Teil B – Wettbewerbsaufgabe

INHALTSVERZEICHNIS

1.	**GRUNDLAGEN**	2
1.1	**DIE STADT RAVENSBURG**	2
1.2	**DIE „ÖSTLICHE VORSTADT“ – SANIERUNGSGEBIET**	4
1.3	**DAS BEZNERAREAL**	6
1.4	**STRASSEN, PLÄTZE UND FREIRÄUME**	7
2.	**GEGENSTAND UND ZIEL DES WETTBEWERBS**	8
3.	**WETTBEWERBSGEBIET UND AUFGABENSTELLUNG**	10
3.1	**WETTBEWERBSGEBIET**	10
3.2	**BAUGRUNDSTÜCK „BEZNERAREAL“**	11
3.3	**BEBAUUNG**	12
3.3.1	Städtebauliche Rahmenbedingungen	12
3.3.2	Erhaltung des historischen Gewerbebaus Holbeinstraße 32	12
3.3.3	Baugrenzen	12
3.3.4	Nutzungen	13
3.3.5	Stellplätze	13
3.4	**ÖFFENTLICHER RAUMFEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.**	
4.	**PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN**	14

Teil B – Wettbewerbsaufgabe

1. GRUNDLAGEN

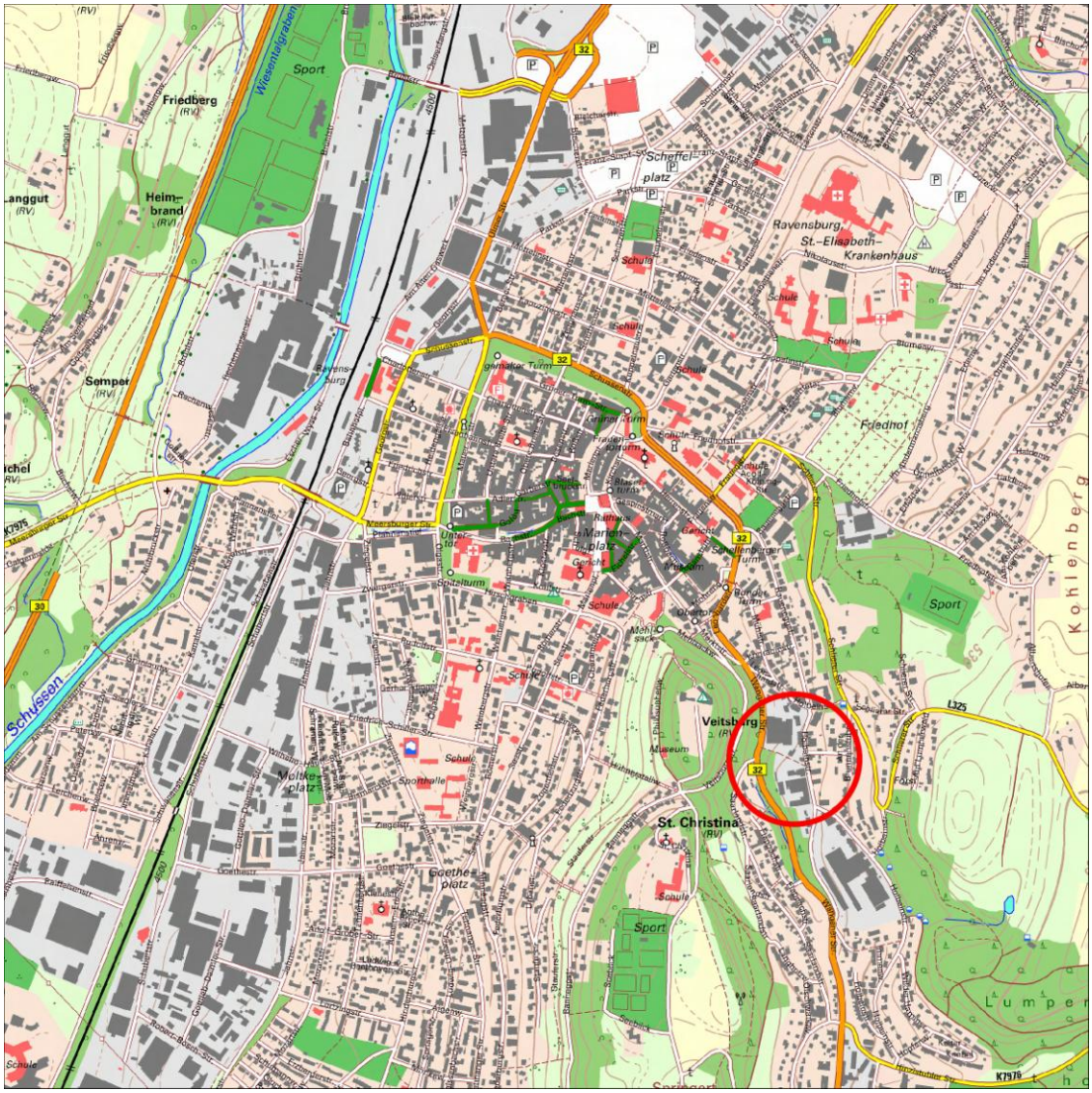
1.1 DIE STADT RAVENSBURG

Die Stadt Ravensburg liegt zentral in der Mitte der Region Bodensee-Oberschwaben an der regionalen Entwicklungsachse Friedrichshafen/Ulm. Sie ist seit dem 01.01.1998 als Große Kreisstadt Oberzentrum im Verbund mit den benachbarten Städten Weingarten / Friedrichshafen. Die Stadt hat knapp über 50.000 Einwohner.

