

Projekt	Wettbewerb „Bogenviertel“
Gegenstand	Auslobung
Datum	19.10.2017
Verfasser	büro luchterhandt
Arbeitsstand	Entwurf - Offenlage zur Bürgerbeteiligung

1. Anlass und Zielsetzung

2. Das Wettbewerbsgebiet

- 2.1 Bietigheim-Bissingen & die Region Stuttgart
- 2.2 Der Standort DLW-Areal – ein geschichtsträchtiges Areal in Bietigheim-Bissingen

3. Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

- 3.1 Aufgabenfeld Städtebau
- 3.2 Aufgabenfeld Freiraum
- 3.3 Erschließung und Mobilität
- 3.4 Lärm- und Klimaschutz, Nachhaltigkeit & Energie

1. Anlass und Zielsetzung

Das Bogenviertel in Bietigheim-Bissingen - Innovative Perspektiven für Wohnen und Arbeiten in der Stadt

Die Stadt Bietigheim-Bissingen plant die Nachnutzung des ehemaligen DLW-Areals in der Nähe des Bahnhofs, um neue Wohn- und Gewerbeflächen zu schaffen. Gemäß dem seit vielen Jahren in Bietigheim-Bissingen verfolgten Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ soll mit der städtebaulichen Neuordnung des DLW-Areals langfristig die nachhaltige Stadtentwicklung an einer zentralen Stelle im Stadtgebiet fortgeführt und Flächenangebote für verschiedene Nutzungen entwickelt werden. Das DLW-Areal besitzt aufgrund seiner Flächengröße, seiner zentralen Lage und seines industrie- und stadtgeschichtlichen Hintergrunds eine hervorgehobene Bedeutung für die Stadtentwicklung. Das Wettbewerbsverfahren findet dabei unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Bereits vor der Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbs wurden die Bürgerinnen und Bürger einbezogen. Es fanden bislang eine erste Informationsveranstaltung am 23. Mai 2017 sowie geführte Rundfahrten über das Gelände am sogenannten „Bähnlestag“ am 22. Juli 2017 statt.

Auch wurden im Vorfeld des Wettbewerbs intensiv mögliche thematische Herausforderungen, wie „Arbeiten 4.0“ oder planerische Leitbilder (z. B. Campus, Werksiedlung) für die Konversion dieses ehemaligen Industriestandorts erörtert. Thematisch richtet der Wettbewerb seinen Blick auf innovative Lösungsansätze für die Kombination von Arbeitsstätte und Wohnung, an die Verbindung von Unternehmen und Beschäftigten. Insofern fragt der Wettbewerb nach zukunftsweisenden funktionalen und städtebaulichen Konzepten für eine Neuinterpretation des Begriffs „Werksiedlung“ für das 21. Jahrhundert – auch weil dies an diesem Standort Tradition hat.

Doch wird bewusst auf die Vorgabe von konkreten städtebaulichen Leitbildern verzichtet, um möglichst viele unterschiedliche Ansätze für das „Bogenviertel“ im Wettbewerb zu erhalten. Ziel des Wettbewerbs ist es, ein unverwechselbares, offenes und gemischtes Quartier im Herzen Bietigheim-Bissingens zu schaffen, in dem Menschen mit verschiedenen Hintergründen leben können und die diese Nachbarschaft mit ihren unterschiedlichsten Nutzungsangeboten als interessanten Arbeitsort und als Ort mit attraktiven Freizeiteinrichtungen wahrnehmen und somit als neues Heimatquartier schätzen werden.

Aufgabe des Wettbewerbs ist es, eine integrierte städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrlich tragbare Lösung für den Standort zu entwerfen, die mit einer unverwechselbaren Idee für ein neues Stadtquartier und eine lebenswerte Nachbarschaft aufwartet. Dabei sollen die komplexen Rahmenbedingungen des Standorts verarbeitet und eine Konzeption entwickelt werden, die in Abschnitten umsetzbar ist.

2. Das Wettbewerbsgebiet

2.1 Bietigheim-Bissingen & die Region Stuttgart

Die Erfolgsgeschichte der Region Stuttgart ist eng mit dem Industriezeitalter des 19. und 20. Jahrhunderts verbunden. Die Region Stuttgart ist die erfolgreichste Industrieregion Deutschlands und steht gleichzeitig vor dynamischen Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft. Wachstumsdruck und Mangel an bezahlbarem Wohnraum, demografischer Wandel und Zuwanderung, Strukturwandel in der Industrie, Klimawandel und Landschaftsschutz, Mobilitätswandel, neue Anforderungen an urbanes Grün und städtische Freiräume sowie die Rückgewinnung des öffentlichen Raums sind Herausforderungen und Aufgaben, die sich vielfach nur im regionalen Schulterschluss bewältigen lassen

Bietigheim-Bissingen - Hohe Nachfrage nach Wohnungen und Gewerbeflächen erzeugt Handlungsbedarf

Vor dem Hintergrund der angestrebten Internationalen Bauausstellung für die Region Stuttgart bietet sich Bietigheim-Bissingen die Chance, auf diesem Areal Neubauformen für ein kreatives Modellquartier zu erproben und Lösungsansätze für die Gestaltung der Region Stuttgart in den Bereichen **bezahlbarer Wohnraum, Mobilität, Nachhaltigkeit, Verbindung von Wohnen, Arbeit und Freizeit** umzusetzen. Besondere Bedeutung hat das Vorhaben „Bogenviertel“, da es in der Stadt wie in der Region eine hohe Nachfrage nach bezahlbaren Wohnungen und Gewerbeflächen gibt.

