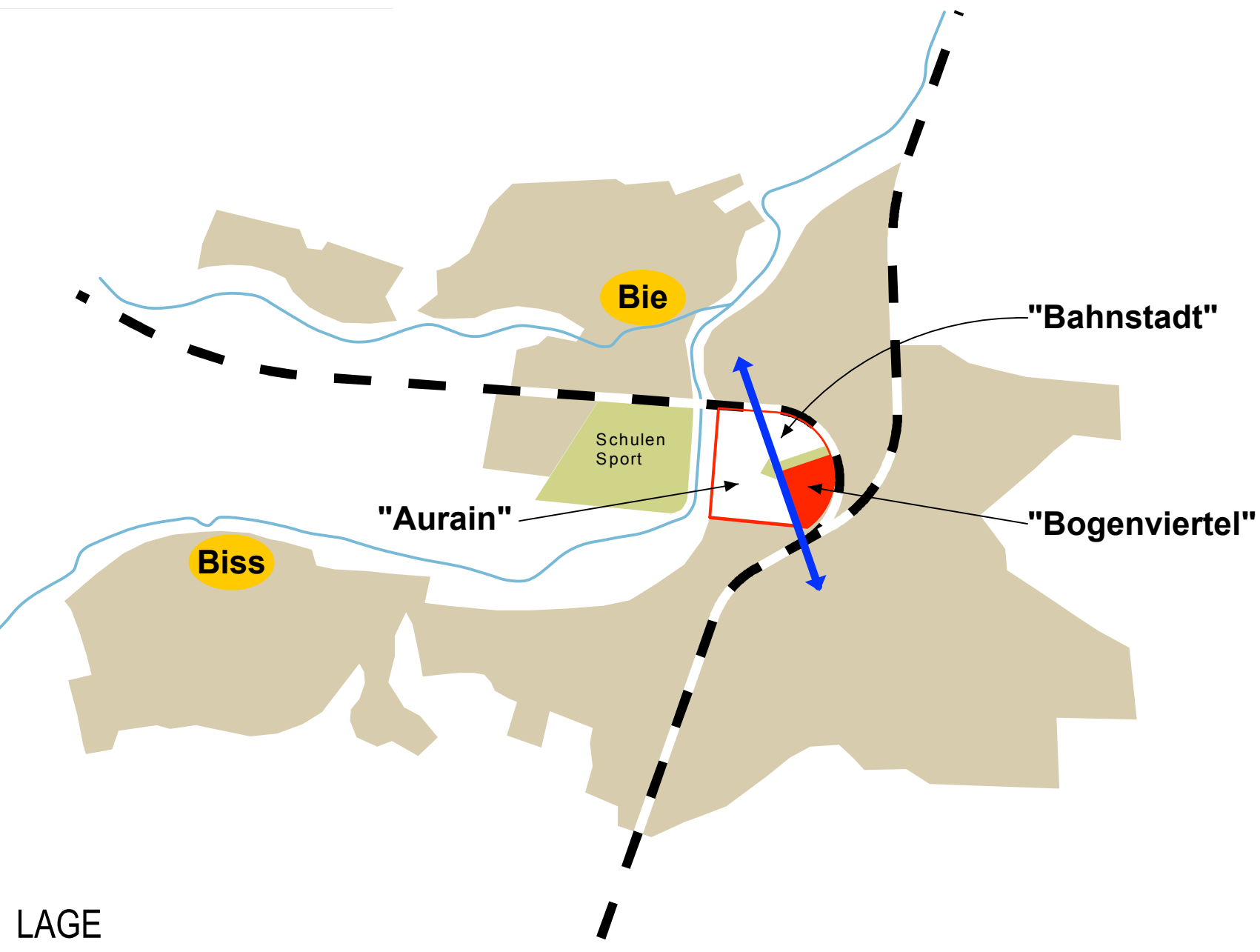




Das Bogenviertel

Unverwechselbar + individuell
Das Bogenviertel erhält eine klare städtebauliche Struktur, die durch einfache, klar erlebbare Konzeptelemente charakterisiert wird:

- das **Straßenraster** mit 6 individuellen **Bauquartieren**
- den gebäuden **„Bahnbogen“** im Osten
- den erweiterten **„Kantinenpark“** mit dem **historischen Verwaltungsgebäude** im Norden
- den **Stadtplatz** mit **geplantem „DLW-Turm“** im Süden.

