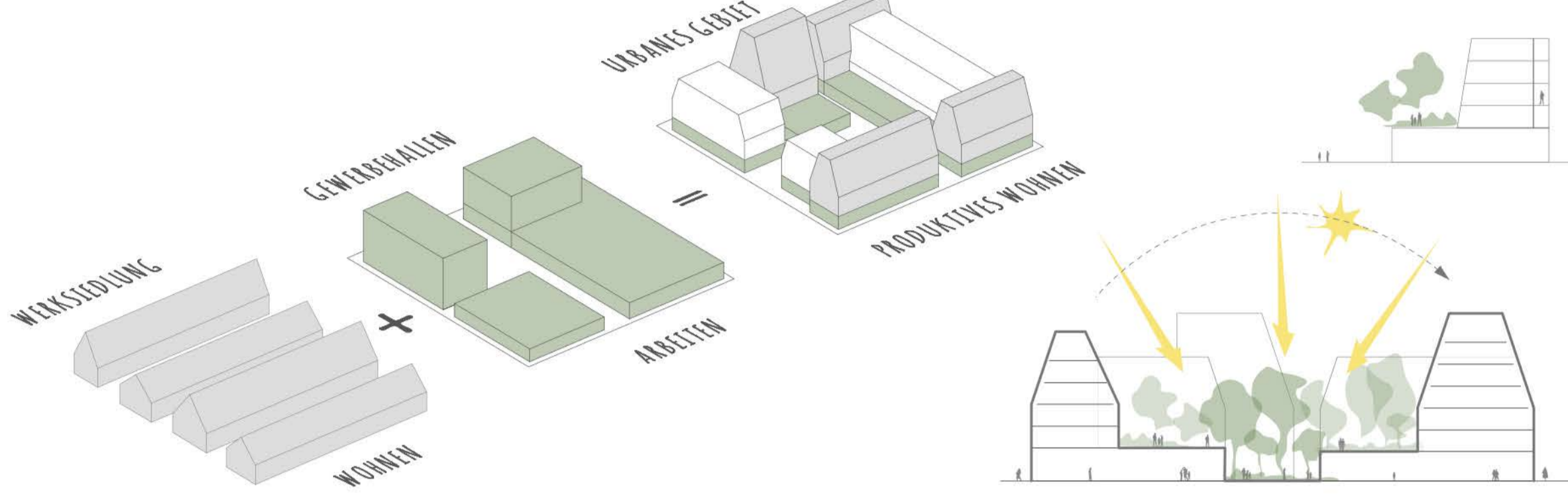


## PRODUKTIVES BOGENVIERTEL

Nirgendwo sonst sind Überlegungen zur Entwicklung des „Arbeiten 4.0“ und die Kombination mit zukünftigen Wohnstätten geboten wie bei der Konversion eines Industriestandortes zu einem neuen Stadtquartier! Produktive Nutzungen sind von jeher ein integraler Bestandteil von Städten. Die Digitalisierung wird zukünftig die räumliche Verbindung zu einer vorgegebenen Arbeitsstätte auflösen. Gleichzeitig muss man weder ein digitaler Nomade noch ein analoger Romantiker sein, um sich der Bedeutung des Handwerks für das wirtschaftliche und kulturelle Leben einer Stadt bewusst zu sein. Um all dies weiterhin zu gewährleisten und zukunftsfähig gestalten zu lassen, ist neben bezahlbarem Wohnraum ein Angebot an praktischen, innovativen und bezahlbaren Arbeitsflächen nötig. Das Bogenviertel wird als neues „produktives Stadtquartier“ vorgeschlagen, das die städtische Produktionswirtschaft in Zeiten günstiger Logistik befördert. Heterogenität spielt dabei im kulturellen, funktionalen, ökonomischen sowie architektonischen Ausdruck eine große Rolle. Soziale Interaktion in einem urbanen Schmelztopf ist ein Nährboden für Ideen. Quartiere, die alle Aspekte des Lebens - einschließlich der produktiven Wirtschaft - enthalten, sind kreativ und fungieren als Labore für Innovationen. Das Bogenviertel wird ein produktives Stadtquartier, das eine langfristige Nutzungsmischung mit einer vernetzten Gemeinschaft unterschiedlicher Nutzer gewährleistet.

## ENTWURFSKONZEPT FÜR EINEN NEUEN RAUM „URBANE PRINZIPIEN“

Das Projekt verbindet die vorhandene lineare Stadtkörnung der Werksiedlung im Köpenick - die „Zeilen“ - mit der industriellen Stadtkörnung des Industriegebiets zu einem neuen städtischen Block im Masterplan. Die städtebaulichen Körnungen überlagern sich gegenseitig zu einer sinnvollen Vermischung von Nutzungen und ermöglichen die Entwicklung einer neuen Mischnutzungstypologie.



Die konsequente Überlagerung der vorhandenen Dachformen mit Sattel- und Flachdach führt zu „jeileneigten Flachdächern“ mit einem eigenständigen, für das Quartier identifikationsstiftenden Ausdruck. Die daraus entstehenden reduzierten Traufhöhen entlang der Ost-West verlaufenden Straßenräume verringern die wahrgenommene Höhe und föhrt das Gefühl der Dichte. Die vorgeschlagene diversifizierte Höhenstaffelung im Block verbessert zusammen mit den geneigten Dach- und Wandflächen den Lichteinfall sowohl innerhalb der Blockstrukturen als auch im Straßenraum.

## NUTZENVIELFALT

### PRODUZIERENDES GEWERBE



**PRODUKTION, VERTRIEB, INSTANDESETZUNG**  
 Werkstätten, Handwerksbetriebe, Co-Working, Innovations-Labore  
 z.B.: Automechaniker, Brauerei, Möbelersteller, Tischler, Klempner, E-Bike-Hersteller, Lebensmittelverarbeiter, Holzmanufaktur ...etc.

### KREATIVE ARBEITEN / DIENSTLEISTUNG



**KREATIVE DIENSTLEISTUNGSINDUSTRIE**  
 Office Depots, Gewerbe, Kunsthandwerk, Künstler, Start-Up's  
 z.B.: Modellbau, Fahrradrepauratur, Instrumentenbauer, Polsterer, Friseur, Café, Soukitchien, Ingenieure, Serviceagenturen ...etc.

### BEWOHNER



**KOOPERATIVES WOHNEN**  
 Singels, Alleinerziehend, Paare, Familien, junge und ältere Menschen  
 z.B. Einheimische, Pendler, Neuzugezogene, Einwanderer ...etc.