2.2 Der Standort DLW-Areal - ein geschichtsträchtiges Areal in Bietigheim-Bissingen

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die Stadt Bietigheim nur wenig über die Stadtmauern hinausgewachsen. 1846 wurde der Bahnhof rund 2 km südlich der Altstadt in einem noch völlig unbebauten Gebiet errichtet, 1847 die Bahnstrecke von Ludwigsburg nach Bietigheim eröffnet. Mit dem Bau des Viadukts und dem Anschluss an die Westbahn wurde Bietigheim 1853 zum Eisenbahnknotenpunkt.

Abgesehen von den zum Bahnhof gehörenden Gebäuden war die sogen. „Äußere Bahnhofstraße“ (südlich der Bahnlinie bei der Dammstraße) bis zum Bahnhof bis in die 1880er Jahre völlig unbebaut. Erst kurz vor der Jahrhundertwende siedelten sich hier die ersten kleineren Industriebetriebe an. Entscheidender Standortfaktor war nun nicht mehr die Wasserkraft, sondern die Eisenbahn als Transportmittel. 1892 wurde ein Stadtbauplan für die „Äußere Bahnhofsvorstadt“, das Gebiet um den Bahnhof, aufgestellt.

Von besonderer Bedeutung für die weitere Besiedlung und Entwicklung des Bahnhofsgiebels war im Jahr 1899 die Ansiedlung der „Linoleumwerke Nairn AG Bietigheim“. Sie sollten in der Folgezeit den kompletten Bahnbogen östlich der Bahnhofstraße (heute Stuttgarter Straße) mit ihren Werksanlagen umfassen. Das Unternehmen produzierte diesen damals ebenso neuartigen wie populären Bodenbelag aus Leinöl, Kork und Jute. Im Jahr 1900 wurde die Firma umbenannt in „Germania Linoleumwerke AG“ (GLW), war bereits 1903 der größte Bietigheimer Gewerbesteuerzahler und mit 600 Beschäftigten der größte Arbeitgeber. Jährlich wurden 10 Millionen Quadratmeter Linoleum produziert. Westlich der Bahnhofstraße errichteten die GLW Wohnhäuser für ihre Arbeiter und Angestellten: 1906 die Arbeitersiedlung „Köpenick“ mit 22 Wohnhäusern, 1925 zahlreiche Häuser in der Austraße und 1930 die „Versuchssiedlung“ in der Schoellerstraße. Diese Werksiedlungen dokumentieren noch heute den Anspruch der Einheit von Unternehmen, Belegschaft und Stadt.

1926 schlossen sich die 5 größten deutschen Linoleumwerke, die Bietigheimer GLW, die 3 Linoleumwerke Schlüssel, Hansa und Anker in Delmenhorst bei Bremen sowie die Linoleumfabrik in Maximiliansau (heute Wörth am Rhein) zur Deutschen Linoleum-Werke AG (DLW) zusammen. 1938 schließlich wechselte der Hauptsitz der DLW von Berlin nach Bietigheim.

1927 wurde das neue Verwaltungsgebäude an der Bahnhofstraße errichtet. 1928/29 erwarben die DLW die benachbarten Gebäude der ehemaligen Dampfkochtopffabrik Melchior und der Holzwarenfabrik Faber und

waren damit im Besitz des kompletten Geländes zwischen der Bahnhofstraße und dem Bahnbogen. Ab 1935 begann der Bau der Siedlung „Sand“, bei dem sich die DLW stark engagierten. Langjährige Beschäftigte konnten durch günstige Firmenkredite und Eigenleistung zu einem eigenen Haus kommen.

In der Nachkriegszeit erlebte die DLW durch den Bauboom einen Aufschwung. Neue Bodenbeläge aus Kunststoff traten zum traditionellen Linoleum und Stragula. Bereits 1947 begann die Produktion von PVC-Bodenbelägen, in den 60er Jahren kamen dann textile Bodenbeläge hinzu. Dies erforderte jeweils auch neue Produktionsanlagen. 1969 entfielen bereits 70% des Umsatzes auf PVC und Teppichböden. Linoleum wurde seit 1968 nur noch im Werk in Delmenhorst hergestellt. Durch Firmenübernahmen erschloss sich die DLW neue Geschäftszweige: Büromöbel, Polster für die Autoindustrie etc. 1989 war die DLW ein weltweit aktiver Konzern mit 3900 Mitarbeitern, davon 950 in Bietigheim. 1998 erfolgte die Übernahme der Aktienmehrheit durch den amerikanischen Bodenbelagshersteller Armstrong. Die DLW wurde nach fast einem Jahrhundert in Bietigheim zur Armstrong-DLW-AG. 2015 wurde die insolvente DLW an die niederländische Fields Group verkauft, die den Standort Bietigheim unter dem Namen DLW Flooring GmbH weiterführt. Im Dezember 2015 kauften die Stadt Bietigheim-Bissingen und das Ingersheimer Bauunternehmen Oswa das ehemalige DLW-Gelände aus der Konkursmasse der Armstrong DLW.