Offen + vernetzt

- Der geplante Stadtplatz im Süden sowie der von Ost nach West verlaufende Kantinenpark am nördlichen Rand des Gebietes, bilden attraktive Freiräume für das neue Bogenviertel und stellen gleichzeitig den Bezug zu den umgebenden Stadtbereichen - über die B 27 hinweg - her. Es entstehen damit verbindende Stadträume an den Nahtstellen zwischen alt und neu.
- Die differenzierte Blockrandbebauung lässt vielfältige Blickbeziehungen zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den privaten Blockinnenbereichen zu.
- Das geplante Fuß-/Radwegenetz wird - über die Barrieren Bahn und B 27 hinweg - an das bestehende städtische Wegesystem angebunden.
- Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden in Form von Mobilitätsstationen („Mobility Hub“) miteinander vernetzt. Zusammen mit dem Bahnhof/Busbahnhof kann ein leistungsfähiges Mobilitätszentrum für die Gesamtstadt entstehen.

Gemischt + lebendig

- Mischung unterschiedlicher Nutzungen und Wohnformen innerhalb der einzelnen Bauquartiere.
- Baugemeinschaften, sozialer Mietwohnungsbau, Mehrgenerationenwohnen gemischt mit Flächen für Gewerbe/ Büros, Kultur und Gemeinbedarf in den Erdgeschosszonen und in den lärmexponierten Lagen entlang der Bahn und der Stuttgarter Straße.

Nachhaltig + grün

- Nutzung der Solarenergie zur Stromproduktion mittels Photovoltaikanlagen.
- Stromspeicher in den geplanten Tiefgaragen.
- Anschluss an das Fernwärmenetz der Stadt.
- kompakte Bauweise kombiniert mit einer hoch wärmedämmten thermischen Gebäudehülle.
- Lüftungskonzept mit einer kontrollierten Lüftung und Wärmerückgewinnung - auch aus Gründen des Lärmschutzes.
- Niederschlagswasserbewirtschaftung mittels Ableitung von Niederschlagswasser in einem getrennten Leitungssystem (Staukanäle) und Einleitung in eine Retentionsfläche am nördlichen Gebietsrand mit gedrosseltem Überlauf in die Einz. Zusammenhängende öffentliche Grünfläche als Naherholungsfläche und Belüftungsbahn.
- Dach- und Fassadenbegrünungen sowie Baumpflanzungen im Straßenraum zur Verbesserung des Kleinklimas.

Multimodal + Mobil

Von der PKW-Fixierung zum multimodalen Mobilitätskonzept

Die bisherigen Planungen der Stadt für die Kfz-Erschließung des Plangebietes wurden in Lage und Größe vollständig in das Planungskonzept übernommen:

- Anschluss an die B 27 an der südwestlichen Ecke des Plangebietes
- Überlauf zum Big Park-Gelände an der nordöstlichen Ecke
- Keine notwendige Durchfahrung des Plangebietes
- Beibehaltung des Anschlusses B 27/ Wilhelmstraße sowie B 27/ Schillerstraße im Nordwesten des Plangebietes.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurde darüber hinaus ein Mobilitätskonzept entwickelt, das eine Reduktion des Kfz-Verkehrs um ca. 30 % bewirken kann.

Die Reduzierung des MIV um bis zu 30 % erfordert wohnungsnah, attraktive Alternativenangebote. Hierfür ist ein Maßnahmenpaket erforderlich:

