



Broschüre Wettbewerbsergebnis

Realisierungswettbewerb
Bahnhofsareal – Stadteingang Nord
BALINGEN

kohler grohe architekten

Julius-Hölder-Straße 26

70597 Stuttgart

T 0711 769639 30

F 0711 769639 31

E wettbewerb@kohlergrohe.de

Dipl. Ing. Gerd Grohe | Freier Architekt BDA

Mitarbeit:

Marco Findling | M.A. Architektur

Luca Rettinger | B.Sc. Architektur

© **kohler grohe** architekten

April 2017

1.1 Ausloberin und Vorprüfung

Ausloberin des Wettbewerbs ist die

Stadt Balingen, vertreten durch
Herrn Baudezernent Michael Wagner
Neue Straße 31
72336 Balingen

Die **Wettbewerbsbetreuung / Vorprüfung** erfolgt durch:

kohler grohe architekten
Julius-Hölder-Straße 26
70597 Stuttgart
T 0711 769639 30
F 0711 769639 31
E wettbewerb@kohlergrohe.de

1.2 Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfung

Das Preisgericht tagte am 31.03.2017

Fachpreisrichter:

- Prof. Dr. Ing. Franz Pesch, Freier Architekt und Stadtplaner BDA, Stuttgart
- Matthias Schuster, Freier Architekt und Stadtplaner SRL BDA DASL, Stuttgart
- Sibylle Waechter, Freie Architektin BDA, Darmstadt
- Prof. Ulrike Böhm, Freie Landschaftsarchitektin, Berlin

Stellvertretene Fachpreisrichter:

- Johann Senner, Freier Landschaftsarchitekt BDLA, Überlingen
- Carolin von Lintig, Freie Landschaftsarchitektin, Reutlingen

Sachpreisrichter:

- Helmut Reitemann, Oberbürgermeister, Stadt Balingen
- Michael Wagner, Baudezernent, Stadt Balingen
- Eduard Köhler, Amtsleiter Tiefbauamt Stadt Balingen

Stellv. Sachpreisrichter:

- Nadine Wißmann, Architektin, Amt für Stadtplanung und Bauservice Stadt Balingen

Sachverständige ohne Stimmrecht:

- Wolfgang Rehfuß, Gemeinderat, CDU Fraktion
- Prof. Irmgard Priester, Gemeinderätin, FDP-Fraktion
- Ute Theurer, Gemeinderätin, Fraktion der Freien Wähler
- Georg Seeg, Gemeinderat, SPD-Fraktion
- Peter Seifert, Gemeinderat, Fraktion die Grünen

Folgende PreisrichterInnen waren entschuldigt:

- Reinhold Schäfer, Bürgermeister, Stadt Balingen

1.3 Verfahrensablauf

Preisrichtervorbesprechung	06.10.2016
Bereitstellung der Auslobungsunterlagen	21.11.2016
Rückfragen	09.12.2016
Abgabe Pläne	17.02.2017
Abgabe Modell	03.03.2017
Preisgerichtssitzung	31.03.2017
Benachrichtigung	04.04.2017

1. Preis - 1009

HOLZWARTH Landschaftsarchitektur, Berlin
mit YELLOW Z, Berlin

1. Preis - 1009

Der Arbeit gelingt es, ausgehend vom Bestand, den Stadteingang von Balingen neu zu formulieren und die unterschiedlichen Zonen von Nord nach Süd entlang der Bahnhofstraße angemessen und in richtiger städtebaulicher Körnung weiter zu entwickeln.

Im Norden geben zwei Baukörper der Freikirche und Villenbebauung ein räumliches Gegenüber. Dieses bauliche Band wird gebildet aus einer Parkgarage und, funktional sinnfällig, aus einem Gebäude für Dienstleistungen und Büros.

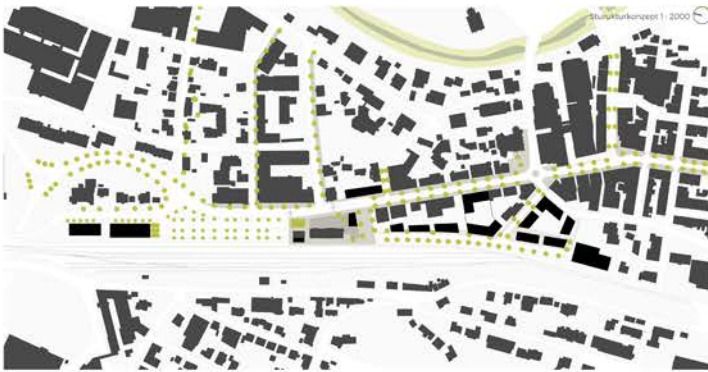
Zwischen Parkhaus und neuem Bahnhofplatz spannt sich die Anlage des bestehenden Busbahnhofes. An der Grenze zum Bahnhofplatz wird ein angemessener Übergang geschaffen – ein Baumhain ergänzt die Kubatur des bestehenden Trafohauses und bildet einen gleichzeitig durchlässigen, trotzdem räumlich wirksamen Abschluss zwischen beiden Stadträumen.

Der Bahnhofplatz selber wird durch ein neues Gebäude für Gastronomie im Süden verkleinert und baulich akzentuiert. Ein mit Streifen gegliederter Pflasterteppich markiert zusätzlich den Platzraum und schafft Orte für weitere Bespielung mit Bäumen, Bänken und Aufenthaltsbereichen. Insgesamt entsteht ein ruhiger Platz, der gut als Ankunfts-, Umsteige- und Aufenthaltsort funktionieren kann. Stellplätze für Taxis und Kurzzeitparker sind an den Platzrändern positioniert.

Für den Bereich südlich des Bahnhofs wird ein in kompakten Baufeldern organisiertes, trotzdem in seiner Körnung durchlässiges Quartier vorgeschlagen. Durch die baulichen Ergänzung und Interventionen wird dieser Bereich sinnfällig neu geordnet und räumlich aufgewertet: Gegenüber der Bahn wird eine klare bauliche Kante gebildet, die die dichte innerstädtische Bebauung abschließt. Zur Bahnhofstraße bieten fußläufig bzw. für Fahrverkehr zu nutzende Verbindungen die nötige Durchlässigkeit. Das neue Quartier ist gut mit einer baumbestandenen Straße entlang der Bahn erschlossen. Sie ist angebunden über die Straße am Lindle und eine Zufahrt südlich des Bahnhofplatzes. Innerhalb des nördlichen Baufelds wird der Höhenunterschied genutzt, um einen Standort für großflächigen Einzelhandel vorzusehen. Dieser erzeugt durch seine Höhe am Nachbargrundstück eine neue räumliche Grenze und unterbricht die Durchgängigkeit der Hoffläche.

Bei einer insgesamt positiven Diskussion werden einige Punkte kritisch gesehen: die Positionierung des neuen Gebäudes auf dem Bahnhofplatz ist ungünstig gewählt. Der Bahnhofplatz selber erscheint zu klein, der Übergang zum historischen Steg zu eng. Dagegen wird für die Zufahrt zum südlichen Quartier zusammen mit Stellplätzen, Abstandsflächen und Baumsetzungen eine deutlich zu breite Öffnung erzeugt, die der eigentlichen Platzfläche vor dem Bahnhof Konkurrenz macht. Etwas monoton wirkt auch die Gestaltung der Straße entlang der Bahn. Bezogen auf Baumsetzung und Anordnung der Parkierung wären mehr freiräumliche Qualitäten und Akzentuierungen möglich. Überprüft werden müsste auch der eingefügte großflächige Einzelhandel mit seinen Auswirkungen auf das Nachbargrundstück.

Insgesamt bietet die Arbeit jedoch sehr gute Vorschläge und ein robustes Konzept für die städtebauliche Neuordnung und die Platzgestaltung - mit einer Veränderung der Dimensionierung des Bahnhofplatzes ein realisierbarer, angemessener Entwurf.



**Ideenteil Städtebau
Bahnhofquartier Balingen**

Stadteingang Balingen - Bahnhofquartier

Der städtebaulich-freiräumliche Wettbewerb bietet die Chance, dem heute fragmentarisch wirkenden Stadtraum um den Bahnhof umfassend neu zu ordnen und ihm Charakter, Orientierung und funktionale Ergänzungen einzuschreiben. Dabei soll die Eigenlogik des Ortes als Ausgangspunkt des Konzepts dienen.

Die Ankunft am Bahnhofplatz und der Weg in die Altstadt erzeugen den Spannungsbogen für seine Besucher und Bewohner. Der Bahnhofplatz wird als klar gefassten Stadteingang begriffen, ein Platz zum Verweilen und Ankommen, der zusätzlich den ZOB in eine dezidierte Raumfolge innerhalb des „Bahnhofsbandes“ einbezieht. Dazu gehört auch die belebte Bahnhofstraße mit diversen Geschäften, die als attraktive Trittsteine in Richtung Altstadt dienen. Orthogonal dazu wird der Weg vom Bahnhof zu den Eyach-Anlagen der Landesgartenschau erlebbar.

Städtebau

Südlich des neuen Bahnhofsvorplatzes entsteht ein kompaktes und gleichwohl durchlässiges Quartier zwischen Bahnhof und Altstadt. Die neuen 2 bis 3-geschossigen Bauten ergänzen räumlich und funktional die vorhandenen Strukturen zu lesbaren Blöcken, besetzen die Lücken im Gefüge und halten dabei konsequent den Maßstab der Umgebung ein. Die Blöcke schaffen eine klare, robuste Kontur und eine Raumkante zur Bahn als Abschluss der dichten innerstädtischen Bebauung.

Die polygonalen Dachformen der Häuser reagieren auf den heterogenen Kontext und geben dem Quartier eine eigenständige Prägung.

Nutzungen

Während in den oberen Geschossen vorwiegend Wohnnutzungen vorgesehen sind, beleben Gewerbenutzungen und Dienstleistung die Erdgeschosszone. Nördlich des ZOB sowie am Bahnhofplatz entstehen Nutzungsanker mit Gewerbe, Dienstleistungen, Hotel und Gastronomie.

Erschließung

Die neue Erschließung mit Einrichtungsverkehr wird möglichst dicht an die Bahn gelegt. Behinderten-, Hotel- und Taxistellplätze befinden sich im direkten Bahnhofsumfeld. Pendlerparken ist dagegen an der Bahnstrecke vorgesehen. Beim Nahversorger in der Bahnhofstraße ist zudem eine Tiefgarage geplant. Bei Bedarf besteht zusätzlich die Möglichkeit im südlichen und nördlichen Bereich jeweils ein Parkhaus zu errichten.

Ein inneres Wegenetz stärkt die Querbeziehungen im Quartier, der sonst nord-süd-ausgerichteten Bewegungsachsen von Bahnstrecke, Bahnhofstraße und Eyach. Die Treppe am östlichen Steigende wird parallel zur Bahnlinie gedreht, so dass die Bewegungsrichtung auf den Bahnhofplatz ausgerichtet wird.

Phasen

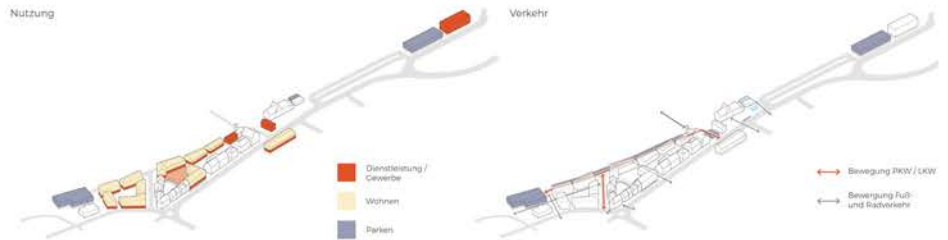
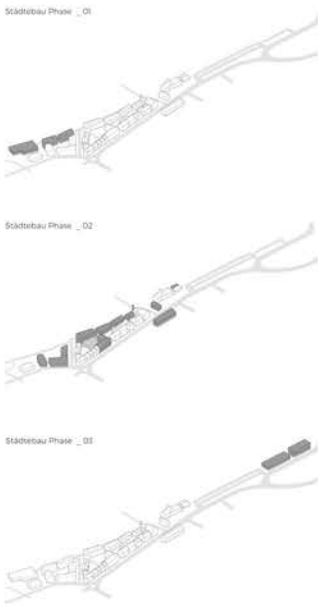
Der Städtebau kann sowohl auf eine Minimal- als auch eine Maximalvariante städtischer Entwicklung reagieren. Bahnhofstraße sowie der Bahnhofplatz sollen dabei prioritär behandelt werden.

Nach der Entwicklung des Kernbereichs südlich des Bahnhofplatzes sowie des Klöcker-Areals gemäß dem Prinzip „von innen nach außen“, kann in der nächsten Phase der angrenzende Teil an die Altstadt entwickelt werden. Die dritte Phase, der Ausbau des Bereichs nördlich des ZOB, stellt eine Option für eine dynamische Stadtentwicklung dar.



Schnitt A-A 1:500





Bahnhofvorplatz Balingen - Städtebau Nord

Neuordnen - Bündeln - Qualitäten schaffen. Das sind die Schlagworte für den Bahnhofvorplatz in Balingen, der in seiner neuen Anordnung den zukünftigen Stadteingang markiert. Die zahlreichen Maßnahmen, die bereits zur Aufwertung der Bahnhofstraße durchgeführt wurden, werden gebündelt in dem neuen Bahnhofvorplatz. Dieser bildet den repräsentativen Auftakt in die Stadt, die Bahnhofstraße und die Innenstadt.

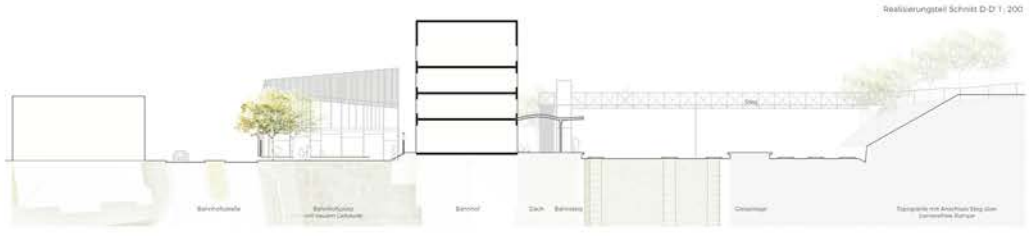
Um eine sowohl repräsentative Ceste als auch einen Platz mit neuen hochwertigen Aufenthaltsbereichen zu schaffen, wird der Platz von Grund auf neu geordnet. Die Nutzungen und Infrastrukturellen Anlagen sowie der Verkehr werden an die Nord- und Südseite verlegt und hier zusammengefasst. So wird eine offene Platzfläche vor dem historischen Bahnhofgebäude geschaffen, die dem Ensemble eine neue Großzügigkeit verleiht. Am Nordrand des Platzes wird ein Baumdach aus Ahornbäumen (wie Bestand in der Bahnhofstraße) vorgesehen, welches einseitig den Platz nördlich eine Raumskulptur verleiht, gleichzeitig aber auch Stützpfähle im Schatten und Fahrradstapeln in direkter Nähe zum E-Bike-Center bereitstellt. Südlich wird der Platz durch den zweigeschossigen Neubau der Bahnhofstraße gefasst. Diese bildet die Raumkante des Bahnhofvorplatzes und ist gleichzeitig ein städtebaulicher Hybrid, der auch den Kopfbau des angrenzenden Wohnblocks darstellt.

Dadurch wird die sonstig exponierte Süd-Westliche Ecke des Platzes zum Gastronomiebereich, welcher von der neuen Bahnhofstraße und dem Café la Gare besetzt wird. Hinter dem Neubau werden die benötigten Parkplätze für den Bahnhof, die Hotelgäste und die Anlieferung vorgesehen. Entlang der Bahnhofstraße mit direkter Sichtbeziehung zum Aus- und Eingang des Bahnhofs werden vier Haltebuchten für Taxis bzw. Drag and Drop Verkehr vorgesehen.

Durch die Anordnung des Neubaus und der Elemente auf dem Platz wird eine diagonale Bewegungs- und Sichtachse zum historischen Stieg freigegeben, die diese Verbindung stärkt.

Die Ceste des Bahnhofvorplatz als Aufnahmepunkt der Bahnhofstraße zu interpretieren schlägt sich auch in der Materialität des Platzes nieder. Das bestehende Pflaster aus der Bahnhofstraße wird weitergeführt und bildet einen akzentuierenden Rahmen um die eigentliche Platzfläche. Diese wird mit einem Natursteinplattenverbund hergestellt, der 90Grad zum Pflaster der Bahnhofstraße gedreht ist, den gleichen Verband wie die Bahnhofstraße besitzt, jedoch in größeren Formaten verlegt wird. Um die Öffnung des Platzes und die Verdichtung der Elemente zu den Platzrändern zu betonen werden Streifen aus Kleinformatpflaster angebracht, die sich zu den Bändern des Platzes verdichten. Dieses Material wurde auch schon in der Bahnhofstraße zu den Gebäuden hin verwendet und hat hier auch gleichzeitig den praktischen Hintergrund, dass sich die Möblierung des Platzes an oder auf den Streifen befindet und damit sehr einfach eingebaut werden kann. Mastleuchten und Müllimer werden direkt in die Bänder eingeschrieben, die großzügigen Mutterstühle links und ohne Rückenlehne) lagern sich an den Bändern an.

Die Gestaltung gemeint einen multifunktionalen Platz, der das bestehende „Haus der vielen Angebote“ optimal ergänzt und zusätzlich eigene Angebote schafft. Bereiche des ruhigen Aufenthalts im Schatten oder auch das Sehen und Gesehen werden auf dem Platz ermöglicht. Es entsteht ein angemessener in seiner Maßstäblichkeit angepasster Platz, der den jetzigen und auch zukünftigen Ansprüchen gerecht wird.



2. Preis - 1013

Günter Hermann Architekten, Stuttgart mit
Siegmund Landschaftsarchitektur, Schömburg

2. Preis - 1013

Der von Verkehr frei geräumte Bahnhofsvorplatz weist eine in sich ruhige Struktur auf und wird gegenüber dem ZOB durch eine Baumgruppe räumlich und optisch abgetrennt, behält gleichzeitig aber seine verbindende Funktion zwischen ZOB und Bahnhof.

Das Baumquartier rahmt zugleich das optisch durch eine angefügte Fahrradstation mit WC optisch aufgearbeitete Trafostation.

Die Unterbringung der Trafostation unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude ist funktional gelungen. Auf der südlichen Seite wird der Bahnhofsvorplatz durch ein eingefügtes Gebäude eingefasst, welches für sich die Kubaturen der bestehenden Bebauung entlang der Bahnhofstraße wiederaufnimmt. Insgesamt erscheint der Platz zwar in der Größe deutlich reduziert, jedoch für seine Funktion im Stadtgefüge noch ausreichend dimensioniert. Die Gestaltung des Platzes wird durch ein Fontänenfeld dominiert, welches in Größe und Funktion nur eingeschränkt mit der Verkehrsbedeutung eines Bahnhofsvorplatzes harmonisiert. Gleichwohl lockert dieses den Platz wiederum auf.

Die Fahrbahn der Bahnhofstraße wird nicht in die Platzgestaltung integriert, sondern verbleibt in tangentialer Lage, wodurch die Trennwirkung des Verkehrs eher gesteigert wird. Die Besonnung und Belichtung der Außengastronomie des Bahnhofs bleibt durch den Verzicht eines Ersatzbaus der bisherigen Bahnhofsgaststätte gewahrt und verbessert sich insgesamt. Auf der südlichen Seite des Bahnhofs bestehen Erweiterungsflächen für die Gastronomie. Der Ausgang zum denkmalgeschützten Fußgängerüberweg erfolgt über eine langgezogene Treppenrampe, die gut gelungen neben dem Bahnhofsgebäude beginnt und von der Bahnhofstraße gut auffindbar bzw. erreichbar erscheint.