Damit können nun Planungen für eine neue Nutzung des Geländes beginnen.

3. Aufgabenstellung

3.1 Aufgabenfeld Städtebau

Städtebaulich-freiraumplanerische Struktur entwerfen

Für das Wohlbefinden der künftigen Bewohner und Beschäftigten und ihre Identifikation mit der neuen Nachbarschaft sind neben einem attraktiven Nutzungsmix gut proportionierte Räume wichtig. Es ist ein Stadtraum zu formen, der klare Adressen ausbildet und mehr das Gefühl von kompakter Stadt als von Siedlung vermittelt, mit einer deutlichen Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Räumen. Es ist also zu erwägen, welche Dimensionen und Proportionen der öffentliche Raum, welche räumliche Dramaturgie dem Bogenviertel im Innern wie in Verknüpfung mit den unmittelbar angrenzenden Stadträumen unverwechselbar machen soll. Dabei sind Höhe, Ausrichtung und Stellung der Gebäude zueinander ebenso wesentlich wie die Parzellierung, die Dimensionierung und Ausnutzung von Baufeldern.

Gesucht wird eine identitätsstiftende und unverwechselbare Idee für ein neues Stadtquartier. Im Mittelpunkt dieses Wettbewerbs steht das Ziel einer qualitätvollen baulichen Dichte und einer kleinteiligen Gliederung und Parzellierung, um optimale Voraussetzungen für ein Quartier der kurzen Wege, der sozialen Vielfalt und Nutzungsmischung zu schaffen, wie es sie z.B. das neu in der Baunutzungsverordnung geschaffene „urbane Gebiet“ vorsieht. Von den Teilnehmenden sind Vorschläge zu entwickeln, die das Bedürfnis nach Individualität und Privatheit mit dem Ziel einer urbanen Bauweise und den damit verbundenen Vorteilen für das Wohnen in der Stadt verbinden.

Für den Raum entlang der B 27 ist nicht nur aufzuzeigen, wie diese westliche Adresse des Quartiers in Erscheinung treten soll, sondern auch welchen städtebaulichen Beitrag zu einer positiven Entwicklung dieses vom Verkehr stark belasteten Stadtraums leisten könnte. In diese städtebaulichen und stadtgestalterischen Überlegungen sind das historische Verwaltungsgebäude der DLW und sein Außenraum überzeugend einzu beziehen. Der bestehende „Kantinenpark“ soll als ortsprägende Struktur mit dem Konzept aufgegriffen und in die Gesamtidee einbezogen werden. Auch ist zu diskutieren, ob und ggf. in welcher Weise in die neue städtebauliche Struktur Spuren der Vergangenheit eingeschrieben werden sollen – ob über das Erschließungssystem oder andere das Gelände prägende Elemente.

Insgesamt ist eine städtebauliche Struktur zu entwickeln, die eine wirtschaftliche Umsetzung ermöglicht. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen sich daher eingehend mit Fragen der Dichte und der Verteilung der Baumassen auf dem Areal auseinandersetzen und eine überzeugende Empfehlung abgeben, was an diesem Standort eine angemessene und zugleich wirtschaftlich tragfähige Dichte bedeuten kann. Dazu sind die genannten Orientierungswerte für die BGF aus wirtschaftlichen Erwägungen zu verfolgen.

Nutzungskonzept erarbeiten

Mit dem Bogenviertel ist ein neues Stadtquartier mit einem anspruchsvollen Nutzungsprogramm zu planen. Angestrebt wird eine Mischung aus 50 % Wohnen und 50 % für gewerbliche Flächen bzw. Flächen für Gemeinbedarf und Freizeit, wobei das Verhältnis um +/- 10% variieren kann. Für das Wohnen sind dabei als Orientierungswert mindestens 70.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) nachzuweisen.

Auf die Qualität des künftigen Bogenviertels nimmt seine Nutzungsstruktur entscheidenden Einfluss. Die Frage danach, welche Bevölkerungs- und Altersgruppen mit welchen Lebensstilen sich hier ansiedeln können, welche Wohn- und Eigentumsformen realisiert, welche Arten von Arbeitsstätten entstehen, welche ergänzenden Angebote, die für eine lebendige Nachbarschaft wichtig sind und welches Angebot an Freizeit, Sport und Kultur angestrebt wird, sind wesentliche Faktoren für eine Quartiersentwicklung.

Ziel sind verkehrsvermeidende Nutzungsstrukturen, bei denen Einrichtungen zur Nahversorgung wie ein kleiner Lebensmittel- oder Quartiersladen, Kitas, auch Gastronomie etc. selbstverständlich in die Nachbar-

schaft integriert sind und so ein „Quartier der kurzen Wege“ entstehen kann. Die Bürgerinnen und Bürger regen darüber hinaus an, dass für ein belebtes Quartier ein Café mit Außenbereich, ein Biergarten oder Gastronomie auf Dachterrassen interessante Möglichkeiten darstellen. Insbesondere die Funktion der bestehenden Kantine am DLW-Verwaltungsgebäude mit seinen Außenbereichen soll erhalten bleiben oder an anderer Stelle integriert werden.

