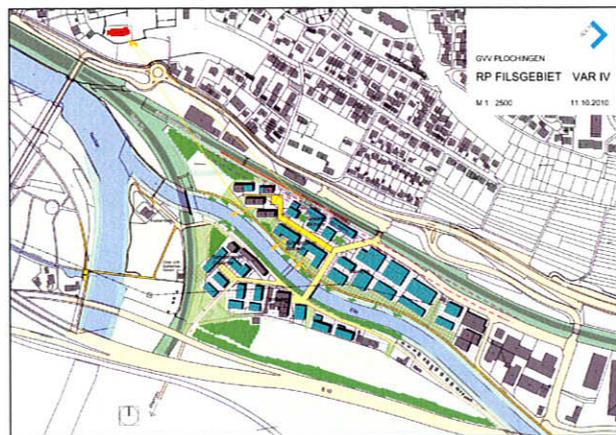


Blick über Fils, Neckar, B10 und Bahntrassen



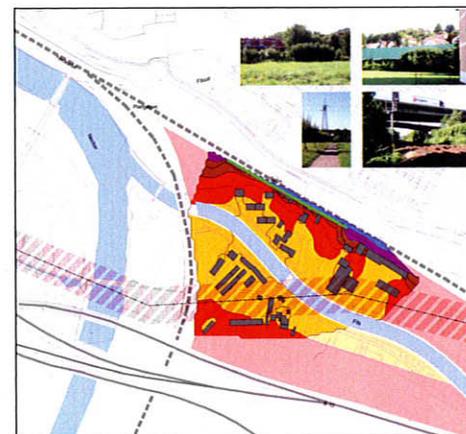
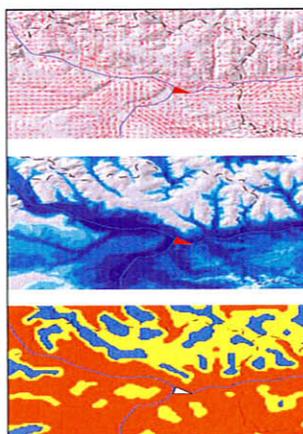
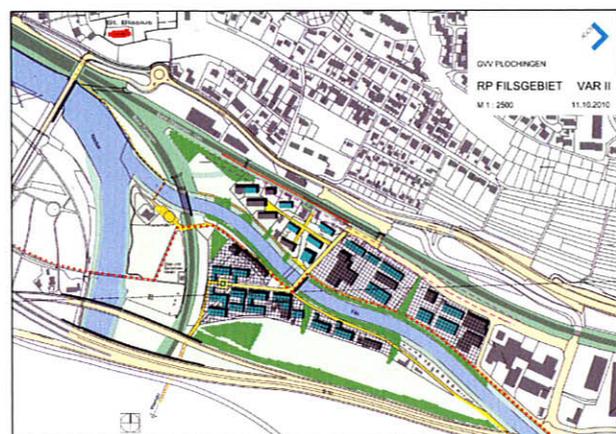
Struktur- und
Nutzungsvarianten