**PRODUKTION**  
**RÄUME**  
 Werkstätten, Co-Workshops, Produktionshallen, Lagerungsschuppen, Lagerräume  
**MERKMALE**  
 Hohe Arbeitsräume, niedrige Mieten, ebenerdiger Anschluss, Tageslicht, Multifunktionale Flächen, Unterflurbar

**ARBEITSRÄUME / ATELLERS**  
**RÄUME**  
 Arbeitsräume, Ateliers, Bürolots, Co-Working Spaces  
**MERKMALE**  
 niedrige-mittlere Mieten, flexible Raum-aufteilung, Zugang vom Hof, naturl. Licht, Multifunktionsflächen,

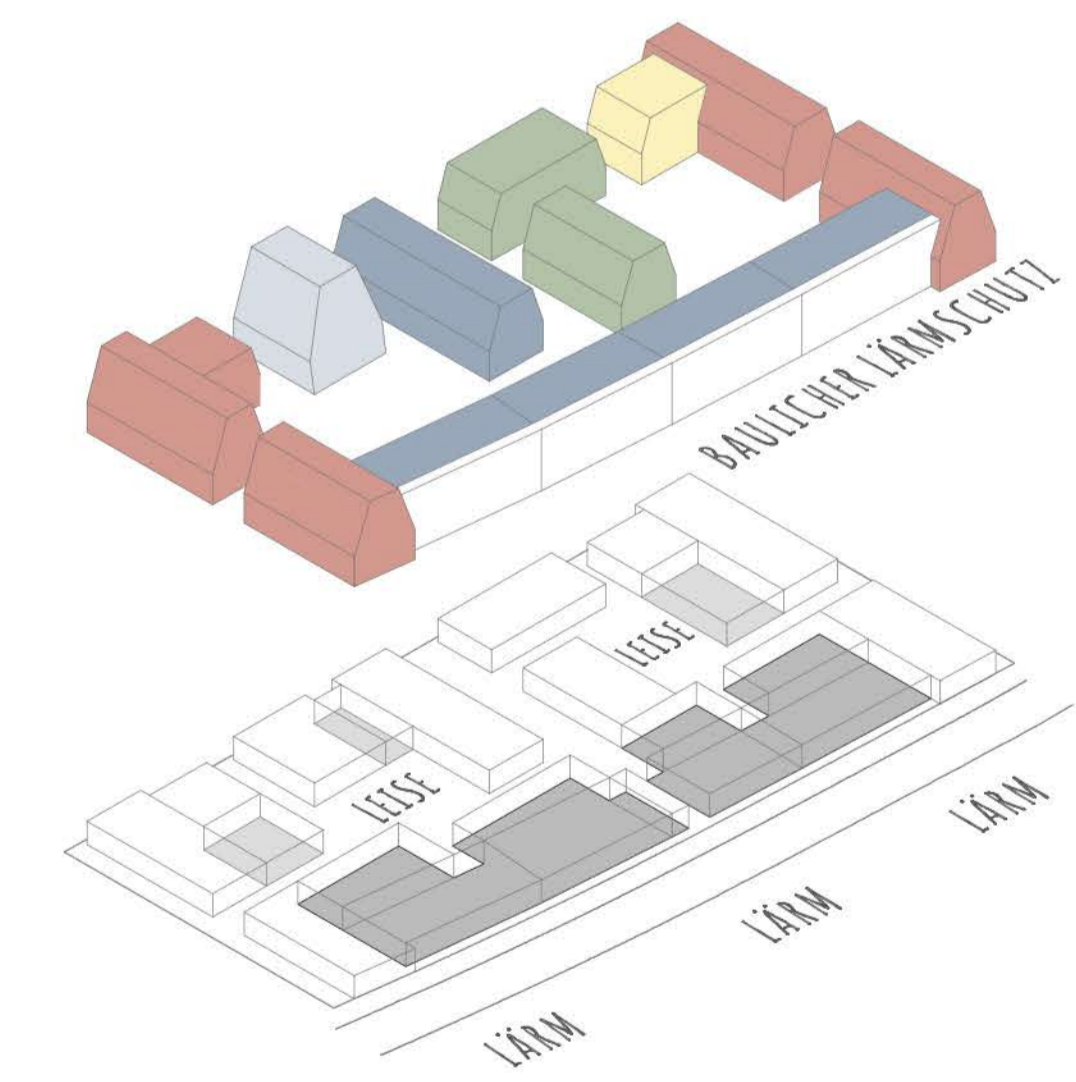
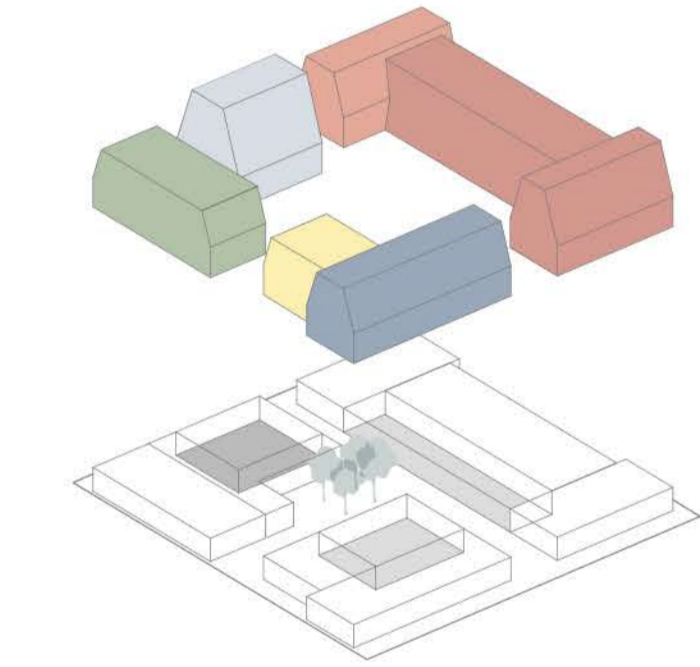
**WOHNARTEN**  
 Loft, Flat, Maisonnetten, Co-Housing, Wohngemeinschaft, Arbeits+Wohnheit  
**WOHNEN**  
**MERKMALE**  
 Auswahl an Wohngrößen, erschwingliche Mieten, Zugang zu gemeinschaftlichen Flächen + Terrassen, Gemeinschaftsküchen, Sozalmix