Gebäudetypologien für unterschiedliche Nutzergruppen entwickeln

Im Wechselspiel mit der städtebaulich-freiraumplanerischen Idee und dem konkretisierten Nutzungsprofil für den Standort sind vertiefende Gebäudetypologien zu entwerfen. Anhand von exemplarischen Systemgrundrissen auf Gebäudeebene ist darzulegen, dass die Strukturen prinzipiell den Nutzerbedürfnissen sowie den funktionalen, technischen Anforderungen entsprechen (z. B. Förderfähigkeit) und auch architektonisch zukunftsweisende Lösungen erwarten lassen. Für die unterschiedlichen Nutzungstypologien sind beispielhaft insbesondere die Zonierungen der privaten und der öffentlichkeitsbezogenen Bereiche sowie die Organisation der inneren Erschließung darzustellen.

Angesichts einer sich mit der Digitalisierung stark verändernden Arbeitswelt ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem „Arbeiten 4.0“ und den damit verbundenen möglichen Auswirkungen auf Stadtstrukturen notwendig. Wie wird künftig gewohnt und gearbeitet, welche städtebaulich-funktionalen Antworten auf die Herausforderungen an das Arbeiten 4.0 suchen auch Unternehmen und Werktätige, und welche Chancen bestehen auf der Ebene des Stadtquartiers, Wohnen, Wohnumfeld und Arbeitsumfeld zu einem für Mitarbeiterschaften samt ihrer Familien attraktiven Ganzen zu bewegen? Im Rahmen des Wettbewerbs ist insbesondere innovativen Typologien für das Wohnen und das Gewerbe besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es sind Stadtstrukturen zu entwerfen, bei denen die Nutzungs- und Bebauungstypologien überzeugende Ansätze für ein neues Verständnis von Werkssiedlung abbilden. Dabei gilt es, die Rahmenbedingungen für eine fruchtbare Verknüpfung von Arbeitsstätte und Wohnung und den Zusammenhalt der Beschäftigten untereinander in Betrieb und Lebensumfeld zu stärken – auch über den Entwurf identitätsstiftender Raumbilder.

Wohnen: Von besonderem Interesse ist eine intensive Auseinandersetzung mit der Frage, wie eine enge Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten mit entsprechenden Gebäudetypologien gelingen kann, aus funktionaler wie aus ökonomischer Perspektive. Bedenkenswerte Ansätze neben Belegrechten für Unternehmen könnten unter anderem sein:

- Wohnateliers beispielsweise in Kombination mit Ateliers als Lärmschutz und Wohnen zur ruhigen Seite
- Kleine, einfache und bezahlbare Nutzungseinheiten mit Basisausstattung, die Wohnen und Arbeiten ermöglichen
- Multifunktionale Options- und kleinteilige Gewerberäume in den Erdgeschosszonen sowie kleine, preiswerte, einfache Einheiten als Büro- und Produktionsflächen/Manufakturen (Designer, Mode, Medien etc.)
- Nachbarschaftliche bzw. gemeinschaftliche Wohn- und Bauformen wie z. B. Baugemeinschaften oder Baugruppen

Die Teilnehmenden sind aufgefordert, sich beim Wohnungsbau eingehend nicht nur mit dem üblichen Geschosswohnungsbau, sondern auch mit besonderen Wohnformen als Alternative bzw. Ergänzung zu befassen. Konkret wird in der Bevölkerung auch der Wunsch geäußert, generationenübergreifende Konzepte anzubieten – in Verbindung mit einer entsprechenden Infrastruktur an Gemeinschaftsräumen und ergänzenden Serviceangeboten für die ältere Generation. Wünschenswert sind mutige Konzepte und für den Standort Bietigheim-Bissingen innovative Lösungen, um die angestrebte Wohnervielfalt zu erreichen und angesichts der räumlichen Lage das Interesse von Menschen aus der ganzen Region zu wecken.

Im Quartier sind ferner eine Kindertagesstätte sowie weitere soziale Infrastruktureinrichtungen unterzubringen, die der Quartiersgröße und dem Bedarf der angestrebten Bewohnerschaft entsprechen.