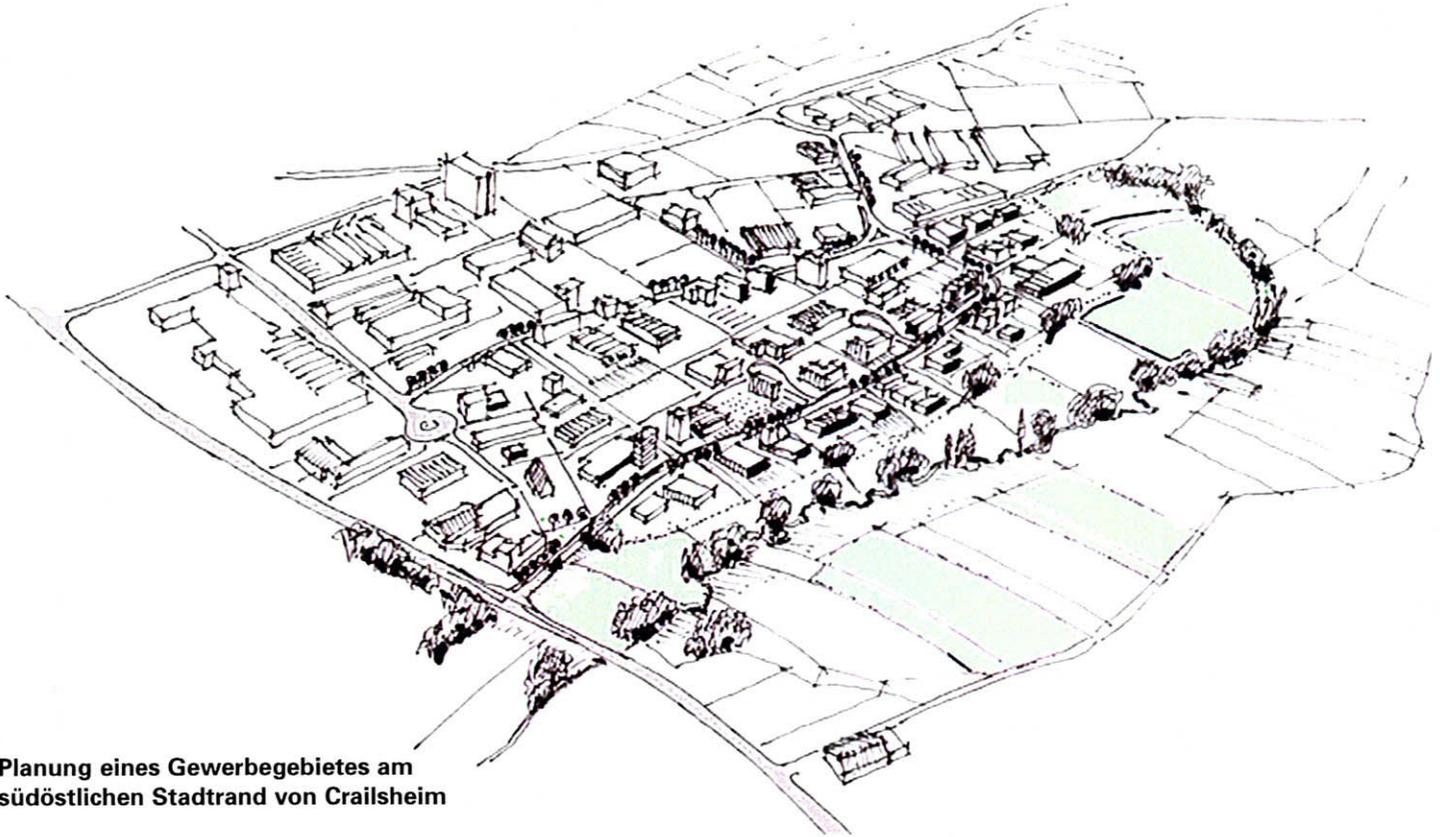
Rahmenplanung zur Aufwertung eines städtischen Randbereiches zwischen ICE-Trasse, Bundes-, Landes- und Wasserstraßen

Der gut durchgrünte, sogar am Wasser gelegene und gleichzeitig zentrumsnahe Standort ist leider ringsum von immissionsintensiven Verkehrsachsen eingeschlossen. Mit Lärmschutzbebauung und Verbesserung der öffentlichen Räume können die heute mit Wohnhäusern und Kleingewerbe gemischt genutzten Bereiche strukturell neu geordnet, aufgewertet und stabilisiert werden.

Kaltluftentwicklung
[Klimaatlas Region Stuttgart 2008]

[Lärmkartierung: Kurz und Fischer, Winnenden, 2010]





Planung eines Gewerbegebietes am südöstlichen Stadtrand von Crailsheim

Das städtebauliche Konzept für ein zeitgemäßes und anpassungsfähiges Gewerbegebiet entsteht einerseits mit der Zielsetzung, eine prägnante Adresse für die Unternehmen zu generieren, andererseits aber auch mit der Verpflichtung, sensibel auf die besondere landschaftliche Exposition zu reagieren.

Neben einer wirtschaftlichen Erschließung stehen die Forderungen nach möglichst variabler Teilbarkeit und funktional ausgewogener Struktur im Vordergrund.

Dabei sind eine zum Gebietsrand hin abnehmende Höhenentwicklung der Gebäude sowie eine Zonierung und Gliederung der Dichte heute selbstverständliche Planungsgrundsätze.



Städtebauliche Rahmenplanung für die gewachsenen Kernlagen von Weissach

Über Jahrhunderte sind die Strukturen der Ortskerne unserer Kommunen langsam und stetig gewachsen und konnten sich so dem bedächtigen Wandel der Zeiten anpassen.