Durch das Stadtgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung ein Teil der überregionalen Schnellstraße B 30 (Friedrichshafen/Ulm) sowie die InterRegio-Strecke 751 der Deutschen Bahn mit Haltepunkt in Ravensburg. Die Knotenpunktfunktion der Stadt wird darüber hinaus durch regionale Verkehrsachsen (B 32, L 314, L 288) bestimmt. Der Flughafen Friedrichshafen ist ca. 25 km entfernt.
(Siehe hierzu nachstehenden Übersichtsplan)

Ravensburg ist als Oberzentrum geprägt von einer attraktiven Nutzungsmischung, die sich auf die Kernstadt konzentriert. Diese klassisch städtische Mischung aus starker und kleinteiliger Einzelhandelsstruktur, vorwiegend mittleren und kleineren Gewerbeeinheiten im Verbund mit Hochschul- und kulturellen Funktionen ist die Grundlage einer ungebrochen hohen Attraktivität des Oberzentrums in der Region. Die städtische Einzelhandelsstruktur bildet den Schwerpunkt der regionalen Bedeutung Ravensburgs.

Mit mehr als 20.000 Einpendlern täglich profitiert Ravensburg als klassischer zentraler Ort von den räumlichen Mobilitäten innerhalb der Region.



Das Siedlungsgefüge Ravensburgs besitzt aufgrund der topographischen Situation bandartigen Charakter. Wesentliche gebietsgliedernde Einheiten im Stadtraum sind der Kern der historischen Altstadt, die historische östliche Vorstadt, die angrenzenden blockartigen Stadterweiterungen, die im weiteren Verlauf nach Norden und Süden zunehmend aufgelockerten Siedlungscharakter annehmen sowie das markante Gewerbeband entlang der Schussen.