Die Anbindung der Taxi- und Kurzzeitparkplätze an die Bahnhofsstraße erfolgt hauptsächlich nur über den neugeschaffenen Platz und führt hier zu einer unvermeidbaren Verkehrsbelastung, welche zugleich auch störend für die Außenterrasse ist. Das gleiche gilt auch für die neuen Stellplätze des Bahnhofhotels. Die Parkierung erfolgt nördlich des ZOB in einem großen Parkhaus über vier Ebenen. Das Parkhaus wirkt in seinen Dimensionen gegen über der östlich gelegenen Bebauung dominant, gleichwohl städtebaulich durchgeplante Grünstrukturen noch vertretbar.

Der ZOB bleibt insgesamt unverändert. Im Bereich der bestehenden Parkierungsanlagen am Lindle erfolgt eine neue Wohn- und Geschäftsbebauung welche vorzugsweise über die Straße am Lindle erschlossen wird. Die geplante Neubebauung ist in ihrer städtebaulichen Körnung und Höhenentwicklung der städtebaulichen Situation angemessen.

Insgesamt werden zwischen der Neubebauung und der Bebauung entlang der Bahnhofstraße neue Innenräume geschaffen, die die Wohnfunktion klar verbessern. In diesem Bereich wird zugleich eine Tiefgarage angeordnet. Eine adäquate Nutzung der Erdgeschosslage ist nicht erkennbar.

Im Bereich des Klöckner-Areals erfolgt eine Neubebauung mit Einzelhandel, welche hier gut an die Einkaufslage der Friedrichsstraße angebunden werden kann. Auch hier entsteht für die Wohnnutzung in den Obergeschossen über die begrünte Dachfläche eine angemessene Wohnqualität.

Zwischen der neuen Bebauung und den Bahngleisen erfolgt die Erschließung mit begleitenden Parkierungsflächen. Die Anzahl ebenerdiger Stellplätze ist ausreichend dimensioniert. Insgesamt ist die Durchgrünung und Aufenthaltsqualität als gut zu bezeichnen. Mit dem Gebäudebestand wird sensibel umgegangen und insgesamt eine Aufwertung für die heutige Nutzung erzielt. Die funktionalen Zuordnungen sind weitgehend adäquat, jedoch ist die Anordnung Parkierung Taxi bzw. Bahnhofandienung verbesserungswürdig. Die Umsetzbarkeit der geplanten Bebauung ist vorliegend gegeben. Die Anordnung der Funktionen Wohnen, Dienstleistung, Einkaufen sind städtebaulich überlegt gewählt. Die vorliegende Arbeit zeigt einen sehr angemessenen Umgang mit der Aufgabenstellung. Der konzeptionellen Stärke des städtebaulichen Entwurfs steht jedoch keine entsprechend sensible Platzgestaltung gegenüber.

STÄDTBAULICHES KONZEPT

Durch die Neuanforderung des Bahnhofsbereiches und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll der Bahnhof als Mobilitätszentrum und Kulturort mit der Innenstadt verknüpft und in den Stadtraum integriert werden. Durch die rückwärtige Schließung der Bestände im Bereich 'Am Lindert' und die Aufwertung des Stadtraumes wird die Stadterweiterung an die Bahnhofsfläche geführt. Die bestehenden unattraktiven und diffusen Resträume durch ein neues Stück Stadt ersetzt.

Die Bebauung entlang der Bahnhofsfläche erhöht die Qualität der Innenräume, die als grüne Höfe genutzt werden können, und bietet zusätzlich Schallschutz. Dies schafft Qualität, die das innenstädtische Quartier als Wohnort attraktiv für z.B. junge Familien attraktiviert. Die Durchwegung der Bestände verbessert die fußläufige Verbindung zur Bahnhofstraße.

Der Bahnhofsvorplatz wird vom Verkehr freigelegt, Grünflächen, Plattenbänder werden sich mit dem Gehweggefälle aus der Bahnhofstraße zu einem ergonomischen Belagfeld, das den neuen Bahnhofplatz abgrenzt macht. Ein Fortisbereich signalisiert den Übergang zur Innenstadt, angefangen die Besucher und drängt den Verkehrslärm der Umgebung.

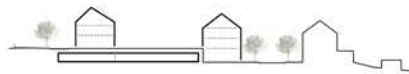
Der südliche Platzbereich, unter dem bestehenden Baum, wird bewusst von jeder Möblierung befreit, um eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeiten zuzulassen. Es entsteht ein Raum für kulturelle Veranstaltungen Open-Air-Kino, Urban-Gardening, Ausstellungsbeiträge während der Gartenschau und vieles mehr.

Der denkmalgeschützte Bogen wird angehoben, um an das Geländehiveau auf der Westseite barrierefrei anzuschließen. Die Treppe wird erneuert und führt in Zukunft direkt zum Bahnhof, um den neuen Zugang sinnvoll zu ergänzen.

Die Gestaltung der Bahnhofstraße mit zwei Fahrspuren ohne Mittelstreifen und breiten Gehwegen mit Langsparkschienen wird bis zur Karlsrufer Straße fortgeführt. Im weiteren Verlauf Richtung Kreis und neuem Parkhaus werden die Gehwege mit dem Charakter der Bahnhofstraße gestaltet und als Baumreihen ergänzt, um den Bereich an die Innenstadt anzubinden.

Das Thema Fahrrad bekommt seinen eigenen Bereich zwischen ZOB und Bahnhof. Der Ausbau an die Taxistation folgt dem Fahrradparkhaus und die öffentliche WC-Anlage zu einem Blockpoker zusammen. Unter dem Bäumen im Vorbereich der Fahrradstation, gibt es Raum für bis zu 100 weitere Fahrradstellplätze, die ggf. auch Überdachung werden können. Die Anbindung der Radwege nach Norden und Süden und die Nähe zum Fahrradverkehr im Bahnhof verbessern die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad deutlich.

Die PKW-Anbindung erfolgt auf vier Stufen, die den unterschiedlichen Fahrgastgruppen dienen. Die Stellplätze für Kurzzeitparken, Taxi, Car-Sharing und die gesamten Bahnhofsflächen werden entlang der Straße angeordnet und liegen sich damit selbstverständlich in der Stadterweiterung ein. Park & Ride Langzeitparken findet nördlich des Bahnhofs in einem neuen Parkhaus statt. Südlich gibt es Kurzzeitstellplätze und Anwohnerparken in öffentlichen Räumen wie in einer Tiefgarage, die von der Bahnhofstraße aus erreichbar wird.



Schnitt A-A | M 1:500



Schnitt B-B | M 1:500



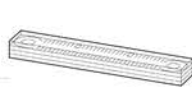
Gestaltungsplan | M 1:500

Bahnhofsareal - Stadteingang Nord, Balingen





Strukturkonzept | M 1:2000



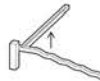
Nördlich des ZOBs wird ein Park & Ride-Parkhaus vorgeschlagen. Städtebaulich entsteht auf diese Weise eine abschließende Raummarke für den ZOB und ein Übergang zu den Villen entlang der Bahnhofstraße. In dem Parkhaus gibt es auf vier Ebenen Platz für max. 220 Stellplätze. Im Erdgeschoss könnte auch eine gewerbliche Nutzung sein.



Das Fahrradparkhaus dockt an die bestehende Trafikstation an. Eine neue Fassade fügt die beiden Gebäudeteile zu einem Blockkörper zusammen. Die Fahrradabstellplätze werden in einem Doppelparkier-System geparkt. Außerdem werden Fahrrad-Einzelgaragen, Schweller für Helme und Leuchtständer für Pedale angeboten.



Der Bahnhofsvorplatz erhält durch einen Neubau an der Bahnhofstraße eine neue Raummarke, die den Platz besser nutzt. Die Geschosse im Erdgeschoss öffnet sich zu Platz und bietet diesem. Im 1. Obergeschoss gibt es zwei Büroläden. In den Obergeschossen befinden sich sechs Wohnflächen.



Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Steigs soll verbessert werden. Daher wird dem neuen Außen-Abgang am Bahnhof mehr Raum gegeben. Der Steig wird um ca. 1,50m angehoben, sodass der Übergang zur Abzweigstraße barrierefrei wird und kein zweiter Aufzug eingebaut werden muss.



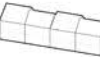
Auf Höhe der Bahnhofstr. 18 befindet sich die Zufahrt zu einer neuen Tiefgarage, die sich für zum ehemaligen Hofareal erstreckt. Sie bietet 92 Stellplätze für Anwohner und Kuppelparker.



Im Bereich der Bahnhofstraße 14-18 werden die, sich in einem schlechten baulichen Zustand befindlichen Gebäude, durch zwei neue Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt. An dieser Stelle befindet sich außerdem die Zufahrt zur Tiefgarage.



Auf dem Grundstück des Kibben-Arens wird eine neue Wohnbebauung vorgeschlagen. Um im Erdgeschoss eine größere zusammenhängende Einzelhandelsfläche anbieten zu können, schließt sich das Erdgeschoss bis in den Innenhof.



Die ehemaligen Hirschenbänke sind neu geordnet, so über die vorhandenen Baublöcke durch eine rückseitige Bebauung städtebaulich geschlossen werden. Dies erhöht die Qualität der Innenhöfe und erschließt einen neuen Standort für zukunftsgerichtetes Wohnen oder Konzepte wie Wohnen und Arbeiten. Im Erdgeschoss ist Einzelhandel denkbar.



Bahnhofsareal - Stadteingang Nord, Balingen





Realisierungsteil EG | M 1:200



1.0G



2.0G



3.0G



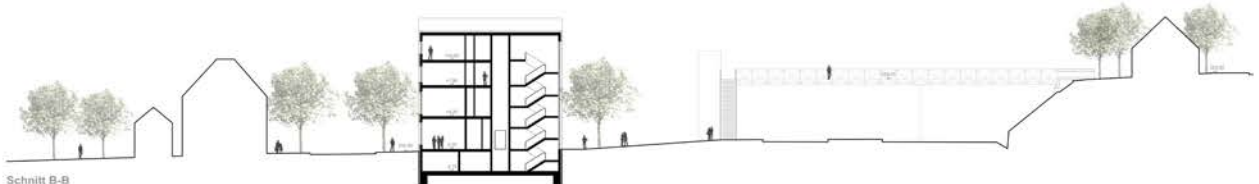
4.0G



Schnitt A-A



UG



Schnitt B-B



Ansicht Bahnhofstraße

Bahnhofsareal - Stadteingang Nord, Balingen



3. Preis - 1016

w+p Landschaften, Schiltach mit
Lieb und Lieb Architekten, Freudenstadt

3. Preis - 1016

Die Verfasser entwickeln eine nachvollziehbare Gesamtidee aus dem historischen Stadtgrundriss: Langstrecke Baukörper mit Innenhöfen im Lindle Quartier, einen Bahnhofslatz von Hauswand zu Hauswand und in der Fortführung des ZOB ein großzügiges Parkierungs-Gebäude. Der Bahnhofslatz besticht durch seine Großzügigkeit und ruhigen Gesamteindruck. Das lockere Baumgrün ist prägnant und richtig gesetzt. Es schafft zusammen mit der langen Sitzbank eine hohe Aufenthaltsqualität. Das Element Wasser wird allerdings sehr zurückhaltend eingesetzt.

Der Platz öffnet sich wie selbstverständlich zum denkmalgeschützten Steg. Besonders wertvoll ist die Situierung der südlich des Bahnhofs gelegenen Kaffeeterrasse. Auch die anderen Funktionen auf dem Platz, wie Taxi und Fahrräder sind geschickt gelöst. Ein separater Raum für Kiss & Ride fehlt jedoch.

Der vorgeschlagene Ortbeton als Platzbelag ist funktional, wie gestalterisch denkbar und führt die Ankommenden in Richtung Karlstrasse, Krankenhaus und Landesgartenschaugelände wie auch in die Innenstadt.

Das Parkierungsgebäude mit P&R Stellplätzen nördlich des ZOBs ist gut erreichbar und komplettiert das Mobilitätszentrum.

Die vorgeschlagene Stadtstruktur „Am Lindle“ und im „Glöckler-Areal“ wirkt robust und nimmt die vorhandenen Stadträume folgerichtig auf. Die langgestreckten Gebäudekörper wirken stadträumlich plausibel und bieten den erforderlichen Lärmschutz. Die durchgehende Baumreihe entlang des Bahnkörpers schafft die notwendige Distanz und bietet Platz für einen durchgehenden Rad und Fußweg. Der vorgeschlagene Mix aus Wohnungen und Gewerbe mit attraktiven Plätzen und Höfen ist überzeugend gelöst und bietet eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit.

Die zentral gelegene Tiefgarage mit Zufahrt über die Bahnhofstraße reduziert den Individualverkehr im Quartier entscheidend.

Die Arbeit schafft somit einen überzeugenden Beitrag für das Balingen Bahnhofsareal. Die zurückhaltende städtebauliche Durcharbeitung lässt einige Fragen unbeantwortet. Die Entscheidung für einen homogenen Belang aus Ortbeton führte zu Diskussionen im Preisgericht.

Bahnhofsareal – Stadteingang Nord

PLATTFORM FÜR MOBILITÄT UND ENTRÉE FÜR DIE INNENSTADT

181649

Situation

Das Werteverfestigtes im Bahnhofsumfeld in Balingen ist durch die bestehende Struktur geprägt. Erstreckt sich vom derzeitigen Park- und Bäderplatz bzw. der angrenzenden Wiesfläche im Norden, über den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), den Bahnhofplatz und der westlichen in Teilen vernachlässigten Bebauung der Bahnhofstraße bis zum angrenzenden Parkplatz im Bereich „Am Lindle“, eine typische Stadtranche. Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofgebäude wird mit seiner künftigen Belegung als Hotel über den Bahnhofplatz prägen.

Städtebauliche Idee: Plattform für Mobilität und Entrée für die Innenstadt

Alle Bereiche im Bearbeitungsgebiet verbindet das Gerüst des historischen Stadtgrundrisses mit seinen Straßenzugängen, den Zwischenflächen als Freiraum und markanten Einzelgebäuden die im städtebaulichen Gesamtkonzept aufgenommen wurden. Entlang der Bahngelände formen langgestreckte Gebäudekörper einseitig über erforderlichen Lärmschutz und andererseits entstehen hierdurch auch kleine Grundrisse für Büros oder großzügige Volumina für innovative Handwerksbetriebe sogenannte Start-ups im öffentlichen Raum. Im Richtung Bahnhofstrasse wird die Neubebauung in Anlehnung an die bestehende Struktur kleinteiliger, hier durchmischt sich Wohnen mit kleinen Ladengeschäften.

Das Bahnhofgebäude wird nach dem Rückbau von dem südlich stehenden Gebäude bewusst freigestellt. Der historische Stützpunkt nun als wichtige Wegeverbindung mit dem behinderungsfreien Aufstieg auf den Bahnhofplatz. Gleichzeitig wird durch diese wohlwollende Neuordnung für die Bahnhofsgaststätte die Gartenterrasse qualitativ erweitert und von nachteiliger Verschattung freigehalten.

Bahnhofplatz – Plattform für Mobilität

Das Bahnhofgebäude wird zukünftig wieder zur besonderen Adresse und den neuen Platz entsprechend prägen. Die Platzgestaltung ist als vorklassisch zeitgemäß reduziert, und großzügig gehalten. Eine Plattform aus Ortbeton mit einzelnen Segmenten, die Oberfläche mit besonderer Struktur, verbindet den gesamten Straßenraum bis zur Kantstraße, Fahrradstellplätze mit Überdachungen in der Nähe zum Fahrradladen und Stellplätze für Taxi und Betriebsparken entlang der Bahnhofstraße erfahren jeweils Priorität und werden auf der Plattform angeordnet.

In Richtung Innenstadt formt ein Haub aus purpurnerem Schorn (Azer platzenides Tiroch) ein attraktives Entrée zur Innenstadt. Individuell gestaltete Sitzbänke, ein Wasserspiel im lichten Schatten von dem Bleibdach bieten zusammen ein lauschiges Plätzchen zum Verweilen. In den Abendstunden wird der geplante Platzbereich hell erleuchtet und atmosphärisch illuminiert und erhält dadurch eine freundliche, aufgeräumte Atmosphäre.

ZOB und weitere Verkehrsanlagen

Der ZOB bleibt im Bestand erhalten, allerdings er erhält er eine erforderliche Aufhellung. Die Wartebänke werden erneuert, einzelne Baumstandorte in die Dachkonstruktion integriert, zeitgemäße digitale Informationsscreens mit den Angaben zu den Fahrzeiten der Buslinien ergänzt.

Wichtiges Thema, Nachweis der berechneten Stellplätze. Hierzu wird auf dem derzeitigen Parkplatz südlich vom Bahnhof ein neues Parkhaus mit insgesamt 200 Parkplätzen errichtet. Darüber hinaus können bei weiterem Bedarf in den Tiefgaragen unter der Neubebauung entlang den Bahngeländen weitere vier Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Labels für E-Mobilität, Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden bei den Fahrradüberdachungen, Ladestationen für Elektro PKW's im neuen Parkhaus südlich vom dem Bahnhof vorgegeben und jeweils lokal aus den Photovoltaikanlagen auf dem Dach versorgt.

Insgesamt betrachtet entsteht durch die Neugestaltung und städtebauliche Neuordnung in diesem Bereich von Balingen ein lebendiges, zukunftsorientiertes Stadtquartier mit vielfältiger Belegung und qualitativem Freiraum.



STADTENTRÉE



LAGEPLAN M 1:500

Anerkennung - 1007

studio wessendorf, Berlin mit
ST/GRIEGER Landschaftsarchitekt, Berlin

Anerkennung - 1007

Der Entwurfsvorschlag ist konzeptionell durchgängig strukturiert und vor allem in den öffentlichen Bereichen detailliert ausgearbeitet. Das neue Parkhaus und der bestehende Busbahnhof sind mit einem großen Baumfeld zusammengefasst. So entsteht in Verbindung mit den straßenbegleitenden Bäumen entlang der nördlichen Bahnhofstraße und dem so genannten Wiesenraum ein grüner Stadteingang, der bis zum Servicegebäude nördlich des Bahnhofs geführt wird. In dieses Gebäude ist die erhaltene Trafostation integriert. Die Fahrradstellplätze und –boxen sind hier angeordnet. Im Süden des neu gestalteten Platzes flankiert ein viergeschossiger Neubau mit Flachdach den alten Bahnhof. Seine Platzierung ermöglicht eine zeitnahe Realisierung des neuen Bahnhofsbereichs, schafft aber in Verbindung mit dem großen Servicegebäude einen relativ beengten Platz vor dem Bahnhof. Diesen Eindruck verstärkt die sehr verkehrstechnisch gestaltete Bahnhofstraße zusätzlich. Hier bleiben die gestalterischen Möglichkeiten ungenutzt. Die zu kleinteilige Gliederung der Funktionsbereiche durch unterschiedliche Belagsflächen und Formate verstärkt den beengten Charakter des Platzes. Im südlich anschließenden Baufeld entlang der Bahnhofstraße wird die städtebauliche Körnung aufgenommen. Die bestehenden Gebäude werden maßstäblich ergänzt. Dabei sind die Quergassen allerdings zu schmal dimensioniert. Das ehemalige Postgebäude am Bahnhofplatz wird durch einen Winkelbau ersetzt, der keine ausreichenden Freiräume zur Nachbarbebauung lässt.

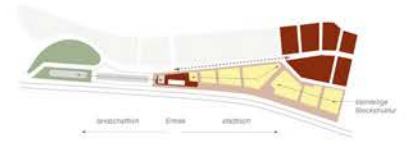
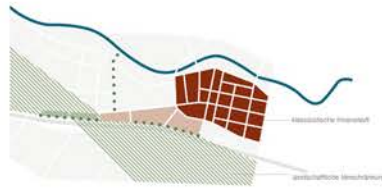
Die südlichen Blockrandergänzungen sowie die Bebauung auf dem Klöckner-Areal lassen eine angemessene bauliche Körnung erwarten. In den Erdgeschossen befinden sich jedoch überdimensionierte Einzelhandelsflächen. Die über zwei Geschosse gestaffelten Ebenen in den Innenhöfen führen zu beengten Innenhöfen. Die vorgeschlagenen Anlieferungen über die Tiefgaragen dürften in dieser Form nicht funktionsfähig sein.

