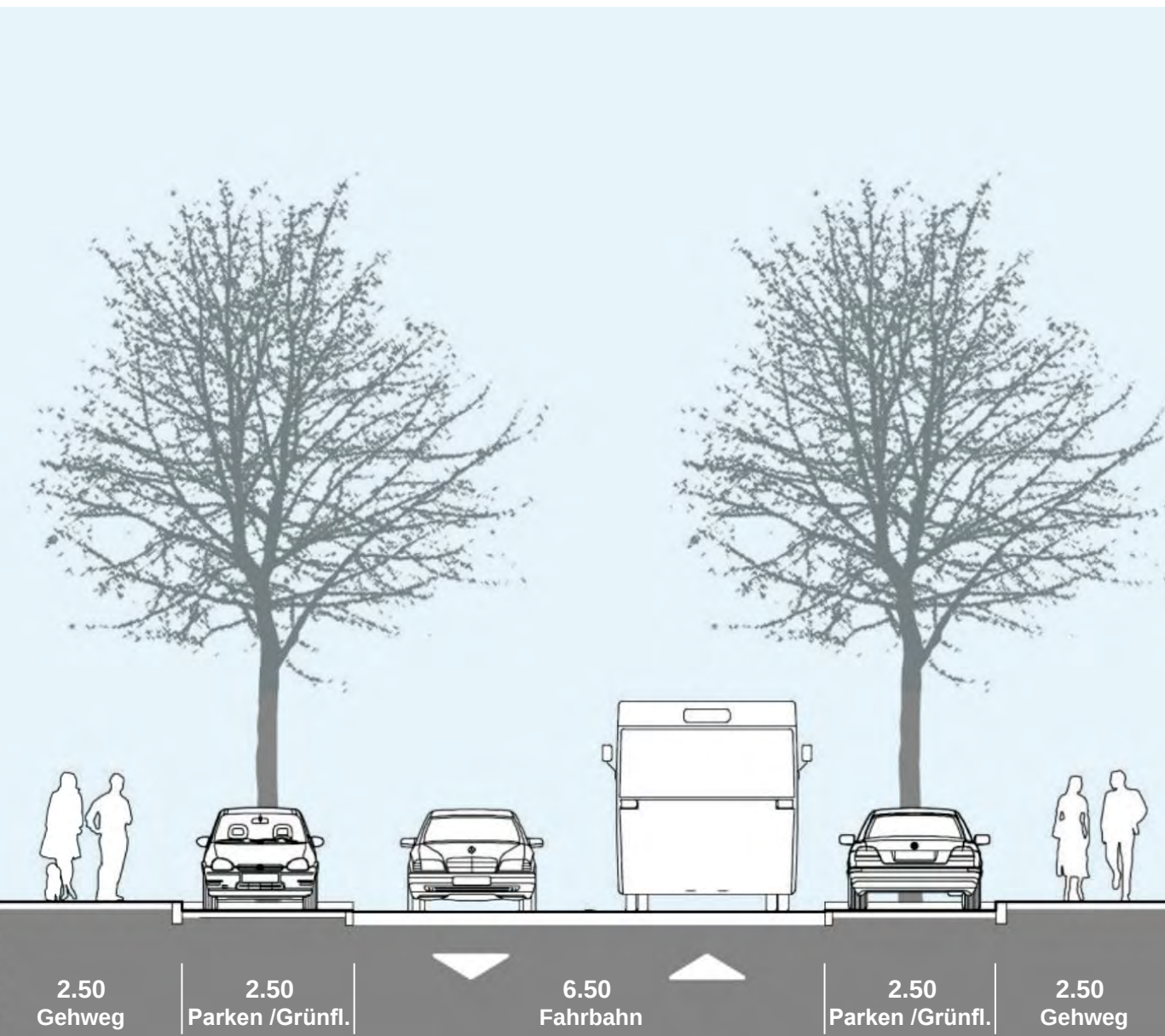


Freiraum

- öffentlich
- gemeinschaftlich
- privat



Erschließung



Straßenquerschnitt



Vogelperspektive

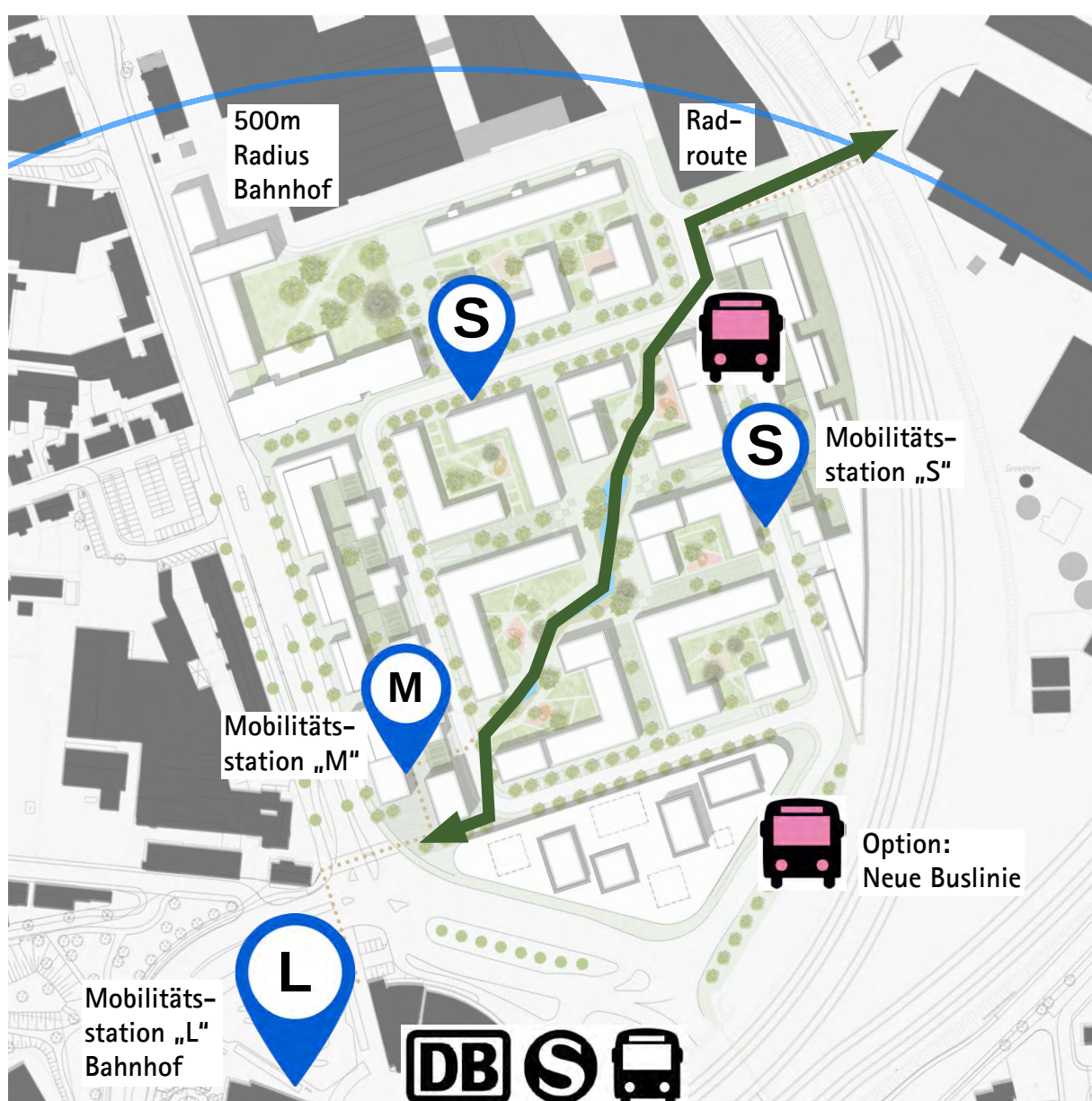


Lageplan 1:1000



Stellplätze

- Stellplätze
- Stellplätze ebenerdiges Parkdeck
- Zufahrten zu Tiefgaragen



Mobilität

- L Anbindung an Bus und Bahn
- S Stellplätze für Park+Ride
- M Stellplätze für Carsharing
- P Stellplätze für Carsharing
- B+R Abstellplätze für Bike+Ride
- E-Ladesäulen Pkw und Fahrrad
- eBike/ Pedelec-Verleih
- Packstation
- Fahrradwerkstatt