1.2 DIE „ÖSTLICHE VORSTADT“ – SANIERUNGSGEBIET

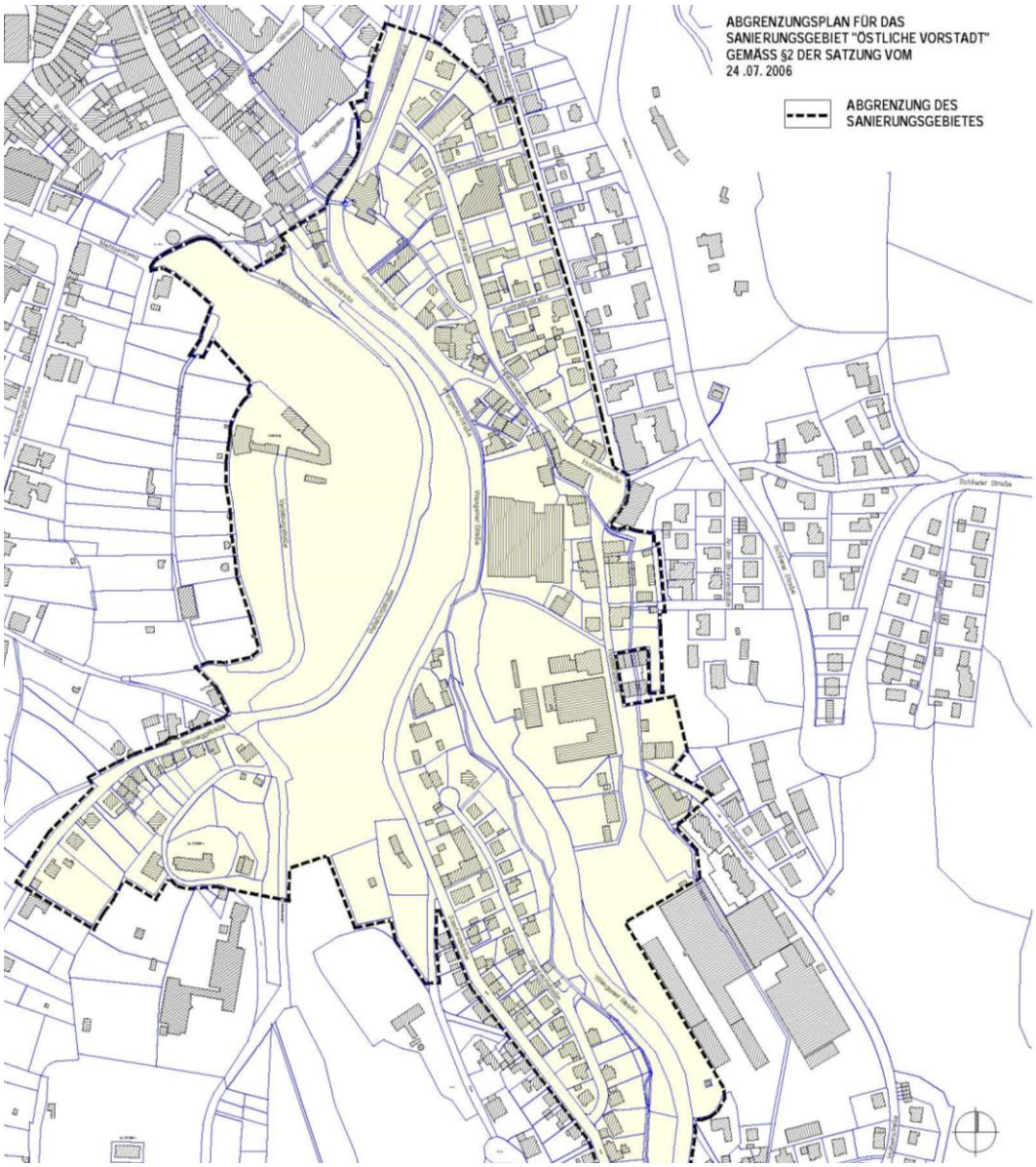
Die östliche Vorstadt wird bestimmt durch ihre bandartige Ausdehnung im Tobel des Flappachtales und nimmt dadurch innerhalb des räumlichen Gefüges der Gesamtstadt eine sehr spezifische Stellung ein.

Einerseits ist die Bebauung beidseitig eingebettet in die verzahnten Grünzüge der Hanglagen und andererseits unmittelbar angrenzend an die historische Altstadt.
(siehe hierzu nebenstehende historische Flurkarte)

Die östliche Vorstadt und insbesondere der Planungsbereich sind aufgrund kurzer Wege in die Altstadt und die Naherholungsräume zwischenzeitlich bevorzugte stadtnahe Wohnstandorte.

Wie in vielen vergleichbaren bandartigen Siedlungsstrukturen und bedingt durch die besondere Topographie des Flappbachtales ist die verkehrliche Situation der Kernstadt Ravensburgs mit Problemen behaftet. Im Bereich der Wangener Straße ist eine erhebliche Verkehrsbelastung mit ca. 30.000 KFZ/24 h, insbesondere durch den überörtlichen Verkehr, gegeben.
Die Wangener Straße ist als einzige Stadtzufahrt aus Richtung Osten und als Zubringer der A 96 eine der Haupterschliessungsstrassen der Stadt Ravensburg mit erheblichem Verkehrsaufkommen und mit dem entsprechendem Anteil von LKW-Verkehren. Mindestens mittelfristig ist deshalb von der derzeitigen Verkehrs- und der daraus resultierenden Lärmbelastung auszugehen.
Aufgrund der überörtlichen Erschliessungsfunktion der Wangener Straße ist von dort nur eine Zufahrt in die zu planende(n) Tiefgarage(n) realisierbar.
Der Planungsbereich grenzt unmittelbar an.

