Bietigheim-Bissingen

BOGEN VIERTEL

städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Auslobung

Ausloberin

Stadt Bietigheim-Bissingen
Stadtentwicklungsamt
Bahnhofstraße 1
74321 Bietigheim-Bissingen
www.bietigheim-bissingen.de
www.bogenviertel.de

Auftraggeber

Westside City Immobilien GbR
Stuttgarter Straße 75
74321 Bietigheim-Bissingen

Verfahrenskoordination

büro luchterhandt
stadtplaner architekten landschaftsarchitekten

Daniel Luchterhandt,
Annabelle Ries, Isabel Sagasser

Shanghaiallee 6
20457 Hamburg
fon: +49 (0) 40/7070807-0
fax: +49 (0) 40/7070807-80
www.luchterhandt.de
bogenviertel@luchterhandt.de

Hamburg, im Juli 2018

Bogenviertel in Bietigheim-Bissingen

städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Auslobung

BOGEN VIERTEL
Bietigheim-Bissingen

Inhalt

1. Anlass und Zielsetzung 08

2. Das Wettbewerbsgebiet 10
2.1 Bietigheim-Bissingen & die Region Stuttgart 11
2.2 Der Standort DLW-Areal – ein geschichtsträchtiges Areal in Bietigheim-Bissingen 11

3. Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung 14
3.1 Aufgabenfeld Städtebau 15
3.2 Aufgabenfeld Freiraum 20
3.3 Erschließung und Mobilität 22
3.4 Lärm- und Klimaschutz, Nachhaltigkeit & Energie 23
3.5 Gesetzte Planungsvorgaben – Eckpunkte 25
3.6 Zusammenfassung Überarbeitungshinweise und weitere Vorgaben 28

4. Standortdokumentation 30

5. Verfahren

Bildnachweis

Hinweis:
Die Grundlage dieses Wettbewerbs bildet der Auslobungstext des vorangegangenen offenen städtebaulichen Wettbewerbs. Dieser Text wird an einzelnen Passagen um gewonnene Erkenntnisse aus Wettbewerb und Bürgerbeteiligung ergänzt oder modifiziert. Die wesentlichen Anpassungen sind grau hinterlegt (allein redaktionelle Änderungen sind nicht hervorgehoben).

1. Anlass und Zielsetzung

Das Bogenviertel in Bietigheim-Bissingen – Innovative Perspektiven für Wohnen und Arbeiten in der Stadt als Beitrag zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart

Die Stadt Bietigheim-Bissingen plant die Nachnutzung des ehemaligen DLW-Areals in der Nähe des Bahnhofs, um neue Wohn- und Gewerbeflächen zu schaffen und damit einen wegweisenden Baustein zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart beizutragen. 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.

Im Rahmen eines ersten offenen städtebaulichen Wettbewerbs, der in der ersten Jahreshälfte 2018 durchgeführt wurde, wurde bewusst auf die Vorgabe von konkreten städtebaulichen Leitbildern verzichtet, um möglichst viele unterschiedliche Ansätze für das „Bogenviertel" im Wettbewerb zu erhalten. Die Preisträger jenes Wettbewerbs sind nun zur Teilnahme an diesem Realisierungswettbewerb eingeladen, um ihre Idee zu überprüfen und weiterzuentwickeln sowie im Detail zu präzisieren. Die Ziele des ersten Wettbewerbs gelten für diesen Realisierungswettbewerb nun fort: Es soll ein unverwechselbares, offenes und gemischtes Quartier im Herzen Bietigheim-Bissingens entstehen, 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. 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.

Im Rahmen des Wettbewerbs sollen die überaus komplexen Rahmenbedingungen des Standorts verarbeitet werden und in eine Konzeption münden, die in Abschnitten umsetzbar ist. Auch sollen die Einlassungen der Öffentlichkeit, die sie zwischen beiden Wettbewerben zu allen prämierten Entwürfen geäußert hat, von den Teams individuell ausgewertet werden und in die Überarbeitung qualitätssteigernd aufgenommen werden.

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 Bahnhofsstraße" (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 Bahnhofvorstadt", das Gebiet um den Bahnhof, aufgestellt.

Von besonderer Bedeutung für die weitere Besiedlung und Entwicklung des Bahnhofsgebiets 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 Werkssiedlungen 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 (siehe Anlage 04.06/Ideenwettbewerb) 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 Bahnhof-

Areal 1929

straße 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 kaufte die Stadt Bietigheim-Bissingen mit der Unternehmensgruppe Oswa das ehemalige DLW-Gelände aus der Konkursmasse der Armstrong DLW.

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

Areal 1971

3. Rahmenbedingungen und 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 das Quartier leisten könnte. In diese städtebaulichen und stadtgestalterischen Überlegungen sind das historische Verwaltungsgebäude der DLW und sein Außenraum überzeugend einzubeziehen. 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 unterer Orientierungswert mindestens 70.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) nachzuweisen. Da insbesondere die Wohnbauflächen zur Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts beitragen, ist diesen in Lage und Umfang besonderes Augenmerk zu schenken. Da die Vermarktung gemischt genutzter Gebäude i.d.R. auf weniger Nachfrage stößt, ist zu überprüfen, wo diese sinnvoll sind und wo die Nutzungen Wohnen und Arbeiten zwar in räumlicher Nähe aber als getrennte Gebäude angesiedelt werden sollen.

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 Nachbarschaft 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 Nutzungseinheiten mit Basisausstattung, die Wohnen und Arbeiten ermöglichen
- Multifunktionale Options- und kleinteilige Gewerberäume in den Erdgeschosszonen entlang der Stuttgarter Straße sowie kleine, einfache Einheiten als Büro- und Produktionsflächen/ Manufakturen (Designer, Mode, Medien etc.)

- Nachbarschaftliche bzw. gemeinschaftliche Wohn- und Bauformen wie z. B. Baugemeinschaften oder Baugruppen

In Bietigheim-Bissingen besteht enormer Bedarf an neuem, bezahlbarem Wohnraum. Intention der Stadt ist es deshalb, in der zentralen Lage am Bahnhof eine hohe bauliche Dichte zu erreichen und in dem Zuge bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Es wird seitens der Stadt größter Wert darauf gelegt, bedarfsgerechten Wohnraum unterschiedlicher Größe und Ausstattung für eine größtmögliche soziale Mischung bereit zu stellen. Von der Ausloberin wird nach derzeitigem Stand ein in etwa gleicher Anteil von Eigentumswohnungen und Mietwohnungen angestrebt. 40 % aller Mietwohnungen sollen im bezahlbaren Segment geschaffen werden. Für den Mietwohnungsbereich wird als Orientierungswert folgender Wohnungsmix angestrebt, der innerhalb des städtebaulichen Entwurfs realisierbar sein soll:

- 20% WE-Pendler, Singles (1-2 Zi.Whg)
- 20% Paare, Starterhaushalte (2-3 Zi.Whg.)
- 20% Senioren (2-3 Zi.Whg.)
- 30% Familien (3-5 Zi.Whg.)
- 10% Sonstige (WGs, betreutes Wohnen, etc.)