Städtebauliches Konzept

Die kleinteilige Körnung der Gewerbeflächen entlang der Stuttgarter Straße gibt dem Straßenraum eine beidseitige Fassung und schirmt gleichzeitig das Wohnen im Innenbereich ab. Von Norden nach Süden in Richtung Bahnhof entsteht auf diese Weise eine Verdichtung.

Die aufgelöste Baukörperstruktur vis à vis des Bahnhofs mit Einzelhandelsflächen, Arztpraxen und Büroflächen vermeidet eine Großflächigkeit, fasst diese Körper jedoch mit einem großen Dach zu einer Einheit zusammen.

Die abschirmende Wirkung der gewerblichen Flächen an der Stuttgarter Straße sowie entlang der Bahntrasse reduziert den Lärmeintrag erheblich und schafft gute und attraktive Umweltbedingungen für den innenliegenden Wohnbereich.

Der Geschosswohnungsbau wird in Blockstrukturen konzipiert, welche einerseits einen städtischen, ringartigen Straßenraum formulieren, andererseits Fußgängerachsen und halprivate Hofflächen entstehen lassen.

Die landschaftlich formulierte Achse aktiviert bisher unterbrochene Wegebeziehungen in übergeordneter Betrachtung und führt zu einer besseren Anbindung der nördlichen Quartiere an den Bahnhof.

Freirauplanerisches Konzept

Die hohe Verdichtung der Geschosswohnungen in blockartigen Strukturen lässt großzügige Wegeflächen und Innenhöfe entstehen. Hierdurch ergeben sich Freiräume unterschiedlicher Qualität: Fußgängerachsen, Innenhöfe und landschaftlich fließende Räume entlang der Diagonalen. Entlang der eines Rad- und Fußweges können Versickerungsflächen für das Oberflächenwasser positioniert werden, welche mit einer abwechslungsreichen Bepflanzung Rückzugsräume für die Kleintierfauna bieten.

Auf die radiale Struktur des Bahnhofs wird auf der Seite des neuen Bogenviertels mit einer aufgelösten, transmissiven Gebäudestruktur geantwortet, welche eine Gruppe von kleineren, städtischen Plätzen entstehen lässt, die von der B27 abgewandt sind.

Dem bestehenden Baumbestand nördlich des zu erhaltenden Verwaltungsgebäudes wird durch einen winkelförmigen Neubau eine bauliche Fassung und Abschirmung zur Stuttgarter Straße gegeben.