Die östliche Vorstadt ist seit 2006 zu einem großen Teil als Sanierungsgebiet ausgewiesen (siehe nachstehender Planausschnitt). Der Erneuerungsprozess im Gesamtgebiet ist sehr dynamisch und wird vor allem getragen durch die Aufwertung der Wohnfunktion.



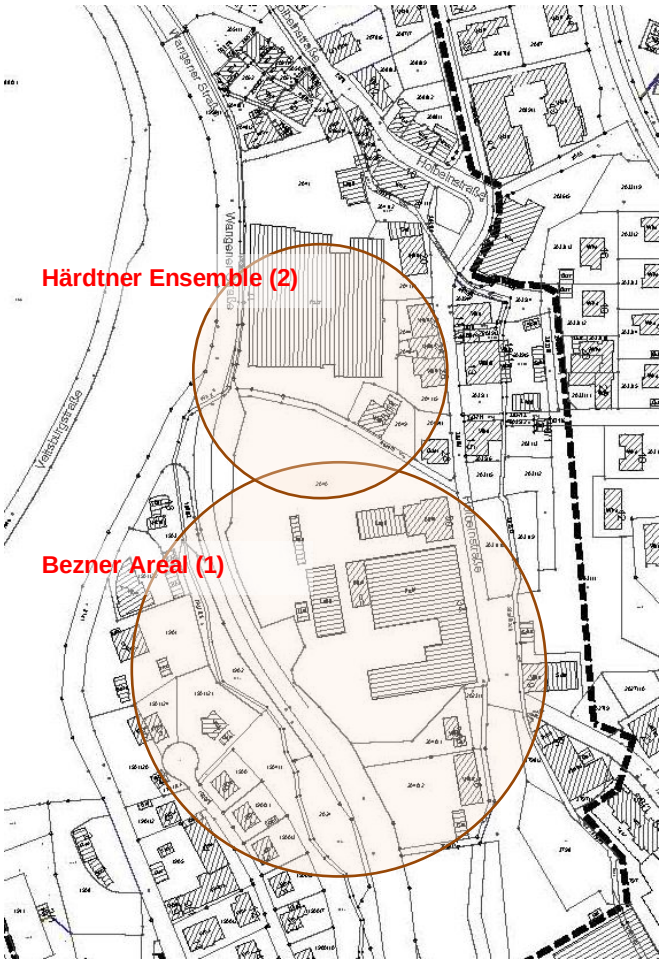
Die östliche Vorstadt kann aufgrund ihrer günstigen Lage im Stadtgefüge untergeordnet verträgliche Gewerbenutzungen aber insbesondere hochwertige Büro-, Dienstleistungs- und Wohnfunktionen aufnehmen und soll sich mit diesen städtischen Funktionen ergänzend zur Altstadt entwickeln. Als historisch bedeutsamer Vorstadtbereich prägt dieser Stadtteil das Gesicht Ravensburgs entscheidend mit.

In der 2006 erarbeiteten Vorbereitenden Untersuchungen wurden im Neuordnungskonzept erste Zielvorstellungen zum städtebaulichen Erneuerungsprozess formuliert:

- Erhaltende Erneuerung .
- Wohnen und Arbeiten – Mischung aller städtischer Wohnformen .
- Verkehrslösungen – städtische Straßen und Plätze

  (siehe Anlage im Planteil)

Als erstes größeres Revitalisierungsprojekt für die östliche Vorstadt soll nun die Neugestaltung und Umnutzung der Gewerbebrache des Beznerareals realisiert werden.



DAS BEZNERAREAL

Das **Beznerareal (1)** mit dem **Härdtner Ensemble (2)** Wangener Straße 17 ist Teil der Stadterweiterungen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts.

Das Beznerareal als frühindustrieller Standort, direkt am Triebwerkskanal gelegen, hat seine Bedeutung als Gewerbestandort durch die veränderten Rahmenbedingungen innerhalb der neueren Stadtentwicklung verloren.
Die städtebauliche Struktur ist wesentlich geprägt durch die Nutzung der Wasserkraft des Triebwerkkanals für die frühindustriellen Gewerbebetriebe.