Gewerbe: Nicht weniger anspruchsvoll ist die Aufgabenstellung bezogen auf die Planung des geforderten Gewerbes. Denn es ist zu erörtern, ob und ggf. in welchem Umfang eine gewerblich genutzte Bebauung zugleich dem Lärmschutz des Areals dienen kann. Ebenso sind städtebauliche Strukturen zu entwickeln, die attraktiv für die Ansiedlung innenstadtnahem, wohnungsfreundlichem Gewerbe geeignet sind und bezüglich der Dimensionierung der Grundstücke hinreichend flexibel in der Nutzung und Bebauung sind. Keinesfalls darf das Gewerbe zu qualitativen Einschränkungen des Quartiers führen. Vielmehr sind programmatische Ansätze und typologische Lösungen aufzuzeigen, wie Arbeiten und Wohnen eine stimmige Symbiose eingehen können, wie das Gewerbe sinnföällig die städtebauliche und architektonische Anmutung des Areals mit prägen kann und soll.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, gezielt attraktive Angebote für Kreativgewerbe und Dienstleister zu schaffen sowie größere, moderne Büroräume. Auch wurde vorgeschlagen, Flächen für kleine Handwerkerbetriebe (Fahrradladen/-werkstatt, Schreiner, Fliesenleger etc.) vorzusehen. Weiter wurde angeregt, Wohnraum-Kontingente für ansässige Firmen zu schaffen.

Freizeit / Versorgung: Für einen lebenswerten Stadtteil ist eine Nahversorgung mit Friseuren, Ärzten, Apotheken etc. wichtig. Wo solche Nutzungsangebote sinnvoll umgesetzt werden können, sofern sie nicht bereits in der Nähe vorhanden sind, ist in einem Nutzungskonzept darzulegen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, Freizeitangebote wie beispielsweise eine Indoor-Kletterhalle, Bowlingbahn, Bouleplatz und Billard sowie weitere Sportmöglichkeiten anzusiedeln.

Diese Ideen abwägend sind Nutzungs- und Gebäudetypologien zu entwickeln, die eine Verknüpfung zwischen Wohnen und Gewerbe ermöglichen und die verschiedene Funktionen (wie Lärmschutz, Energieversorgung o.ä.) übernehmen, vielleicht sogar Wohnen und Gewerbe punktuell miteinander verbinden bzw. überlagern. Besonderes Augenmerk ist daher der verkehrlichen Anbindung wie der Organisation des Verkehrs im Quartier und auf den jeweiligen Grundstücken zu legen. Angesichts einer heute nicht detailliert vorsehbaren Nachfrage nach Gewerbeflächen ist überdies strategisch darzulegen, wie die Realisierung des gesamten Bogenviertels in möglichst geringem Maße von der Umsetzung des Gewerbes als Lärmpuffer abhängig ist.

Spezielle Raumsituationen überprüfen

Bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzepts sind konkrete Vorschläge für einzelne Teilräume auszuarbeiten, die wesentlich zur Qualifizierung des Standorts beitragen.

Stuttgarter Straße: Mit der Entwicklung des Bogenviertels wird sich das Erscheinungsbild der Stuttgarter Straße merklich verändern können, wenn die heute abschottende Wirkung des Industriegeländes aufgegeben wird und die künftigen Gebäude sich der Straße zuwenden. Auch wenn hier der Lärmschutz eine zentrale Aufgabe bleibt, so sind im Sinne einer urbanen Qualität Strukturen zu entwerfen, die zu einer ästhetischen Aufwertung und zur Belebung des gesamten Straßenraums föhrt. Besondere Aufmerksamkeit ist den Erdgeschosszonen zu schenken, ihrer Korrespondenz mit Nutzungen auf der anderen Straßenseite im Bereich der Querungen oder an städtebaulich markanten Punkten.

Denkbar sind hier sowohl Kerngebietsnutzungen als auch unter bestimmten Voraussetzungen Wohnungsbau. Bei Letzterem stehen hohe Anforderungen an den Lärmschutz, insbesondere die Ausrichtung der Wohnungen, im Fokus. In den Erdgeschosszonen ist grundsätzlich auf Wohnen zu verzichten. Großflächiger Einzelhandel ist auszuschließen, zentrenrelevanter Einzelhandel ist auf die fußläufige Nahversorgung zu begrenzen

Übergang im Norden: Im Norden des Plangebiets ist der Übergang zum nördlich angrenzenden Gewerbegebiet auszuformulieren. Es sind dafür städtebauliche Vorschläge für eine Bebauung und Nutzung im Übergang zum „bigpark“-Areal zu entwerfen, die ein verträgliches Nebeneinander sichern. Die bestehenden Geh-

und Fahrrechte (siehe Abschnitt 3.3 Erschließung und Mobilität) sind dabei zu berücksichtigen. Mit Blick auf die Topografie ist zu prüfen, ob und wie stark die künftige Bebauung aus Richtung Norden in Erscheinung treten soll.

Südlicher Zugang: In jeder Hinsicht komplex und anspruchsvoll ist die Ausformulierung des südlichen Quartierseingangs. Im Rahmen des Wettbewerbs ist dieser vom Verkehr dominierte Ort gleichwohl so zu gestalten, dass eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Bogenviertel aufgebaut wird und die trennende Wirkung der B 27 deutlich abgemindert wird. Dies verlangt nicht nur eine dezidierte Auseinandersetzung mit dem vorliegenden verkehrsplanerischen Vorschlag für die Anbindung des Bogenviertels an die Bundesstraße, sondern auch mit städtebaulichen und freiraumplanerischen Ansätzen zur Qualifizierung dieses Ortes: Wie also kann sich das Bogenviertel nach Süden hin öffnen, ohne zugleich mit der Öffnung neue Probleme für die Qualität im Innern des Quartiers zu erzeugen? Mit welcher städtebaulichen Haltung (Dimensionierung und Nutzung der Gebäude und des Außenraums), ggf. auch mit welcher besonderen Akzentuierung tritt das neue Viertel an diesem Ort in Erscheinung und verweist auf etwas grundständig Neues in der Mitte Bietigheim-Bissingens? Wie – schlussendlich – werden Menschen, die sich vom Bahnhof aus in Richtung Bietigheim begeben, hier in Empfang genommen?