Da im Rahmen des Wettbewerbs aufgrund der geforderten Durcharbeitungstiefe ein exakter Nachweis nicht geführt werden kann und soll, ist anhand der vorgeschlagenen Gebäudetypologien aufzuzeigen, inwieweit sich die gewünschten Wohnungsgrößen in den Gebäuden tatsächlich realisieren ließen, insbesondere unter Berücksichtigung der Herausforderungen des Lärmschutzes. Diese Plausibiltätsprüfung kann mithilfe exemplarischer Grundrisse aufgezeigt werden.

Die Teilnehmenden sind weiterhin aufgefordert, sich beim Wohnungsbau eingehend nicht nur mit dem üblichen Geschosswohnungsbau, sondern auch mit besonderen Wohnformen als Alternative bzw. Ergänzung zu befassen und ihre Entwürfe dahingehend nochmal zu überprüfen. 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 Bewohnervielfalt zu erreichen und angesichts der räumlichen Lage das Interesse von Menschen aus der ganzen Region zu wecken.

Die Dimensionierungen der Baukörper, insbesondere der Wohngebäude sind mit Blick auf bauliche Umsetzbarkeit zu prüfen. Dabei sind Aspekte wie ausgewogenes Wohngemenge, bezahlbare Wohnraumschaffung und wirtschaftliche Grundrissgestaltung ebenso zu beachten wie unterschiedliche Strukturen der Umsetzung (Bauträger, Genossenschaften, Baugemeinschaften, etc.).

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 von 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 Einschränkung des Quartiers führen. Vielmehr sind programmatische Ansätze und typologische Lösungen aufzuzeigen, wie Arbeiten und Wohnen eine stimmige Symbiose eingehen können, wie das Gewerbe sinnfällig 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.

Da die Kombination von Wohnen und Arbeiten in einem Gebäudekomplex sich oftmals immer noch als große Herausforderung erweist, sind die Teilnehmer aufgefordert, sich diesem Thema eingehend zu widmen.

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. Angesicht 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 oder im Falle von Realisierungshemmnissen eine eventuell spätere Umwidmung von Gewerbe in Wohnen möglich 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 führt. 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?

Schrägluftbild 2017

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.

Abschnittsweise Realisierung

Im Rahmen dieses Realisierungswettbewerbs ist es erforderlich, nicht nur die entwickelte Idee für das Bogenviertel grundsätzlich einer eigenen kritischen Revision mit dem Ziel einer Realisierung zu unterziehen. Es gilt nunmehr auch darzulegen, wie dieses Quartier sich in gut aufeinander aufbauenden Schritten entwickeln soll. Ziel ist es dabei, dass von Beginn an die Idee des Bogenviertels mit den angestrebten Qualitäten erlebbar sein wird und dass das Quartier in jeder Ausbaustufe funktionsfähig sein muss – fragmentierter Ausbauzustände ist dringend entgegenzuwirken. Dies verlangt eine kluge räumliche Strategie, die u. a. folgende Aspekte beherzigen muss:

- Schaffung verkehrlicher Voraussetzungen für die äußere und innere Erschließung inkl. Parkierung
- Schaffung schalltechnischer Voraussetzungen bezogen auf die Nutzungsstruktur
- Angemessene Ausstattung der Infrastrukturen (Kindergärten, Versorgung,...)
- Rolle/Bedeutung des erhaltenswerten Bestands (Gebäude, Bäume) für die jeweilige Ausbaustufe
- Rolle des Freiraums (Parks, Straßen und Plätze; private Freiflächen)
- ggf. Profilierung und Platzierung von Schlüsselprojekten
- Flächenverfügbarkeit/Umfang der erforderlichen Baufeldfreimachungen
- Schaffung notwendiger Voraussetzungen zur Ver- und Entsorgung

Unter Berücksichtigung (und differenzierter Darstellung) dieser Aspekte ist die Abfolge der räumlichen Entwicklung in einem Phasierungskonzept samt der jeweiligen quantitativen Bilanz (BGF) überzeugend darzustellen.

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. Auch über Flächen für gemeinschaftlich betrieben und genutzte Konzepte wie „urban gardening" kann in diesem Zusammenhang nachgedacht werden.

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. Der Qualität der öffentlichen Freiflächen ist gerade in einem kompakten Stadtquartier wie dem Bogenviertel größte Aufmerksamkeit zu schenken. Daher ist darzulegen, in welcher Qualität und in welchem Umfang diese vorgesehen sind und wie die Nahtstelle zum privat genutzten Freiraum ausformuliert wird, um dort eine angemessene Privatheit sicherzustellen.

Die Erschließung des Quartiers ist flächensparend anzulegen. 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.

Im Zuge des Wettbewerbs wird eine freiraumplanerische Vertiefung erwartet, die über eine Zonierung des Freiraums hinausreicht. Es ist für eine Teilfläche, die als öffentlicher Raum charakteristisch für das Quartier sein wird und ggf. sogar am Beginn der Entwicklung stehen sollte, eine landschaftsarchitektonische Ausarbeitung zu formulieren, die präzise Aussagen zur Nutzung und zur Gestaltungsidee, zu Pflanzungen und Materialität, zu Möblierung und Licht trifft.

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.

Erschließung sichern

Zur äußeren Erschließung des Gebiets wird ein im Vorentwurf geplanter Vollanschluss im Süden an die ausgebaute 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 04.03/Ideenwettbewerb zu entnehmen. Eine alternative Erschließung ist möglich, sofern nachgewiesen wird, dass der Verkehr auf der Stuttgarter Straße und den angrenzenden Knotenpunkten der B27 leistungsgerecht ab-gewickelt werden kann.