## NEUE TYPOLOGIEN DER MISCHNUTZUNG

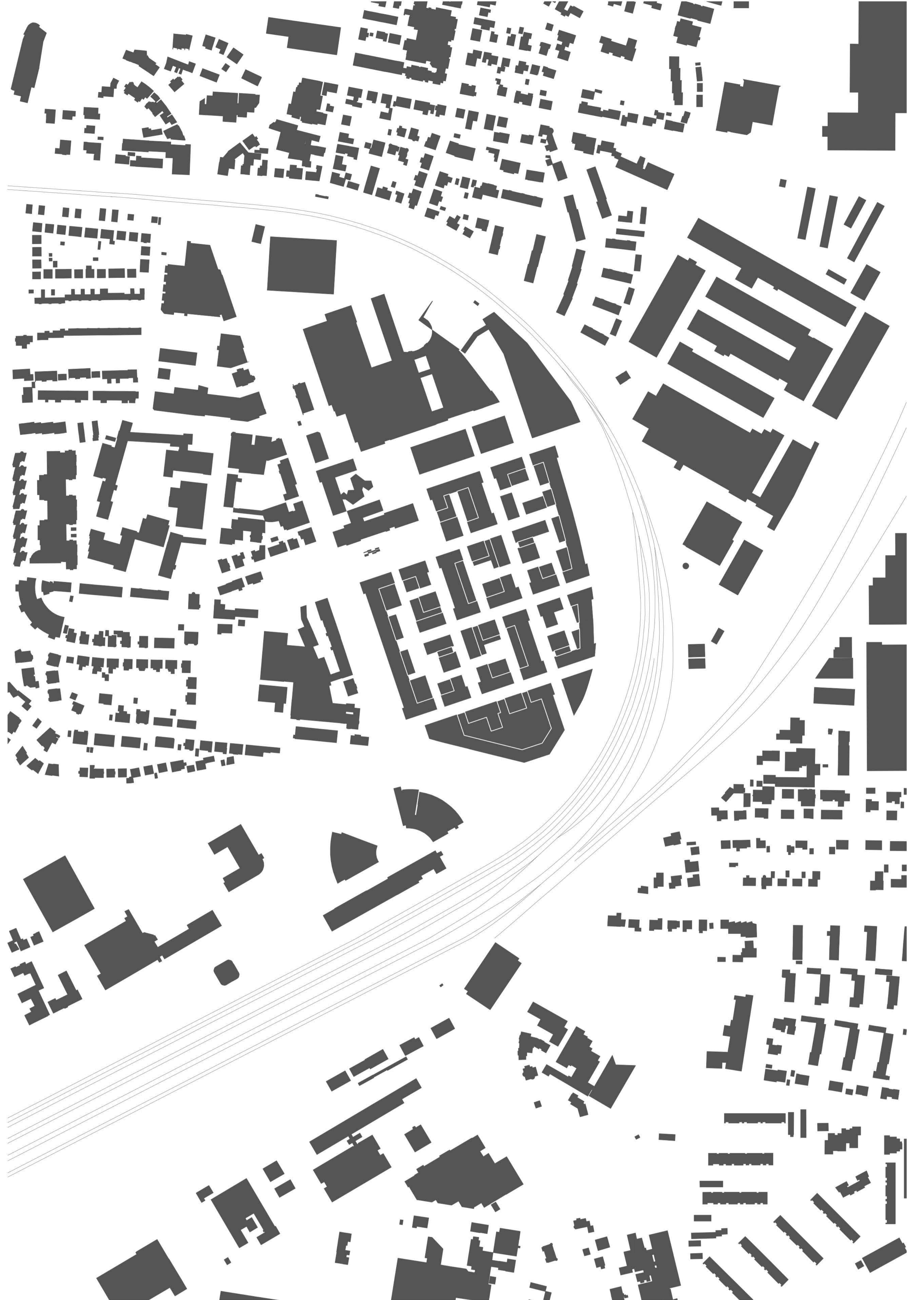
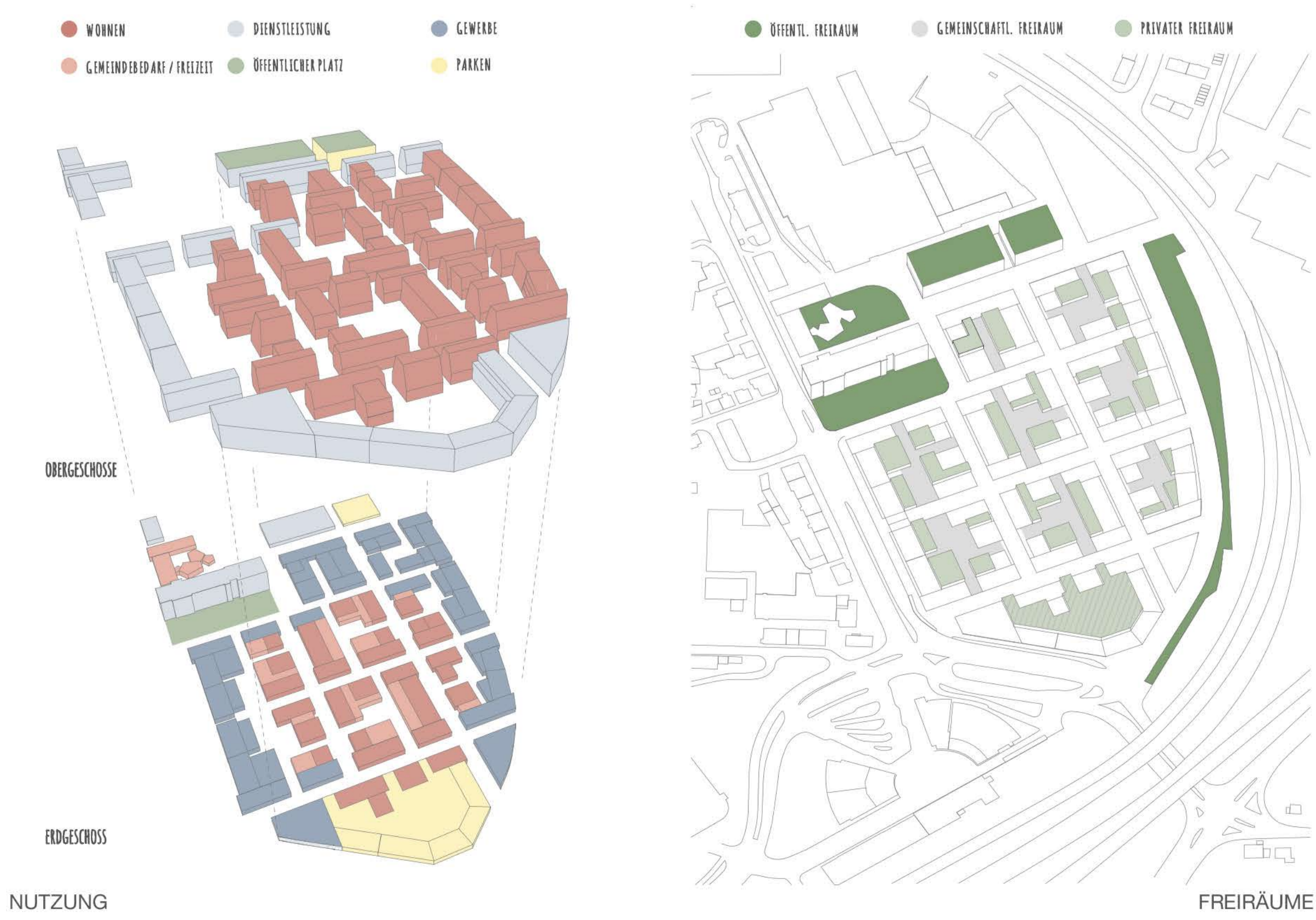
Im Bogenviertel soll eine nachhaltige Konversion stattfinden, die die lokale Identität und Ästhetik erhält. Unternehmen, Kreative sowie Bewohner jeglicher Art sollen angezogen werden, um einen funktionalen und sozialen Mix zu bilden. Eine Nachbarschaft von Produktivität und Wohnen soll hier entstehen, nach urbanen Vorbild verdichtet und mit Räumen sozialer Interaktion und kultureller Innovation bereichert werden. Nach städtischem Vorbild entstehen im Bogenviertel neue Produktionsstätten, eine lebenswerte Nachbarschaft, eine warmherzige Gemeinschaft, ein neues Zuhause. In allen Abstufungen der vorgeschlagenen neuen Typologien der Mischung sind unterschiedliche, räumliche Qualitäten zu erkennen. Als besondere Orte sollen sie zu Leuchttürmen der Urbanität werden, in denen Aspekte des produktiven, wohllichen und kulturellen Lebens interagieren, sich verflechten und zur Symbiose verschmelzen.