Bahnkörper: Die von der Bahnlinie ausgehenden Lärmbelastungen stellen die Planungen vor enorme Herausforderungen, denn in der Lösung des Lärmproblems liegt der Schlüssel für die Entwicklung des Areals. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens sind daher eingehend umsetzungsfähige Ansätze vorzulegen, die die Grundlage für eine Revitalisierung des Geländes darstellen. Die Auslober sind dabei auf keinen Lösungsansatz festgelegt. Möglich erscheinen daher sowohl Lärmschutzelemente oder eine freiraumplanerische Lösung als auch ein baulicher Lärmschutz. Auch ist die Kombination aus unterschiedlichen Maßnahmen vorstellbar. Von den Wettbewerbsteilnehmenden werden Vorschläge erwartet, die die Faktoren Zeit und Wirtschaftlichkeit in besonderer Weise berücksichtigen. Aus stadträumlicher Perspektive wird ferner darzustellen sein, welche Gestalt- und Nutzungsqualität der Raum zwischen Quartier und Bahnkörper erhalten soll.

3.2 Aufgabenfeld Freiraum

Freiraum identitätsstiftend strukturieren

Selbstverständlich ist für die Quartiersentwicklung mit der Bebauungsstruktur ebenso eine Struktur für den Freiraum zu entwerfen. Und es stellt sich die Frage, ob die städtebauliche Idee für das Bogenviertel sich nicht ebenso auf eine Idee für den öffentlichen Raum stützen sollte! Im Rahmen des Wettbewerbs ist dieser Frage vertiefend nachzugehen und darzustellen, welche Bedeutung Straßen, Plätze und Parkanlagen für die neue Nachbarschaft, für die Bewohnerschaft und die Werktätigen einnehmen sollen. Welche Aufgaben hat der Freiraum für eine Planung, die die Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten neu formuliert (Campusgedanke)? Was führt und hält die Menschen im Bogenviertel zusammen, wo entstehen Anlässe für Austausch und Quartiersbildung, in welcher Weise nimmt der Freiraum auch ästhetisch Einfluss auf das Bild und die Identitäten im neuen Viertel? Zeigt sich das neue Quartier in steinerner Anmutung mit einem urbanen öffentlichen Stadtraum, oder definiert es sich über eine grüne Mitte oder eine gartenstadtähnliche durchgrünte Stadtanlage?

Von den Teilnehmenden werden überzeugende Antworten auf eine zukunftsorientierte Profilierung des Freiraums erwartet – auch im Hinblick auf seine zeitliche und strategische Bedeutung für Werden und Wachsen des Standorts. In die Konzeption soll der bestehende „Kantinenpark“ am historischen Verwaltungsgebäude einbezogen werden. Gesucht wird ein stimmiges Konzept zur Zonierung des öffentlich und privat nutzbaren Freiraums, das auf die individuellen Bedürfnisse nach Ruhe und Privatheit ebenso Rücksicht nimmt, wie auf das Ziel, belebte, sichere öffentliche Räume zu schaffen. Selbstverständlich sollten alle öffentlichen Zugänge und Wege barrierefrei gestaltet werden (vgl. DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen, Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum). Es ist eine Konzeption zu entwerfen, die dem Wunsch nach einem grünen

Wohnumfeld, das eigene Gestaltungsmöglichkeiten zulässt, und einer lebendigen Nachbarschaft entspricht. Dazu braucht es Begegnungsräume wie beispielweise öffentliche Plätze sowie Spielplätze u.ä..

Im Konzept sind öffentlich nutzbare Flächen, die sich im öffentlichen oder privaten Besitz befinden, von ausschließlich privat (durch Einzelbewohner oder Hausgemeinschaften) nutzbaren und zu gestaltenden Flächen zu unterscheiden. Dabei ist die Erschließung flächensparend zu entwerfen. Öffentliche Streuflächen, die einen hohen Pflegeaufwand nach sich ziehen, sind zu vermeiden. Im Sinne eines lebendigen Stadtquartiers wird auch im Wettbewerbsgebiet der Fokus auf eine enge Verknüpfung der öffentlich nutzbaren Freiräume und der Erdgeschosszonen der Gebäude gelegt, da dies ein wesentlicher Faktor zur Belebung des öffentlichen Raums und für eine lebendige und abwechslungsreiche Stadt ist.