Seit der Nachkriegszeit aber haben sich viele Ortschaften zum Teil explosionsartig vergrößert, die Zahl der Bewohner hat sich vervielfacht, während die gewachsenen Kernstrukturen nicht mithalten konnten; sie müssen bis heute den zusätzlichen Verkehr, die erhöhten Versorgungsfunktionen, die gesteigerten Ansprüche der Bürger etc. aushalten.

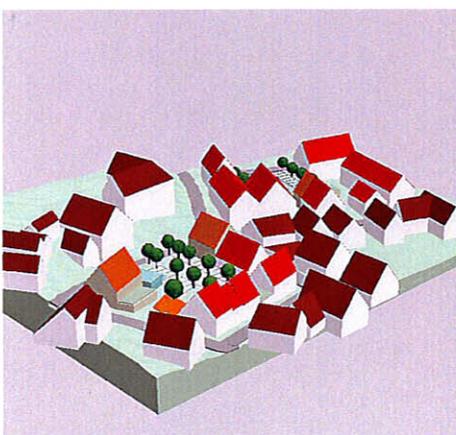
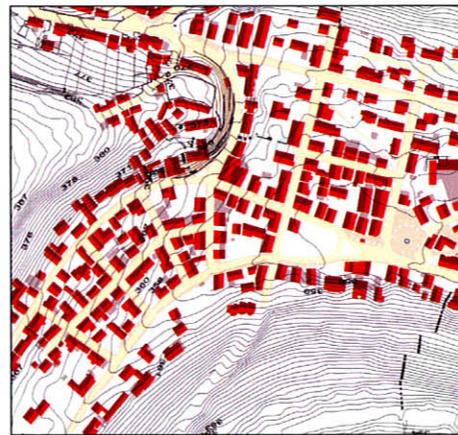
Eine Rahmenplanung sucht Antworten auf die Fragen nach individuellen Lösungsansätzen.



Überlagerung mit dem historischen Siedlungsgrundriss von 1910

Es sind gerade die Quartiere, die noch kein formelles Sanierungsgebiet rechtfertigen, die substantiell und funktional noch gesund sind, denen aber dennoch zunehmend „die Luft zum Atmen“ genommen wird: durch Neubauten in den attraktiveren Randlagen, durch Parkplatznot, durch Belieferungsprobleme oder durch Belichtungs- und Begrünungsdefizite.

Nicht nur das Offenlegen von Struktur-schwächen, sondern in gleichem Maße das Aufzeigen von Stärken, Alleinstellungsmerkmalen und Kernqualitäten gehört für uns zu den zentralen Aufgaben einer zukunftsweisenden Rahmenplanung.



Büro Stuttgart:
Rebhalde 37, 70191 Stuttgart
Telefon (0711) 2 57 87 17
Telefax (0711) 2 57 93 64
E-Mail stgt@agos-online.de

Büro Waiblingen:
H.-Küderli-Straße 55, 71332 Waiblingen
Telefon (0 71 51) 5 20 38
Telefax (0 71 51) 56 19 04
E-Mail wn@agos-online.de

Prof. Dr.-Ing. Martin Mutschler
Freier Stadtplaner SRL
Gluckstraße 8, 73614 Schorndorf
Telefon (0 71 81) 7 54 80
Telefax (0 71 81) 7 56 80
E-Mail mmutschler@agos-online.de