Im Norden des Gebiets besteht ein Überfahrtsrecht zugunsten des „bigpark"-Areals inkl. Rangierbereichen für LKW entlang der Nordgrenze des ehemaligen DLW-Areals; diese Flächen sind freizuhalten. Im Gegenzug besteht zugunsten des ehemaligen DLW-Areals 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 Haupterschließung 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. Es sind die bestehenden Geh- und Fahrrechte sowie die damit verbundenen Flächenbedarfe realitätsbezogen zu berücksichtigen und nachzuweisen.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen im Gebiet und an den Anschlussknoten des bestehenden Straßennetzes (einschließlich B27-Ellipse) ist für die maßgebende Spitzenstunde vormittags und nachmittags nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen und dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der FGSV anzugeben. Die Ermittlung der Verkehrserzeugung ist nach den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bzw. Bosserhoff-Verfahren nachzuweisen. Bei der Verkehrsmittelwahl kann für die Bewohner ein MIV-Anteil aller Wege von 40 % angenommen werden. Die Verteilung des induzierten Verkehrs im geplanten Straßennetz ist nach einem nachvollziehbaren Ansatz aufzuzeigen, Schleichverkehre sind zu unterbinden.

Die innere Erschließung ist konzeptbezogen so differenziert darzustellen, dass der Planung Aussagen zu verkehrsfreien befahrenen Bereichen (Anlieferverkehr, Ver- und Entsorgung, Einsatzfahrzeuge) zu entnehmen sind. Die Verkehrsanlagen sind gemäß Leistungsphase 2 HOAI zu planen (einschl. grober Höhenplanung).

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.

Für eine optimale Anbindung an den Bahnhof ist eine störungsfreie Querung der B27 für den Rad- und Fußverkehr gewünscht. Zur Verbesserung des Busliniennetzes soll die bestehende Bushaltestelle nördlich des Bogenviertels (auf Höhe der Autowaschanlage auf dem bigpark-Areal) in den Bereich des Verwaltungsgebäudes verlegt werden.

Für Kurier-, Express- und Paketdienste ist im Quartier ein eigenständiges, firmenunabhängiges Logistiksystem vorgesehen. Die Zustellverkehre im Quartier gilt es daher kombiniert zu denken und entsprechende dezentrale „Schnittstellen" (z.B. Paketkästen) in den Gebäuden sowie im (halb-) öffentlichen Raum (z.B. Paketstationen) zu berücksichtigen.

Ruhender Verkehr

Der Stellplatzbedarf wird nach Nutzergruppen gestaffelt. Nach Möglichkeit sollen nur die Stellplätze für Eigentumswohnungen in Tiefgaragen untergebracht werden. Um bezahlbaren Wohnraum zu ermöglichen, ist auf zweigeschossige Tiefgaragen zu verzichten. Der öffentliche Straßenraum ist nicht für private Parkierung vorzusehen. Folgender Stellplatzschlüssel im Mietwohnungsbereich wird angestrebt:

- WE-Pendler, Singles (1-2 Zi. Whg): 0,4 Stpl./WE
- Paare, Starterhaushalte (2-3 Zi. Whg.): 0,8 Stpl./WE
- Senioren (2-3 Zi. Whg.): 0,3 Stpl./WE
- Familien (3-5 Zi. Whg.): 1,0 Stpl./WE
- Sonstige (WGs, betreutes Wohnen, etc.): 0,5 Stpl./WE

Im bezahlbaren Segment ist hiervon ein Abschlag um 50% vorzunehmen.
Für Eigentumswohnungen ist durchschnittlich 1 Stellplatz pro Wohneinheit vorzusehen.

Parkhäuser sind konsequent als multifunktionale Struktur (Drittverwendungsfähigkeit, Zwischennutzung etc.) zu denken, idealerweise gleich ein E-Speicher für intelligentes Last- und Lade-Management der dort angebotenen Mobilität sein.

Eine hinreichende Zahl an Fahrradstellplätzen ist integraler Bestandteil eines innovativen Mobilitätskonzepts. Daher sind in den Gebäuden entsprechend große Abstellanlagen vorzudenken, die entweder einen ebenerdigen Anschluss an den öffentlichen Raum gewährleisten oder mit entsprechend flach geneigten Rampen aus dem Untergeschoss nach draußen führen. Alternativ bzw. ergänzend sind in zentralen Lagen auch (automatische) Parksysteme für Fahrräder und Lastenräder möglich.

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 radfahrerfreundlichen 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 (siehe Anlage 04.01/Ideenwettbewerb) 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 Kombination von Lärmschutzwall und 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 öffenbare 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.

Auch in Bezug auf den Lärmschutz soll das Gebiet in Abschnitten erschlossen werden können. Den Anforderungen zum Lärmschutz ist dabei erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. In Baden-Württemberg wurde am 29.12.2017 die DIN 4109 in der Fassung vom Juli 2016 per Verwaltungsvorschrift eingeführt (hierin u.a. Wegfall des Schienenbonus). Auch wenn die DIN 4109 vom Juli 2016 inzwischen wieder zurückgezogen und durch eine neuere Version ersetzt wurde, ist sie derzeit in Baden-Württemberg anzuwenden.

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.

Der Einsatz von Dachbegrünung reduziert das anfallende Niederschlagswasser und entlastet die Siedlungsentwässerung und Kläranlagen. Grün- und Pflanzflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen sorgen für einen kleinklimatischen Ausgleich und können zu einer Verbesserung des Stadtklimas sowie zur Schaffung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen auf der seither nahezu komplett versiegelten Fläche beitragen und sind bei der Planung entsprechend

zu berücksichtigen.

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.

3.5 Gesetzte Planungsvorgaben – Eckpunkte

Die Rahmenbedingungen zur Nachnutzung des Areals sowie die qualitativen und quantitativen Aspekte der künftigen Nutzung sind in Form von Eckpunkten vom Gemeinderat der Stadt Bietigheim-Bissingen in Abstimmung mit dem Grundstücksmiteigentümer beschlossen worden. Die als gesetzte Planungsvorgaben definierten Punkte sind nachstehend nochmals zusammenfassend aufgelistet.