Die neue Blockrandbebauung ist von der Bahntrasse weit abgerückt. Damit entsteht ein großzügiger und funktionsfähiger Vorbereich, der ein attraktives Wohnen nach Westen erwarten lässt. Die Anordnung der Kurzzeitparkplätze hinter der Baumreihen entlang der Bahn ist sinnvoll und angemessen. In der verkehrsberuhigten Erschließungsstraße kann der Radverkehr aus nördlicher Richtung attraktiv nach Süden fortgesetzt werden. Die versiegelten Oberflächen lassen jedoch einen sehr breiten und ungegliederten Straßenraum entstehen. Am Lindle entsteht ein kleiner Quartiersplatz, der angenehm dimensioniert ist und die Topographie mit einfachen Mitteln bewältigt.

Der Vorbereich des denkmalgeschützten Stegs ist in die Freiraumkonzeption integriert und schafft eine gute kleinräumliche Vernetzung zwischen Eyach und den Quartieren westlich der Bahn. Die Arbeit zeichnet sich durch eine klare städtebauliche Struktur aus. Die beidseitige Einengung des Bahnhofplatzes kann jedoch ebenso wenig überzeugen wie die räumlich beengten Innenhöfe der südlichen Bebauung.

STRATEGIE I
 > Das Bahnhofsareal als Fortsetzung von Stadt und Landschaft

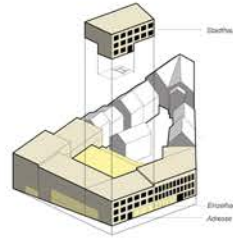
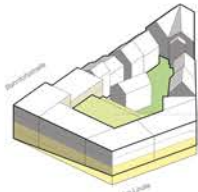
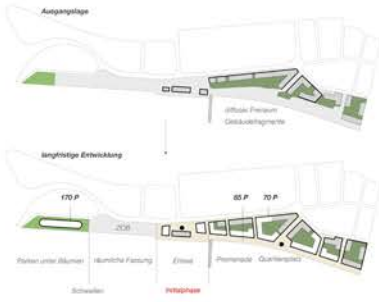
Die Lage Balingens an den Ausläufern der Schwäbischen Alb bietet einen Reizfaktor an topographischen Reizen und geringen Regenfalllinien, die eine entspannte Charakteristik der Stadt und die Zugehörigkeit zur Region vermitteln. Die Nähe zur schwäbischen Kulturlandschaft lädt ins Bahnhofsquartier konkret in Erscheinung. Der Bereich der Gütergleise baumbestandene Heuberg mit seinen Streuobstwäsen auf der Hochfläche bildet die Kulisse des südlichen Bahnhofsquartiers. In Verbindung mit der dem nördlich des Bahnhofsquartiers situierten, die Bahnstrecke begleitenden landschaftlich geprägten Hügel, dem dichten Baubestand der P+R Fläche und des ZOB ist die Struktur eines über die Gleisflächen versingenden Grünzuges abzulesen. Der städtische Impuls für das Quartier wird aus der klassischen Balingen Innenstadt entwickelt. Die Quartiere des östlichen Bahnhofsareals bilden Potentialkerne eines erweiterten Stadtzentrums bzw. einer stützenden urbanen Verbindung. Abseits ist dies heute schon an der baulichen Fassung entlang der Bahnhofstraße



STRATEGIE II
 > Das Bahnhofsareal als repräsentativer Stadteingang und Vermittler zwischen den Stadträumen

Das Einwirkungsgebiet bildet die Schnittstelle zur landschaftlichen Verschlingung mit dem Bahnhofsquartier als Scherzpunkt, der zum zentralen Ort herausgearbeitet wird. Er ist gleichzeitig städtisches Element nach Süden und Treppen zum landschaftlich geprägten Territorium im Norden. Die Bildung der Übergänge und Schwellen, die die Raumangere in einzelne Bereiche gliedern, werden zum Ausgangspunkt der städtebaulichen Lösung, die durch die landschaftsarchitektonische Gestaltung der Oberflächen untermauert wird. Bei der Entwicklung des neuen Bahnhofsquartiers wird die Chance genutzt, die ehemalige Rückseite der Stadt zu einem neuen lebendigen Stadtbaum zu entwickeln. Dabei werden vier hierarchische Raumebenen zur Trennung abgegrenzt und abgestuft: blockig, großflächige Erschließungsflächen als Magnet für Besucher befinden in die stonorige Blockstruktur integriert, die aus der Maschenweite und Bebauungslogik der Altstadt abgeleitet ist.





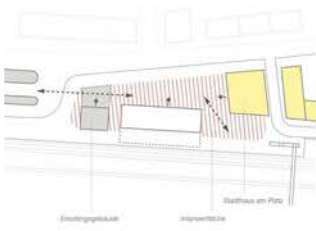
STADTKÖRPER UND RAUMSEQUENZEN
 > Der Schlüssel für die konzeptionelle Neugestaltung ist eine klare funktionale und gestalterische Zonierung des Bahnhofsumfelds.
 Die einzelnen Raumsequenzen werden geplant und einseitig programmiert. Als initialer Entwicklungsschritt wird der zentrale Bahnhofsvorplatz als städtebauliches Einzelelement herausgegriffen. Das neue Stadthaus am Platz leitet die Entwicklung des neuen Quartiers ein. Der fragmentarische Gebäudebestand wird zu Blockensembles im Maßstab der Innenstadt ergänzt, wodurch die Stadt ein neues Gesicht nach Süden erhält. Der ehemalige Hofverladebereich wird zu einem neuen Stadtkern qualifiziert, der sich ungetrübter in das klare Raumgefüge der Altstadtschichten einfügen lässt. Ein großer Anteil der öffentlichen Gebäude bleibt strukturgebend erhalten, die durch das Angebot der neuen Parkplätze und der öffentlichen Teilgarage zu 325 Stellplätzen ergänzt wird.

BLOCK-ENSEMBLE AUS ALT UND NEU
 > In der adaptierten Struktur eines typischen Stadtblockes verschmelzen Bestand und Neubau zu einem neuen Ensemble.
 Die großflächigen Einzelhandelsflächen in zwei Etagen nutzen geschickt den Kreuzbereich von etwa vier Metern zwischen Bahnhofstraße, bzw. Wilhelmstraße und Hofverladebereich. Die Nutzung ist flexibel, durch ein oder zwei groß- oder mittel- flächige Läden, die sich zu beiden Straßen öffnen und diese beidseitig über den Lädenbereich einstrahlen lassen. Über dem Lädenbereich entsteht ein großer Dachgarten, der sich zum Bestand hin absteigend und den Nutzern der Obergeschosse und des gesamten Blockes zur Verfügung stellt.

KLEINTEILIGE INNENSTADTSTRUKTUR AUFNEHMEN
 > Ein Saum von Stadthäusern legt sich um den Block und vermittelt zum Maßstab bestehender Wohn- und Geschäftshäuser.
 Die Stadthausanordnungen, Wohnungen oder Dienstleistung, befinden sich in den Obergeschossen über dem Einzelhandel, aber ihre Zugänge reichen bis an das Straßenniveau herunter, zwischen die Ecken des Blockes mit Eingängen und Gemeinschaftsfunktionen (z.B. Fahrradabstellplätze). Dazwischen, zur Mitte der Fassaden hin, liegen die Zugänge und Schaufenster der Lädenflächen, deren innere Ausrichtung aber verbergen bleibt.

VERTIKALE NUTZUNGSMISCHUNG
 > Die Entwicklungsbereiche Bahnhofstraßen 15-19 (1) und Klinker-Areal (2) bieten zwei maximierte Einzelhandelsensibles Raum.
 Diese Entwicklungen umfassen jeweils ca. 4.000 m² BGF (200 m² VZ) Lädenflächen in zwei Etagen. Im Untergeschoss befinden sich laubdeckungsreiche Teilgaragen und eine öffentliche Teilgarage zur Ergänzung der oberirdischen Stellplätze. Die Obergeschosse sind flexibel nutzbar für Wohnungen oder Dienstleistungsbereichen. Der Stellplatzbedarf wird sich wegen der günstigen Lage auf 80% mindern.





BAHNHOFSVORPLATZ - RÄUMLICHE FASSUNG

> Der Bahnhofsvorplatz markiert die Schwelle zur Innenstadt und wird zum Empfangsraum für deren Besucher

Zwei neue Gebäude auf dem Platz definieren mit dem Bahnhofgebäude eine klare Fassung des zentralen Platzbereichs und werden einer Umlänge gleich von einer interessanten Zusammenfassung, die durch repräsentative steinerne Plattenbänder im Kleinteilverbund des Bahnhofsvorplatzes definiert wird. Das neue Kopfgebäude mit Verkaufs- und Gastronomieflächen im Erdgeschoss stellt Anknüpfung und Aufstufung des neuen Bahnhofsvorplatzes und stellt an der vom Platz aus vorbestimmten ortsnahen Blicken in die neue Promenade über. Das Fahrrad- und E-Bikegebäude gegenüber bildet einen zusätzlichen Stimulus zum orientierten Bahnhofsvorplatz.



Fahrrad- und Empfangsgebäude

BAHNHOFSVORPLATZ - FUNKTIONALE GLEDERUNG

> Der nördliche Teil fungiert als Zone des Verweilens und Orientierens, der südliche Bereich dient dem Ankommen, Versorgen und Verweilen

Die Funktionen des neuen Bahnhofsvorplatzes sind effizient und kompakt organisiert. Ausgangspunkt stellt eine generelle Tendenz zum schmalen Verkehrs- und Versammlungsbereich ohne Plinthes eines bestimmten Verkehrsmittels dar: Kurze Wege und schnelle Aufnahmefähigkeit stehen im Fokus. Das nördliche Bahnhofsviertel wird nunmehr als Mobilitätsknotenpunkt verstanden. Entsprechend fungiert der nördliche Teil des Bahnhofsvorplatzes als Zone des Verweilens und Orientierens, während der südliche Bereich eher als Zone des Ankommens, Versorgens und Verweilens verstanden und organisiert ist. Drei Taxi- und sieben Fahrradboxen sind so am Rand des Platzes angeordnet, dass beidseitig ein optimales Aussteigen möglich ist aber der zentrale Platzbereich von Individualverkehr freigehalten ist. Die hochwertige Platzgestaltung bildet einen entsprechenden Rahmen für das Ankommen in Balingen. Ein markanter große Holztisch, welcher auf historische Bahnhofswartebühnen referenziert, ist unter schon bestehenden Bäumen gestellt.

Das neue Fahrradhaus stellt die umweltfreundliche Fortbewegung sichtbar in den Vordergrund. Es integriert das wenig ansprechende Bahnhofsbauwerk im Kern und integriert geschlossenen und offenen Fahrradstellplätze, eine WC sowie Teilwände unter einem weit ausladenden Dach. Zusätzlich wird ein integrierter Müllraum für die heute unattraktiv auf dem Platz abgestellten Müllcontainer der Bahnhofsvorzone vorgesehen. Sojamoobil auf dem Dach stellen den Stern für E-Bike Aufstellstationen.



OBERFLÄCHEN

> Der Bahnhofsvorplatz als Plaza zur Stadt, Ort des Ankommens und Abreisens sowie Eingang zum neuen Quartier im südlichen Aniel wird qualitativ mit einer Intarsie aus Porphyrlattenbändern herausgearbeitet.

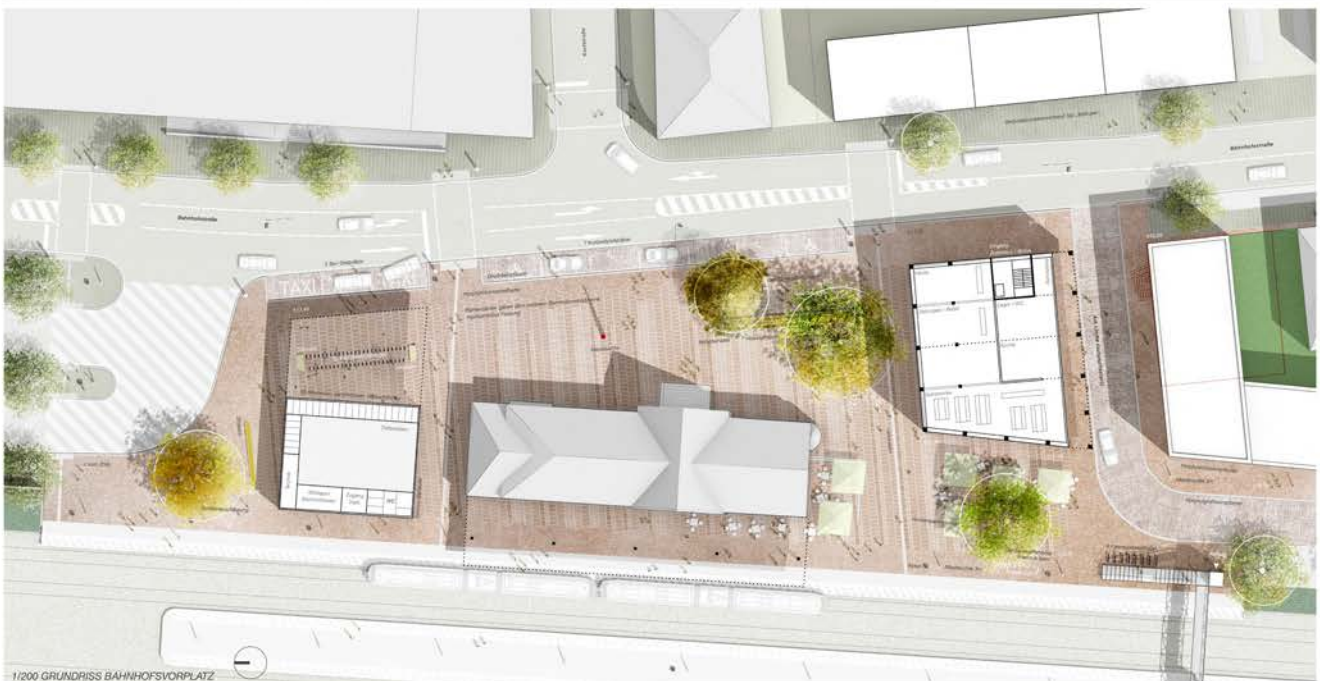
Die Gestaltung und Materialien der Oberflächen sind anpassend zu dem bereits vertrauten Oberflächen der Stadt Balingen aus Porphyr- und Betonsteinen. Laufbänder aus Betonsteinen mit Natursteinverleihen stellen über die Bahnhofstraße und Fochstraße in die zentrale Promenade. Die deutliche Fassung und städtebauliche Ergänzung der Bahnhofstraße vermittelt zusätzliches Erlebnis. Nebenstraßen und Plätze sind analog zur Innenstadt mit Porphyrlatten in Regenwasserführung gestaltet.



1/200 LÄNGSSCHNITT BAHNHOFVORPLATZ E-E



1/200 QUERSCHNITT BAHNHOFVORPLATZ F-F



1/200 GRUNDRISS BAHNHOFVORPLATZ

Anerkennung - 1001

deckert mester architekten gbr, Erfurt mit
club L94 Landschaftsarchitekten, Köln

Anerkennung - 1001

Die Verfasser interpretieren den Stadteingang Nord als ein Raumkontinuum mit dem Gemeindezentrum der evangelisch freikirchlichen Gemeinde im Norden, einem attraktiv gestalteten Bahnhofplatz als Mitte und dem neuen Klöckner Quartier im Süden. Über gut geschnittene Stadtbausteine wird eine Raumfolge zelebriert, die zu einer deutlichen Aufwertung des nördlichen Innenstadteingangs führt. Es entsteht ein Ort mit starker Identität.

Das im Norden vorgeschlagene Parkhaus soll langfristig mit der vorgeschlagenen Überdachung des Busbahnhofs zu einer baulichen Kante zusammen gefasst werden, die den Straßenraum der Bahnhofstraße rahmt. Eine gute Idee, die allerdings von der geplanten Realisierungsschritten abweicht. Der lang gezogene Stadtraum endet im Süden vor dem Fahrradparkhaus, das die Trafostation sinnvoll ummantelt und den Bahnhofplatz mit einem gastronomischen Angebot im Erdgeschoss bereichern soll. Man kann den Verfassern durchaus folgen, wenn sie sich Gedanken über die räumliche Fassung des Bahnhofplatzes machen. Fraglich ist es allerdings, ob die Sichtverbindung zwischen Busterminal und Bahnhofplatz aufgegeben werden sollte. Würde nicht der kleine Hain als Membran besser geeignet sein, die Sichtbarkeit des Busbahnhofs zu sichern?

Die Verfasser haben sich für einen relativ kleinen Bahnhofplatz entschieden, der auch im Süden durch ein neues Haus gefasst wird. Ob Zuschnitt und Größe des Platzes ausreichen, wird im Preisgericht intensiv diskutiert. Kritisch gesehen wird auch, dass der denkmalwerte Verbindungssteg von der Geislinger Straße im Rückraum ankommt.

Südlich des Bahnhofs werden die baulichen Fragmente mit präzisen baulichen Setzungen ergänzt. Die städtebauliche Figur – eine Folge von Wohnhöfen mit integrierten Handelsflächen – fügt sich wie selbstverständlich in die Umgebung ein. Die zeitgemäße Interpretation eines klassischen städtebaulichen Motivs Balingens wird mit den Bestandsbauten zu einem angenehm geformten Quartier verbunden. Bei der Umsetzung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Durchwegung wäre allerdings darauf zu achten, dass Konflikte zwischen Privatheit und Öffentlichkeit vermieden werden. Kritisch zu bewerten ist aber vor allem, dass die Verfasser die Wohnhöfe bis an die Grundstücksgrenze heranführen und deshalb die von der Deutsche Bahn AG geforderten Abstände zu den Gleisen unterschreiten. Zu eng dimensioniert sind außerdem einige Gassen im Quartier, die zur Verschattung führen und in frequenzarmen Tageszeiten auch atmosphärische Probleme erzeugen könnten. Mit geschick in die Topografie hineingeschobenen Handelsflächen erreichen die Verfasser, dass die Innenhöfe eine hohe Qualität erreichen, an der auch die Bewohner der Bestandsgebäude partizipieren können.

Das Nutzungskonzept ist standortgerecht entwickelt und tragfähig, der Umgang mit dem Bestand vorbildlich. Die freiräumliche Qualität ist passabel.

Die Verfasser beginnen mit einem weiten Blick auf die gestellte Aufgabe, der sie zu einer starken und Identität stiftenden städtebaulichen Konzeption trägt. Die Trennung zwischen Bahnhofplatz und Busbahnhof und fehlende Abstände zur Bahn führen zu Abstrichen in der Bewertung.

Erläuterungen

Neubaublock, anfruchtbarste Aspekte
 Bahnhofs- und im Umfeld umgeben zum integralen Bestandteil dieses Projekt über sich zu öffnen. Um die Potenziale zu nutzen und den Bedeutungswert des Bahnhofs zu steigern sind neue Konzepte erforderlich. Für das Bahnhofsgebäude legen tragfähige Konzepte vor. Die Aufwertung des Umfeldes muss nur die Attraktivität des Quartiers stärken und stabilisieren. Im Zentrum der Aufgabe steht die Schaffung eines ansehnlichen Bahnhofsareals von hoher Aufenthaltsqualität, das die Stadt besser hat, die ansehnliche Straße in Stadtbilder wieder zu überführen. Darüber hinaus hat das Gebiet eine zentrale Bedeutung als nördlicher Stadteingang. Die Aufwertung der Bereiche von der Parkanlage über den Bahnhofs- und Bahnhofsareal bis zur Bahnhofsstraße und den anschließenden Bereichen entlang der Bahnhofsstraße ist Ziel der Planung.
 Südostschnitt über sich der Einsatz in der Bahnhofsstraße, Bahnhofsplatz, Nordseite Bereich, Südseite Bereich/Bahnhofsplatz

Bahnhofsareal
 Im Zentrum des Planungsgebietes liegt der Bahnhofsplatz. Dieser wird mit bestehenden Gebäuden (ehemals nur noch wenig stark gebaut) und neu zu errichtenden auf ein selbstorganisiertes, integriertes Mass umgebaut.