## INNENBLOCK

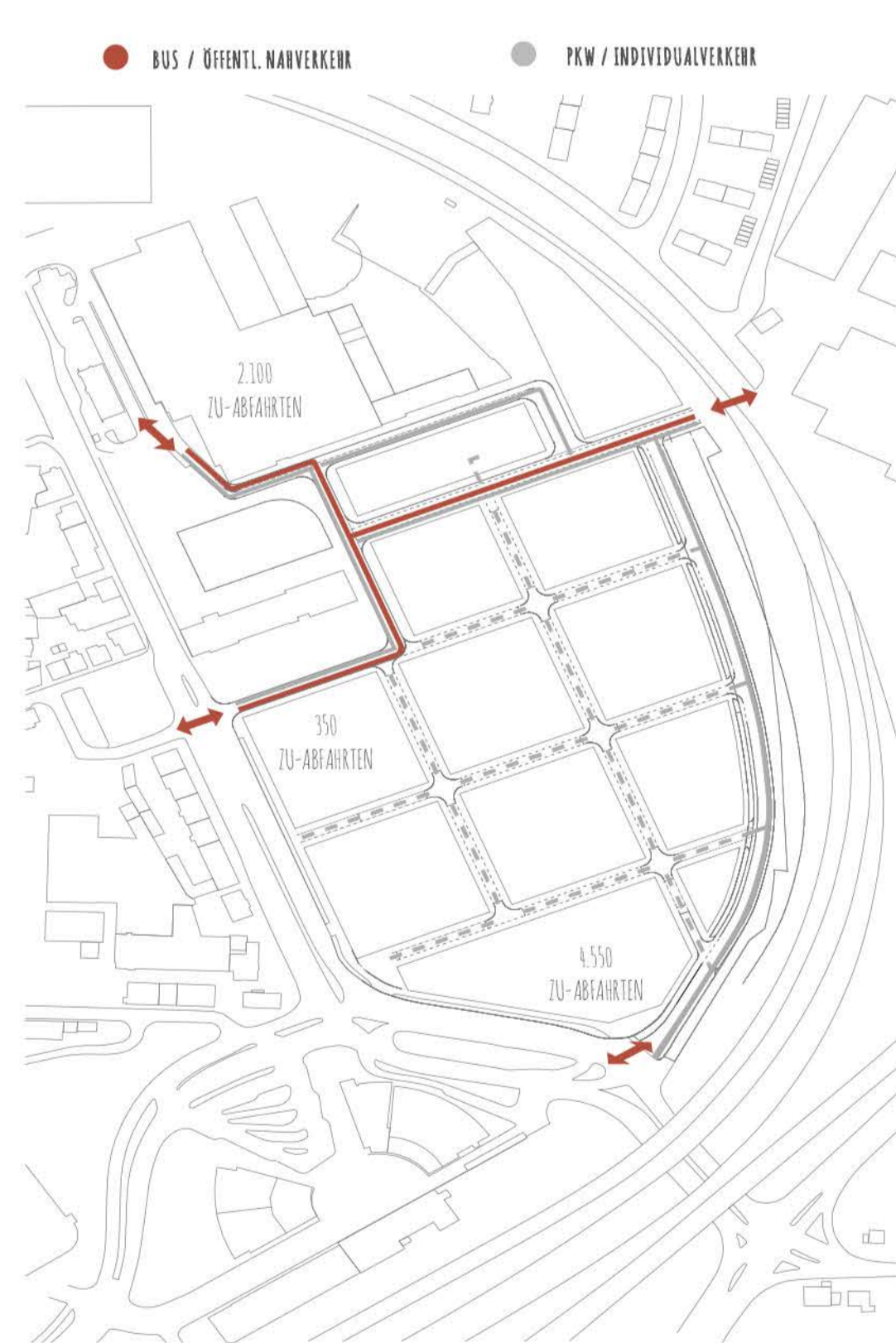
Das Innere dieses städtischen, vorwiegend dem Wohnen gewidmeten Blocks, steht im Kontrast zu seiner Außenseite. Er ist quartiersintern angesiedelt und wird mit einer vielseitigen Palette an Gebäude- und Wohnungstypen mit privaten Gärten nach dem Motiv der „Grünen Mitte“ auch zum Rückzugsort und Hof für die Benutzer. Durch in die Erdgeschosszone integrierte Gemeinschaftsflächen sowie vereinzelt Gewerbeflächen kann er aber auch zum Labor für die Gemeinschaft der Bewohner werden, die sich hier treffen, interagieren, und ihre jeweiligen Projekte verfolgen. Die Vielfalt der Gemeinschaft zeigt sich auch von außen in einer Vielfalt verschiedener Architekturen, die sich an den belebten, im Shared Space-Prinzip gestalteten Straßen gegenüberstehen. Die unterschiedlichen Wohn- und Eigentumsverhältnisse unterstützen diesen Mix, in dem sämtliche Mehrfamilienhaus-Typologien in 2- und 3-Bund Häusern (Mietwohnungen bzw. Eigentum/Baugruppe) sowie Laubengängen mit Duplex-Wohnungen (geförderter Wohnungsbau) möglich sind.



**RANDBLOCK**  
 Dieser Block ist an den Rändern des Quartiers angesiedelt. Jeweils an der Außenseite entstehen zwischen den Zeilen Nord-Süd-Strukturen, die mit ihrer Nutzung und durch ihre klare Ausrichtung die Vorteile der „Lauten“ mit einer Schutzfunktion für die „ruhige“ Seite verbinden.  
**Osten**  
 Am östlichen Rand des Quartiers werden wohnverträgliche Gewerbe- sowie analoge und digitale Kreativ-Werkstätten unter großen Dächern im Erdgeschoss angesiedelt um damit entlang der Nord-Süd-Erschließung die Sonderstellung der Individualerschließung und -anlieferung im Quartier zu nutzen. Bedarforientiert können im Erdgeschoss Gewerbeflächen zugeschnitten werden. Innerhalb dieser Flächen können z.B. „Möbel“ bewegt und teure Maschinen gemeinsam genutzt werden, um auf diese Weise spezialisiert sowie gleichzeitig nachhaltig sein zu können. Darüber sind Wohnungen in unterschiedlichen Wohnformen (Westausrichtung, Osterschließung, Laubengang, Duplex) vorgeschlagen, die eine Verbindung von Wohnen in der Nähe der eigenen Werkstatt nahelegen.  
**Westen**  
 Am westlichen Rand des Quartiers werden zwischen den Zeilen“ in o.g. Nord-Süd-Strukturen Kleingewerbe gemischt mit Dienstleistungen in allen Flächen zugeschnitten vorgesehen. Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor finden hier Büroflächen in Bahnhofsnahe mit optimaler Anbindung und idealerweise auch in den Bewohnern des zukünftigen Quartiers ihre zukünftigen Mitarbeiter.