Nutzung

- Als Nutzung wird eine Mischung aus 50 % Wohnen und 50 % gewerbliche Flächen / Flächen für Gemeinbedarf und Freizeit angestrebt. Dieses Verhältnis kann um +/- 10% verändert werden. Für das Wohnen sind dabei mindestens 70.000 m² BGF als Orientierungswert nachzuweisen.
- Zur Umsetzung der Flächenvorgabe soll in der Planung die neue Gebietskategorie „Urbanes Gebiet" (MU) berücksichtigt werden.
- Aufgrund der hohen Lärmeinwirkungen des Schienen- und Straßenverkehrs ist ein geeigneter Lärmschutz nachzuweisen.
- Die Nutzung auf dem bigpark-Areal (Gewerbegebiet, teilweise Logistik) wird nicht verändert. Für das DLW-Areal ist deshalb ggf. ein baulicher Lärmschutz in Form von störungsunempfindlichen Nutzungen oder einer Kombination von Lärmschutzwall und/oder Lärmschutzwand vorzusehen.
- Da der Lärmschutz in den Randbereichen Voraussetzung für eine Wohnnutzung im Innenbereich darstellt, wird auf eine gute Realisierbarkeit großen Wert gelegt. Hierbei können alternative Lösungsvorschläge in Bezug auf Nutzung oder schalltechnische Maßnahmen erarbeitet werden.
- Entsprechend der geplanten Anzahl an Wohnungen ist ein Kindergarten mit Freifläche vorzusehen.
- Durchgrünung des Gebiets inkl. Spiel- und Freiflächen.
- Versorgung des Gebiets durch kleinere, fußläufig gut angebundene Ladeneinheiten („EZH-Kleinzentrum"), keine autoaffinen / großflächigen Einzelhandelsangebote.

Erschließung

- Zur äußeren Erschließung des Gebiets wird ein im Vorentwurf geplanter Vollanschluss im Süden an die ausgebaute Stuttgarter Straße (B27) vorgegeben. Dieses Erschließungskonzept ermöglicht eine Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens aus dem DLW-Areal von bis zu 7.500 Kfz/Tag (Zu-und Ausfahrt). Eine alternative Erschließung ist möglich, sofern nachgewiesen wird, dass der Verkehr leistungsgerecht abgewickelt werden kann.
- Es besteht ein Überfahrtsrecht zugunsten des bigpark-Areals inkl. Rangierbereichen für LKW entlang der Nordgrenze des DLW-Areals; diese Flächen sind freizuhalten.
- Zugunsten des DLW-Areals besteht ein Überfahrtsrecht auf dem bigpark-Areal über die Rampe hinter dem Fast-Food-Restaurant bis zum Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Schöllerstraße. Das Überfahrtsrecht soll nicht als Haupterschließung 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. Ein Durchfahren durch das Gebiet ist in geeigneter Weise zu unterbinden.

- Die Unterführung unter dem Bahnbogen nach Nordosten soll für eine verbesserte Fuß- und Radwegeverknüpfung der nordöstlichen Stadteile herangezogen werden. Eine Durchfahrt für Busse ist ebenfalls vorzusehen, derzeit jedoch nicht für Kfz oder Lkw.
- Über die genannten Planungsvorgaben und die beschriebenen Rahmenbedingungen hinaus sind im Rahmen der Bürgerbeteiligung weitere Punkte diskutiert worden, welche für die Planung herangezogen werden können (siehe Anlage 05.03/Ideenwettbewerb).

3.6 Zusammenfassung Überarbeitungshinweise und weitere Vorgaben

Allgemeine Überarbeitungshinweise

(Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll des ersten Wettbewerbs)

- **Erschließung**: Die Haupterschließungen des neuen Stadtfeldes sollen auf Leistungsfähigkeit und Umsetzbarkeit näher geprüft werden. Die innere Erschließung ist konzeptbezogen differenzierter darzustellen. Hierbei werden Aussagen zu verkehrsfreien befahrenen Bereichen (Anlieferverkehr, Ver- und Entsorgung, Einsatzfahrzeuge) erwartet.
- Am nördlichen Übergang zum „bigpark-Areal" sind die **bestehenden Geh- und Fahrrechte** sowie die damit verbundenen Flächenbedarfe realitätsbezogen zu berücksichtigen und nachzuweisen.
- **Baukörper**: Die Dimensionierungen der Baukörper sind mit Blick auf bauliche Umsetzbarkeit zu prüfen. Dabei sind Aspekte wie ausgewogenes Wohngemenge, bezahlbare Wohnraumschaffung und wirtschaftliche Grundrissgestaltung ebenso zu beachten wie unterschiedliche Strukturen der Umsetzung (Bauträger, Genossenschaften, Baugemeinschaften, etc.).
- **Bauliche Vielfalt**: Es werden nähere Aussagen erwartet, wie bauliche Vielfalt im Zusammenspiel mit Parkierung und Gewerbenutzung umgesetzt werden kann (Parzellierung bei großen TGs bzw. großen GE-Flächen im EG – Realteilung?).
- **Realisierung in Abschnitten**: Das Bogenviertel wird in Abschnitten realisiert werden, wobei die einzelnen Realisierungsphasen jeweils voll funktionsfähig sein müssen. Dazu werden differenzierte Darstellungen zu Bauabschnitten, Erschließung und Parkierung erbeten.
- **Private und öffentliche Freiflächen**: Bei Wohnnutzungen sind privat nutzbare Freiflächen zu berücksichtigen. Hier wird die Darstellung zu Art und Umfang sowie zum Übergang Privat-Öffentlich erwartet.
- Bei der weiteren Bearbeitung sind neben **Verkehrsplanern** auch **Landschaftsarchitekten** einzubeziehen.

Zusammenfassung weitere Vorgaben

- **Nutzungsmix**: da insbesondere die Wohnbauflächen zur Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts beitragen, ist diesen in Lage und Umfang besonderes Augenmerk zu schenken. Da die Vermarktung gemischt genutzter Gebäude i.d.R. auf weniger Nachfrage stößt, ist zu überprüfen, wo diese sinnvoll sind und wo die Nutzungen Wohnen und Arbeiten zwar in räumlicher Nähe aber als getrennte Gebäude angesiedelt werden sollen.
- **Wohnungsmix**: Von der Ausloberin wird nach derzeitigem Stand ein in etwa gleicher Anteil von Eigentumswohnungen und Mietwohnungen angestrebt. Von den Mietwohnungen sollen 40 % im bezahlbaren Segment geschaffen werden

- Für den Mietwohnungsbereich wird als Orientierungswert folgender Wohnungsmix vorgeschlagen, der innerhalb des städtebaulichen Entwurfs realisierbar sein soll:
  - 20% WE-Pendler, Singles (1-2 Zi.Whg)
  - 20% Paare, Starterhaushalte (2-3 Zi.Whg.)
  - 20% Senioren (2-3 Zi.Whg.)
  - 30% Familien (3-5 Zi.Whg.)
  - 10% Sonstige (WGs, betreutes Wohnen, etc.)
- **Der Stellplatzbedarf** wird nach Nutzergruppen gestaffelt. Nach Möglichkeit sollen nur die Stellplätze für Eigentumswohnungen in Tiefgaragen untergebracht werden. Um bezahlbaren Wohnraum zu ermöglichen, ist auf zweigeschossige Tiefgaragen zu verzichten. Der öffentliche Straßenraum ist nicht für private Parkierung vorzusehen. Folgender Stellplatzschlüssel ist angestrebt:
  - WE-Pendler, Singles (1-2 Zi.Whg): 0,4 Stpl./WE
  - Paare, Starterhaushalte (2-3 Zi.Whg.): 0,8 Stpl./WE
  - Senioren (2-3 Zi.Whg.): 0,3 Stpl./WE
  - Familien (3-5 Zi.Whg.): 1,0 Stpl./WE
  - Sonstige (WGs, betreutes Wohnen, etc.): 0,5 Stpl./WE