Lösungen zum Regenwasser aufzeigen

Im Bestand ist ein Mischsystem vorhanden, Gegenstand der Planung ist daher auch ein tragfähiges Konzept zur Oberflächenentwässerung. Die Teilnehmenden sind aufgerufen, flächensparende Vorschläge zur offenen Oberflächenentwässerung (Doppelnutzung von Flächen) zu machen, die die weitgehende Rückhaltung von Niederschlagswasser berücksichtigen. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen sollen möglichst getrennt von den privaten Flächen entwässert werden. Sofern die Straßenflächen durch ihre räumliche Begrenzung nicht ausreichend Platz für die erforderlichen Retentionsmulden bieten, sind Alternativen zu prüfen und vorzuschlagen.

3.3 Erschließung und Mobilität

Für die erfolgreiche Entwicklung des Bogenviertels ist eine funktionsfähige verkehrliche Lösung eine notwendige Bedingung. Daher ist von Anfang an Wert auf ein integriertes Mobilitätskonzept zu legen, das die anspruchsvollen Anforderungen und Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr (MIV) umsetzt und dem Umweltverbund besondere Beachtung schenkt.

Durch die vorgegebene Nutzungsmischung entsteht nach konservativer Schätzung ein zusätzlicher Verkehr von insgesamt 8.500 Kfz/Tag (Südanschluss plus Überlauf „bigpark“ im Norden). Im Rahmen der Planung ist ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, welches eine Reduzierung des geschätzten Verkehrsaufkommens um ca. 30% oder mehr erreicht.

Äußere Erschließung sichern

Zur äußeren Erschließung des Gebiets wird ein im Vorentwurf geplanter Vollanschluss im Süden an die ausgebauten Stuttgarter Straße (B27) angeboten. Dieses Erschließungskonzept ermöglicht an dieser Stelle eine Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens aus dem Bogenviertel von bis zu 7.500 Kfz/Tag (Zu- und Ausfahrt). Der Vorentwurf ist der Anlage X zu entnehmen. Eine alternative Erschließung ist möglich, sofern nachgewiesen wird, dass der Verkehr auf der Stuttgarter Straße und den angrenzenden Knotenpunkten der B27 leistungsgerecht abgewickelt werden kann.

Im Norden des Gebiets besteht ein Überfahrtsrecht zugunsten des „bigpark“-Areal inkl. Rangierbereich für LKW entlang der Nordgrenze des ehemaligen DLW-Areal; diese Flächen sind freizuhalten. Im Gegenzug besteht zugunsten des ehemaligen DLW-Areal ein Überfahrtsrecht auf dem „bigpark“-Areal über die Rampe hinter dem Fast-Food-Restaurant bis zum Knotenpunkt Stuttgarter Straße/Schöllerstraße. Dieses Überfahrtsrecht soll nicht als Haupteerschließung herangezogen werden, kann jedoch für die nördlichen Teilbereiche und/oder als Überlauf berücksichtigt werden. Dabei sollte das künftige Verkehrsaufkommen der nördlichen Teilbereiche, die ggf. über die Rampe erschlossen werden, ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 1.000 Kfz/Tag nicht überschreiten. Somit ist Durchfahren (Umfahrungsverkehr B27) durch das Gebiet von Nord nach Süd in geeigneter Weise zu unterbinden.

Die Unterführung unter dem Bahnbogen nach Nordosten soll für eine verbesserte Fuß- und Radwegeverknüpfung der nordöstlichen Stadtteile herangezogen werden. Eine Durchfahrt für Busse ist ebenfalls vorzusehen, derzeit jedoch nicht für Kfz oder Lkw. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde der Wunsch geäußert,

im Süden eine kreuzungsfreie fußläufige Anbindung an den Bahnhof anzubieten, z.B. durch einen Fußgängersteg.

Das Thema der äußeren Erschließung stand insbesondere im Fokus der Bürger im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten. Zahlreiche Vorschläge (s. Anhang) spiegeln die intensiven Diskussionen hierzu wieder.

Innere Erschließung gestalten

Innerhalb des Quartiers sollte es möglich sein, alle Verkehrsarten verträglich miteinander zu organisieren, um umweltverträgliche Verkehrsmittel zu fördern und diese gegenüber dem Autoverkehr merklich attraktiver zu machen. Es besteht das Ziel, den (Verkehrs-)Raum aus der Perspektive der Fußgängerinnen und Fußgänger als qualitätsvollen Freiraum zu gestalten und generell Nutzungen vorzusehen, die motorisierten Individualverkehr reduzieren. Hierzu gehören vor allem ausreichend große Flächen für den Radverkehr und attraktive Radverkehrsverbindungen.

Private Stellplätze sind sofern erforderlich auf den Grundstücken und hier soweit möglich in Tiefgaragen vorzusehen oder im Rahmen des Mobilitätskonzeptes in Quartiersgaragen o. ä. nachzuweisen. Im Sinne eines Stadtquartiers, welches auch im Hinblick auf Mobilität zukunftsorientiert ist, sollen intelligente Parkplatzlösungen mit möglichst geringen Flächenbedarfen gefunden werden.