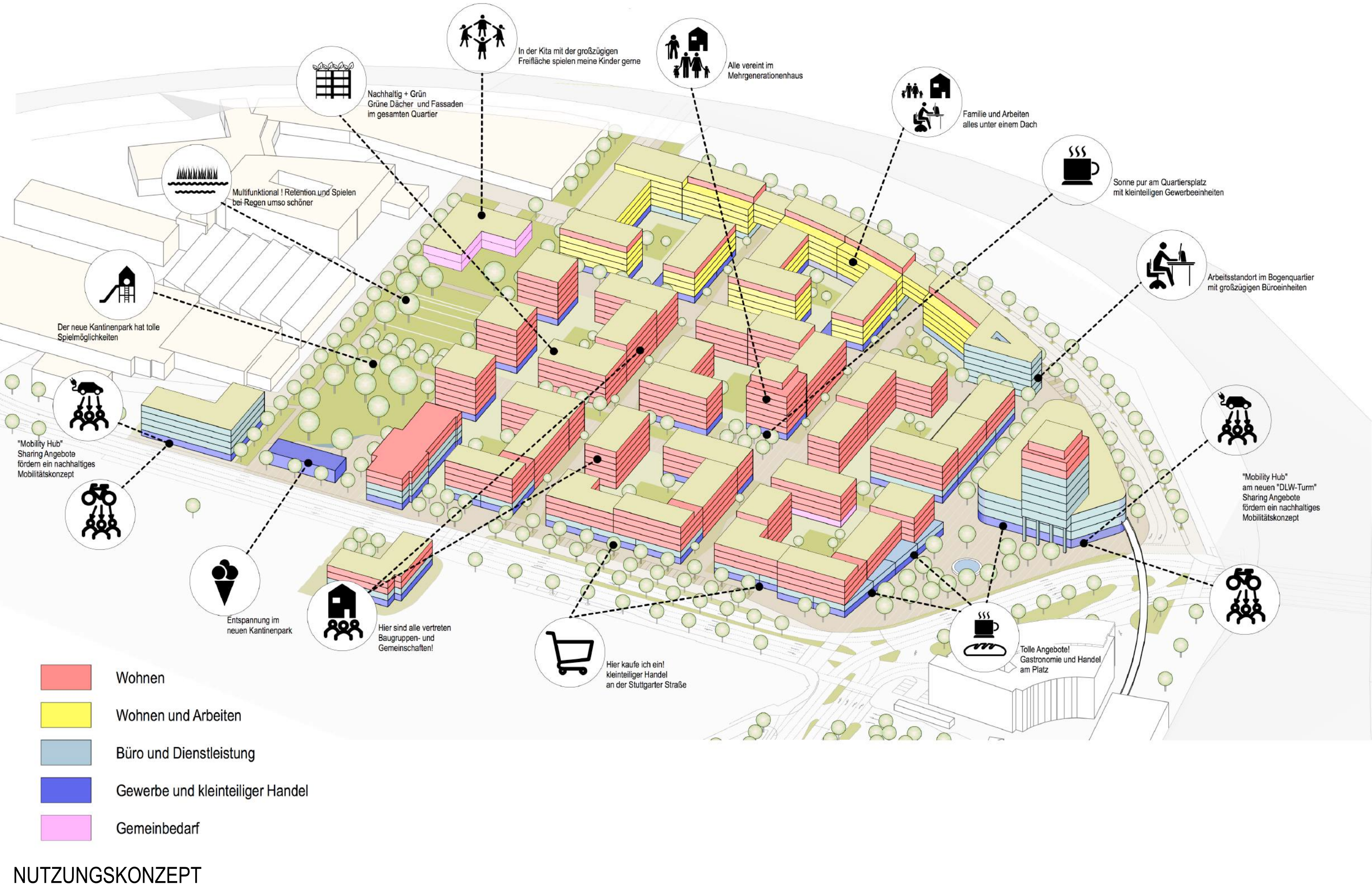
- Infrastruktur/Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur (Mobilitätsstationen („Mobility Hub“), Ladesäulen, Carsharing und Bike-Standorte, Fußgängerstege etc.)
- Angebote/Gewinnung von Unternehmen und Trägern, die ein attraktives alternatives Mobilitätsangebot schaffen (Vereine, Automobilindustrie, Dienstleister etc.)
- Information/Information und Beratung zu den Angeboten (Mobilitätsberatung, Sharing-App, Mitfahr-App).