  Im bezahlbaren Segment ist hiervon ein Abschlag um 50% vorzunehmen.
  Für Eigentumswohnungen ist durchschnittlich 1 Stellplatz pro Wohneinheit vorzusehen.
- **Parkhaus**: sollte konsequent als multifunktionale Struktur (Drittverwendungsfähigkeit, Zwischennutzung etc.) gedacht und entlang dieser Prozesse im Quartier verankert werden, idealerweise gleich ein E-Speicher für intelligentes Last- und Lade-Management der dort angeboten Mobilität sein
- **Fahrradstellplätze**: es sind in den Gebäuden entsprechend große Abstellanlagen vorzudenken, die entweder einen ebenerdigen Anschluss an den öffentlichen Raum gewährleisten oder mit entsprechend flach geneigten Rampen aus dem Untergeschoss nach draußen führen. Alternativ bzw. ergänzend sind in zentralen Lagen auch (automatische) Parksysteme für Fahrräder und Lastenräder möglich
- **Warenversorgung letzte Meile**: Zustellverkehre im Quartier gilt es kombiniert zu denken und entsprechende „Schnittstellen" in den Gebäuden sowie erforderliche Flächen im (halb) öffentlichen Raum zu berücksichtigen
- **Anbindung Bahnhof**: gewünscht ist eine störungsfreie Querung für den Rad- und Fußverkehr über die B27
- **Bus**: zur Verbesserung des Busliniennetzes soll die bestehende Bushaltestelle nördlich des Bogenviertels (auf Höhe der Autowaschanlage auf dem bigpark-Areal) in den Bereich des Verwaltungsgebäudes verlegt werden.
- **Lärmschutz**: Auch in Bezug auf den Lärmschutz soll das Gebiet in Abschnitten erschlossen werden können (s. oben). Den Anforderungen zum Lärmschutz ist dabei erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. In Baden-Württemberg wurde am 29.12.2017 die DIN 4109 in der Fassung vom Juli 2016 in per Verwaltungsvorschrift eingeführt (hierin u.a. Wegfall des Schienenbonus). Auch wenn die DIN 4109 vom Juli 2016 inzwischen wieder zurückgezogen und durch eine neuere Version ersetzt wurde, ist sie derzeit in Baden-Württemberg anzuwenden.

4. Standortdokumentation

Verwaltungsgebäude mit Parkanlage und Außenbereich Kantine

Vordere Erschließungsstraße, Blickrichtung Bahnhof

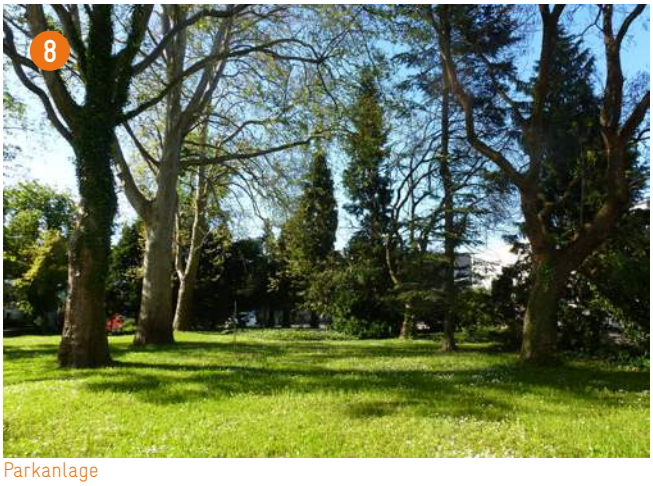
Durchfahrt zum hintern Bereich, Blickrichtung Bahndamm

Plangebietsgrenze, Blickrichtung Westen

Hintere Erschließungsstraße, Blickrichtung Lug

Unterführung Richtung Werksgelände DLW-Ost / Stadtteil Sand

Grenze zum Bahnbogen



Parkanlage

5. Verfahren

5.1 Ausloberin und Auftraggeber

Ausloberin:

Stadt Bietigheim-Bissingen
Stadtentwicklungsamt Bahnhofstraße 1 74321
Bietigheim-Bissingen
www.bietigheim-bissingen.de
www.bogenviertel.de

Auftraggeber:

Westside City Immobilien GbR
Stuttgarter Straße 75
74321 Bietigheim-Bissingen

5.2 Verfahrenskoordination und -betreuung

büro luchterhandt
stadtplaner architekten landschaftsarchitekten
Shanghaiallee 6
20457 Hamburg
fon: +49 (0) 40/7070807-0
fax: +49 (0) 40/7070807-80
www.luchterhandt.de
bogenviertel@luchterhandt.de

5.3 Verfahrensart

Der Wettbewerb wird als eingeladener städtebaulich-freiraumplanerischer und verkehrsplanerischer Realisierungswettbewerb ausgelobt. Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Regelungen der RPW 2013 zugrunde. Das Verfahren bleibt bis zum Abschluss anonym.

5.4 Wettbewerbsaufgabe

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, geführte Rundfahrten über das Gelände am sogenannten „Bähnlestag" am 22. Juli 2017 sowie eine Planungsmesse am 02.05.2018 statt.
Hier wurden die im vorangegangenen offenen städtebaulichen Wettbewerb prämierten sechs Arbeiten der Preisgruppe ausgestellt und die Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit in den direkten Dialog mit den Planern zu treten.

5.5 Übereinstimmungsvermerk

Die Übereinstimmung der Auslobung wurde vom zuständigen Wettbewerbsausschuss der Baden-Württembergischen Architektenkammer unter der Registrierungs-Nr. 2018 – 1 – 21 bestätigt. Mit ihrer Teilnahme erkennen die Teilnehmenden den Inhalt des Verfahrens an.

