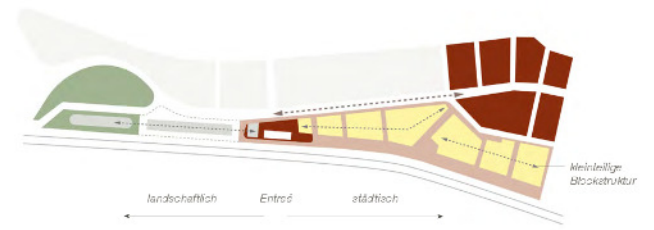
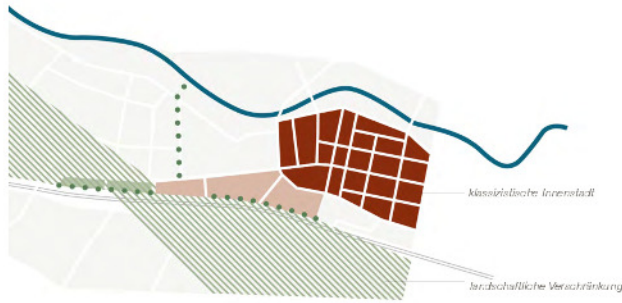


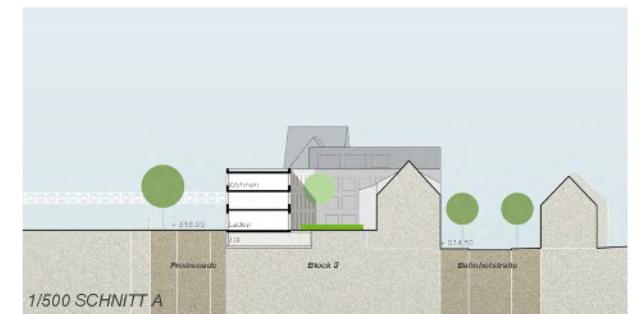
STRATEGIE I
 > Das Bahnhofsareal als Fortsetzung von Stadt und Landschaft

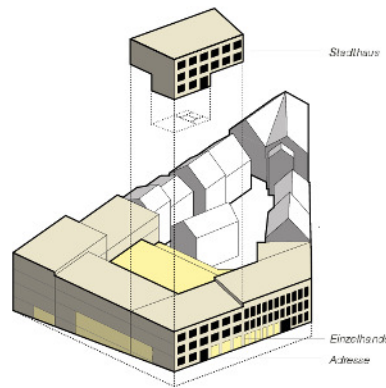
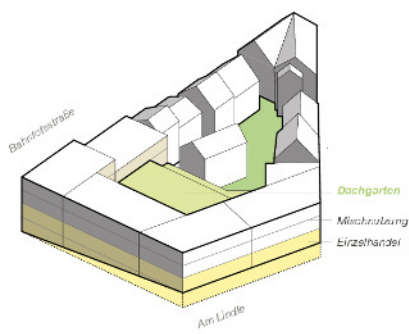
Die Lage Balingens an den Ausläufern der Schwäbischen Alb bietet einen Reichtum an topographischen Reizen und grünteprägt Räumlichkeiten, die eine einprägsame Charakteristik der Stadt und die Zugehörigkeit zur Region vermitteln. Die Nähe zur schwäbischen Kulturlandschaft tritt im Bahnhofsviertel konkret in Erscheinung. Der östlich der Gleise gelegene baumbestandene Heuberg mit seinen Streuobstwiesen auf der Hochfläche bildet die Kulisse des südlichen Bahnhofsviertels. In Verbindung mit der dem nördlich des Bahnhofsviertels in Verlängerung der Bebelstraße gelegenen landwirtschaftlich geprägten Hügel, dem dichten Baumbestand der P+R Fläche und des ZOB ist die Struktur eines über die Gleisflächen verspringenden Grünzuges ablesbar. Der städtische Impuls für das Quartier wird aus der klassizistischen Balingener Innenstadt entwickelt. Die Quartiere beiderseits der südlichen Bahnhofstraße bilden Potentialräume eines erweiterten Stadtzentrums bzw. einer stärkeren urbanen Verdichtung. Ablesbar ist dies heute schon an der baulichen Fassung entlang der Bahnhofstraße.



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

Das Entwurfsgebiet bildet die Schnittstelle zur landschaftlichen Verschränkung mit dem Bahnhofsvorplatz als Scheitelpunkt, der zum zentralen Ort herausgearbeitet wird. Er ist gleichzeitig städtisches Entree nach Süden und Trittstein zum landschaftlich geprägten Transitraum im Norden. Die Klärung der Übergänge und Schwellen, die die Raumsequenz in einzelne Bereiche gliedern, werden zum Ausgangspunkt der städtebaulichen Setzung, die durch die landschaftsarchitektonische Gestaltung der Oberflächen untermauert wird. Bei der Entwicklung des neuen Bahnhofsviertels wird die Chance genutzt, die ehemalige Rückseite der Stadt zu einem neuen lebendigen Stadtraum zu konvertieren. Dabei werden klar hierarchisierte Raumbezüge zur Innenstadt hergestellt und dringend benötigte, großflächige Einzelhandelsflächen als Magnet für Besucher behutsam in die kleinteilige Blockstruktur integriert, die aus der Maschenweite und Bebauungstypologie der Altstadt abgeleitet ist.





