

Nachnutzung DLW-Areal - Eckpunkte zum Wettbewerb

1. Art des Verfahrens

Zwei hintereinander geschaltete, aufeinander aufbauende städtebauliche Wettbewerbe. Im ersten Wettbewerb als offenes Verfahren. Teilnahmeberechtigt sind Bewerbungsgemeinschaften, bestehend aus Stadt- und Verkehrsplanern, eine Beratung durch Landschaftsarchitekten wird empfohlen. Eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit am Wettbewerbsverfahren wird angestrebt.

Phase 1

- offenes, unbeschränktes, anonymes Verfahren
- Festlegung einer Preisgruppe von ca. 3 - 7 Arbeiten durch das Preisgericht
- Formulierung von Überarbeitungsempfehlungen
- öffentliche Ausstellung aller Wettbewerbsbeiträge

Zwischenphase

- weitere Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Arbeiten der Preisgruppe, z.B. über Planungsmesse

Phase 2

- Teilnehmer sind ausschließlich die Preisträger aus Phase 1
- Überarbeitung und Konkretisierung der Wettbewerbsbeiträge
- hierbei Berücksichtigung der Überarbeitungsempfehlungen und -hinweise
- nach Überarbeitung Prämierung des Siegerentwurfs durch das Preisgericht
- öffentliche Ausstellung der überarbeiteten Wettbewerbsbeiträge

2. Planungsvorgaben

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 als Orientierungswert mindestens 70.000 m² BGF nachzuweisen.
- Zur Umsetzung der Flächenvorgabe soll in der Planung die neue Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“ (MU) gemäß dem Gesetzentwurf vom 23.01.2017 zur BauNVO-Novelle berücksichtigt werden.
- Aufgrund der hohen Lärmeinwirkungen des Schienen- und Straßenverkehrs ist ein geeigneter Lärmschutz gegenüber der Stuttgarter Straße und Bahnlinie nachzuweisen.
- Die Nutzung auf dem bigpark-Areal (Gewerbegebiet, teilweise Logistik) wird nicht verändert. Für das DLW-Areal ist deshalb gegenüber dem bigpark-Areal ggf. ein baulicher Lärmschutz in Form von störungsunempfindlichen Nutzungen 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. Rangierbereich 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 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. 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 Stadtteile herangezogen werden. Eine Durchfahrt für Busse ist ebenfalls vorzusehen, nicht jedoch für Kfz oder Lkw.

3. Planungsziele bzw. -optionen

- Durch die vorgegebene Nutzungsmischung entsteht nach konservativer Schätzung ein zusätzlicher Verkehr von insgesamt 8.500 Kfz/Tag. Im Rahmen der Planung ist ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, welches eine Reduzierung des geschätzten Verkehrsaufkommens um ca. 30% erreicht.
- Umweltbewusste, klimaangepasste Planung (Konzepte für Oberflächenwasser, Mikroklima, Energiegewinnung,..)
- räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung und Freizeiteinrichtungen (Stadt der kurzen Wege), ggf. „Campus-Gedanke“ als neue Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten
- ggf. Etablierung einer FuE-Siedlung (Forschung und Entwicklung), analog DLW-Arbeitersiedlung
- Freizeiteinrichtungen (Kino, Kegelbahn, Fitnesscenter, Sportangebote auf Dächern...)
- Wohnbereich autofrei
- Bereiche für Mietfahrzeuge/-fahrräder
- Hochpunkte
- urban gardening auf geeigneten Flächen

4. Leistungen (u.a.)

- Maßstab 1:1000
- Phase 1: zwei DIN A1 Pläne
- Darstellung der Verteilung von öffentlichen und privaten Grünflächen
- Abbildung der Fuß- und Radwegbeziehungen
- Quer- / Längsschnitt
- Modell

Aufgestellt:
Bietigheim-Bissingen, den 04.05.2017
- Stadtentwicklungsamt -
II-61 / AZ61.27.03.PB 2.3 2.7 gr

- S c h w a r z -