Ein neues kleines „Platzchen“ entsteht an historischen, Stadt und wird von neuen Neubauten gefasst. Über eine zentrale Abfolge von Bahnhofsplatz, schmale Gasse, „Platzchen“ gelangt man schließlich in das im Hintergrund liegende neue Wohngebiet auf dem ehemaligen Wohngebiet. Eine Gasse führt quer durch die Wohnblöcke. Schritt über einen Gassen verbindet Bahnhofsplatz das neue Gebiet mit der Stadt. Durch die Gassen wird ein spannendes Blockbaukonzept für umgebende Nutzung.

Am Bahnhofsplatz wird das neue Ensemble durch die Neubauten gebildet. Als Kapital wird ein „Übertragungsgebiet“ entwickelt, die traditionelle Dachformen aufheben und seiner besonderen Bedeutung als Aufwärtsgasse in der Bahnhofsstraße Ausdruck verleihen. Im hinteren Teil zwischen Bahnhofsstraße und Ring bildet ein integrierendes Gesamtkonzept von Bahnhofsplatz in die neue Wohnzone und zum Ring. In diesem beiden Gebäuden werden für die Erdgeschoss Handwerksbetriebe angeboten. In den Obergeschossen befinden sich Flächen für Dienstleistungen, im Erdgeschoss des Kapitalbau am Platz ist während der Umgebungsphase eine entsprechende Nutzung denkbar (Einkauf, Wohnraum, Indusierbereich).

Für die Gebäude am Bahnhofsplatz ist eine Freizeitanlage in Höhebauweise einzuzeichnen, um im weiteren Verlauf die Landeigenschaften ein Statement für nachhaltigen Baueinsatz abzugeben, was sich in den Fassaden widerspiegeln sollte.

Am neuen Nordseite begrenzt den Bahnhofsplatz ein neues Fahndersitzfeld. Es stellt die fehlende Baumreihe des Platzes her und führt über zur nördlichen Bereich.



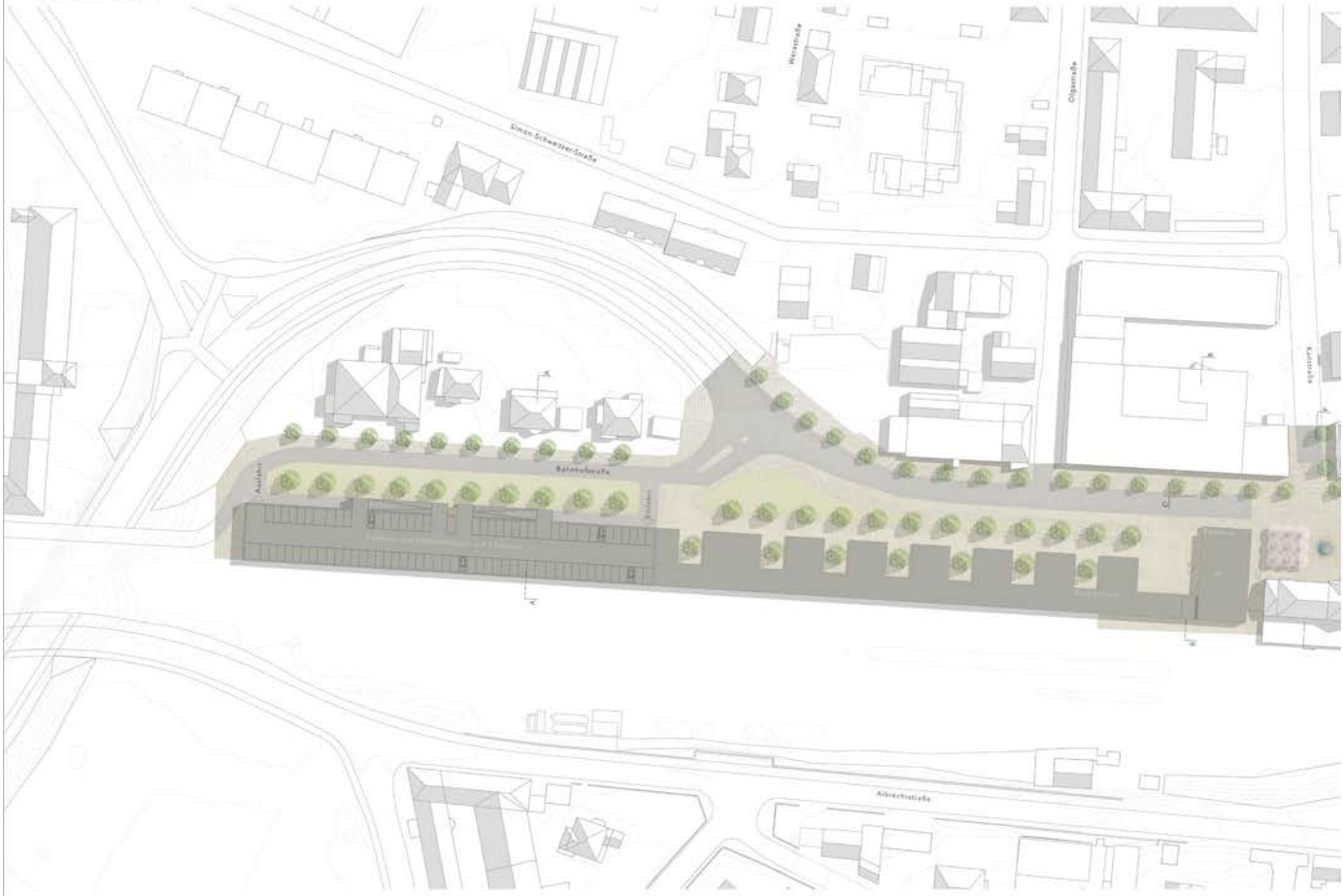
Systemgrundriss Flakhaus 1:500



Strukturplan 1:2000



entwurfliche Grundprinzipien



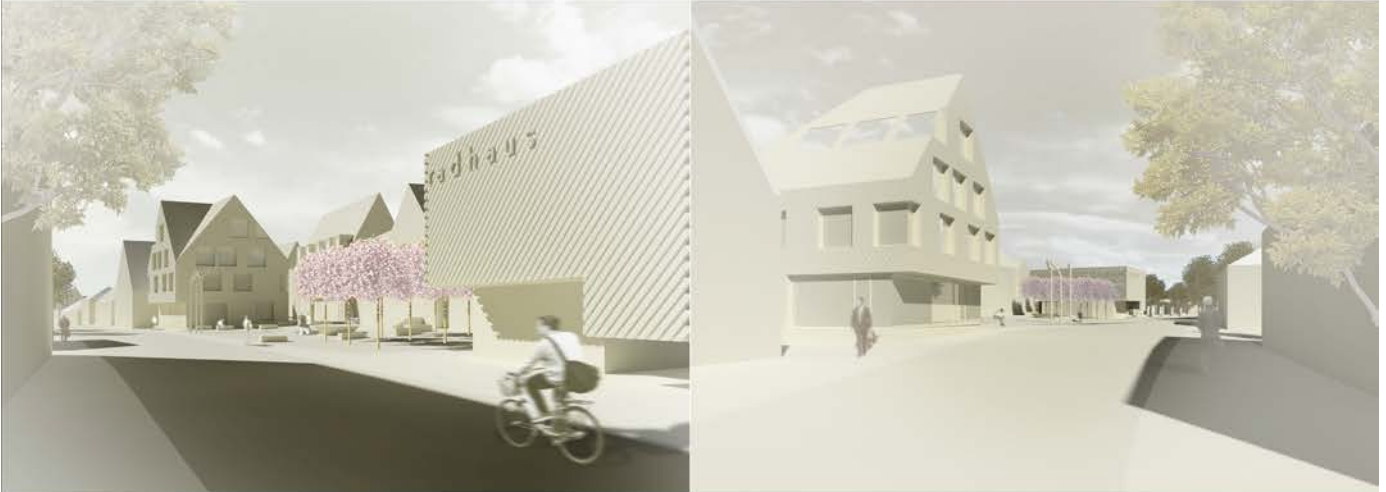
Lageplan 1:500 nördlicher Teil



Schnitt A-A

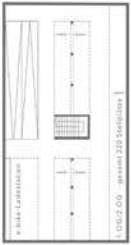
Schnitt B-B

Schnitt F-F



Blick von Norden auf den Bahnhofplatz

Blick von Süden auf den Bahnhofplatz



Grundriss 1. u. 2.OG Fahrradparkhaus 1:200



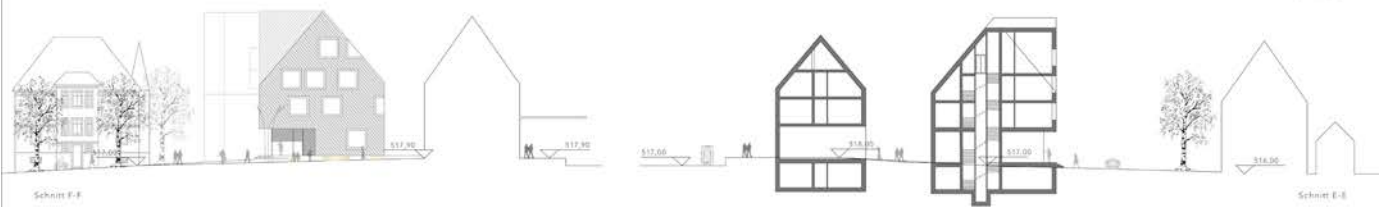
Grundrisse 1.OG u. 1.OG Häuser am Platz 1:200



Grundriss Bahnhofplatz mit Erdgeschoss 1:300



Schnitt G-G



Schnitt F-F

Schnitt E-E

Anerkennung - 1008

roedig . schop, Berlin mit
METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin

Anerkennung - 1008

Die Verfasser setzen zwei bauliche Akzente: nördlich des zentralen Omnibusbahnhofes wird ein längsgestrecktes Parkhaus verortet, südlich des Bahnhofsvorplatzes erstreckt sich ein Band aus unterschiedlich großen und in der Höhe (2-5 Geschosse) absinkenden Baukörper, die im wesentlichen Wohnnutzungen enthalten. Den Auftakt bildet direkt am denkmalgeschützten Fußgängerübergang ein 5 geschossiges Gebäude, welches neben der barrierefreien Erschließung des Steges auch diverse öffentliche und halböffentliche Nutzungen beherbergt. Der Baukörper wirkt an dieser Stelle unmaßstäblich, besonders in Hinsicht auf die Höhenentwicklung der Bestandsgebäude.

Nicht wirklich nachvollziehbar erscheint auch die Höhenentwicklung entlang der Bahn. Die lineare Struktur bietet keine Antwort bzw. Neuordnung, der rückwertigen diffusen Zonen des Entwicklungsbereichs Bahnhofsstraße.

Die Aussagen zur Gestaltung der Verkehrs- und Freiräume in diesem Areal bleiben schematisch und bedürfen einer stärkeren Klärung.

Durch Wegfall des südlichen Bestandes (Gastronomie) und den Verzicht auf weitere bauliche Elemente auf dem Bahnhofsvorplatz, wird der denkmalgeschützte Bahnhof freigestellt und bekommt somit einen würdigen Auftritt.

Lediglich lose Baumgruppen zonieren auf eine unpräzise Weise den Bahnhofsvorplatz, der sich in seiner Materialität über die Bahnhofsstraße hinweg bis zur gegenüberliegenden Gebäudefront erstreckt. Durch diese Öffnung Richtung Bahngleise entsteht durch einfache Art und Weise eine gelungene Stärkung der Ost-West Wegebeziehung. Auch der denkmalgeschützte Fußgängerübergang kommt somit gut zur Geltung.

Das für die Stadt Balingen so wichtige „Trittsteinkonzept“ durch Schaffung größerer und kleinerer Einzelhandelsflächen in der Bahnhofsstraße und eventuell dem rückwertigen Bereich wird leider nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Entwurf des Bahnhofsvorplatzes birgt aufgrund seiner Einfachheit und Großzügigkeit einen großen Charme - die städtebauliche Gesamtkonzeption kann jedoch nicht überzeugen.

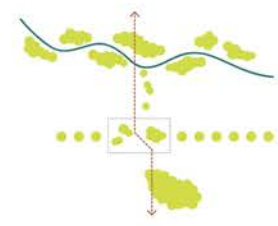


Strukturkonzept / Städtebauliche Idee und Verkehrsachsen M 1/2500

- | | |
|--|--|
| <p>• 1 Café / Restaurant / Imbiss / 3 - 4 Wohnen</p> <p>• 1 Kfz-Garage / 10 - 12 Wohnen</p> <p>• 1 Fahrradkiosk / 1 Fahrradkabinen / 10 Arzt / 10 Anwalt / 10 Pflegeheim</p> <p>• 10 Wohnen / 10 - 12 Wohnen</p> | <p>• 1 Café / Restaurant / Imbiss / 3 - 4 Wohnen</p> <p>• 1 Kfz-Garage / 10 - 12 Wohnen</p> <p>• 1 Fahrradkiosk / 1 Fahrradkabinen / 10 Arzt / 10 Anwalt / 10 Pflegeheim</p> <p>• 10 Wohnen / 10 - 12 Wohnen</p> |
|--|--|



Genutzungsplan M 1/500



Trassen

Am Bahnhof wird eine klare städtebauliche Neugliederung vorgenommen. Eine neu frei angelegte Platzanlage orientiert sich vom westlich gegenüber Bahnhofs / Bahngelände bis zur östlichen Bebauung an der Bahnhofstraße. Die Bahnhofsgebäude ist frei gestellt, mit seiner neuen Nutzung als Hotel der gesamten Komplexie zeigt es den Ort. Nördlich des Bahnhofs bleibt der Busbahnhof mit der gesamten Verkehrsplanung erhalten. Das neue Parkhaus ist in städtebaulich angemessener Weise entlang der Bahnhofstraße als langgestreckte Baukörper nördlich davon positioniert.

Kennzeichnend die Neugliederung ist der frei gestaltete Platzbereich südlich und östlich des Bahnhofs. Die unterschiedlichen Fußgänger Verkehrs werden in alle Richtungen frei über den Platz geführt. Sowie wird der denkmalgeschützte Stieg in seiner Bedeutung als Querung nach Westen in der Fläche gestrichelt.

Südlich entlang der Bahn (ehemaliger Hofplatz) schlingen sich ein Band aus differenziert unterschiedlich höhenorientierten Gebäuden vor, welche die klare Linienführung der Bahn aufnehmen und somit der Blick bis zur Bahnhofstraße freier.

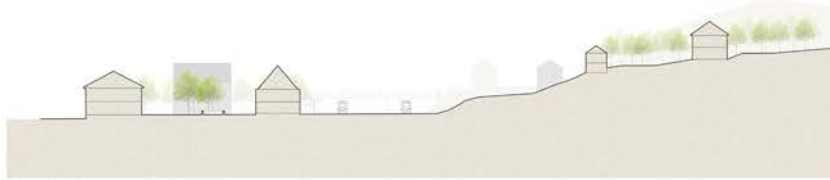
Ein südlich des neuen Platzes vorgeschaltetes bis zu 3 Geschossen hohe Gebäude erhält einen öffentlichen Aufzug, der die barrierefreie Erschließung sichert. Hier befindet sich ein Erdgeschoss als Fahrradkiosk (ca. 4-6qm), darüber ein 1. Obergeschoss, also der Aufenthaltsbereich von Kunden konsumiert, in das achtere Parken für Fahrräder möglich. Darüber liegen Dienstleistungen wie Anwalt, Arzt und Pflegeheim.

Das südlich davon folgende Gebäude ist ein Erdgeschoss für den Handel mit regionalen Produkten gestrichelt, darüber Dienstleistungen (Steuerberatung) und in den beiden oberen Geschossen Wohnen. Die weiteren südlich gegenüber Bahnhofs sind als Wohnen ausgewiesen. Unter den ersten drei Gebäuden ist eine Terrazzo vorgesehen, in die die Sitzbänke für das Hotel, die Dienstleistungen und Handbrennungen untergebracht sind. Bei den weiteren Wohngebäuden sind auf ein innovatives Mobilitätskonzept gestrichelt, das auf die Nähe zum Bahnhof setzt und auf private Pkw verzichtet, sondern Carsharing vorsieht.

Die Bahnhofstraße wird durch zwei neue Gebäude ergänzt, wenn in der Projektion der Baukörper die Bebauung die Umgebung auf und folgt sich somit in die bestehende gemischte Stadtstruktur ein.



Schnitt A-A M 1/500



Schnitt B-B M 1/500



Schnitt C-C M 1/500

Funktion

Die große Kreisstadt Balingen ist geprägt durch die landschaftliche Lage am Rand der Schwäbischen Alb im Tal der Esch, umgeben von der Balingen Bingen. Auf dem Gelände der ehemaligen Stadtgüteranlage durch die Gärten der Wasserbrunnen. Der Bahnhof Balingen befindet sich im nördlichen Rand des alten Stadtkerns und bildet eine repräsentative Eingangsstation. Die Gesamtanlage zusammen mit dem dahinterliegenden Heuberg fungiert als Risikofeld und trägt den Ort.

Die Bahnhofsbereiche sind als großzügiger, einheitsvoller Platz gestaltet und bilden ein städtisches Areal als Verkehrsraum im öffentlichen Leben im Bahnhofsbereich. Er verbindet die Freizeitanlagen miteinander und wird zur Begrüßungszone aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum. Neue bauliche Karren ergänzen den Rahmen des Platzes und erweitern die urbane Situation. Sichtachsen aus Holz mit unterschiedlichen Außenmaterialien laden zum Verweilen unter Bäumen oder freien Himmel ein.

Ein Natursteinbelag bildet die neue Oberfläche des Bahnhofplatzes. Der Platzbelag in Anlehnung an die Materialität der neogotischen Bahnhofstraße besteht aus hellem, warmem und grauem Granit, der angenehme Farbkombination erzeugt. Er trägt zu einer freundlichen und einladenden Atmosphäre auf dem Platz bei. Der Granit wird je nach Platzsituation in einer anderen Form verwendet. Man unterscheidet zwischen dem ungeländerten Plattenbelag vor dem Bahnhofgebäude, dem gebündelten Kleinstenfließen im Innenhof und im Bereich der Bahnhofstraße und der wasserabweisenden Decke im Bereich des lokalen Baumarkts. Die drei unterschiedlichen Oberflächen (Granit, Kleinstenfließen und Brechen-Spalt-Mischung) nehmen den Rhythmus des Platzes auf und bewirken über die modulierte Oberfläche eine Veränderung in der Platztopographie.

Ein Lichtsystem aus Leder- und geschliffener Plattenoberfläche ermöglicht Sicht- und Gehniveaus in Anlehnung an ein schwebendes und selbständiges System der neuen Plattenflächen. Das gesamte Belagsystem wird belichtet und bietet Raum für eine vertikale Nutzung (Korn, Markt, Kontakte). In den Plattenflächen und Lücken für Kleinstenfließen für Wasser, Abwasser und Entwässerung.

Neue Stämme aus Holz und Metall bieten eine Vielzahl unterschiedlicher Sitz- und Liegepositionen. Vorteil unter den Bäumen laden sie zum Verweilen ein. Rücken- und Armlehnen ermöglichen ein bequemes und sicheres Sitzen. Ein neuer Baum setzt einen neuen Schwerpunkt auf dem Bahnhofplatz.

Baumgruppen aus größeren Bäumen (Schmieda - Schloßapfel, Negerl) gliedern die Platzfläche und lenken die unterschiedlichen Bewegungsgruppen. Neben der hierarchischen Reihe, die direkt in die Bahnhofstraße und zum BSB führt, stellen kleine Baumgruppen einen entspannten Kontrast und einen von Stieg über die Kanstraße zu den Grünanlagen im Lyceum. Die hierarchischen Ansätze werden so miteinander abgestimmt, dass ein harmonisches Nebeneinander von Funktionen und Gestaltung und damit ein lebendiger Platz entsteht. Kurze Wege und eine optimale Orientierung, gepaart mit leicht strukturierten Bereichen des Außenraums, bedingen das Funktionieren des Platzes.