5.6 Wettbewerbssprache

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

5.7 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt ist, wer nach den Gesetzen der Länder (in den EWR-Mitgliedsstaaten sowie in der Schweiz) berechtigt ist, die Berufsbezeichnung Stadtplaner/-in, Architekt/-in, Landschaftsarchitekt/-in oder Ingenieure/-innen, die auf dem Gebiet der Verkehrsplanung tätig sind (Verkehrsplaner/in), zu tragen oder nach den einschlägigen EG-Richtlinien berechtigt ist, in der Bundesrepublik Deutschland als Stadtplaner/-in, Architekt/-in oder Landschaftsarchitekt/-in, Verkehrsplaner/-in tätig zu werden. Juristische Personen sind zugelassen, wenn sie für die Durchführung der Aufgabe einen Verantwortlichen mit entsprechender Qualifikation benennen.

Die Bildung von Bewerbergemeinschaften von Stadtplaner/-innen bzw. Architekt/-innen und Landschaftsarchitekt/-innen und Verkehrsplaner/-innen sind zwingend vorgeschrieben. Jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft muss die geforderte Berufsqualifikation nachweisen; dies gilt auch bei Beteiligung von freien Mitarbeiter/-innen – die im Auftragsfall gesamtschuldnerisch haften. Mitglieder von Bewerbergemeinschaft sowie freie Mitarbeiter/-innen, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt waren, dürfen nicht zusätzlich am Wettbewerb teilnehmen. Verstöße hiergegen haben den Ausschluss sämtlicher Arbeiten der Beteiligten zur Folge.

Wer am Tage der Auslobung bei einem/r Teilnehmer/-in angestellt ist oder in anderer Form als Mitarbeiter/-in an dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen. Jede/r Teilnehmer/-in hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung. Bei der Abgabe der Wettbewerbsarbeiten sind in der Verfassererklärung sämtliche am Wettbewerb beteiligten Mitarbeiter/-innen mit Vor- und Zuname zu benennen. Jedes Büro darf sich nur mit einem Entwurf am Wettbewerb beteiligen.

5.8 Teilnehmer/-innen

Das Verfahren wird mit sechs Teilnehmer/-innen durchgeführt. Die Teilnehmer/-innen wurden nach Qualifikation durch den vorangegangen offenen städtebaulichen Wettbewerb ermittelt:

- MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, Kaiserslautern
  Prof. Dr.-Ing. Christoph J. Menzel, Braunschweig
  N.N. Landschaftsarchitekt/-in
- gmp international GmbH, Hamburg
  ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg
  N.N. Landschaftsarchitekt/-in
- 3. ARP-Architektenpartnerschaft GbR, Stuttgart
  BIT Ingenieure AG, Öhringen
  N.N. Landschaftsarchitekt/-in
- Heim Kuntscher Architekten und Stadtplaner BDA PartGmbB, München
  Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH, München
  N.N. Landschaftsarchitekt/-in
- noma architekten, PartGmbB, Bietigheim-Bissingen
  SW Ingenieure, Ludwigsburg
  N.N. Landschaftsarchitekt/-in
- Architekten Keller Daum, Stuttgart
  Ingenieurbüro, Verkehrsplaner Link, Stuttgart
  N.N Landschaftsarchitekt/-in

5.9 Preisgericht

Stimmberechtigte Fachpreisrichter:

- Matthias Schuster, freier Architekt und Stadtplaner; LEHEN drei, Stuttgart
- Joachim Raab, freier Architekt, o5 architekten, Frankfurt am Main
- Prof. Dr. Dieter Maurmaier, Bauingenieur, MAP, Stuttgart
- Christoph Schonhoff, freier Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, nsp landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover
- Andrea Schwarz, Architektin und Stadtplanerin, Leiterin Stadtentwicklungsamt

Stellvertretende Fachpreisrichter:
- Erwin Wirth, Verkehrsplaner, Sachsenheim
- Steffen Speidel, Architekt, Abteilungsleiter Stadt- und Hochbauplanung
- Pit Müller, freier Landschaftsarchitekt, Freiburg

Stimmberechtigte Sachpreisrichter
- Jürgen Kessing, Oberbürgermeister
- Joachim Kölz, Bürgermeister
- Markus Oswald, OSWA
- Jan Watzl, OSWA

Stellvertretende Sachpreisrichter
- Werner Klimpel, Leiter Baurechtsamt
- Roswitha Ott, Leiterin Bauhof u. Stadtgärtnerei
- Werner Oswald, OSWA

5.10 Sachverständige und Berater
- Steffen Braun, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO
- Andreas Hofer, Intendant IBA 2027 StadtRegion Stuttgart
- Jürgen Weller, Fraktion CDU
- Claus Stöckle, Stellvertreter Fraktion CDU
- Volker Müller, Fraktion SPD
- Werner Kiemle, Stellvertreter Fraktion SPD
- Petra Kühltau, Fraktion FW
- Karin Wittig, Stellvertreterin Fraktion FW
- Albrecht Kurz, Fraktion GAL
- Attila Tür, Stellvertreter GAL
- Götz Noller, FDP
- Dr. Georg Mehrle, Stellvertreter FDP

Die Ausloberin behält sich vor, im Verfahren weitere Sachverständige zu benennen.

5.11 Vorprüfung
Die Vorprüfung erfolgt durch das büro luchterhandt in Zusammenarbeit mit der Ausloberin durch folgende Vorprüfer:

- Annabelle Ries, büro luchterhandt
- Isabel Sagasser, büro luchterhandt
- Carina Groß, Stadtentwicklungsamt
- Tobias Schunn, Stadtentwicklungsamt
- Hans Reimer, OSWA
- Manfred Spinner, Büro ISIS

5.12 Ergänzende Arbeitsunterlagen
Im Rahmen des Wettbewerbs werden den Teilnehmer/-innen folgende Unterlagen ergänzend zu den Anlagen des vorangegangenen offenen städtebaulichen Wettbewerbs zur Verfügung gestellt:

01 Auslobungsbroschüre

02 Verkehrsbelastungen Planfall 0

03 Dokumentation Planungsmesse 02.05.2018

04 Vordrucke und Vorgaben
04.01 Berechnungsbogen Flächen
04.02 Verfassererklärung
04.03 Einverständniserklärung
04.04 Farbvorgaben
04.05 Erläuterungsbericht
04.06 Verzeichnis eingereichter Unterlagen
04.07 Ordnerstruktur für digitale Daten
04.08 Nutzungsvereinbarung

Sämtliche im Verfahren zur Verfügung gestellten Unterlagen sind ausschließlich für die Bearbeitung der gestellten Aufgabe zu verwenden und vertraulich zu behandeln.