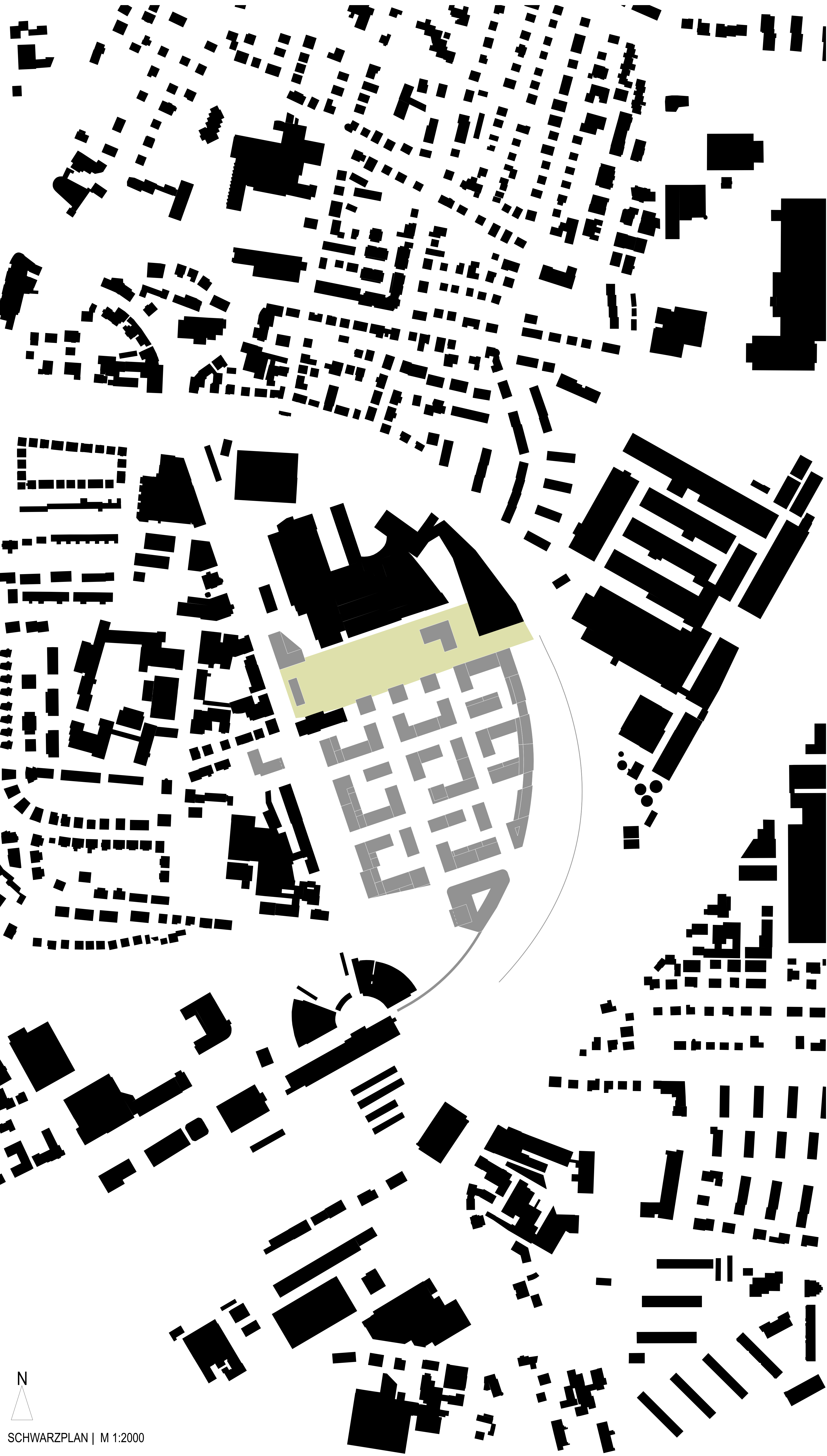
Orthogonal + kompakt

- Orthogonale Grundstruktur sichert wirtschaftliche Erschließung (Leitungsführung) und Bebauung (Hochbaukonstruktion, Tiefgaragen).
- Kompakte Baustruktur und Gebäudekubatur.
- Moderate Gebäudehöhen als Grundlage für Grundrissqualität (Belichtung).

Eine differenzierte Blockrandbebauung reagiert auf die Lärmvorbelastung

- schafft eine kleine Trennung zwischen öffentlich und privat
- bietet Dichte bei hoher Wohnqualität
- Sicherung einer gestalterischen/ architektonischen Vielfalt durch kleinteilige Parzellierung und entsprechende Grundstücksvergabe.





SCHWARZPLAN | M 1:2000



PERSPEKTIVE | ANSICHT STADTPLATZ



EINBINDUNG

Die Bahnstadt

Das geplante Bogenviertel ist Teil der „Bahnstadt“ von Bietigheim-Bissingen, die sich künftig aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage und der vorhandenen Flächenpotenziale neben den Kernbereichen von Bietigheim und Bissingen zu einem ergänzenden Siedlungsschwerpunkt entwickeln kann. Das geplante Bogenviertel ist hierbei wichtiger Baustein und Kristallisationspunkt für die Stadtentwicklung an diesem besonderen Ort innerhalb der Gesamtstadt.