Verkehr

Der neue Bahnhofplatz wird zum zentralen Ortspunkt. Die Bahnhofstraße wird im Abschnitt des Platzes in die Gestaltung einbezogen und mit Naturstein belagert. Im Platzbereich werden die Platzflächen auf 20m in Richtung der Platzfläche vor der An- und Abfahrtszone genutzt. Die Kurzzeitparkplätze und die geförderten Stellplätze für Taxis werden am nördlichen Rand des Platzes angeordnet.

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung am ehemaligen Bahnhofsplatz wird auch die Verkehrsplanung in diesem Bereich gesteuert. Die Neubaue und die Tiefgarage werden von der Straße Am Lyceum und vom nördlichen Ende des Platzes erschlossen. In dem Gebäude am dem dreistöckigen Stieg wird die Mehrheit der Fahrradstellplätze angeordnet (ca. 200 Plätze). Ein Aufzug sorgt für die barrierefreie Erreichung des Stiegs und des Stiegsbereichs westlich der Bahnhofs. Die Führung des Radverkehrs folgt dem Verlauf der Eisenbahnstraße. Weitere Stellplätze für Fahrräder sind ebenfalls im Bereich des Bahnhofsplatzes angeordnet.

Die geförderten Stellplätze werden in dem neuen Parkhaus nördlich des bestehenden Ortsbahnhofs (OSB) (ca. 150 Plätze) platziert. Die Garagenfahrt befindet sich im Bereich der nördlichen Bahnhofstraße.





Möbel / Material

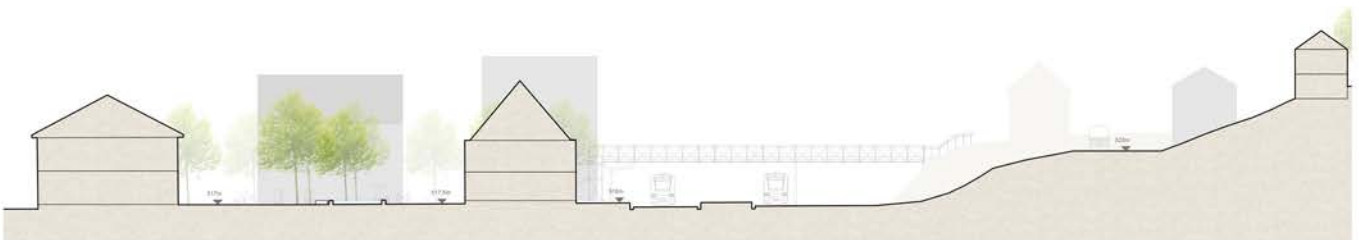
Perspektive



Planansicht M 1/200



Schnitt Realisierungszustand A-A M 1/200



Schnitt Realisierungszustand B-B M 1/200

Anerkennung - 1014

A-U-R-A Architecture, Urbanism + Research Agency, Ulm mit
el:ch, München

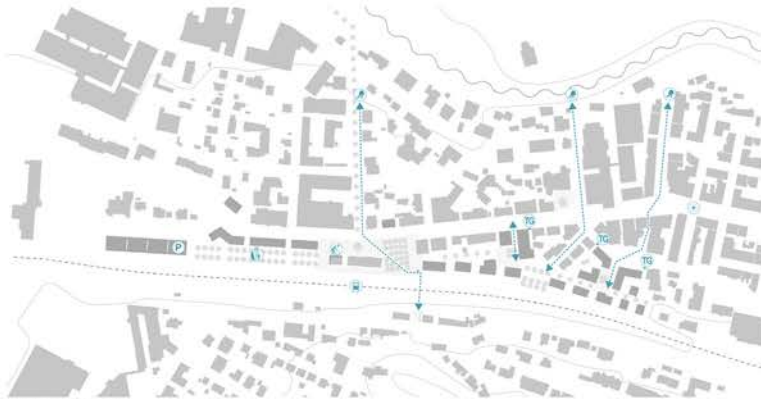
Anerkennung - 1014

Das Konzept der Verfasser, mit neuen Raumkanten das Wettbewerbsgebiet zu strukturieren und zu einer gesamträumlichen Einheit zusammenzubinden wird gewürdigt. Die Setzung des nördlichen Parkhauses ist nachvollziehbar, die vorgeschlagenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsgebäude an der östlichen Grenze des ZOB vermögen aber nicht zu überzeugen: Auf minimierter Erdgeschossfläche kragen verhältnismäßig große Kubaturen der Obergeschosse aus, die die darunterliegenden Freiflächen verschatten. Der Fahrweg der Busse wirkt hier sehr beengt. In wirtschaftlicher Hinsicht wird dieser Vorschlag sehr kritisch bewertet.

Die lockere Reihung von Wohngebäuden mit ausreichendem Abstand zur Bahn wird positiv bewertet. Auch die Ergänzung des Lindle- und Klöckner Areals mit Einzelhandel und Dienstleistung wertet den Bestand angemessen auf. Ob die für den Einzelhandel notwendigen Stellplätze ausschließlich in Tiefgaragen angeboten werden können, wird bezweifelt. Neue Freiräume und kleine Plätze bilden gute Raumfolgen.

Der Bahnhofplatz wird kontrovers diskutiert: Der Platzboden ist großflächig dimensioniert, die Dreiteilung der Fläche in Fahrradstation, Bahnhofsvorplatz und Baumfeld zergliedert den Raum mehr, als sie ihn zusammenbindet. Die Führung des Busverkehrs über die Platzfläche wird grundsätzlich hinterfragt. Die über die Fahrradplätze gestellten Pergolen muten sehr urban an und reagieren nicht angemessen auf den Charakter des alten Bahnhofsbauwerks. Das eingestellte Baumdach wirkt überdimensioniert; der diagonale Schnitt durch die Fläche unruhig und nicht notwendig, da die Verbindung zum Steg für den Fußgänger auch unter den Baumkronen hindurch möglich wäre. Mit der hier beginnenden Baumreihe Richtung Eyach könnte die Verbindung sinnvoll hergestellt werden. Der neue Ausgang zum Steg über die Bahn ist klar und angemessen.

Insgesamt reagiert die vorgeschlagene städtebauliche Körnung gut auf den umgebenden Bestand. Die ideenreich vorgetragene Konzeption erscheint jedoch nicht immer realisierungstauglich; das gilt sowohl für einzelne Baustrukturen wie auch für die innere Erschließung.



STRUKTURKONZEPT M 1:2000

KONZEPT

Darunter ist die Gebiet geprägt von weiten offenen Räumen, sowohl nördlich des Bahnhofs (Stadteingang Nord) als auch südlich des Bahnhofs (altes Holzwerkstatt). In diesen wird die Bahnhofsfläche über historische Bezüge verlieren. Die städtebauliche Erneuerung formt neue Raumstrukturen, die den Stadteingang von Norden räumlich erlebbar machen und statt auf die typische mit Parkplätzen geprägte Breite entlang der Gasse neue Nachbarstrukturen, deren Gebäude dem Stadtkörper der Innenstadt einen räumlichen Abschluss geben. Besonderes Augenmerk wird auf die West-Ost-Verbindung „Haupt-“ -Gasse gelegt. Die neue Bahnhofsfläche - Landeplatz - wird als „Eck“ und die zukunftsweisende atmosphärische Gestaltung des Bahnhofsareals in die Bereiche P+R, ZOB, Fahrrad mit Taxi, Park, große Diagonale und Weg von Norden nach Süden geht. Wenn Querverbindungen verbinden die neuen Nachbarstrukturen mit den angrenzenden Bereichen.

STÄDTEBAULICHER IDEENTEIL (von Norden nach Süden)

Auf der dortigen P+R-Freifläche wird ein vergeschoßiges Parkhaus (zwei bis drei Geschosse als Untergeschoss) vorgeschlagen für P+R-Nutzer, Stadtbewohner und Nutzer der sonstigen Sportveranstaltungen.

Auf Höhe der ZOBs wird die Bahnhofsfläche auf 6,5 m Fahrhöhe erhöht. Das ermöglicht die Errichtung einer viergeschossigen straßenbegleitenden Bebauung mit kleinem Erdgeschoss wie Kiosken und Cafés in den Obergeschossen. Diese tragen etwas über der ZOB aus der in seiner Lage und Größe gänzlich unvorstellbar bleibt. Seine bereits bestehende „grüne“ räumliche Qualität wird mit wenigen zusätzlichen Bauelementen, wie neuen Möblierungen für die Fahrgastüberdachungen, Bänke und elektronischen Anzeigen gibt dem Bereich ein frisches Gesicht. Die Flächen zwischen dem ZOB und den Gassen werden ebenfalls die Flächen begrenzt. Die neue Bebauung bildet jetzt einen räumlich erlebbar Eingang in die Stadt für den Bahnhof öffnet sich dann der Raum bis zur Haupt-Gasse, bevor man sich in die südliche Bahnhofsfläche mit ihren Geschäftsanforderungen. Das Bahnhofsareal erhält von beiden Seiten eine räumliche Formung.

Die Südseite des Stegs wird mit dem Ersatzgebäude der alten Bahnhofsfläche - aufgenommen mit Gastronomie im Erdgeschoss und Dienstleistungen wie zum Beispiel Anzeigen in den Obergeschossen.

Der Bereich auf dem ehemaligen Holzwerkstatt, hier als „Kloster-Areal“ bezeichnet, und dem „Kloster-Areal“ erhält eine städtebauliche Setzung mit einer durchdringenden Bebauung in angemessener Dichte. Entlang der Bahngasse finden sich Wohngebäude, die mittels P+R über die Straße „Am Lind“ erreicht werden können. Die Erhöhung ist hier als verkehrsunabhängige Möglichkeit ausgebildet, von Fußgänger, Radfahrer und Autos geschützter den Raum nutzen. Zwischen den beiden Quartieren öffnet sich der Raum in Verlängerung der Straße „Am Lind“ und gibt den Blick über die Gasse auf den Steg frei. Auf den Grundrücken Bahnhofsfläche Nr. 15 - 19 werden Geschäfte, Gebäude platziert, mit zwei Einbauebenen in Größen von 200 und 400 m² und Büros in den Obergeschossen. Auf den Grundrücken in der Wilhelmstraße, dem Kiosken-Areal finden sich Gebäude mit zwei Einbauebenen in Größen von 100 und 200 m² und Büros und Wohnungen in den Obergeschossen. Zwei Fußgänger West-Ost-Verbindungen an diesem hohen Standorten verknüpfen die neue Areal mit der Bahn mit der Bahnhofsfläche und der Wilhelmstraße und weiter in die Innenstadt. An deren Ausgangspunkten finden sich zwei Nachbarstrukturen, die „Linde-Platz“ und der „Kloster-Platz“.

KFZ-STELLPLÄTZE (von Norden nach Süden)

Die geplanten 200+ Kfz-Stellplätze werden entsprechend ihrer Verwendung im Plangebiet verteilt. Das vergeschoßige Parkhaus (zwei bis drei Geschosse als Untergeschoss) verfügt über 270 Kfz-Stellplätze für P+R-Nutzer, Stadtbewohner und Nutzer der sonstigen Sportveranstaltungen. Entlang der Bahnhofsfläche werden 14 Stellplätze vorgesehen. Unter dem Bauwerk am Bahnhof finden sich 7 Stellplätze für Kurztaxiarten und 4 für Car-Sharing. Auf der räumlichen Öffnung entlang der Gasse entstehen 14 Stellplätze für Besucher und Besucher 20 Stellplätze sind in 2-er und 3-er Gruppen den Wohngebäuden direkt gegenüber. 8 Stellplätze werden vor dem größeren Ersatzgebäude direkt gegenüber. 2 Stellplätze sind in der Straße „Am Lind“ werden direkt gegenüber. Weiterhin insgesamt 40 Stellplätze befinden sich in 2-er Gruppen, von denen 2 nur der Kfz-Stationen aus und 1 von der Bahnhofsfläche aus befahren werden.



GESTALTUNGSPLAN M 1:500

REALISIERUNGSTEL-BAHNHOFVORPLATZ UND STEG

Die Binnenumgebung um den Bahnhof wird von Norden nach Süden in drei Bereiche gegliedert: Die Fahrplankasse, den eigentlichen Bahnhofsvorplatz und das Bauwerk.

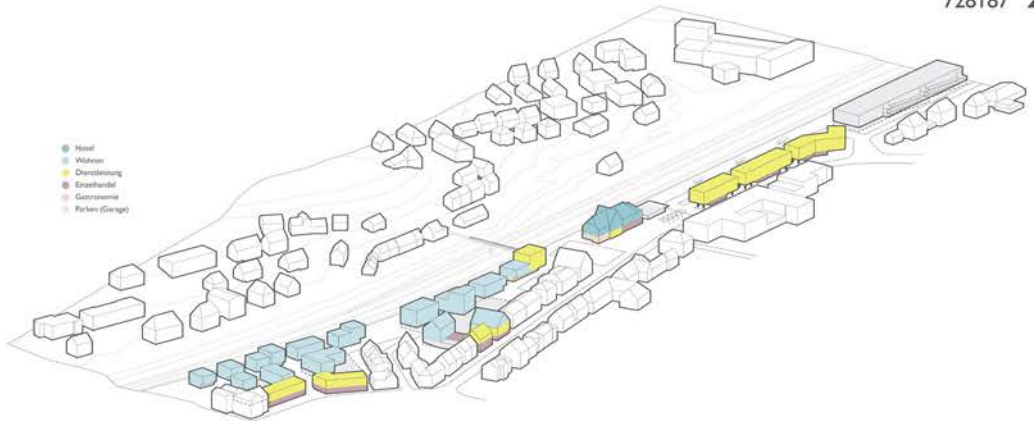
Ausgehend von der Idee des bestehenden Fahrplankassens am nördlichen Ende des Bahnhofsbauwerkes werden um die Tribüne herum abschließbare Fahrradboxen (40 Stk.) vorgesehen. Im Durchgang zum Bahnhof hat befinden sich Ladengeschäfte für Süßwaren (20 Stk.). Eine neue Dachstruktur bildet die überkante Tribüne in die Umgebung ein. Weitere 40 überdachte Fahrradboxen sind vor dem Wartebereich bei den Taxis platziert. Im P+R-Parkhaus befinden sich weitere 18 Fahrradboxen.

Direkt vor dem Bahnhof überlässt sich der öffentliche Platz, mit Sitzgelegenheiten für wartende Reisende unter einem großen Baum. Dieser markiert als Start/Endpunkt der Bauwerke in der Karlsruhe die grüne Verbindung zum Landgrabenweggebäude an der Straße.

Südlich daran schließt das Bauwerk auf wasserbundener Oberfläche an. Seit dem Bahnhof gegenüber kleinerer Teil gibt Raum für die Außenbereichsanlage des „Café de la Gare“ und länger durch den Höhenverlauf als Podium „La Gare“ für kleinere Aufführungen im Freien. Die städtische Planung für Fußgänger mit und ohne Fahrrad gibt einen Platz aus dem Blick auf den Treppenaufstieg des dreistöckigen Soggs frei, der mit einem Aufzug in Stahlkonstruktion barrierefrei erreichbar wird. Um die geschichtliche Eingriffe zu minimieren wird lediglich der untere Treppenaufstieg des Soggs um 90° gegen den Uhrzeigersinn gedreht. Auf dem größeren südlichen Teil des Bauwerkes sind die Kurzzeitparkplätze mit einem Stellplatz für Behinderte und die Stellplätze für Carsharing angeordnet.

Die Oberflächen des Platzes sind in Schichten gegliedert, die Sitzbereiche haben Holzdecks.

Der westliche Teil des Soggs wird mittels einer Rampe in Stahlkonstruktion an den bestehenden Fußgängerüberweg an der Albenstraße angeschlossen. Eine kleine Bauwerke markieren den Zugang. Die Oberflächen der Bahnhofsstraße (Fuhrstraße und südlicher Gehweg) sind in der gleichen Materialität wie der bereits umgebene südliche Teil der Bahnhofsstraße.



SCHEMA NÜTZUNGSVERTEILUNG



2.Rundgang - 1002

Rainer Heinz, Rosenheim mit
landschaftsentwicklung krotizsch, Gröbenzell

LEITGEDANKEN

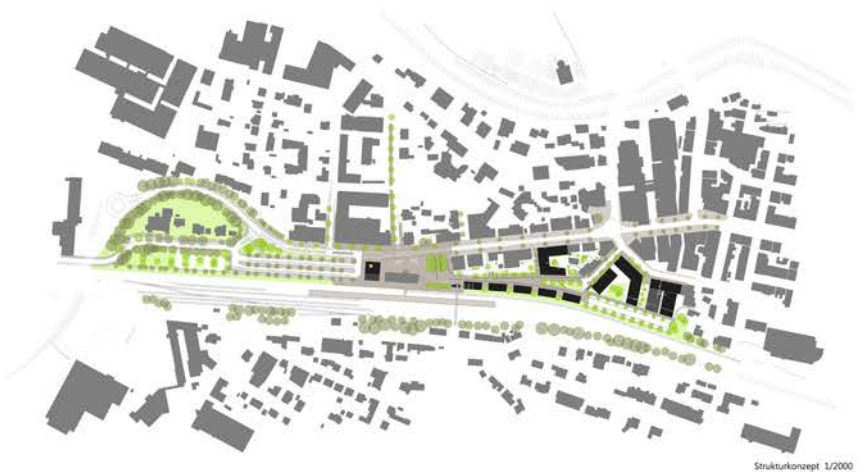
Städtebaulich gesehen war der Bau des Bahnhofs ein wichtiger Schritt in der Stadtentwicklung. Durch die Nähe zum historischen Stadtzentrum entwickelte sich die Bahnhofstraße zur Einkaufsstraße, der Bahnhofplatz zum nördlichen Stadteingang. Die nicht mehr benötigten Bahnebenenflächen und der Wandel der Bahnanlagen ermöglichen eine Aufwertung des Areals und damit eine Weiterentwicklung zum Ankunftsort und zur Mobilitätsdrehscheibe. Für die Gartenschau 2023 stellt der Bahnhofplatz einen wichtigen Auftakt dar.

Zentraler Omnibusbahnhof ZOB

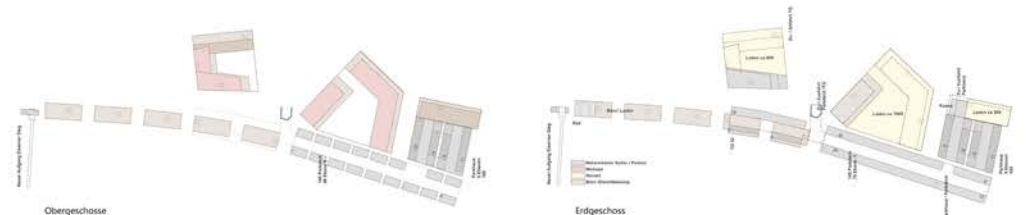
Die vorhandene Gestaltung wird weitgehend übernommen. Die Ausfahrt wird auf das nötige Maß reduziert, um mehr Fläche für das neue Dach zu schaffen. Die bisherigen Radständer werden durch eine Anlage mit Doppelstockparkern ersetzt, die Randleiche zur Bahn wird beruhigt. Der Radweg zur Bahnhofstraße wird zugunsten eines durchgängigen Radschutzstreifens aufgegeben und zur Grünfläche zugeschlagen.

P+R PARKPLATZ

Durch Drehung der Parkstände kann das Gelände besser ausgenutzt werden, es entstehen rund 60 Stellplätze, statt bisher 45. In einem 2. Schritt können diese um weitere 40 ergänzt werden. Parallel der Bahn befindet sich ein durchgängiger Fußweg über den ZOB zum Bahnhof.