5.13 Geforderte Leistungen

Folgende Informationen sind auf den Wettbewerbsplänen darzustellen:

- Piktogramme und Details zur Erläuterung der entwurfsbestimmenden Leitidee
- in freier Darstellung
- Schwarzplan (M 1:2.000)
- Lageplan (M. 1:1.000) als städtebaulicher Funktions- und Rahmenplan mit der Darstellung von Nutzungen, Baukörpern und Freiraum bzw. mit konzeptionellen Aussagen zu der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossanzahl mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben, Gebäudetypologien, Nutzungen)
- Detailausschnitte M 1:500 (Platzgestaltung und zentrale Grünfläche), als städtebaulicher Funktionsplan mit der Darstellung von Baukörpern und Freiraum bzw. mit konzeptionellen Aussagen zu der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossanzahl mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben, Gebäudetypologien, Nutzungen), Typologie, Zonierung und Bespielung der Freiflächen, der Anbindung des Wettbewerbsgebiets an die Umgebung, Anschlüssen an die angrenzenden Straßenräume, den Verkehrsflächen, dem Erschließungskonzept, dem ruhenden Verkehr und den Abstandsflächen
- 1 Perspektive, frei wählbar
- Schematische Grundrissdarstellungen (EG und Regelgeschoss) von Gebäudetypologien, die für das städtebaulichen Konzept wichtig sind (etwa drei Typologien, M 1:200, Darstellungstiefe entsprechend M 1:500 ausreichend)
- Nutzungskonzept
- Zum Verständnis des Konzeptes erforderliche Schnitte und Ansichten (M. 1:500), sämtliche Schnitte und Ansichten sind mit Höhenangaben (bezogen auf üNN) zu versehen
- Detail Lärmschutzbebauung (Grundriss-/Fassaden-/Fensterbeispiele für lärmexponierten Lagen)
- Nachweis der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen (entsprechend der Vorgaben unter 3.3)
- Planung der Verkehrsanlagen gemäß Leistungsphase 2 HOAI (einschl. grober Höhenplanung und Regelquerschnitten von jedem Straßentyp nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der FGSV)
- Darstellung der Standorte der Bushaltestelle(n) im Gebiet
- Darstellung des Fußwegenetzes
- Darstellung des Radverkehrsnetzes
- Modell (M. 1:1.000), gefordert ist ein weißes städtebauliches Massenmodell. Das Gipsmodell des vorangegangenen Wettbewerbs ist zur Überarbeitung zu verwenden.

Folgende Informationen sind gesondert darzustellen:

- Erläuterungsbericht (Vordruck max. 2 DIN-A4-Seiten)
- Ausgefüllte Flächenberechnung (GFZ, GRZ, Geschosszahl, BGF, Anzahl der Wohneinheiten (insgesamt), Zahl der Wohnungen (in m² BGF/Wohnung/Gewerbe/Dienstleistung) (als Vordruck), Nachvollziehbarkeit in einem Plan
- Mobilitäts- und Erschließungskonzept und rechnerische Nachweise
- Bauabschnitte (Phasierung/Abhängigkeiten Erschließung/Lärmschutz, Belegungskonzepte Gewerbeflächen...)
- Verfassererklärung
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Einverständniserklärung

Formale Vorgaben:

- 2 Sätze Präsentationspläne, max. 4 Pläne DIN A0 (Hochformat) gerollt
- 1 Satz Präsentationspläne als DIN A3 Verkleinerung
- Erläuterungen in Textform zum Planungskonzept, maximal 2 Seiten DIN A4 (doc/pdf)
- Vordrucke (DIN A4)
- Flächenplan (DIN A3)
- Mobilitäts- und Erschließungskonzept und rechnerische Nachweise (DIN A3 / A4)
- Verfassererklärung in einem separaten mit der Kennzahl und dem Inhalt beschrifteten, verschlossenen Umschlag

- Bereitstellung sämtlicher Unterlagen, mit Ausnahme der Verfassererklärung auf CD (Standardgröße: Durchmesser 12 cm) in folgenden Datei-Formaten: Pläne (dxf/dwg) und (pdf/tif) (250 dpi, CMYK-Modus, Planlayout in Originalgröße), Flächenpläne (dxf/dwg) und (pdf/tif), Vordrucke (doc/xls/pdf,), Berechnungsbögen (xls/pdf).

4.14 Beurteilungskriterien

- **Qualität des städtebaulichen Konzepts:** Grundidee, Maßstäblichkeit der Bebauung, Vielfalt der Gebäudetypologien, Gestaltqualität der Baukörper, Einbindung in den stadträumlichen Kontext, Adressbildung, Unverwechselbarkeit, Sichtbeziehungen, Nutzungskonzept, Unterstützung des Umweltverbundes, erreichen der Barrierefreiheit
- **Qualität des freiraumplanerischen Konzepts:** Grundidee, Maßstäblichkeit der Freiräume, Vielfalt und Zonierung der öffentlichen und privaten Freiräume, vielfältige Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit des Gesamtkonzeptes, Freiraumverbindungen/Anschlüsse, städtebauliche und freiräumliche Verflechtung
- **Qualität des hochbaulichen Konzepts:** Nutzungsmöglichkeiten und Funktionalität, Gebäudetiefen, Belichtung, Blickbeziehungen, Qualität der privaten Freiräume, erreichen der Barrierefreiheit
- **Qualität des Erschließungs- und Mobilitätskonzepts:** Grundidee, funktionale Ausformung der inneren Erschließung, Einbindung in das bestehende Wegekonzept, Konzept für den ruhenden Verkehr, erreichen der Barrierefreiheit, Rad-und Fußverkehr, Leistungsfähigkeit der Verkehrsplanung, Ideen zur Mobilität
- **Qualität des Wohnungsbaus:** Vielfalt des möglichen Angebots, Familieneignung, Belichtung, Blickbeziehungen, Qualität der privaten Freiräume
- **Wirtschaftlichkeit:** Ausnutzungskennziffern, Realteilbarkeit, Erschließungsaufwand, Vermarktbarkeit, abschnittsweise Realisierbarkeit
- **Beitrag zum energetisch optimierten Bauen:** Ökologische Grundkonzeption, Ausrichtung der Bebauung, Flächeneffizienz, Umweltverträglichkeit,

Die Reihenfolge der Kriterien hat keinen Einfluss auf deren Wertigkeit. Bindende Vorgaben (Ausnahme: Abgabefristen) bestehen nicht.

4.15 Aufwandsentschädigung und Preisgelder

Für den Wettbewerb steht eine Wettbewerbssumme von insgesamt 124.000 EUR (netto) zur Verfügung. Die Teilnehmer/-innen erhalten eine Aufwandsentschädigung von 9.000 EUR (netto). Es ist beabsichtigt, die Preissumme von 70.000 EUR wie folgt aufzuteilen:

1. Preis: 35.000 EUR
2. Preis: 20.000 EUR
3. Preis: 15.000 EUR

Das Preisgericht kann einstimmig eine andere Aufteilung der Preissumme beschließen.