Das Beznerareal ist zentraler Teil der östlichen Vorstadt. Es liegt im Schnittpunkt der Wachstumsschichten der Jahrhundertwende und gewinnt seine städtebauliche Bedeutung als neues Stadtquartier in der räumlichen Folge offener Plätze, teils engen Straßenräumen und heterogener Bebauungsstrukturen.

Mit der beabsichtigten Revitalisierung des Beznerareals wird die städtebauliche Situation und zukünftige Qualität des gesamten Quartiers neu bestimmt. In einer Mi-

schung aus Erhalt von Gebäuden durch Umnutzung und durch Neubauten wird diese Neustrukturierung das bauliche Gesicht der östlichen Vorstadt neu prägen.

Das Beznerareal wurde bis vor kurzem als Produktionsstandort der Metallverarbeitung gewerblich genutzt. Erst 2012 wurde die Nutzung endgültig aufgegeben.

Die vorhandenen Altlasten für den Wettbewerbsbereich sind untersucht und dokumentiert. Das Gelände ist nach Altlastensanierung für die vorgesehene Bebauung geeignet (siehe Anlagen).

Das Gewerbeareal besteht aus Bauten unterschiedlicher historischer Wertigkeit und baulicher Qualität. Der Gewerbebau mit der Ziegelfassade entlang der Holbeinstraße ist stadtbildprägend. Keines dieser Gebäude steht unter Denkmalschutz.

1.4 STRASSEN, PLÄTZE UND FREIRÄUME

Der das Beznerareal umgebende öffentliche Raum bedarf sowohl funktional als auch gestalterisch einer grundlegenden Aufwertung. Defizite bestehen durch störende Verkehre insbesondere aus den gewerblichen Nutzungen (LKW-Verkehr) und fehlende Fußwegebeziehungen, durch Mängel in den Platzgestaltungen, sowie die Verkehrsmengen an sich (Wangener Straße).

Holbeinstraße

Die Holbeinstraße ist derzeit geprägt durch eine einseitige Ausrichtung des Straßenraums auf die Funktion einer Haupterschliessung als Verkehrserschliessungsachse. Der Triebwerkskanal ist nicht erlebbar. Der Straßenraum wird durch Fahrgasse und Parkierung bestimmt und hat kaum städtische Aufenthaltsqualität.

Die fehlende fußläufige Verknüpfung der vorhandenen Platzbereiche durch die Dominanz der Verkehrsfunktion führt zu einer schlechten Aufenthaltsqualität.

Im Rahmen der „Stadtsanierung“ wurden Gestaltungsvorschläge für eine stufenweise räumliche Aufwertung der Holbeinstraße erarbeitet.

Langfristig ist die Holbeinstraße als verkehrsberuhigte Wohnstraße im Zweirichtungsverkehr mit eingebetteten Platzbereichen mit Aufenthaltsqualität konzipiert. Attraktivität und Erreichbarkeit sollen wesentlich gestärkt werden. (siehe Anlage)

2. GEGENSTAND UND ZIEL DES WETTBEWERBS

Gegenstand des Wettbewerbs ist ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept für eine Neubebauung der Gewerbebrache. Urbanität, zeitgemäße Wohn- und Arbeitsformen sowie die identitätsstiftende Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume sollen das Beznerareal künftig auszeichnen.

Die Aufgabe beinhaltet die räumliche Verteilung der Baumassen, die verkehrliche Erschließung und die Lösung der Parkierungsfragen. Erwartet wird die Auseinandersetzung mit der Fragestellung zur Erhaltung von Gebäudeteilen und entsprechende Lösungsvorschläge hierzu.
Für die Gestaltung der öffentlichen Flächen einschließlich der fußläufigen Vernetzung der angrenzenden städtischen Grünräume sind ebenfalls Lösungen aufzuzeigen, insbesondere zur konzeptionellen Ausgestaltung der Holbeinstraße.

Das Beznerareal, wie auch das gesamte Quartier, sollen als besonderer, stadtnaher Wohnstandort der Nachfrage nach differenzierten städtischen Wohnformen unterschiedlichster Ausprägung, wie beispielsweise Bauherrengemeinschaften, o.ä. gerecht werden.
Dafür ist eine kleinteilige Parzellierung hilfreich.