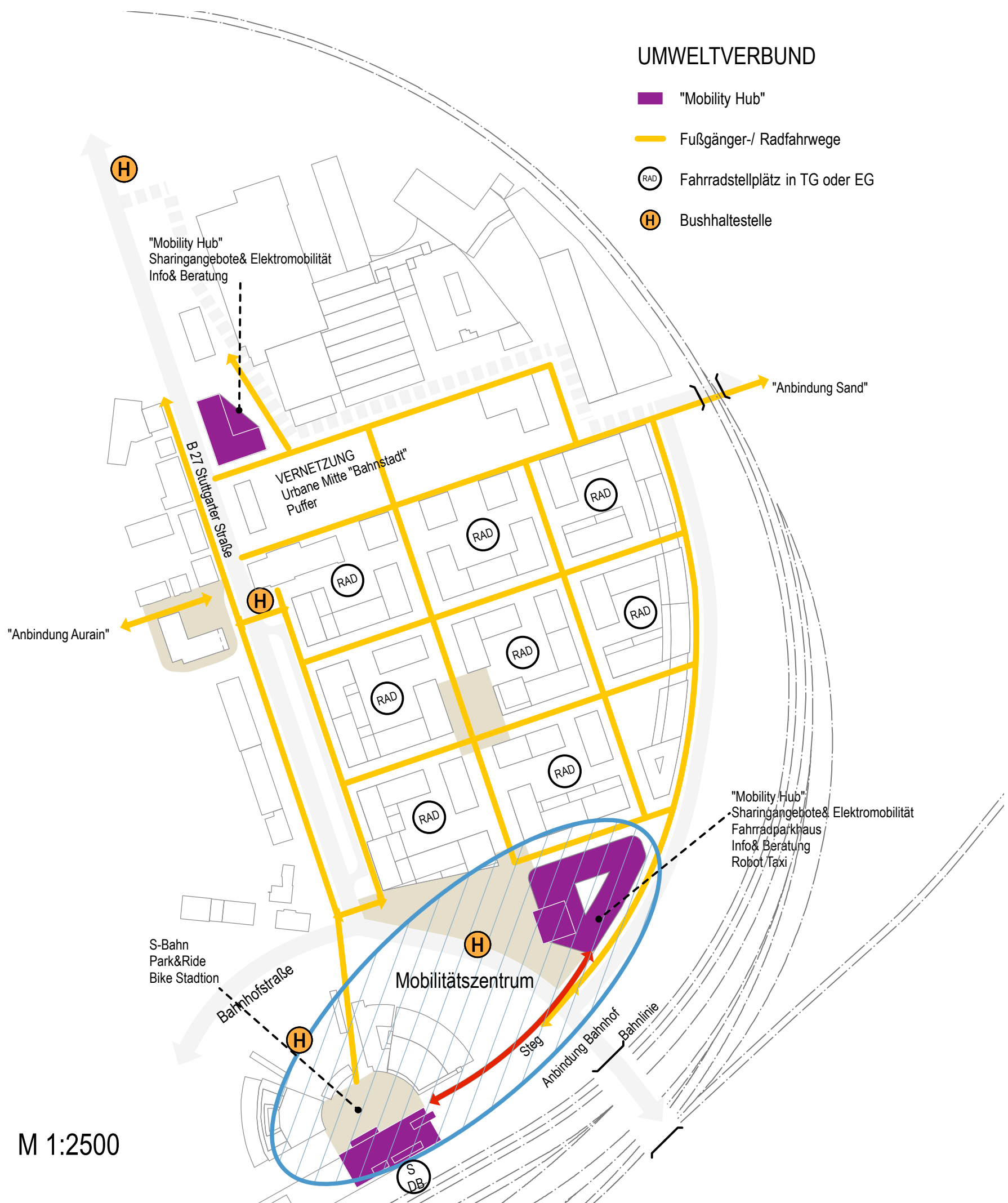
Ziel ist es vor diesem Hintergrund das Bogenviertel zu einem individuellen Stadtfeld zu entwickeln und gleichzeitig eine enge Vernetzung mit den umgebenden Siedlungsbereichen östlich und westlich der B 27 der Stuttgarter Straße herzustellen.