4.16 Weitere Beauftragung

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung. Unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts wird ein Preisträger mit der weiteren Bearbeitung des städtebaulichen Rahmenplans beauftragt, dies beinhaltet mindestens die Komplettierung des Wettbewerbsbeitrags zum städtebaulichen Entwurf entsprechend Merkblatt 51 AKBW, der Planung zur äußeren und inneren Verkehrserschließung sowie der Freiraumplanung bis LPH 3, sofern und soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht. Im Falle einer weiteren Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und sobald der Wettbewerbsent-

wurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Die Wettbewerbsteilnehmer verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen und durchzuführen.

4.17 Rückfragen und Rückfragenkolloquium

Rückfragen können schriftlich an das wettbewerbsbetreuende Büro (Brief, Fax, Email) bis zum 08.08.2018 12:00 Uhr gestellt werden. Die Rückfragen werden im Rahmen des Rückfragenkolloquiums am 22.08.2018 beantwortet. Die Teilnahme am Kolloquium wird dringend empfohlen. Die Beantwortung der Rückfragen wird voraussichtlich bis zum 28.08.2018 versandt.

4.18 Abgabetermin

Die geforderten Leistungen (Modell ausgenommen) sind bis zum 05.10.2018 bis 16 Uhr im büro luchterhandt, Shanghaiallee 6, 20457 Hamburg, vollständig einzureichen.

Das Modell ist bis zum 12.10.2018 bis 12 Uhr im Stadtentwicklungsamt in der Bahnhofstraße 1 in Bietigheim-Bissingen abzugeben.

Pläne, die durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen eingereicht werden, gelten als fristgerecht eingereicht, wenn der Tagesstempel entsprechend das oben stehende jeweilige Datum (unabhängig von der Uhrzeit) nachweist. Die Teilnehmer/-innen haben den Einlieferungsschein bis zur Bekanntgabe der Preisgerichtsentscheidung aufzubewahren und diesen auf Nachfrage vorzulegen.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzutragen. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des von dem oder der Teilnehmer/-in zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mitbeurteilt.

4.19 Kennzeichnung der Arbeiten

Die Wettbewerbsbeiträge sind anonym einzureichen. Die Pläne, das Modell und alle weiteren eingereichten Schriftstücke und Unterlagen sind mit einer Kennzahl aus sechs Ziffern (innerhalb eines Rahmens von maximal 5 cm Breite und 2 cm Höhe) in der rechten oberen Ecke zu kennzeichnen beziehungsweise in das dafür vorgesehene Feld einzutragen. Die CD ist ebenfalls mit der Kennzahl zu versehen.

Die Verfassererklärung ist separat in einem undurchsichtigen, mit der Kennzahl versehenen, verschlossenen Kuvert einzureichen

4.20 Preisgericht

Das Preisgericht tagt am 07.11.2018. Nach der Entscheidung des Preisgerichts wird die Anonymität der Arbeiten aufgehoben.

4.21 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses und Ausstellung der Arbeiten

Allen Teilnehmer/-innen und den Mitgliedern des Preisgerichtes wird das Ergebnis nach Beendigung der Jurysitzung bekannt gegeben. Die Gründe der Entscheidung und die Beurteilungen durch das Preisgericht erfahren alle Teilnehmer/-innen aus dem anschließend zugesandten Preisgerichtsprotokoll. Der Ausloberin beabsichtigt, alle Wettbewerbsarbeiten öffentlich auszustellen. Die Ausstellungstermine und -orte werden gesondert bekannt gegeben.

4.22 Verstöße gegen das Verfahren

Die Wettbewerbsteilnehmenden können unbeschadet des Rechts auf Nachprüfung durch die Vergabekammer Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber der Ausloberin rügen.

Zur Nachprüfung vermuteter Verstöße können sich Wettbewerbsteilnehmer an die zuständige Vergabekammer wenden, nachdem fristgerecht (innerhalb von 10 Tagen) beim Auslober Einspruch eingelegt wurde.

4.23 Nachprüfungsverfahren

Regierungspräsidium Karlsruhe
Vergabekammer Baden-Württemberg
Durlacher Allee 100,
76137 Karlsruhe
Telefon: 0721/926-8730
Telefax: 0721/926-3985

E-Mail: poststelle@rpk.bwl.de

4.24 Eigentum und Urheberrecht

Die eingereichten Unterlagen der prämierten Arbeiten gehen in das Eigentum der Ausloberin über. Sie können von dieser an einen Dritten übertragen werden. Das Urheberrecht und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe verbleiben bei den Verfassern. Die Ausloberin ist jedoch berechtigt, die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und auch über Dritte zu veröffentlichen, wobei die Namen der Verfasser genannt werden müssen.

4.25 Rücksendung der Arbeiten

Soweit die Arbeiten nicht in das Eigentum der Ausloberin übergegangen sind, können sie nach Abschluss des Verfahrens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Ausstellung abgeholt werden. Der Ort der Abholung wird allen Wettbewerbsteilnehmer(n)/-innen rechtzeitig bekannt gegeben. Innerhalb von 14 Tagen nach Ende der Ausstellung werden nicht abgeholte Arbeiten auf Anfrage zurück gesendet. Für im Falle eines Rückversands entstandene Verluste oder Beschädigungen an den Arbeiten wird keine Haftung übernommen.

Bildnachweis

Stadtentwicklungsamt Bietigheim-Bissingen:
S. 6, 7, 10, 14, 19, 24, 25, 26

Stadtarchiv Bietigheim-Bissingen:
S. 12, 13

Wolfgang Grünewald (im Auftrag der Stadt zur Dokumentation des Bähnlestags):
S.8, 34

Terminkette

29.06.2018 Preisrichtervorbesprechnung
25.07.2018 Bereitstellung der Überarbeitungshinweise für die weitere Bearbeitung
08.08.2018 Frist für schriftliche Rückfragen
22.08.2018 Rückfragenkolloquium
28.08.2018 voraussichtlicher Versand des Rückfragenprotokolls
05.10.2018 Abgabe der Pläne (Eingang im büro luchterhandt)
12.10.2018 Abgabe der Modelle (Eingang im Stadtentwicklungsamt)
07.11.2018 Preisgerichtssitzung

Im Anschluss öffentliche Ausstellung der Arbeiten.

luchterhandt
städte bewegen