STADTKÖRPER UND RAUMSEQUENZEN

> Der Schlüssel für die konzeptionelle Neuordnung ist eine klare funktionale und gestalterische Zonierung des Bahnhofareals.

Die einzelnen Raumsequenzen werden geklärt und eindeutig programmiert. Als initialer Entwicklungsschritt wird der autofreie Bahnvorplatz als städtisches Entrée herausgebildet. 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 Holzverlademarkt wird zu einem neuen Stadtraum qualifiziert, der sich unpräzise in das klare Raumgefüge der klassizistisch geformten Stadt einfügt. Ein großer Anteil der öffentlichen Stellplätze bleibt straßenbegleitend erhalten, die durch das Angebot der neuen Parkpalette und der öffentlichen Tiefgarage zu 325 Stellplätzen ergänzt wird.

BLOCK-ENSEMBLE AUS ALT UND NEU

> In der adaptierten Struktur eines typischen Stadtbaublocks verschmelzen Bestand und Neubau zu einem neuen Ensemble.

Die großflächigen Einzelhandelsflächen in zwei Ebenen nutzen geschickt den Niveauunterschied von etwa vier Metern zwischen Bahnhofstraße, bzw. Wilhelmstraße und Holzverlademarkt. Die Nutzung ist flexibel, durch ein oder zwei große oder eine Vielzahl kleiner Läden, die sich zu beiden Straßen öffnen und diese beleben. Über den Laderflächen entsteht ein grüner Dachgarten, der sich zum Bestand hin abtreibt und den Nutzern der Obergeschosse und des gesamten Baublocks zur Verfügung steht.

KLEINTEILIGE INNENSTADTSTRUKTUR AUFNEHMEN

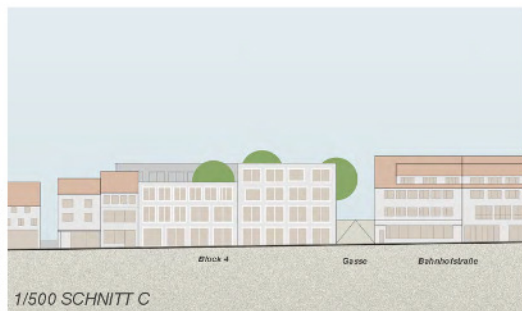
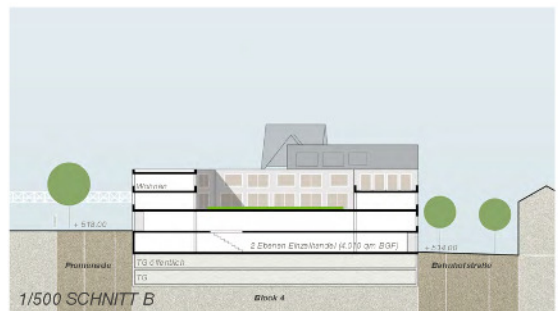
> Ein Saum von Stadthäusern legt sich um den Block und vermittelt zum Maßstab bestehender Wohn- und Geschäftshäuser

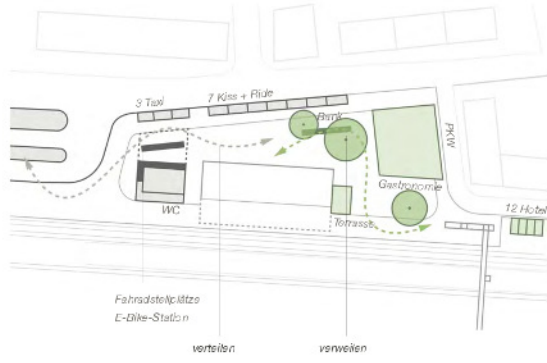
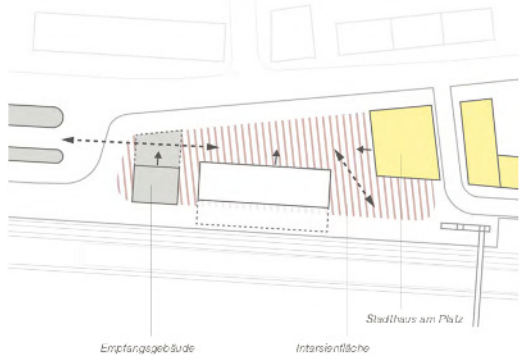
Die Stadthausnutzungen, Wohnungen oder Dienstleistung, befinden sich in den Obergeschossen über dem Einzelhandel, aber ihre Zugänge reichen bis an das Straßenniveau herunter, beleben die Ecken des Baublocks mit Eingängen und Gemeinschaftsfunktionen (z.B. Fahrradstellplätze). Dazwischen, zur Mitte der Fassaden hin, liegen die Zugänge und Schaufenster der Laderflächen, deren innere Ausdehnung aber verborgen bleibt.