Ziel ist ein lebendiges Stadtquartier als unverwechselbarer Baustein der östlichen Vorstadt in unmittelbarem Bezug zur nahen Altstadt.

Allgemeine Ziele für das Beznerareal

- Schaffung eines attraktiven Stadtquartiers
- Wohnformen für unterschiedliche Nutzergruppen und alternative Wohnformen (z.B. Wohngenossenschaften, Alters-WGs, Mischnutzungen)
- Standortangemessene Ergänzungen durch Nichtwohnnutzungen
- Erhalt historischer Bezüge und Schaffung einer neuen Identität
- Hohe architektonische und gestalterische Qualität bei Neubauten und Umnutzungen
- Vernetzung von Straßenraum und Platzbereichen
- Kreativer Umgang mit der Schallbelastung der Wangener Straße zur Schaffung hoher Nutzerqualitäten
- Ausreichende Stellplatzversorgung im Quartier unter Erhalt von Kurzzeitparkplätzen im Umfeld der Holbeinstraß
- Neugestaltung der Holbeinstraße unter Einbeziehung der vorhandenen Platzbereiche und des Triebwerkkanals (siehe Anlage: Planungskonzept Holbeinstrasse)
- Vernetzung der Grünstrukturen

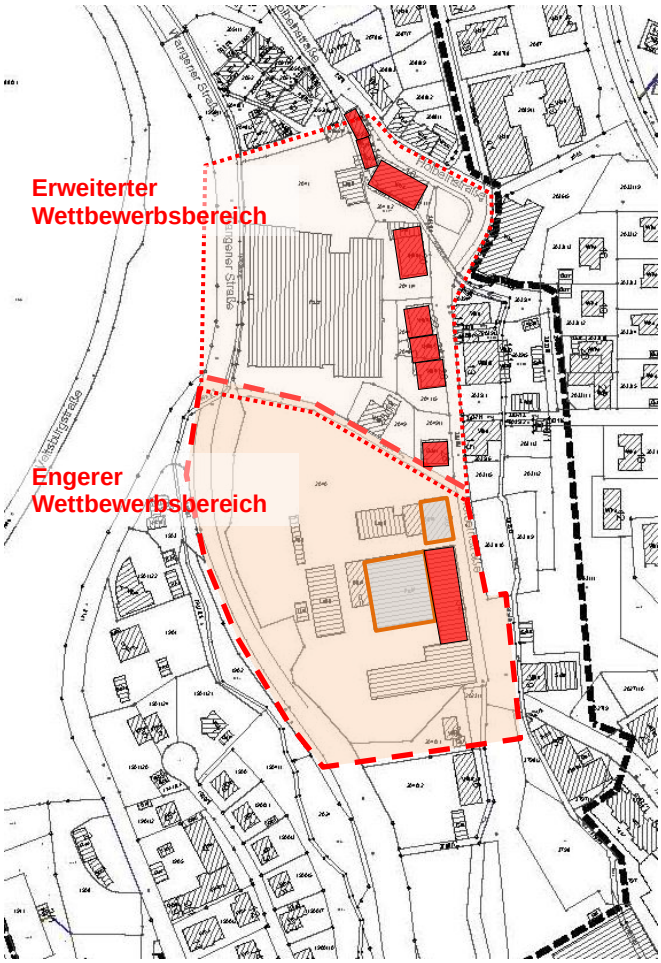
- Verbesserung der Fusswegebeziehungen aus den Wohnquartieren Richtung Altstadt / Veitsburghang
  (siehe Anlage:)
- Sicherung und Aufwertung der Fusswegeverbindungen

3. WETTBEWERBSGEBIET UND AUFGABENSTELLUNG

3.1 WETTBEWERBSGEBIET

Das Wettbewerbsgebiet ist ein Hochplateau in leichter Hanglage und wird begrenzt durch die Holbeinstraße im Osten und die Wangener Straße im Westen.

Es hat eine Größe von insgesamt ca. 28.000 m² (rot umrandete Fläche).