Strukturkonzept 1/2000



Obergeschoss

Erdgeschoss

Nutzungsschema 1/1000



Lageplan 1/500

BAHNHOFSTRASSE

Die bereits realisierte Neugestaltung wird aufgenommen. Die ca. 8m breite Fahrbahn wird zwischen den beiden Verkehrskreiseln im Norden und Süden mit Schutzstreifen für Radfahrer versehen (1,25 bis 1,5m). Dadurch wird trotz des starken Verkehrs ein attraktives und sicheres Radfahren ermöglicht. Zudem führt dies zur Verringerung der Geschwindigkeit der Autos und stärkt die Aufenthaltsqualität. Zwei Querungshilfen und ein Zebrastreifen ggf. mit Bedarfsmalpe erleichtern den Fußgängern den Wechsel der Straßenseite.

EISERNER STEG

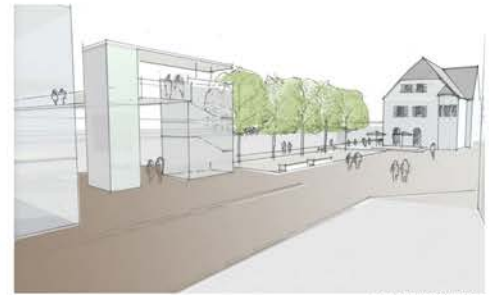
Der bisherige Aufgang des unter Denkmalschutz stehenden Stegs wird abgebrochen. Das Ersatzbauwerk bildet einen visuellen Auftakt des Weges über die Gleise. Inne und Unten sind transparent und gestatten Ein- und Durchblicke. Der Steg wird so verlängert, dass eine Plattform mit Ausblick auf den Bahnhofsvorplatz entsteht. Die Konstruktion aus Stahl, Glas und Stahlbeton ist eine moderne Antwort auf die gerietete historische Stahlkonstruktion.

Ehemaliger HOLZVERLADEPLATZ

Im Anschluss an den Steg werden Büro- und Geschäftsgebäude auf dem ehemaligen Bahngelände parallel zu den Gleisen vorgeschlagen. Die vorgelagerte verkehrsberuhigte Anlagerzone hat eine hohe Aufenthaltsqualität und verbindet den Bahnhofsvorplatz mit der Straße „am Lindle“. Hier könnte auch eine Markthalle entstehen, die über die neue Passage mit der Bahnhofstraße verbunden ist. Der bisherige Parkplatz wird hinter dem Klöckner-Areal in ein Parkdeck verlagert.

KLÖCKNER-AREAL

Die Neuordnung ermöglicht hier eine großflächige Einzelhandelsfläche. Durch ein geschicktes Ausnutzen des Höhenrungs von ca. 4m lässt sich diese Nutzung in die eher kleinteilige Bebauung integrieren. In den Obergeschossen werden Wohnen und Dienstleistung vorgesehen. Ein neues Parkhaus an der Wilhelmstraße lässt sich mit dem Parkdeck verbinden. Durch eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt in der Wilhelmstraße entsteht auch die Möglichkeit den Parksuchverkehr aus der Straße „am Lindle“ herauszuhalten.



Skizze Neuer Aufgang Steg



Schnitt C-C 1/500



Schnitt B-B 1/500



Schnitt A-A 1/500



Lageplan 1/500

BAHNHOFSPLATZ

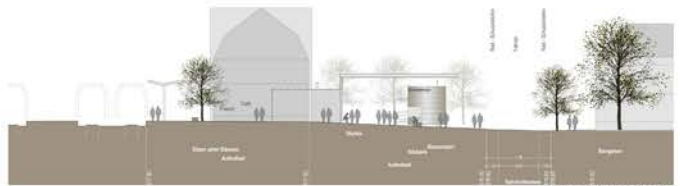
Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude ist das bestimmende Gebäude des Platzes. Zum ZOB wird der Bahnhofsp Platz durch ein luftiges Dach abgegrenzt.
 An der Schnittstelle von Bahn und Bus entsteht ein markanter Ort, der einerseits von Norden den Stadteingang definiert und andererseits von der Kernstadt aus gesehen einen Endpunkt markiert. Unter dem Dach kann man vor Regen geschützt auf den Bus warten, hier befinden sich zudem Toiletten und die Stadtinformation. Auch das Trafohäuschen wird integriert.
 Die Bahnhofsgaststätte wird durch eine Baumgruppe ersetzt, die zusammen mit dem südlichen Platzabschluss bestehend aus 4 Großbäumen einen starken, grünen Akzent setzt. Gleichzeitig entsteht so ein Auftakt und Gelenk zum Steg und den Neubauten auf dem ehemaligen Holzverladeplatz.
 Der Aufenthalt auf dem Bahnhofsvorplatz wird durch Wasserspiele und großzügige Sitzbänke gestärkt. Die notwendigen Stellplätze - Taxi und Kiss-Ride - befinden sich wie selbstverständlich unter den vier Platanen. Der Aufstieg zum historischen Steg erfolgt über eine vorgestellte filigrane Stahlkonstruktion, die auch den Lift aufnimmt. Ein kleines Radparkhaus befindet sich südlich im anschließenden Neubau.

MATERIAL und MöBLIERUNG

Die Mittel werden sparsam eingesetzt. Nicht die Möblierung und das Material, sondern die Raumeinwirkung steht im Vordergrund. Das vorhandene Materialkonzept der Innenstadt wird berücksichtigt und entsprechend der Wertigkeit der Teilträume weiterentwickelt. Die zurückhaltend eingesetzte Möblierung wird durch uns nach den Vorgaben der Stadt entwickelt oder ausgesucht.
 Großformatige Betonplatten mit veredelten Oberflächen auf den Hauptflächen wechseln mit Standardformat in den Nebenbereichen.
 Die Bahnhofstrasse im Bereich des Vorplatzes wird in farblich an den Plattenbelag angepasster Betondecke ausgeführt. Dies verstärkt den Zusammenhang des Platzbereichs und dämpft gleichzeitig die Geschwindigkeit.



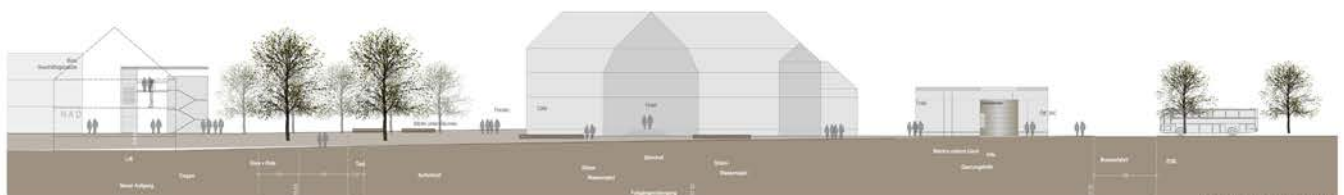
Skizze Bahnhofsp Platz



Querschnitt Bahnhofsp Platz 1:200



Bahnhofsp Platz 1:200



Längsschnitt Bahnhofsp Platz 1:200

2.Rundgang - 1003

Zink Architekten, Stuttgart mit
Jedamzik + Partner, Stuttgart



LAGEPLAN REALISIERUNGSTEIL
EG NEUBAUTEN M 1:200



MOBILITÄTSFORUM
OBERGESCHOSS
UMKLEIDEN / DUSCHEN
SEMINAR- & LOUNGE



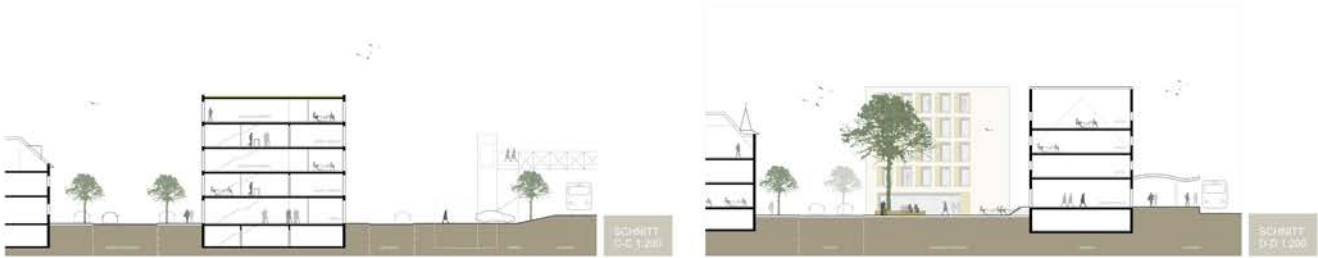
**GESCHÄFTSGEBÄUDE
BAHNHOFSTRASSE**
MITTELGESCHOSS
GROSSRAUMBÜRO



**GESCHÄFTSGEBÄUDE
BAHNHOFSTRASSE**
EINZELBÜRO ODER PRAXIS



LAGEPLAN M 1:500



MOBILITÄTSFORUM

Da das Thema Mobilität heute sowohl gesellschaftlich, als auch energetisch eine wichtige Rolle spielt wird ein Mobilitätsforum in zentraler Lage geschaffen. Das Gebäude trennt den ZOB und den Bahnhofsvorplatz räumlich voneinander. Es bildet wichtige Raumkanten und verleiht dem Platz zusammen mit dem Bahnhof und dem neuen Geschäftsgebäude sein Gesicht.
 Im Erdgeschoss entstehen ca. 120 Abstellplätze für Fahrräder. Es werden E-Bikes und Segways zum Verleih angeboten. Das Bestandsgebäude, welches erhalten werden muss, wird in den Neubau integriert.
 Im Obergeschoss befinden sich Duschen, Umkleekabinen, Spinde und eine Fahrradklinge mit Terrasse, wo Erfrischungsgetränke zu sich genommen werden können. Außerdem gibt es hier einen Seminarraum, in dem Fortbildungen und Infoveranstaltungen zum Thema Mobilität stattfinden können.
 Das Mobilitätsforum soll zum einen die Menschen informieren, zum anderen die Nutzung von Fahrrad und das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel attraktivieren.

GESCHÄFTSGEBÄUDE BAHNHOFSTRASSE

Das Geschäftsgebäude welches, auf der Südseite des Bahnhofsvorplatzes platziert wird, sorgt für eine angemessene Dimension und eine verbesserte Proportion des Platzes. Das Gebäude erhält eine zeitgemäße ausgewogene Lochfassade. Die Lochfassade ist typisch für den Innenstadtbereich von Balingen. Das Gebäude verleiht dem Platz architektonische Qualität.
 Im Erdgeschoss ist eine vom Platz zugängliche Verkaufsfäche vorgesehen. Hier könnte ggf. auch Gastronomie betrieben werden.
 In den Obergeschossen sollen Büros oder Praxen untergebracht werden. Der Zugang zu den Obergeschossen befindet sich in der Bahnhofstraße. Aufgrund einer einfachen Tragstruktur ist ein hohes Maß an Flexibilität gegeben. Es können sowohl Großraumbüros, als auch Zellenbüros oder Arztpraxen erschaffen werden. Der Innenausbau kann bedarfsorientiert stattfinden.

GESTALTUNG BAHNHOFVORPLATZ

Der gesamte Bahnhofsvorplatz inklusive Fahrradn erhält dieselbe Oberfläche wie die ankommenden Gehwege der Bahnhofstraße (Betonplatten 40x60cm, Läuferverband). Die Fahrradn wird lediglich durch niedrige Bordsteine und Schürzstreifen markiert. Der durchgehend gleiche Plattenbelag und eine Geschwindigkeitsbegrenzung lassen trotz eines relativ hohen Verkehrsaufkommens einen funktionierenden „Shared Space“ entstehen.
 Von Norden kommende Autofahrer werden durch den Belagswechsel von Asphalt auf Plattenbelag gebremst und sensibilisiert. Es wird vermehrt, dass man nun in die Innenstadt gelangt.
 Die Platzmitte markiert ein großer Baum mit frischgrünen Blättern, der damit ein helles Schattendach bildet. Unter dem Schattendach sind Holzstapleaus in unregelmäßigen Streifen angeordnet. Auch die Außengastronomie des Bahnhofsgebäudes partizipiert mit einer Terrasse am neuen Bahnhofsvorplatz. Der neue Bahnhofsvorplatz bildet einen angemessenen Stadtzeingang und besitzt zudem hohe Aufenthaltsqualität.



2.Rundgang - 1004

Miralles Tagliabue EMBT, Barcelona

BALINGEN AM ALBTRAUF STADT DER ALB MIT INNOVATION

080217

Die Planung der Gartenschau für 2023 zeichnet ein grünes Band entlang des Flussufers und sechs Schnittstellen mit der Stadt. Wir haben ein Band entlang der Eisenbahnlinien gezeichnet, das die Basis von Balingen aufzeigt.

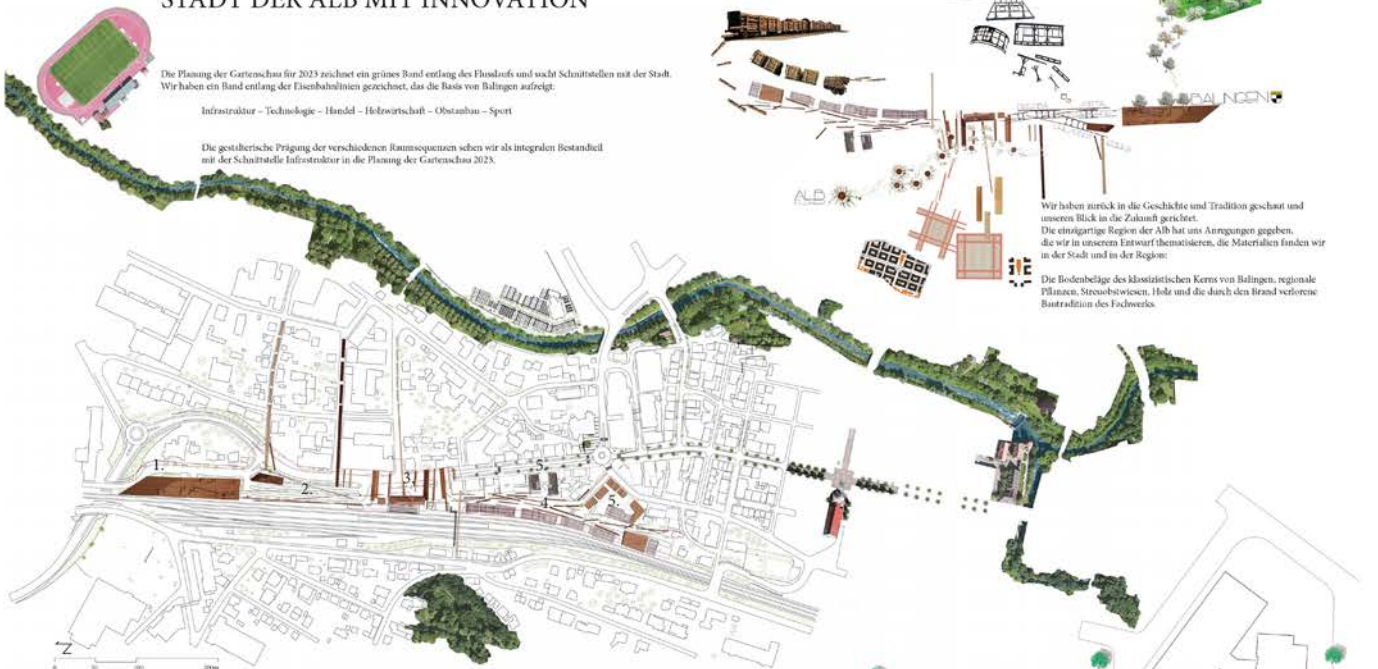
Infrastruktur – Technologie – Handel – Holzwirtschaft – Obstbau – Sport

Die gestalterische Prägung der verschiedenen Raumspezimen sehen wir als integralen Bestandteil mit der Schnittstelle Infrastruktur in der Planung der Gartenschau 2023.



Wir haben zurück in die Geschichte und Tradition geschaut und unseren Blick in die Zukunft gerichtet. Die einzigartige Region der Alb hat uns Anregungen gegeben, die wir in unserem Entwurf thematisieren, die Materialien finden wir in der Stadt und in der Region.

Die Bodenbelege des klassizistischen Kerns von Balingen, regionale Pflanzen, Streuobstwiesen, Holz und die durch den Brand verlorene Bautradition des Fachwerks.



STRUKTURKONZEPT M1:2000

1. Parkhaus mit Streuobstwiese
2. Parkbehoft ab 1000m
3. Bushaltestelle
4. Wohnzonen mit Grünraum
5. Einkaufszentren



1. Parkhaus
2. Stadionareal
3. Hotel/Club/Rezeption
4. Parkbehoft
5. Zufahrtspitze
6. Tankstelle
7. Servicepark
8. Niedrige Schichtung Fassade/Platzierung/Überdachung
9. Zufahrt
10. Bushaltestelle
11. Gastronomie
12. Tümpel/Grün/Abfluss
13. Grünfläche/Abfluss
14. Weg
15. Anlauf/Grün/Tafelberg
16. Parkhaus/Rezeption und Kultur
17. Grünfläche
18. Wohnzonen/Anlauf/Grün/Tafelberg
19. Anlauf/Rezeption/Garten
20. Grünfläche
21. Grünfläche/Grünraum/Anlauf
22. Grünfläche
23. Anlauf/Grünraum
24. Wohnzonen/Grün
25. Anlauf/Grün/Rezeption/Grün
26. Grünfläche/Rezeption/Grün
27. Grünfläche
28. Zufahrt/Tafelberg
29. Grünfläche

- Wohnzonen/Grün
- Wohnzonen/Grün/Rezeption
- Rezeption/Grün/Anlauf
- Grünfläche/Grün
- Kulturzentrum
- Grünfläche/Grün/Rezeption

- MD SKYFLACH
- FL FLACHENG
- FD FLUTZG
- LI, III, IV - GESCHLOSSE

LAGEPLAN M1:500

Entlang den Gleisen entsteht ein neues Quartier, das aus einer Abfolge verschiedener Segmente entsteht und diese dennoch funktional zusammenführt und aufwertet.

1. Ein Parkhaus, das Dach begrünt mit einer Streuobstwiese.
2. Der Busbahnhof ausgebildet als Loggia zur Stadt.
3. Der Bahnhofplatz mit dem Fenster zur anderen Gleiseite
4. Eine Zeile mit Dienstleistungen und Wohnbauten wie die Waggons eines Zuges
5. Einkaufsflächen, die dem Tritationskonzept folgend zum Bahnhof führen.

1. Das Parkhaus - Streuobstwiese

Mit dem Thema Streuobstwiese, einem Wirtschaftszweig der Alb liegt unter einem kleinen Park ein Parkhaus mit 250 Plätzen an dem Zubringer zur Autobahn. Ein Grossteil des ruhenden Verkehrs für Park-Ride und Dauerparker wird hier aufgenommen und eine Entlastung der Bahnhofstrasse in ihrem weiteren Verlauf erreicht.

Das Parkhaus besteht aus 3 Decks und bildet in seiner äusseren Form eine Rampe die als räumlicher Endpunkt der Bahnhofstrasse wahrgenommen wird. Von der Bahn betrachtet bildet die Rampe den Städteingang zu Balingen. Die Seitenwände der Rampe werden aus geschichteten Natursteinen gebaut und nehmen ihre Referenz in dem Abstrahl.



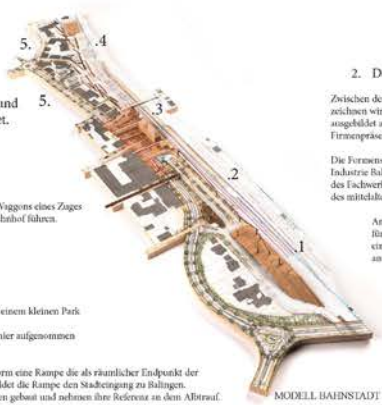
3. Der Bahnhofplatz - Fenster nach draussen

Das Bahnhofsgebäude wird als Seltlingsbauweise inszeniert. Durch den Abriss des ehemaligen Restaurants öffnen wir ein Fenster und integrieren Eisenbahn, die gegenüberliegende Gleiseite, die denkmalgeschützte Fachwerkbauweise und den grünen Hügel in den Bahnhofplatz. An der linken Flanke des Bahnhofs dominiert die Ausganszone mit Grünflächen und Fontänen, an der rechten Flanke befindet sich die Tritationszone, die mit einer zweiten Fassade zu einem Spiegelobjekt und Fahrradhängern zu einem überdachten Fahrradparkplatz umfunktionierte wird.