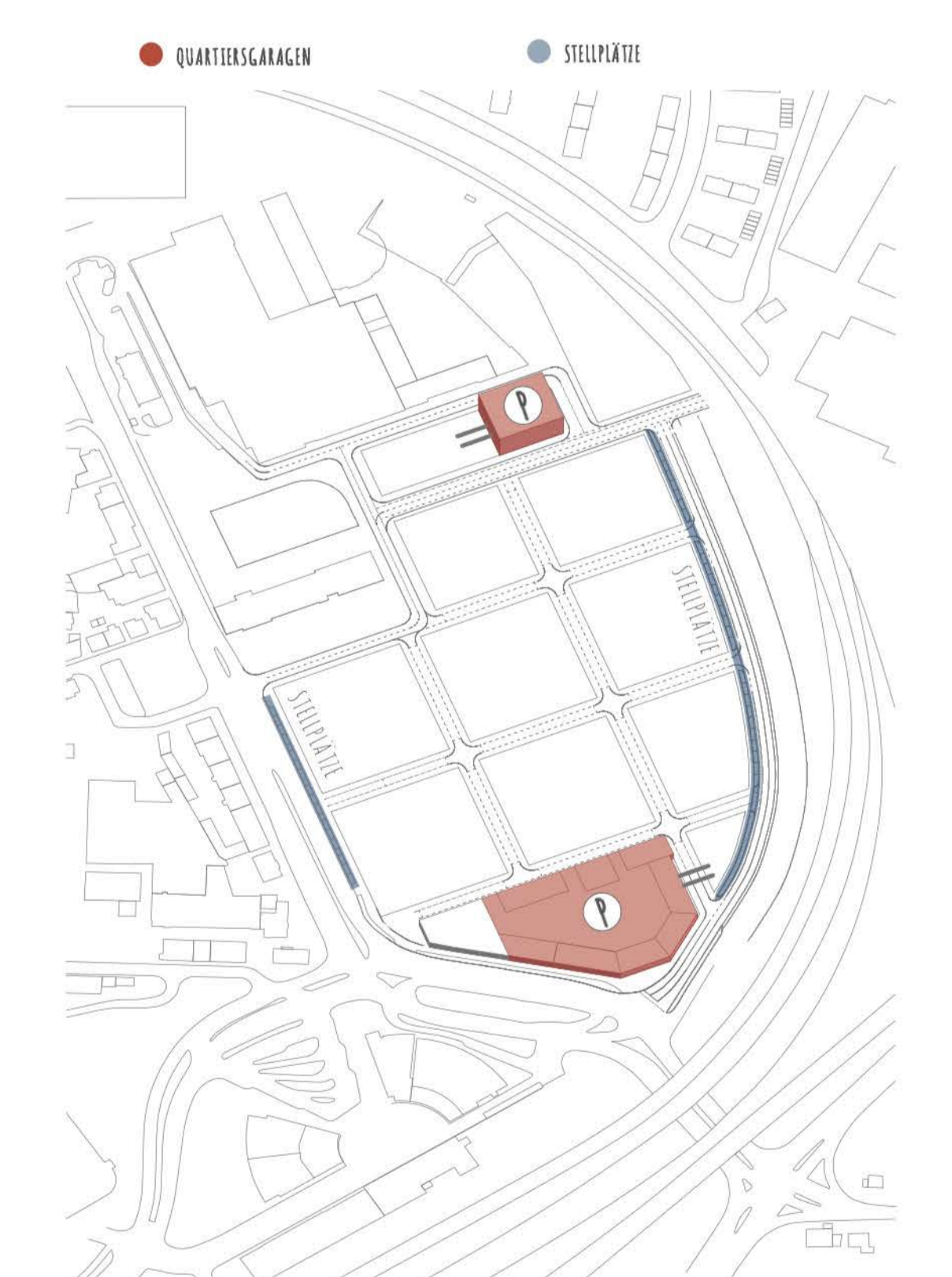
SCHWARZPLAN 2000



ERSCHLIESSUNG

**AUSSERE KIZ - ERSCHLIESSUNG**  
 Die Haupterschließung für den Kiz-Verkehr erfolgt von Süden mit Anbindung an die B 27 / Stuttgarter Straße nördlich der Bahnunterführung mittels eines Vollanschusses. Die Erschließungsstraße bindet die beiden Parkhäuser an; sie führt parallel zur Bahntrasse nach Norden, wo der Überlauf zum „bigpark“ hergestellt wird. Über diese Verbindung zum „bigpark“ existiert eine zweite, untergeordnete Gebietsanbindung von Norden. Die verwinkelte und teilweise verkehrsberuhigte Verbindung ist für Durchfahrer unattraktiv. Eine dritte äußere Anbindung wird über die Stuttgarter Straße auf Höhe Wilhelmstraße als unvollständiger Knoten hergestellt: Hier ist nur das Rechtsabbiegen aus der bzw. Rechtsabbiegen in die Bundesstraße möglich. Falls der Bus hier nach links auf die Stuttgarter Straße geführt wird, kann die Ausfahrt auf Anforderung des Busses freigeschaltet werden. Die Unterführung unter dem Bahnhof im Norden des Gebiets bleibt erhalten. Sie ist wichtig für den Fuß- und Radverkehr und kann auch als Bustrasse genutzt werden.

**PARKIERUNG UND INNERE ERSCHLIESSUNG**  
 In den beiden Parkhäusern wird der Stellplatzbedarf sowohl für die Wohnungen als auch die Arbeitsplätze im Planungsgebiet gedeckt. Die Parkhäuser sind auch Standorte für die Carsharing-Fahrzeuge und Gemeinschafts-Kleinbusse (Ridesharing). Aufgrund der Nähe zum Bahnhof / Busbahnhof, einer zentralen Busanbindung innerhalb des Gebiets sowie eines hohen Anteils an Carsharing- und Ridesharing-Nutzern kann der Stellplatzbedarf deutlich nach unten verschoben werden. (Vorschlag: 0,5 Stpl./Wohnung und 1 Stpl./Bürofläche) Kalkulierte Größe sind momentan: 600 Stpl. bei 600 Wohnungen - und 1000 Stpl. bei 67.000 qm Gewerbe + Dienstleistung mit 60% ÖPNV Bonus.  
 Die internen Straßen werden als gemischt genutzte Flächen („Shared Spaces“) gesehen: Fußgänger, Radfahrer und Kiz nutzen die Flächen gemeinsam. Der mittlere Bereich ist Fahrbahn für langsamen Verkehr, die Seitenflächen dienen dem Aufenthalt, aber auch dem Anliefern, Kurzparken und Ein- und Aussteigen. Es gibt also keine Dauerstellplätze (Ausnahme: Behindertenstellplätze) im Straßenraum.