Das Bogenviertel

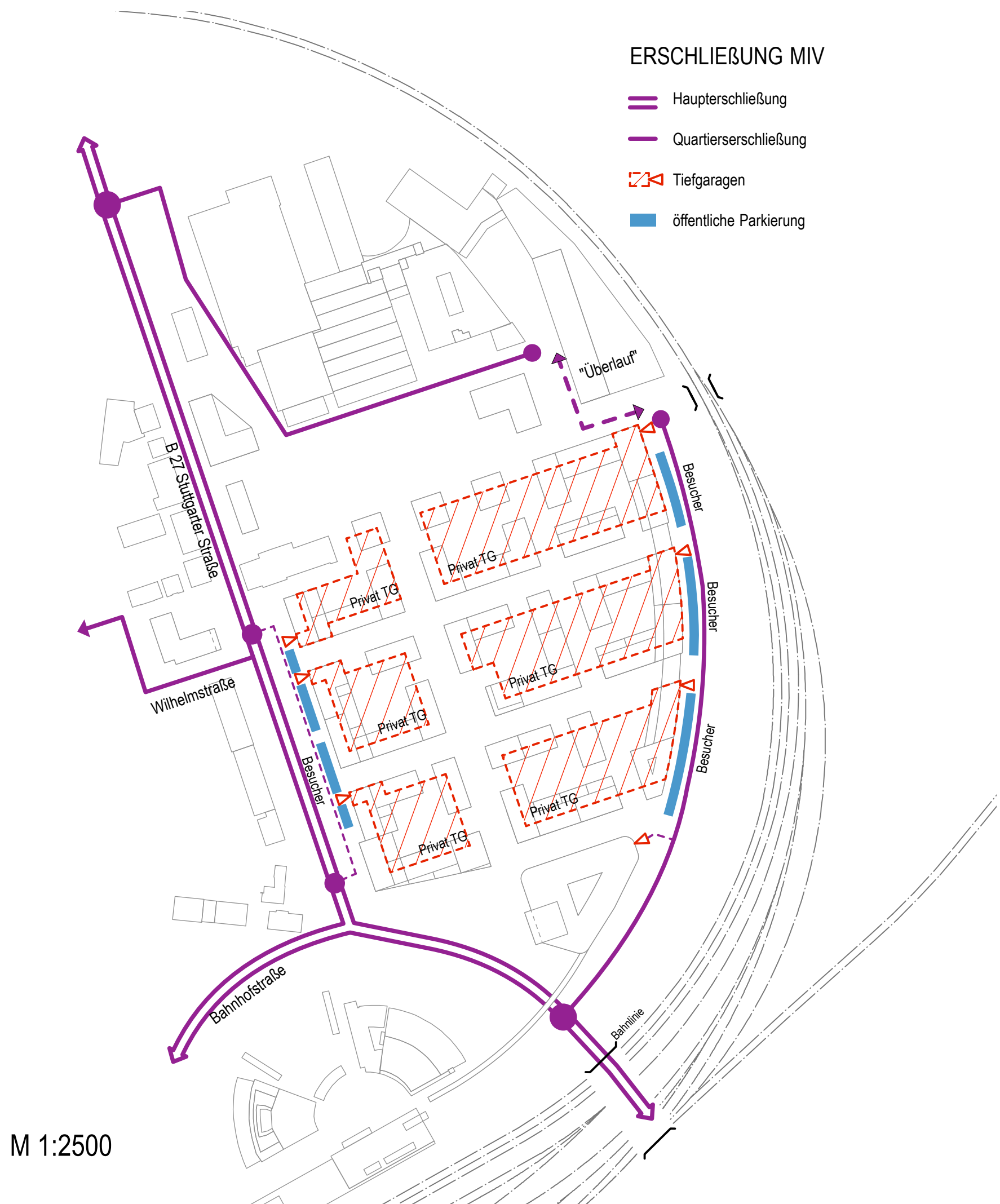
Unverwechselbar + individuell

Das Bogenviertel erhält eine klare städtebauliche Struktur, die durch einfache, klar erlebbare Konzeptelemente charakterisiert wird:

- das **Straßenraster** mit 8 individuellen Bauquartieren
- den gebauten „**Bahnbogen**“ im Osten
- den erweiterten „**Kantinenpark**“ mit dem historischen Verwaltungsgebäude im Norden
- den **Stadtplatz** mit geplantem „DLW-Turm“ im Süden.



M 1:2500



M 1:2500



M 1:2500