VERTIKALE NUTZUNGSMISCHUNG

> Die Entwicklungsflächen Bahnhofstraßen 15-19 (1) und Klöckner-Areal (2) bieten zwei maximierte Einzelhandelsensembles Raum

Beide Entwicklungen umfassen jeweils ca. 4.000 m² BGF (2.500 m² VF) Laderflächen in zwei Ebenen. Im Untergeschoss befinden sich baublockbezogene Tiefgaragen und eine öffentliche Tiefgarage zur Ergänzung der oberirdischen Stellplatzflächen. Die Obergeschosse sind flexibel nutzbar für Wohnungen oder Dienstleistungsflächen. Der Stellplatzbedarf läßt sich wegen der günstigen Lage auf 60% 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 Bahnhofsgebäude eine klare Fassung des zentralen Platzbereiches und werden einer Unterlage gleich von einer Intarsienfläche zusammengefasst, die durch repräsentative steinerne Plattenbänder im Kleinsteinverband des Bahnhofsvorplatzes definiert wird. Das neue Kopfgebäude mit Verkaufs- und Gastronomieflächen im Erdgeschoss stellt Anknüpfung und Auftakt des neuen Bahnhofsquartiers und leitet an der vom Platz aus sich erheben in standgesetzten Brücke in die neue Promenade über. Das Fahrrad- und Empfangsgebäude gegenüber bildet einen charakteristischen Trittstein zum nördlichen Bahnhofscaral.

BAHNHOFSVORPLATZ - FUNKTIONALE GLEDERUNG

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

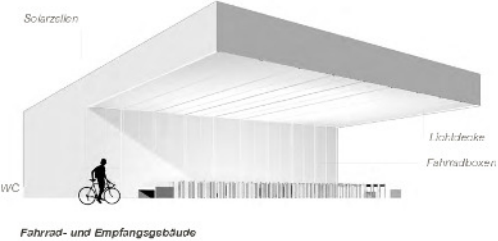
Die Funktionen des neuen Bahnhofsvorplatzes sind effizient und kompakt organisiert. Ausgangspunkt stellt eine genereller Trend zum schnellen Verknüpfen verschiedener Verkehrsmittel ohne Prämisse eines bestimmten Verkehrsmittels dar. Kurze Wege und schnelle Auffindbarkeit stehen im Fokus. Das nördliche Bahnhofsquartier wird insofern als Mobilitätsdrehscheibe verstanden. Entsprechend fungiert der nördliche Teil des Bahnhofsvorplatzes als Zone des Verteilens und Orientierens, während der südliche Bereich eher als Zone des Ankommens, Versorgung und Verweilens verstanden und organisiert ist. Drei Taxi- und sieben Kurzzeitparkplätze sind so am Rand des Platzes angeordnet, dass beidseitig bequemes Aussteigen möglich ist aber der zentrale Platzbereich von Individualverkehr freigehalten ist. Die hochwertige Platzgestaltung bildet einen ansprechenden Rahmen für das Ankommen in Balingen. Ein markante große Holzbank, welche auf historische Bahnhofswartebänke referenziert, ist unter lichten Baum Schatten gestellt.



OBERFLÄCHEN

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

Die Gliederung und Materialien der Oberflächen sind analog zu dem bereits verbauten Oberflächen der Stadt Balingen aus Porphy- und Betonstein geplant. Laufbänder aus Betonsteinplatten mit Natursteinvorsatz leiten über die Bahnhofstraße und Friedrichstraße in die zentrale Innenstadt. Die bauliche Fassung und städtebauliche Ergänzung der Bahnhofstraße vermittelt städtisches Erlebnis. Nebenstraßen und Plätze sind analog zur Innenstadt mit Porphykleinstein in Bogenpflasterung gehalten.



Das neue Fahrradhaus stellt die umweltfreundliche Fortbewegung sichtbar in den Vordergrund. Es integriert das wenig ansprechende Trafohäuschen im Kern und gruppiert geschlossene und offene Fahrradabstellplätze, das WC sowie Taxiwartende unter einem weit ausladenden Dach. Zusätzlich wird ein integrierter Müllraum für die heute unattraktiv auf dem Platz abgestellten Müllcontainer der Bahnhofsgastronomie vorgeschlagen. Solarmodule auf dem Dach liefern den Strom für E-Bike Aulladestationen.