Hochbauliches Konzept

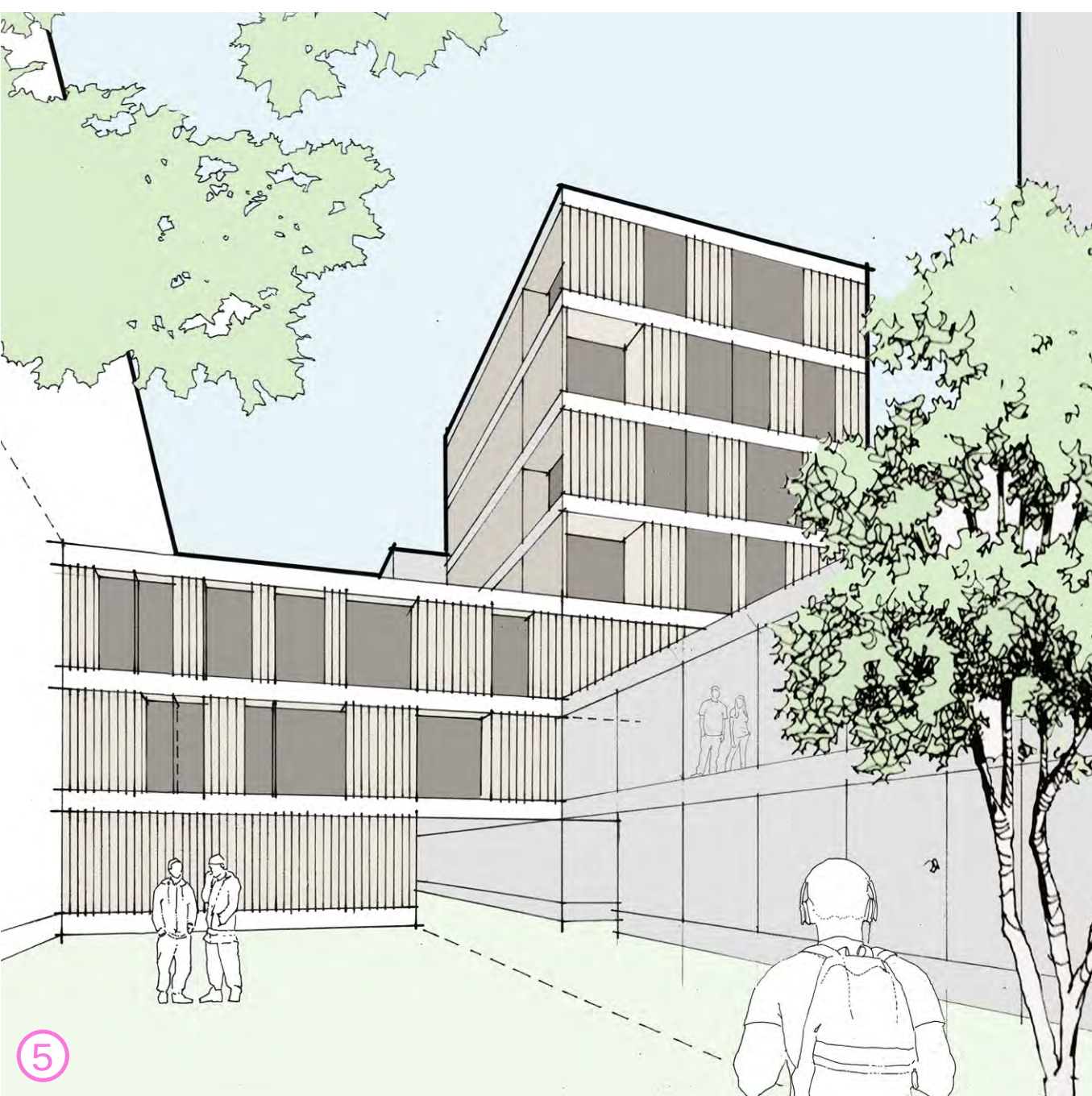
Entlang der Stuttgarter Straße wird die gewerbliche Bebauung in kleinere Volumina aufgelöst, die sich mit 5 Vollgeschossen plus Staffel an der Höhe des zu erhaltenden, ehemaligen Verwaltungsgebäudes orientieren.

Die westlich auf der Gebietsinnenseite vorgelagerten Punktwohnhäuser mit einer atelierartigen Wohnnutzung sollen bis zu 7 Vollgeschosse erreichen. Sie sind über niedrige, einen individuellen Hof bildende Querriegel mit den Start-up Gebäuden verbunden.

Die gewerblichen Bauten entlang der Bahntrasse folgen ebenfalls diesem Schema. Die Wohnbauten im Quartiersinneren werden als winkelförmige Blöcke formuliert, welche in der Regel mit 5 Vollgeschossen geplant sind. Hochpunkte mit 7 Vollgeschossen entlang der diagonalen Landschaftsachse akzentuieren die Diagonale und verbinden gleichzeitig die Reihe der westlichen Hochpunkte mit den östlichen Hochpunkten. Die schräg verlaufende Landschaftsachse bricht die Blockstruktur auf, sodass diese kleinteiliger und nicht großstädtisch wirkt.