Die Platzfläche wird von Bahnhof bis zur gegenüberliegenden Häuserzeile gespannt und verlangsamt den Verkehr. Eine Abgrenzung von Verkehrsfläche und Fussgängerbereich erfolgt durch Pflastersteine. Die Platzfläche wird weitgehend von Verkehr freigegeben. Zur Bastation entstehen Taxiplätze und vor der Zufahrt zur Spielstrasse besonders gekennzeichnete Parkplätze.



Wir verwenden Fragmente des klassischen Bokokubolages der Kernstadt aus roten und hellen Granit in unterschiedlichen Grössen und interpretieren sie im Bereich des Bahnhofplatzes neu. Diese Streifen führen uns zu den Schnittstellen des neuen Grünzuges und der Gartenschau. Bodenmaterialien, die an die Symbolik der Alb, die Silbersteile erinnern werden in Betonfertigteilen materialisiert.



2. Der Busbahnhof - Baum-Loggia und Städteingang

Zwischen dem dichten Baumbestand und dem bestehenden Busbahnhof zeichnen wir Linien und bilden eine Loggia, angelehnt an fragilen Trägern die Platz für Beleuchtung, Firmenpräsentation und Unterstellflächen bieten.

Die Formensprache und das Material Metall thematisiert die technologische Industrie Balingens und erinnert durch die Form des Fischwerkes gleichzeitig an die Tradition des mittelalterlichen Balingen.

Am Busbahnhof entstehen Stellplätze für Fahleride unter einem begrüntem Dach, ein kleiner Hügel mit Kiosk an der Einfahrt der Autobasse.



4. Zeile mit Wohnbauten – Grünraum als Anger

Das abgerissene Gebäudevolumen wird zum Kopfbau der Zeile aus Wohnbauten, die sich wie Waggonen entlang den Gleisen aufziehen. Das Kopfbau integriert den Aufzug zur Stahlfachwerkbrücke und einen Balkon zum Bahnhofplatz. Ein Café – Shop über zwei Geschosse wird hier denkbar und würde das Niveau der Brücke mit dem Strasseniveau zusätzlich verbinden. Der ehemalige Hofverladepplatz wird thematisiert, die Wohngebäude erinnern an die Holz waggonen in ihrer Materialität und ihrer Konstruktion. Es ist eine Typologie von aufstehenden Reihenhäusern mit Laubengang und Lärmschutz zu den Gleisen. In den Untergeschossen befinden sich Service – und Dienstleistungen.

Räumlich entsteht ein Grünraum wie ein Anger, der als Spielplatz ausgebildet wird. Spielplätze, kleine Gartenflächen, 58 Parkplätze und eine Aussegestrichen sind die funktionalen Elemente. Der Bodenbelag besteht aus den fragmentierten Streifen des klassischen Platzes, die wie die Holzrämme des Verladepplatzes eingestaut sind.

Das Ende der Wohnzeile besteht aus zwei grösseren Volumina, die mit einer Arztpraxis im Erdgeschoss und betreutem Wohnen mit Terrassen in den Obergeschossen geprägt waren.

Eine Tiefgarage unter dem Anger und den Wohnbauten bietet Parkflächen, die vom Bahnhofplatz, Klöcknergänge und dem neuen Grünraum zugänglich sind. Insgesamt gibt es hier 250 Parkplätze für Hotel, kurzfristiges Parken, Car-Sharing und Anwohner.



5. Trittsteine Einkaufsflächen

- Auf dem Weg vom Kreis zum Bahnhofplatz entstehen zwei grössere Laderflächen.
- Klöknergänge. Unter Integration der bestehenden Gebäude und Öffnung der Fassaden zum Kreis entstehen grossflächige Verkaufsfächen mit ca. 550qm als Shop-in-Shop Typologie.
 - Quartiersplatz Bahnhofstrasse. Es entsteht ein Platz der eine Verbindung zwischen Anger und Bahnhofstrasse herstellt. An beiden Seiten des Platzes entstehen Verkaufsfächen, die durch ein Untergeschoss zu einer Grossfläche verbunden werden können.

Nachhaltigkeit

Ein ökologischer Ansatz wird erreicht durch die Verwendung von natürlichen und nachhaltigen Baumaterialien, den Einsatz von Sonnenenergie, ein grosser Anteil von begrüntem Flächen und die Verwendung von regionaltypischen Pflanzen. Die Focussierung und Inszenierung des Raumes auf den öffentlichen Verkehr und das Fahrrad als Alternative zum Privatverkehr unterstreicht unseren nachhaltigen Ansatz. Die Schaffung von Wohnungen und Verdichtung im Zentrum mit kurzen Wegverbindungen zu den wichtigen Einrichtungen folgt diesem Ansatz.



- 2' REALISIERUNGSTEIL M1:200
- LEGENDE
- | | | |
|------------------------|-----------------------|-------------------|
| 1. Balkon | 10. Glass Plateau mit | 21. Anhang |
| 2. Fassade | 11. Glass Plateau mit | 22. Café/Shop |
| 3. Brunnentafel Metall | 12. Fassade mit | 23. Balkon |
| 4. Stahlfachwerk | 13. Fassade mit | 24. Balkon |
| 5. Vorratshaltung | 14. Aussegestrichen | 25. Realisierbar |
| 6. Entwurf | 15. Taster | 26. Klöcknergänge |
| 7. Glass Plateau mit | 16. Realisierbar | 27. Spielplatz |
| 8. Glass Plateau ohne | 17. Realisierbar | |
| 9. Glass Plateau ohne | 18. Realisierbar | |

KOPFBAU WOHNZEILEN ERDGESCHOSS M1:200



WOHNZEILEN 2 OG M1:500



WOHNZEILEN 3 OG M1:500

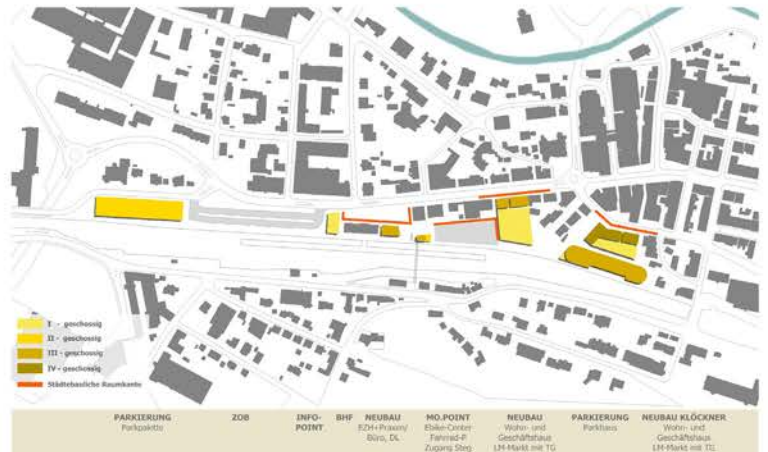
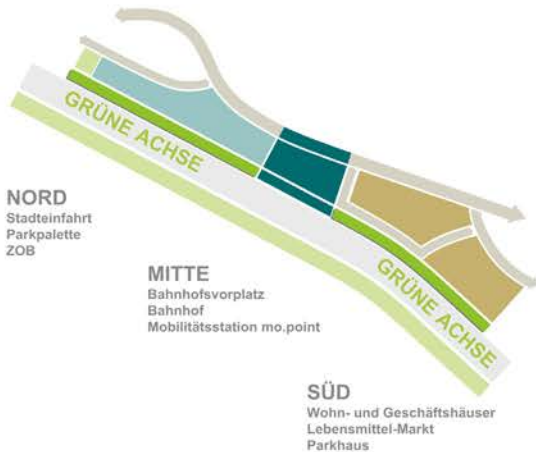


2.Rundgang - 1005

Schreiber Plan, Stuttgart

BAHNHOFSAREAL BALINGEN

134728



LEITIDEEN

Der Entwurf sieht eine Drefkung des langgestreckten Plangebiets zwischen Bahnhofstraße und den Bahnanlagen vor. Während alle drei Bereiche von der Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße im Osten mit dem motorisierten Verkehr erschlossen werden, werden sie im Westen über einen neuen baumbegleiteten Fuß- und Radweg miteinander verbunden.

Ziel der Planung im Wettbewerbgebiet ist es die bestehende Parkingsituation neu zu organisieren und das Areal für Fußgänger und Radfahrer zu aktivieren. Dazu sieht die Konzeption eine Trennung der Verkehrsarten vor, wodurch eine höhere Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden kann. Der geplante Fuß- und Radweg führt querungsfrei von Norden nach Süden.

Der Fuß- und Radweg wird von einer Baumreihe begleitet und bildet eine Verbindungselement im Bahnhofareal ein "Grünes Rückgrat". Zusammen mit dem begleiteten gegenüberliegenden Hang entsteht eine "Grüne Achse" im Bereich des Bahnhofs.

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR UND NUTZUNGEN | M 1:2.000

Die städtische Entwicklung im Plangebiet konzentriert sich überwiegend auf den Bereich um den Bahnhof sowie südlich davon. Der ZOB bleibt in seiner Struktur und Organisation erhalten. Die nördlich davon liegende P+R-Anlage wird in Form einer „schieferförmigen“ Parkpalette auf 2 Ebenen erweitert.

Der neue Info-Point in Form einer Überdachung (I) im Bereich des bestehenden Trolley-Gebäudes sowie ein Neubau südlich des Bahnhofs (II) schließen zusammen mit dem Bahnhofsgebäude und den Bestandsgebäuden an der Bahnhofstraße das „städtischen Rückgrat“ um den Bahnhofsvorplatz, welcher nun auch die Bahnhofstraße einbezieht.

Südlich des Neubaus am Bahnhof am Aufgang zum denkmalgeschützten Stog wird eine 2- bis 3-geschossige Mobilitätsstation „mo.point“ erstellt. Sie nimmt die bisherige Funktion des Lichte-Centers aus dem Bahnhofsgebäude auf und beinhaltet zusätzlich eine automatische Parkierungslösung für Fahrräder sowie einen öffentlichen Aufzug zur barrierefreien Erschließung des Stogs.

Abbruch der Gebäude Bahnhofstraße 15 und 19.
Ein Neubau in Form eines Wohn- und Geschäftshauses (II) mit Satteldach. Schließen der Straßenschnittkante unter Berücksichtigung der angrenzenden Gebäudehöhen. Der Neubau entwickelt sich in den Hang hinein und sieht im Westen einen neuen Lebensmittelmart (I) mit einer HSB-Tafelgrube vor, welche von der Straße „Am Linder“ erschlossen wird.

Die Parkierungsflächen südlich des Bahnhofs werden in Teilen als Kurzzeitparkplätze erhalten. Der Parkplatz ganz im Süden des Wettbewerbgebietes wird zugunsten eines neuen Parkhauses (II + IG) aufgegeben.

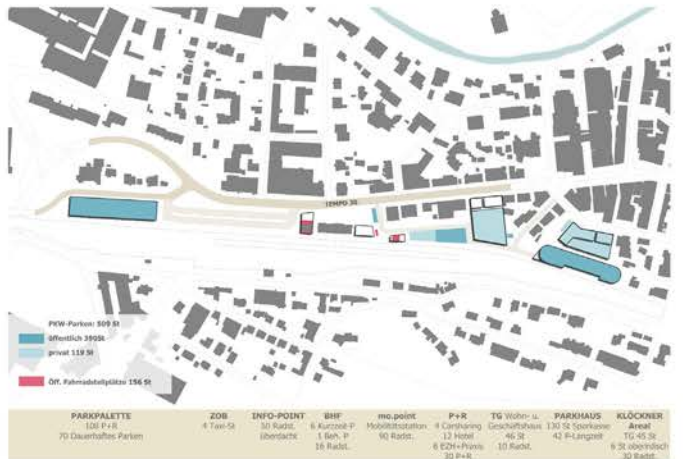
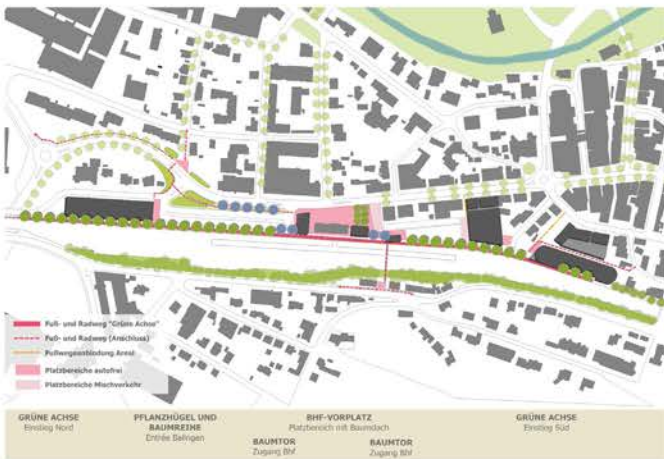
Neubau Wohn- und Geschäftshaus (IV-DG) auf dem Klöckner-Areal mit einer Tiefgarage. Der geplante Neubau nimmt die hohen Straßenflächen der Wilhelmstraße auf. Die Gebäudehöhe orientiert sich an dem südlichen Nachbarbau.

Bauprobleme:
Die erhaltenen „Bauzeilen“ - Parkpalette, Bahnhofsvorplatz, mo.point, Bahnhofstraße mit LM-Markt, Klöckner-Areal und das Parkhaus können unabhängig voneinander entwickelt werden. Der temporäre Erhalt von Stellplätzen südlich des Bahnhofs (inklusive Bauplatze) kann in der Parkpalette abgefragt werden.



BAHNHOFSAREAL BALINGEN

134728



FREIRAUM UND GRÜNSTRUKTUR | M 1:2.000

Der Entwurf sieht eine weitestgehende Trennung des motorisierten Verkehrs vom Fuß- und Radverkehr vor. Kleine Plätze und der Bahnhofsvorplatz sind zusätzlich konzipiert und dienen den Balingern den Fahrgästen als Treffpunkt. Warmbereiche mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Der Fußverkehr wird ausschließlich auf der Bahnhofstraße (auch zum ZOB) und der neuen "Bahnstraße" abgewickelt.

Die Platzflächen werden über einen neuen Fuß- und Radweg miteinander verbunden. Dieser Weg bildet das "grüne Rückgrat" des Bahnhofsbereichs und schafft den Anschluss des Coblers an die nördlichen, südlichen und westlichen Stadtgebiete. Über die südlichen Platzbereiche werden Fuß- und Radfahrer zum ZOB, den Bahndorfvorplatz, die Bahnhofstraße und zur Straße "Am Lindler" geführt. Auch der denkmalgeschützte Steig - nun barrierefrei erschlossen - ist an den neuen Fuß- und Radweg angeordnet.

Eine Baumreihe aus Robien begleitet den neuen Fuß- und Radweg und schafft mit dem gegenüberliegenden baubestehenden Hang eine "grüne Bahnstraße" am Gängler Bahnhof ("Grüne Achse").

Zwei Baumreihen mit Blauglockenbäumen markieren die beiden Hauptgänge zum Bahnhofsplatz.

Der Entwurf sieht eine Erweiterung der Fläche des ZOBs nach Westen auf Flächen der DB vor, um eine durchgehende Wegverbindung von Norden zum Bahnhof zu ermöglichen. Sollte ein Erwerb der Bahndflächen nicht möglich sein, besteht eine alternative Anbindung von Norden über den Gel- und Radweg entlang der Bahnhofstraße zum Bahnhofsvorplatz.

Von Norden in die Stadt kommend passiert man eine dem Straßenbogen folgende Baumreihe (Ahorn), welche am Einmündungspunkt zum ZOB endet. Begrünung und befestigte weiche Hügel markieren den Steigebereich und laden den Besucher vorab zum ZOB. Die Hügel entwickeln sich zu einer Baumreihe aus Blauglockenbäumen und laden die Besucher nach Süden zum Bahnhofsvorplatz, westlich den Auftrieb zur stadtnahen Kletterhalle. Der nun genutzte und großzügige Bahndorfvorplatz bildet den eigentlichen Steigebereich mit repräsentativer Funktion. Zudem ist er insbesondere während der Gärtenausgangs- und Endzeit von Touristenbesuchern sowie Treffpunkt für Besuchergruppen und Balingen.

Der Vorplatz ist als multifunktionale Fläche konzipiert mit Sitzmöglichkeiten auf dem Platz sowie geschützter unter einem Baumdach (Aufbauräume), Wasserfontänen und Begrünung (auch urban gardening) werden den Vorplatz auf und neben Sitzgelegenheiten in den Randbereichen des Platzes.

Die Achse der Kletterhalle als wichtigste Verbindung zu den Eventtagen vom Bahnhof, zentral am Vorplatz und wird durch eine Skulptur beachtlich betont. Auch die Weberstraße und die Objektstraße sollen als Verbindungslinien zur Eyach mit Baumreihen aufgewertet werden.

ERSCHLIEßUNG UND MOBILITÄT | M 1:2.000

Die grundsätzliche Erschließung für den MV bleibt erhalten; die Verkehrsführung der Bahnhofstraße 165 wird entsprechend des vorliegenden Verkehrsabwicklungsplans übernommen und geringfügig angepasst. Anbindung des oberen Holzverdeckes an die L 365 und "Am Lindler" über die neue "Bahnstraße".

Die bestehende P+R-Anlage im Norden wird in ihrer Lage beibehalten und um eine 2-geschossige Parkgarage ergänzt. Im Erdgeschoss befinden sich 108 P+R, im 1.OG sind 70 P für dauerhafte Plätze reserviert. Die Plätze sind als einfache Metallkonstruktion vorgesehen, die nach Norden und Süden weitenformig abschließt. Durch die Maßnahme wird weniger Fläche für Radfahrer freigegeben, sodass mögliche Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Blendung unterbunden werden. Die Bahnhofstraße im Norden zur P+R-Anlage wird auf 6,0 m verengt.

Die Erschließung des ZOB bleibt erhalten und soll neben Bussen auch für Taxis möglich sein, da es im Süden 4 Taxistände neu vorzusehen sind.

Im Einmündungsbereich der neuen "Bahnstraße" (S 6) sind öffentliche Kurztaxi-Platz sowie Stellplätze für die Nutzungen am Bahnhof vorgesehen (inkl. 1 Bst. St.), die privaten Stellplätze des Bestandsgebäudes werden hier erhalten. Weitere Kurztaxi-Plätze befinden sich im Bereich des ehemaligen Holzverdeckes zwischen der neuen "mo.point" (Mobilstation) und dem geplanten LM-Markt. Die notwendigen Stellplätze für den Markt werden in der TG, die von "Am Lindler" erschlossen wird, nachgewiesen.

Die "Bahnstraße" führt im Süden zur Einfahrt des geplanten Parkhauses mit 172 öffentlichen und privaten Stellplätzen auf 4 Ebenen. Hier sollen in erster Linie die Stellplätze für die auf kurzem Wege erreichbare Sportplätze nachgewiesen werden (evtl. ist ein Bereich des Parkhauses durch die Sportplätze denkbar). Öffentliche Parkplätze für Dauerparken sowie private Stellplätze sollen vorgesehen werden.

Private Stellplätze für die Wohn- und Geschäftshäuser an Bahnhof- und Weberstraße werden in Fußgänger nachgewiesen. Im Klöcker-Areal sind zusätzlich öffentliche St. für Kunden Besucher geplant.

mo.point und Fahrradabstellplätze
 Die Mobilstation "mo.point" beinhaltet ein automatisches Fahrrad-Parkhaus (z.B. BikeShare, Fa. Weier) auf 6 Ebenen mit 90 Stellplätzen in 2-geschossigen Gebäudeteil. Eintragung ist hier auch der Öffentl. Fahrrad zur barrierefreien Erschließung des Steigs vorgesehen. Im 2-geschossigen Teil befindet sich die Station mit Fahrrad-Verleih und -Werkstatt sowie einer Service-Station für den Verleih und für Carsharing (4 Fahrzeuge am Platz).