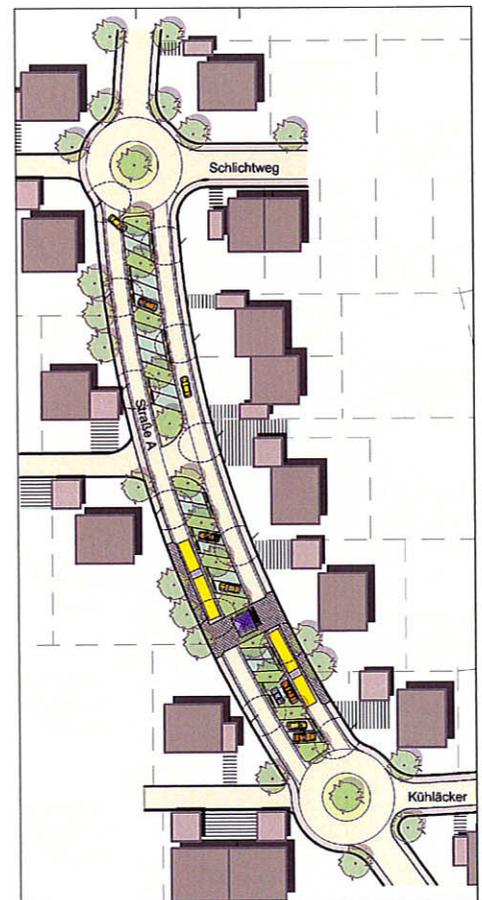
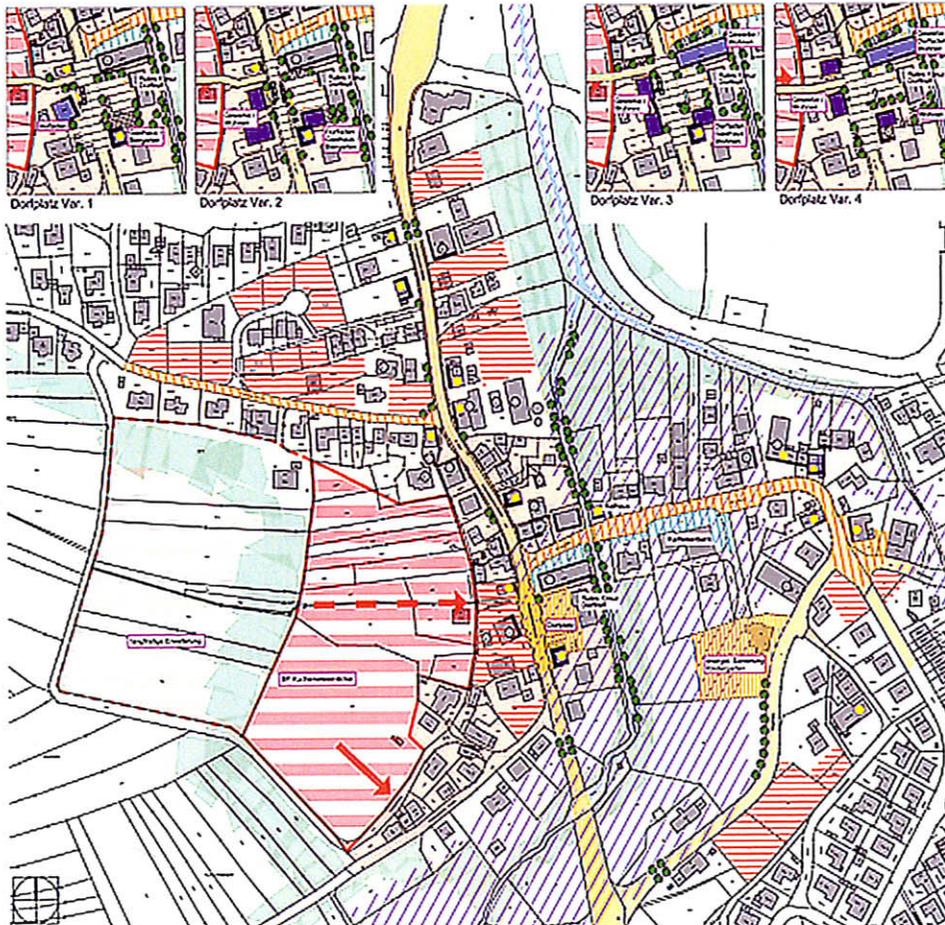
Stand 01/2011

Website www.agos-online.de

Örtliches Entwicklungskonzept (OEK) Cottenweiler

Welche Potenziale kann ein typisches Straßendorf entwickeln, das abseits der Hauptachsen liegt und weder dem Verdichtungsraum noch dem klassischen ländlichen Raum zuzuordnen ist?

Es sind neben den innerörtlichen Flächenreserven und den auf unmittelbaren Nachbarschaften beruhenden Wohnqualitäten vor allem die Identifikationsmerkmale eines über Jahrhunderte gewachsenen Siedlungsbildes.



Verkehrsberuhigung in einem Neubaugebiet

durch Splitten der Fahrbahnen zugunsten einer Zone mit Baumgruppen, öffentlichen Stellplätzen, Bushalt und Wartebereichen.

Die Busse halten am Kap auf der Fahrbahn, dies dient der Sicherheit der Fahrgäste und verlangsamt in diesem Abschnitt den Fahrverkehr im Gebiet.

Die Stellplatztaschen in der grünen Mittelachse sind im Wechsel angeordnet, so dass für beide Fahrrichtungen gleichermaßen ein ausgewogenes Parkplatz-Angebot besteht.