Im Norden – angrenzend an das bigpark Gelände – wird ein abschirmender, scheibenartiger Baukörper vorgesehen mit Kleinwohnungen für Studenten und Auszubildende.

Die kommerzielle Nutzung gegenüber dem Bahnhof dient der Versorgung der Quartiersbewohner und wird kleinteilig geplant. Die gegeneinander versetzten Baukörper mit 4 bis 6 Geschossen und einem Hochpunkt mit 11 Geschossen bilden kleinere Platzflächen aus, welche sich vom Straßenraum abtrennen. Ein gemeinsames Dach könnte alle Gebäude zu einer Einheit verbinden.



Wohnungsbau

Eine Mischung von unterschiedlichen Wohnungstypen und Wohnformen (Standard 3 Zimmer und 4-Zimmer Wohnungen, generationenübergreifende Wohnungstypen, Kleinwohnungen etc.) soll zu einer guten und attraktiven Durchmischung führen.

Im Norden – angrenzend an das bigpark Gelände – sind Sonderformen des Wohnens geplant, zum Beispiel Studentenwohnungen und Kleinwohnungen für Auszubildende der umliegenden Betriebe. Kindertagesstätten werden in den Erdgeschosszonen, angrenzend an gut abtrennbare Außenbereiche angeordnet.

Beitrag zum energetisch optimierten Bauen

Es ist unser Ziel, die städtebaulichen Voraussetzungen für ein klimaneutrales und schadstoffreies Quartier zu formulieren.

Hierzu tragen kompakte und effiziente Baukörper bei. Die hohe Verdichtung in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs führt zu verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und zu einer Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr.

Die frühzeitige Ausweisung von attraktiven Wegflächen für Fußgänger- und für Radfahrer führt ebenfalls zu einer Reduzierung von CO₂ Immissionen.

Die wesentlichen Einsparungen sind jedoch durch die Beachtung der Niedrigenergiestandards bei der konkreten Gebäudeplanung sowie der haustechnischen Ausrüstung zu erreichen.

Mobilitätskonzept – Ziel

Im Rahmen der Planung des Bogenviertels wird explizit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs bzw. eine Reduzierung der Nutzung privater Pkw angestrebt. Vor dem Hintergrund der angespannten Verkehrssituation im Umfeld sowie aktueller Trendentwicklungen im Bereich der Mobilität erscheint dies als sinnvolle und zukunftsorientierte Strategie. Die zentrale Lage mit Nähe zum Bahnhof bietet hierfür die Grundlage.

Mobilitätsstationen mit Sharing-Angeboten

Zur Bündelung unterschiedlicher Mobilitätsangebote (Carsharing, Ladesäulen, e-Bike/ Pedelec-Verleih, Fahrradwerkstatt, Packstation) sind im Quartier drei Mobilitätsstationen in unterschiedlichen Größen vorgesehen. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei die Positionierung im Straßenraum oder an Knotenpunkten von Wegen, um eine hohe Sichtbarkeit zu ermöglichen. Der Bahnhof wird darüber hinaus als weitere Mobilitätsstation im Großformat verstanden. Vorhandene Angebote wie das Fahrradparkhaus, die ebikestation oder das umfassende Carsharingangebot (z.B. vom Anbieter Flinstk) werden als wichtige Anknüpfungspunkte integriert.

Fahrradabstellanlagen

Neben der Planung eines umfassenden Wegenetzes für den Radverkehr bildet die Ausformulierung der Fahrradabstellanlagen die wesentliche Stellschraube zur Förderung des Radverkehrs. Diese Anlagen können u.a. ebenerdig von den Innenhöfen her zugänglich sein.

Elektromobilität

Die Berücksichtigung der Elektromobilität in Form von Ladesäulen für Pkw und e-Bikes ist im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklung unabdingbar. Neben Ladepunkten in privaten Tiefgaragen (z.B. in Form von Wall-Boxes) werden öffentliche Ladepunkte an den Mobilitätsstationen angestrebt.