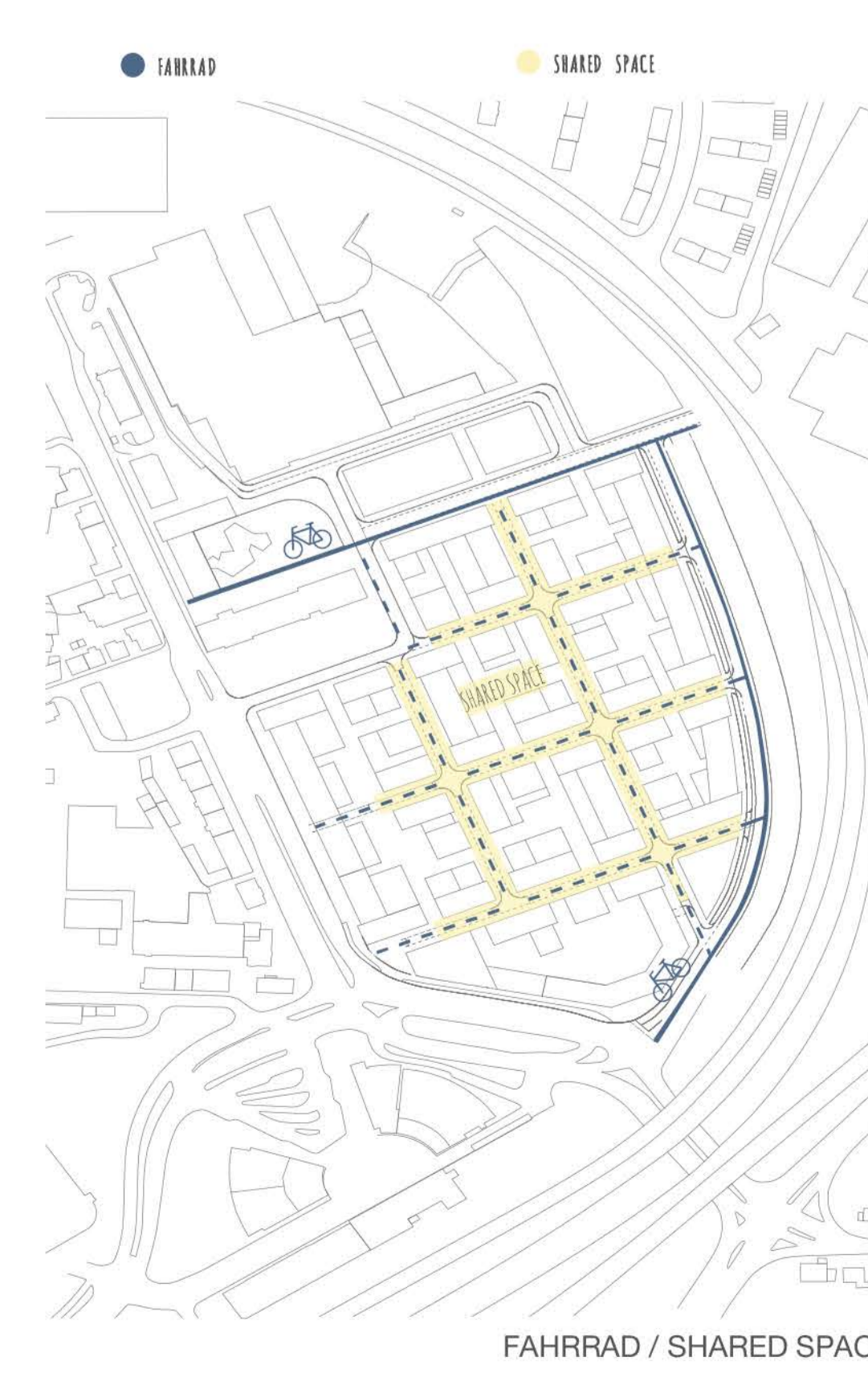
**BUSKESCHLIESSUNG**  
 Die Busse, die zwischen Bahnhof und Bietigheim-Zentrum verkehren, haben die Option, das Bogenviertel mit zu erschließen: Von Bietigheim kommend, kann am Knoten Schillerstraße / Stuttgarter Straße und Überlauf „bigpark“ in das neue Zentrum des Bogenviertels eingefahren werden. Die Weiterfahrt zum Bahnhof erfolgt entweder über eine bevorrechtigte Ausfahrt in die Stuttgarter Straße auf Höhe Wilhelmstraße oder über die Gebietserschließungsstraße am Gleisbogen. Auch die Unterführung unter dem Gleisbogen kann mit einer Stadtbushaltestelle befohren werden. Die Anbindung der Stadtbushaltestelle an die genannte Bustrasse zur Stuttgarter Straße oder zur Gebietserschließungsstraße ist möglich.

**RADVERKEHR**  
 In der Gebietserschließungsstraße am Gleisbogen sind Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Über diese Straße wird die Hauptradwegverbindung zum Bahnhof hergestellt. Die Anbindung in das Gebiet hinter dem Gleisbogen ist durch die Unterführung gegeben. In allen internen Straßen des Bogenviertels ist das Radfahren auf den verkehrsberuhigten Mischflächen möglich.