Die Erschließung sollte flächensparend und wirtschaftlich ausgebildet werden. Überdies sind die feuerpolizeilichen Anforderungen an die Erschließung sowohl auf öffentlichen wie auch auf privaten Flächen zu erfüllen (Aufstellflächen, Anleiterbarkeit). Die Erschließung soll so organisiert sein, dass eventuelle Innenhöfe von der Feuerwehr nicht als Aufstellflächen genutzt werden müssen. Anlieferungszone und Rückseiten, insbesondere der gewerblichen und der Kerngebietsnutzungen, sollen so dezent wie möglich in den Stadtraum integriert werden. Wie dies gelingen kann, ist nachvollziehbar darzustellen.

3.4 Lärm- und Klimaschutz, Nachhaltigkeit & Energie

Klimafreundliches Mobilitätskonzept entwickeln

Das Thema Mobilität nimmt nicht nur in der öffentlichen Diskussion sondern auch bei der Planung klimafreundlicher Quartiere einen großen Stellenwert ein. Die zentrale Lage ermöglicht eine Quartiersplanung, welche die Nutzung des ÖPNV sowie die Fortbewegung zu Fuß oder per Fahrrad begünstigt, während die Nutzung des eigenen PKW reduziert werden kann. Zu berücksichtigen sind Anreize und Alternativen wie Carsharing-Angebote, Leihfahrräder, Lastenräder sowie die Nutzung von Elektromobilität durch die Installation von Ladeinfrastruktur. Standorte für Carsharing-Angebote und die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sind mit ausreichenden Flächen auszuweisen. Eine gute Sichtbarkeit an strategisch günstigen Punkten bestimmen nicht nur Nutzung und Erfolg dieser Angebote, sondern auch das Image des Quartiers.

Dank der zentralen Lage des Wettbewerbsgebiets bieten sich sehr fußgänger- und radfahrfreundliche Entfernungen ins Stadtgebiet nach Bietigheim und Bissingen. Im Sinne eines fußgänger- und radfahrfreundlichen Stadtquartiers wird ein engmaschiges Rad- und Fußwegenetz angestrebt. Neben einer angemessenen Wegeinfrastruktur gehören hierzu attraktive Möglichkeiten des Fahrradparkens.

Vorhandene Lärmsituation planerisch und baulich lösen

Um Wohnnutzungen flexibel entwickeln zu können, sind insbesondere planerische Lösungen hinsichtlich der vorhandenen Lärmsituation Voraussetzung. Das Gebiet liegt im Einwirkungsbereich der Schienenstrecken der Deutschen Bahn (Bietigheim-Pforzheim, Bietigheim-Stuttgart, Bietigheim-Osterburken), der Stuttgarter Straße (B27) sowie verschiedener gewerblich genutzter Flächen nördlich des Plangebiets. Die daraus resultierenden Lärmeinwirkungen auf das Gebiet sind in den Isophonenplänen Anlage X und Y für die Bereiche tags und nachts dargestellt und verdeutlichen die großen Herausforderungen für die einzelnen zu lösenden Raumsituationen.

Aus schalltechnischer Sicht ist für die Entwicklung des Innenbereichs ein durchgehender baulicher Lärmschutz (Gebäuderiegel oder Lärmschutzwand) in Richtung der Bahnlinie und in Richtung des nördlich angrenzenden Gewerbes zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist ein weitestgehend geschlossener baulicher Lärmschutz zur Stuttgarter Straße und in Richtung Süden (Bahnhof) empfehlenswert. Die erforderliche Höhe eines baulichen Lärmschutzes richtet sich dabei nach der Höhe der zu schützenden dahinterliegenden Bebauung, mindestens jedoch 10 m entlang der Bahnlinie (bezogen auf das Gelände im Plangebiet). Entlang der Bahnlinie und der Gewerbegebietsflächen im Norden sind keine Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen und keine schützenswerten Freibereiche zulässig. Diese sind in die ruhigeren Innenbereiche hin zu orientieren. Entlang der Stuttgarter Straße in Richtung Westen können offenbare Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen vorgesehen werden, sofern diese durch eine zweischalige Bauweise (z.B. vorgelagerte Loggien bzw. Wintergärten oder vorgehängte Glasfassaden) geschützt werden. Ungeschützte Freibereiche in Richtung Stuttgarter Straße sind nicht zulässig.

Klimaschutz auf der städtebaulichen Ebene beherzigen

Aus energetischer Sicht ist die Realisierung von kompakten Baumassen und dichten Strukturen sinnvoll, weil dadurch der Wärmebedarf der Gebäude und Quartiere generell sinkt. Dies steht ggf. im Widerspruch zu freien Gestaltungswünschen in Architektur und Städtebau und kann daher nur ein Abwägungsaspekt sein.

Die dezentrale Erzeugung regenerativer Energie für Strombedarf ist eine wichtige Grundlage für klimafreundliche Quartiere. Die Versorgung des Areals mit Fernwärme ist über die Stadtwerke gesichert. Es ist ein Standort für ein zentrales Blockheizkraftwerk vorzusehen, das durch LKW angedient werden kann. Darüber hinaus ist die Nutzung regenerativer Energien z. B. durch Photovoltaik an Fassaden und auf Dächern sowie an den Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Zur Reduzierung des Kunstlichtbedarfes und zur passiven Nutzung von Solarenergie ist eine möglichst hohe Nutzung von natürlichem Tageslicht anzustreben.