Weitere öffentliche Fahrradabstellplätze in starker Nähe zum Bahnhof sind am Neubau, südlich des Bahnhofs sowie am Info-Punkt (Überdachung) in Form von Doppelstöckparken geplant.





Perspektive Bahnhofsvorplatz

REALISIERUNGSTEIL BAHNHOF UND BAHNHOFSVORPLATZ

Der Bahnhofsvorplatz wird im Norden durch das neue auskragende Dach an der Tribo-Station deutlich gefasst. Südlich des Bahnhofgebäudes wird ein Neubau erstellt, welche im Erdgeschoss ein Einzelhandelsgeschäft vorweist und in den Obergeschossen Arztpraxen. Alternativ sind hier auch weitere gewerbliche Nutzungen wie Dienstleistungs-Räume denkbar. Im Süden bildet das Bestandsgebäude Bahnhofstraße 11 weiterhin die Raumkante.

Bahnhofsvorplatz
Der neue Bahnhofsvorplatz umfasst die Freiflächen östlich des Info-Points + Bahnhofgebäude mit südlich angrenzendem Neubau bis zum mo.point inklusive der Verkehrsfläche der Bahnhofstraße. Die Gesamtsache wird in der Nutzungsgruppen eingeteilt:

Verkehrsfläche L 305
Liegt in der Verkehrsführung weitestgehend erhalten, zusätzlicher Fußgängerüberweg nördlich der Karntstraße.

Einmündungsbereich "Bahnhofstraße"
Der südliche Bereich des Vorplatzes ist als "gemischte Verkehrsfläche" ohne Kennzeichnung der Verkehrsart konzipiert. Beidseitig sind (öffentl. + priv.) Stellplätze markiert.

Aufwahrer Bahnhofsvorplatz
Der geringe Vorplatz wird im südlichen Bereich angedockt und ein nahezu ebeneres Niveau mit einem dichten Baumbestand (z.B. Ahorn) im Konzept ausgearbeitet. Die Stufen grenzen den befahreren südlichen Platzbereich ab und schaffen eine angenehme "Überschattungszone" zum Aufwahrer und Süden unter Bäumen. Dieser Bereich ist als Ersatz für das außergewöhnliche Angebot des Bahnhof-Café vorgesehen.

Die bestehende Baumreihe auf dem Bahnhofsvorplatz wird zurückgenommen. Das vorher "verdeckte" Bahnhofgebäude wird freigelegt und präsentiert sich zur Landstraße. Es wird vom Baumband sowie der auskragenden Überdachung "eingespart".

Die dem Bahnhofgebäude unmittelbar vorgelagerte Fläche wird durch einen Materialwechsel sowie Natursteinbänder gestalterisch hervorgehoben und mit multifunktional nutzbar. Sitzgelegenheiten in den Randbereichen laden zum Verweilen ein. Während im nördlichen Bereich die 3 m skulpturale Stele den Vorplatz als Endpunkt der Karntstraße markiert und Wasserfontänen den Eingangsbereich zum neuen Hotel gestalten, wird der südliche Bereich durch Pflanzenbänder gegliedert. Eine wechselnde Bepflanzung sowie die Gestaltung durch die Bürger in Form von Urban Gardening ist hier denkbar.

Über dem Bahnhofplatz kann der Bahnhof/ Bahnhof über zwei großzügige durch Baureine markierte Einträge (Baugrubenkante) barrierefrei erreicht werden.

Das Bahnhofgebäude und der südlich angrenzende Neubau
Die Nutzungen des Bahnhofgebäudes als Café und Wartebereich für Fahrgäste bleiben erhalten. Das ebbk-center im Nordflügel wird in den neuen "mo.point" verlegt. Hier profitiert es durch eine bessere Wahrnehmung und die Kombination mit dem Fahrradparkhaus und dem Carsharing-Angebot.

Die Obergeschosse des Bahnhofgebäudes sollen durch den Betreiber zu einem Hotel umgenutzt werden. Dieses erhält einen repräsentativen Eingang mit Reception im Nordflügel (ehem. ebbk-center). Die notwendigen Stellplätze für das Hotel befinden sich südlich des mo.point und im Einmündungsbereich der "Bahnhofstraße".

Denkmalgeschützter Steg und mo.point
Baumreihe mit Baumglockenbäumen markieren die neuen Zugänge zum Bahnhofs nördlich und südlich des Bahnhofs.

Mobility-Point: Automatisches Fahrradparkhaus für 90 Fahrradstellplätze, ebbk-center mit Werkstatt und Verleihstation für Carsharing/ Elektrofahrzeuge, Fahrrad für die Barrierefreie Erschließung des Stegs.

Der Steg wird instandgesetzt und dieser erhält einen neuen Bodenaufbau. Er wird nach der Instandsetzung um ca. 70 cm höher gesetzt, wodurch im Westen ein barrierefreier Anschluss über eine Rampe ermöglicht wird. Der Zugang zum Steg wird im Westen durch einen kleinen Platzbereich mit einem Baum aufgewahrt.

Materialkonzept
Der Bahnhofsvorplatz soll mit einem Belag aus begehrtem Betonwerkstoff in verschiedenen Formaten im Reihenverband verlegt werden. Dieser umschließt sich auch auf die gegenüberliegenden Gehwege des Bahnhofs. Die Verkehrsfläche ordnet sich an gegenüberliegenden Asphaltfläche der Herabtragung des Vorplatzes an.

Vor dem Bahnhofgebäude soll ein Inlay bestehend aus Steilen des begehrtem Betonwerkstoffes sowie dunkleren kleinformatigen Natursteinplatten sein. Dieses Pflaster-Inlay soll gerammt werden durch eine Betonplatte 20x50 cm welche zur Bahnhofsstraße hin gleichzeitig als Entwässerungselement dient. Inmitten des Inlays sollen außerdem grüne Steile, eingefasst durch eine Stahlkante DB 703 mit Bösem und Bäumen bepflanzt werden. Die Parkplätze auf der Südseite des Platzes werden mit einer Reihe aus helleren Betonwerksteinen gekennzeichnet.

Vor dem Eingang des zukünftigen Hotels soll ein Feld mit Wasserfontänen, welches zum Spiel und Aufenthalt einladen soll, vorgesehen werden. Gerahmt wird das Steingelände, sowie die 30x50 und forstliche des Fußes durch Sitzbänke. Diese bestehen aus Stahlwerksteinen DB 703 mit Holzauflage, bei Bedarf auch mit Laubb.

Im südlichen Bereich, an der Einmündung zum neuen "Bahnhof" wird das Gefälle vom einem Podest aus Stufen aufgeföhrt. Auf diesem Podest wird ein Kioskbereich gerahmt von begehrtem Betonwerkstoff verfasst. In diesem Kioskbereich sollen sechs sechs Ahorne, welche ein schützendes Baumband für die zukünftige Gastronomie darstellen bilden sollen.

Die Beleuchtung des gesamten Bahnhofsvorplatzes soll durch einfache Lichtstiele DB 703 entlang der Bahnhofstraße erfolgen. Außerdem sollen die Überdachung am Info-Point, das Hauptgelände sowie die Baumband eine Beleuchtung und Akzentuierung durch Bodenleuchten erhalten.



Beispiel Sitzbank

Pflanzstreifen

Wasserfontänen



Schnitt E-E Bahnhofsvorplatz | H 1:200



Schnitt F-F Bahnhofsvorplatz | H 1:200



Lageplan Bahnhofsvorplatz | H 1:200

2.Rundgang - 1017

K9 Architekten, Freiburg
mit faktorgrün, Rottweil

NEUGESTALTUNG BAHNHOFSAREAL Stadteingang Nord BALINGEN - Balingen vernetzt sich -

110291



Städtebau



Freiraumkonzept

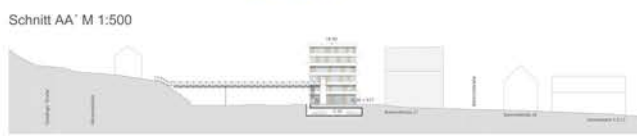


Verkehrskonzept

Lageplan M 1:500



Lageplan M 1:2000



Schnitt AA' M 1:500



Schnitt BB' M 1:500



Ide

Balingen wird vernetzt. Mit der Ausrichtung der Gleise nach 2021 und den bisherigen Sanierungsmaßnahmen in Balingen soll jetzt ein weiterer Baustein der Innenstadt Balingen erneuert werden. Somit ist Stadtbau als auch in der Gestaltung der Freiräume werden die bestehenden Qualitäten aufgenommen und über die neu zu erschaffenen Freiräume integriert. Ziel ist es, ein geschlossenes Gebäude zu entwickeln.

Städtebauliches Konzept

Das neue städtebauliche Konzept für die Bahnhofsanlage im Norden der Stadt Balingen entwickelt sich aus folgenden Prämissen:

- Verbundorientierung und Orientierung zu der im Süden gelegenen Kernstadt Balingen
- Verknüpfung zu den umliegenden Wohn- und Gewerbegebieten
- Schaffung eines zentralen Bahnhofsbereichs im herausragenden Stelle mit Anbindung an die Innenstadt
- Markanter Stadtbau am Platz mit großer Signalfunktion
- Eigenständiger Charakter und Identität durch klare und markante Raumkanten
- Vielfältigster Innenbereich mit hoher Qualität für Fußgänger
- Robuste städtebauliche Figur, die das Rückgrat zu allen Seiten darstellt
- Zentrale Organisation der Stadtbau-Teilbereiche unter Berücksichtigung
- Hohe Aufenthaltsqualität in den Freiräumen durch Maßstäblichkeit

Freiraumkonzept

Der Bahnhof bildet das Einfallstor Balingen und wird die vielfältigen Gärten, zentralen Wohngebiet angrenzen. Auch die neue Grünachse der Raupfabrik entlang der Balingen führt am Bahnhofsbereich. Balingen wird in einem städtebaulichen Schnitt als für zu Balingen noch gemacht. Die öffentlichen Freiräume sind unterschiedlich strukturiert und besitzen keine Aufenthaltsqualität. Die meisten Orte länger zu verweilen. Die bestehenden Raumkanten geben die neue geschlossenen Freiräume vor. Der Bahnhofsbereich folgt sich, wie ein Teppich, in

Verkehrskonzept

Die Karntal- und Odenwald werden zum Ring. Dadurch kann auf die Abgrenzung der Bahnhofsanlage verzichtet werden und die Straßennetze auf die bestehende Straße der neu gestellten Bahnhofsanlage verknüpft werden. Die Bahnhofsanlage wird im Bereich der Bahnhofsanlage als Einbauebene geteilt. In einem Tempo 20. Der Parkring nordlich des ZOB wird erweitert und soll in Zukunft als PBR genutzt werden. Die Karntal- und Odenwald werden entlang der Bahnhofsanlage angrenzen. Für eine stützende Anbindung sind die Tarnspalten auf dem südlichen Teil des Bahnhofsbereichs angedacht.

Anbindung an die Innenstadt

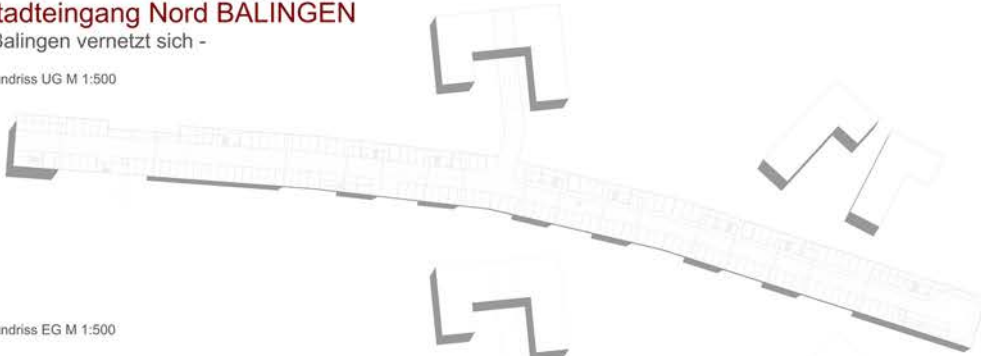
Das Bahnhofsbereich stellt eine große Ankerfunktion in Bezug auf die Anbindung an die Innenstadt. Die Neugestaltung des Bahnhofsbereichs und die städtebauliche Anbindung entlang der Raupfabrik an der Seite über die Straße Am Lindt führt das Bahnhofsbereich über zum Zentrum. Im Weiteren wird der Ring über die Odenwald erweitert und bildet den Bezug über die Odenwald nach Westen. Diese Aufnahmen geben den Gestaltungsvorstellungen an der Bahnhof.

NEUGESTALTUNG BAHNHOFSAREAL Stadteingang Nord BALINGEN - Balingen vernetzt sich -

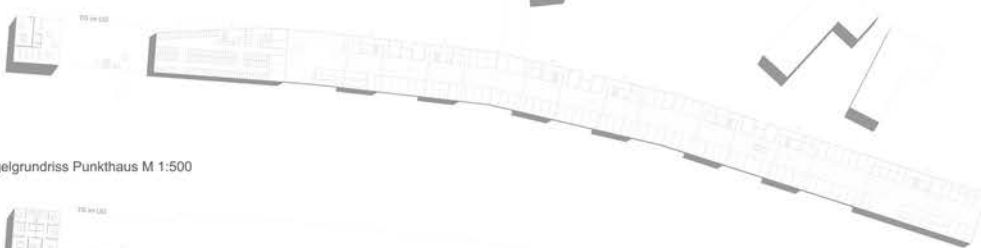
110291



Grundriss UG M 1:500



Grundriss EG M 1:500



Regelgrundriss Punkthaus M 1:500



Basische Struktur

Das Areal der Entwicklungsbereiche Bahnhofstraße, Klecker Areal und ehemaliger Industrieareal wird als Gesamtbaublock gesehen. Die neue Bebauung im Wesen an den Gleisen bildet das Rückgrat für dieses Quartier. Die Gebäude von der Bahnhofstraße und Wilhelmstraße entwickeln sich langfristig in diesem neuen Block. Das neue städtische Quartier ist als Ortsumbau mit attraktiver Durchmischung konzipiert. Hier entstehen in zwei neuen Gebäuden Wohnsituationen in zentraler Lage. Das ältere, höhere Punkthaus am Bahnhofplatz ist mit Gewerbe und Dienstleistungen genutzt. Hier können Büros und Praxen entstehen. Auf der Ostseite des Bahnhofs, auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird ein wichtiger Baugrund räumlicher Abschlus vorgeschlagen. Hier ist ebenfalls eine gute Nutzung möglich, sowie auch ein Neubau an der Bahnhofstraße, der auch die Übergangsfahrt aufweist. Die städtebaulichen Ergänzungen im Klecker-Areal sind dem Wohnen vorbehalten.

Parkierung und Fahrräder

Für das Quartier wird eine große Lösung vorgeschlagen. Unter der Neubebauung entlang der Gleise befindet sich ein 2-geschossiges Parkdeck, das für ca. 200 STP ausreicht ist. Die Zufahrt erfolgt über die Bahnhofstraße. Der Wohnbereich zu der Gleise führt dazu, dass man sehr einfach in die neue Parkdeck gelangt. Die 100 Fahrradabstellplätze sind ebenfalls auf dem Niveau des ersten Parkdecks untergebracht. Man erreicht diese von beiden Seiten, es kann auch der Stieg über die Gleise erfolgen, über eine kleine Rampe. Die Nähe zum Bahnhof macht den Standort attraktiv. Die Fahrräder können so zurückzufahren untergebracht werden.

Freizeite

Der Blick auf den Bahnhofsbauwerk, verbindet sich zum Baumockel aus Alnus-Bäumen über den Platz vor dem Bahnhof. Vor dem neuen Punkthaus sollen die Bäume in einer Wassergrabenanlage stehen. Die in Balingen umgebenen Plätze haben mit Pflanz Vorsetz stehen auf dem Bahnhofsvorplatz und in der angrenzenden Straße weiterverbreitet. Die Bahnhofstraße wird im Ortsumbau mit Pflanz Vorsetz versehen.

Die Bebauung verbindet die vorgeschlagene Gestaltungskonzepte. Dabei erhalten die Plätze eine gute Gestaltungskonzepte entwickelt. Die gestaltungsorientierten Ausstattungsmerkmale und naturnaher Raumcharakter erhalten zusätzlich eine Stimmungsbildung. Dabei wird auf eine gute Ausrichtung mit klimatischer Räume Wert gelegt. Richtung ZOB haben die Natur aufgewachsen. Bäume sind bis zum Vorplatz im Richtung Bahnhof und eine Aufhängenkonzepte über Bäumen vorgeschlagen.



**NEUGESTALTUNG
BAHNHOFSAREAL
Stadteingang Nord BALINGEN**
- Balingen vernetzt sich -

110291

Ausstattung
Balingener Holzdeck



Schnitt CC' M 1:200



Schnitt DD' M 1:200



Detail Belag M 1:100

Lageplan M 1:200



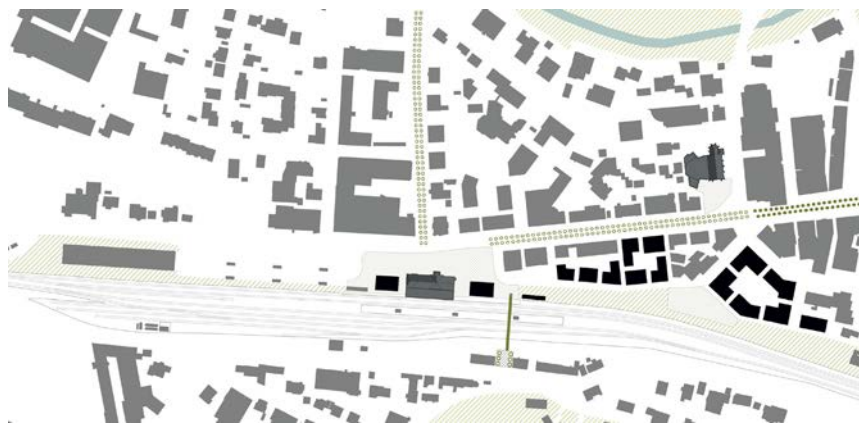


1. Rundgang - 1006

Clemens Fauth

Landschaftsarchitekten,

München



1. Rundgang - 1010

A24 LANDSCHAFT, Berlin mit

HINRICHS WILKENING,

Berlin



1. Rundgang - 1011

bauchplan).(, München mit

hdg Architekten, München

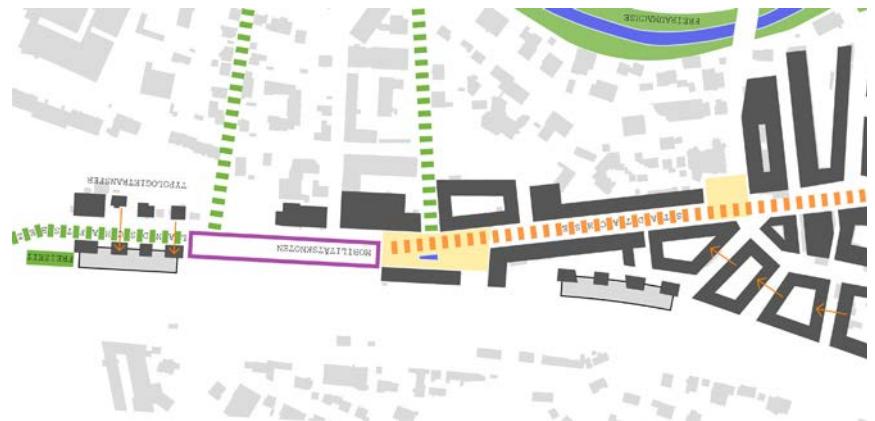
1.Rundgang - 1012

UTA Architekten und Stadtplaner GmbH, Stuttgart mit
TH Landschaftsarchitektur,
Hamburg



1.Rundgang - 1015

Krisch und Partner, Tübingen
mit Dagmar Hedder Land-
schaftsarchitektur, Tübingen



1.Rundgang - 1018

kienleplan, Stuttgart mit
mharchitekten, Stuttgart





1.Rundgang - 1019

Hähnig und Gemmeke,

Tübingen mit

Stefan Fromm, Dettenhausen