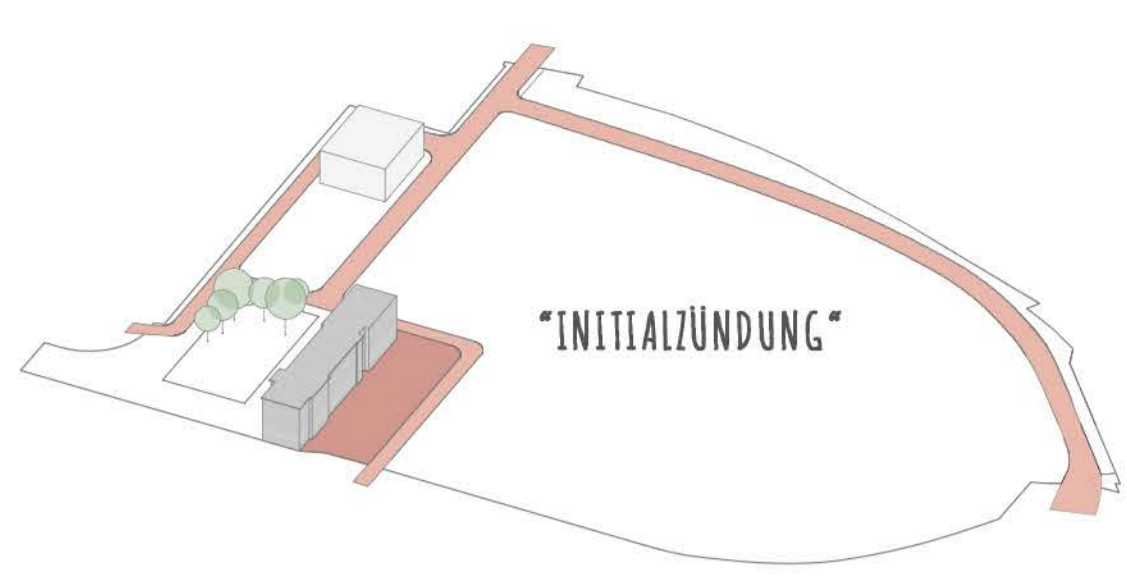


RUHENDER VERKEHR

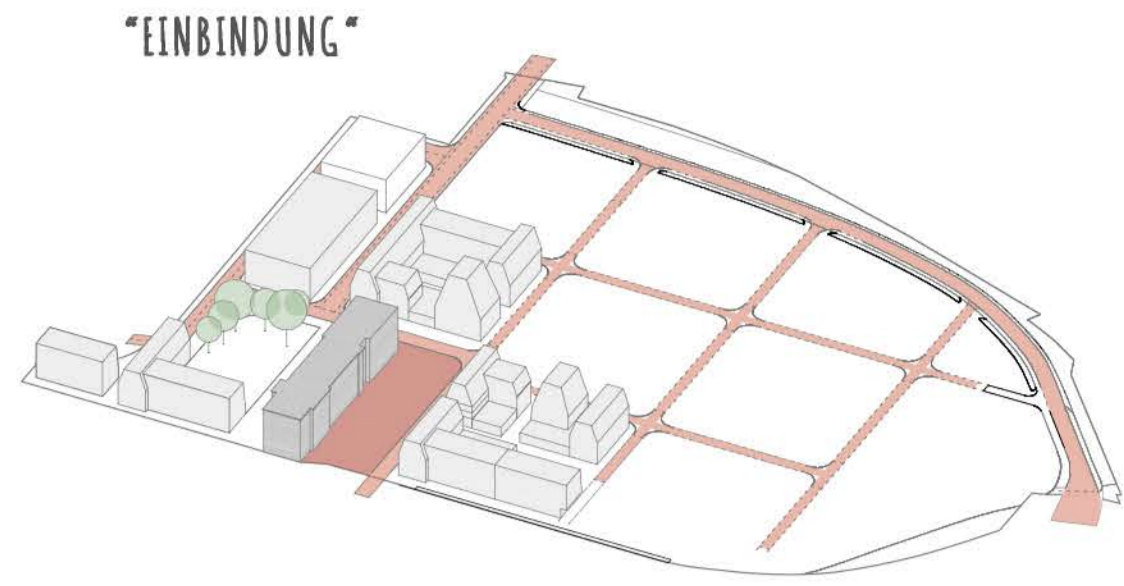
**MOBILITÄTSKONZEPT**  
 Die Einhaltung der Klimaschutzziele erfordert neue Antriebsarten im motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig wird sich die gemeinsame Nutzung der Verkehrsmittel entweder im Carsharing-Betrieb oder als Ridesharing-Fahrzeuge immer mehr durchsetzen - unabhängig von der Frage, ob autonom fahrend oder nicht. Nur so kann der Energieverbrauch, das Verkehrsaufkommen und der Stellplatzbedarf deutlich reduziert werden. Im reinen Ridesharing-Betrieb würden nur 10 % der heute erforderlichen Stellplätze anfallen - das Parken vor der Haustüre entfällt dann völlig.  
 Die sehr gute Anbindung des Bogenviertels an den öffentlichen Personennahverkehr bietet optimale Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität: Der Bahnhof Bietigheim-Bissingen mit Halt für Regional- und S-Bahn sowie der Busbahnhof am Bahnhof liegen maximal 400 m entfernt, also fußläufig oder mit Roller oder Rad gut erreichbar. Diese Lage nutzt wird im Entwurf dazu genutzt, ein beispielhaftes zukunftsweisendes Mobilitätskonzept umzusetzen.  
 Wenn sich die Grundmobilität - d.h. die täglichen Wege zur Arbeit, Ausbildung, zum Einkaufen, teilweise auch zu Freizeitaktivitäten - auf den ÖPNV, Carsharing und Ridesharing stützt, wird die Nutzung des privaten Pkws stark eingeschränkt sein. Ohne den Privat-Pkw auszuschließen, wird er aber im öffentlichen Straßenraum eine untergeordnete Rolle spielen - schon allein deshalb, weil es dort nur ausnahmsweise Dauerstellplätze geben wird. Die Stellplätze für private Pkw und gemeinsam genutzte Fahrzeuge werden in zwei Parkhäusern / Parkgaragen im Norden und Süden des Viertels untergebracht. Lieferverkehr, Ein- und Ausladen wird in den gemischt genutzten Straßenräumen im Quartier aber überall möglich sein.  
 Ein zweiter Ansatz ist mit dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ verbunden: Die Mischung von Wohnen und Arbeiten, das Angebot wohnungsnaher Versorgung, Dienstleistungen und kulturelle Angebote im Gebietszentrum machen für Teile der Bewohner weite Fahrten überflüssig. Wenn dazu hin die öffentlichen Räume attraktiv gestaltet sind, wird sich Nahmobilität vorwiegend im Zu-Fuß-Gehen manifestieren.



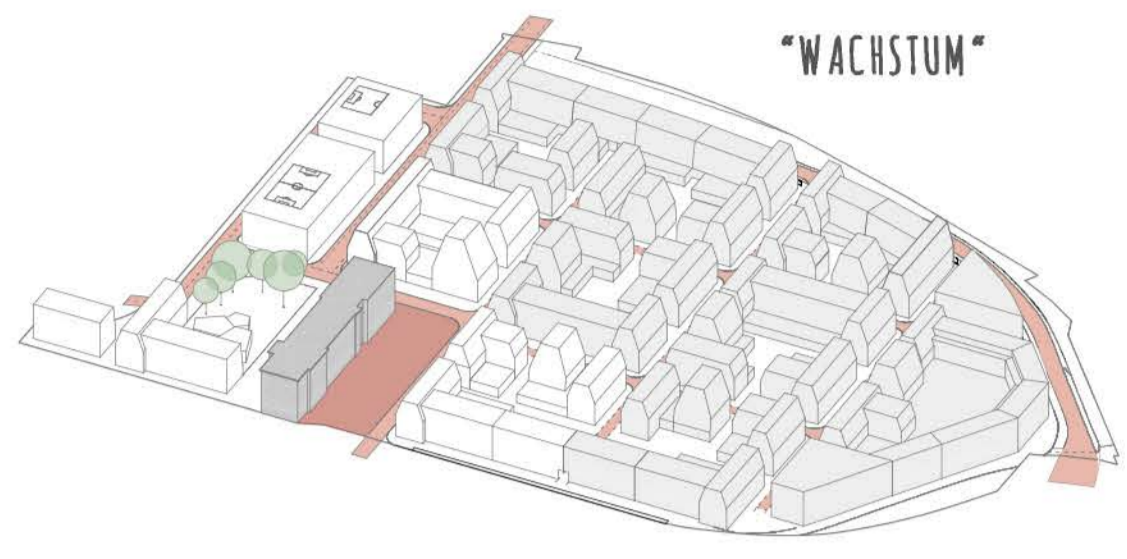
FAHRRAD / SHARED SPACE



PHASE 1



PHASE 2



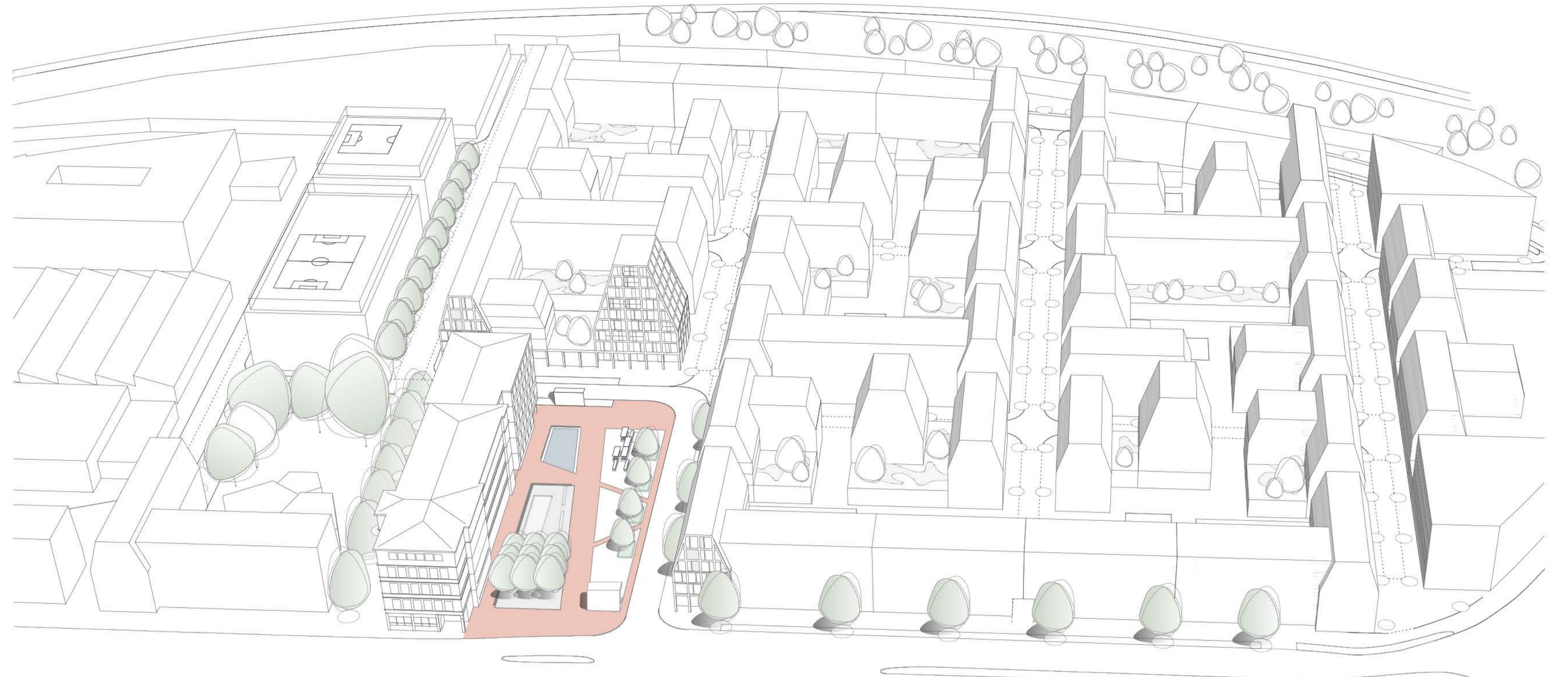
PHASE 3

**PHASE 1**  
Das DLW - Verwaltungsgebäude als teils öffentliches, teils halböffentliches Gebäude bildet zusammen mit einem neuen Quartiersplatz die Kerninfrastruktur für erste Internutzungen (Mischnutzungen/ Co-Working-Spaces / Café/ Wohnen auf Zeit) die einen Fokus und Treffpunkt für die Identität des neuen Gebietes schaffen. Erste Flächen werden rückgebaut und eine neue Erschließungsstruktur geschaffen.

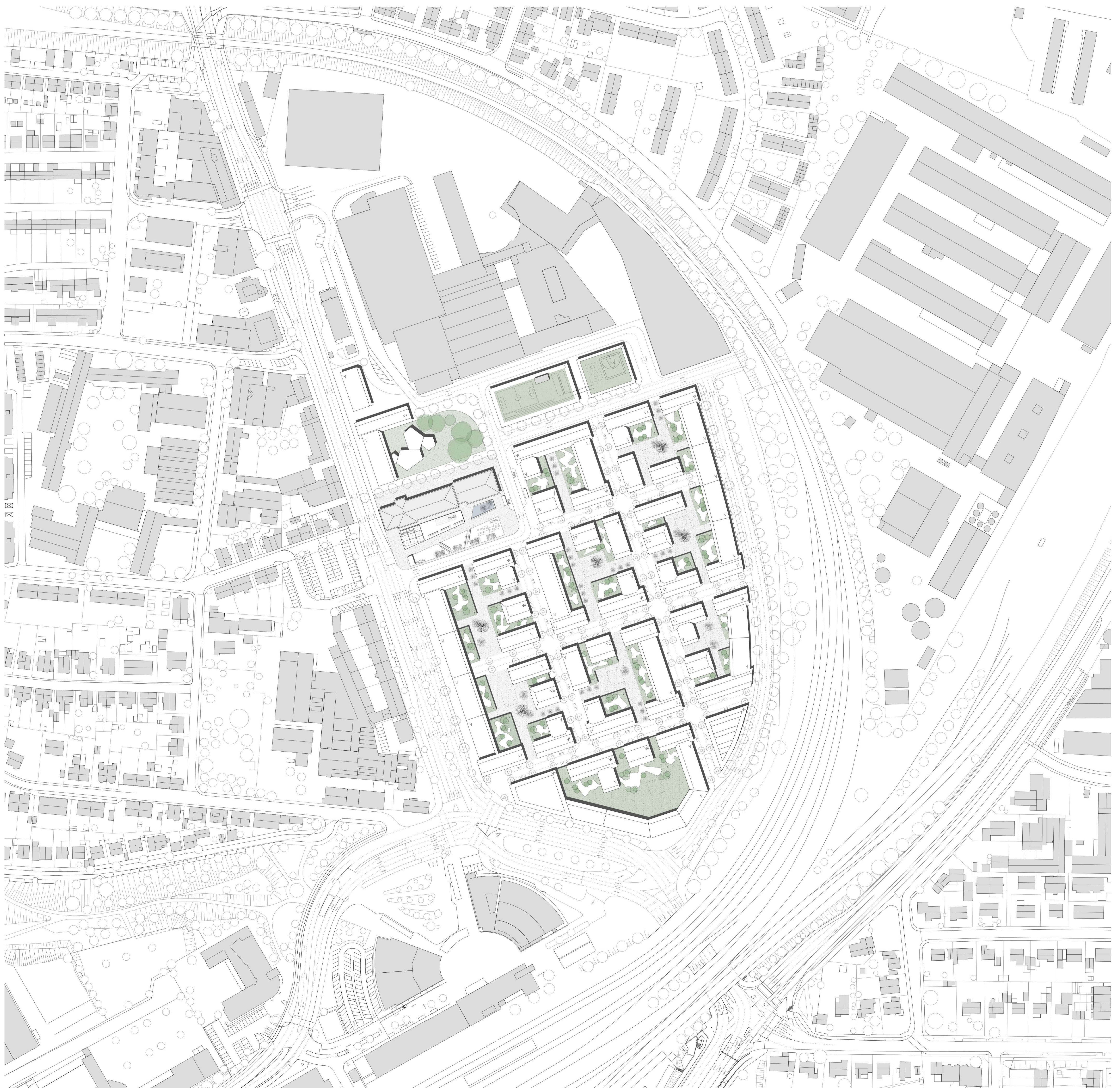
**PHASE 2**  
Rund um den Platz herum werden erste Baufelder entwickelt, die produktive und kooperative Nutzungen beherbergen. Erste Bewohner und Nutzer beginnen eine neue Gemeinschaft zu formen.

**PHASE 3**  
Der Standort ist entwickelt. Gemischte Gruppen von Handwerkern, Kreativen sowie alle Arten von Bewohnern können zusammen. Nutzerbasierte Gebäude können realisiert werden, die eine langfristige Stabilität des neuen Bogenviertels gewährleisten.

PROZESSUALE ENTWICKLUNG



VOGELFLUGPERSPEKTIVE\_500



LAGEPLAN\_1000