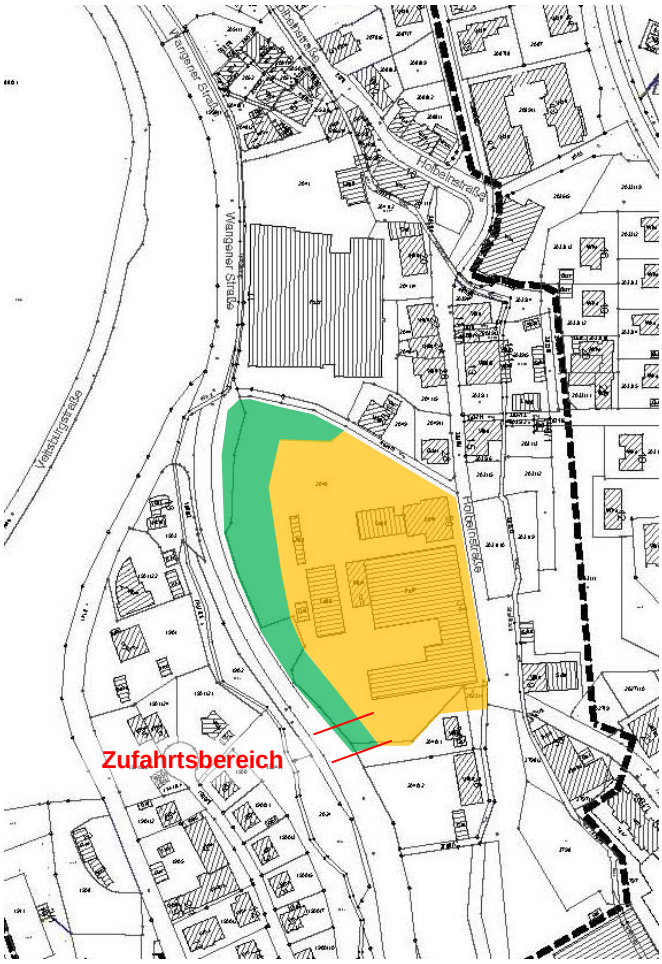


Das Gesamtquartier und insbesondere das Beznerareal soll unter Erhalt des historischen Kerngebäudes (Ziegelfassade) neu gestaltet werden.
Die vorhandene Bebauungsstruktur, mit Rot flächig ausgefüllt, von Privatgebäuden entlang der Holbeinstraße und auf Areal Wangener Straße 17 muss erhalten bleiben.

Die übrigen im Wettbewerbsgebiet mit Rot umrahmten vorhandenen Gebäude können überplant werden.

Für den erweiterten Wettbewerbsbereich wird nur die Darstellung von möglichen Baukörpern erwartet.

3.2 BAUGRUNDSTÜCK „BEZNERAREAL“



Insgesamt steht für die künftige Bebauung eine Fläche von ca. 9.000 m² für eine Bebauung zur Verfügung (gelb hinterlegte Fläche).

Die Hangkante mit zu erhaltendem Grünbestand ist nicht zur Bebauung vorgesehen. Ausgenommen hiervon ist die geforderte direkte Zufahrt zur Tiefgarage von der Wangener Straße zur Neubebauung.

Künftiges Baugrundstück

zu erhaltender Grünbestand

In den neu zu bebauenden Flächen und im Bestandsgebäude sind untergeordnet Dienstleistungen und Büronutzungen, hauptsächlich aber Wohnnutzungen vorgesehen. Daneben sind in den Freiraum wirkende Nutzungen wie z. B. Gastronomie, kleine Verkaufsfläche im Sinne von „Tante Emma Läden“ als Quartiersversorgung in untergeordneter Flächengröße denkbar.

Insgesamt soll eine BGF (Bruttogrundfläche nach DIN 277 Teil 1) von ca. 7.000 m² (ohne Grundfläche für Stellplätze im Gebäude und Zu-/Abfahrt zu den Stellplätzen) realisiert werden.

Die Stellplatzversorgung soll mit einer direkter Zufahrt und Anbindung an die Wangener Straße durch eine oder mehrere kleinere Bewohnergaragen gesichert werden um eine unverträgliche Zusatzbelastung der Holbein- und Raueneggstraße zu vermeiden.

3.3 BEBAUUNG

3.3.1 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Es gelten folgende städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Neubebauung des Beznerareals. Diese sind aus dem weiterentwickelten Neuordnungskonzept der Sanierung und dem Bürgerbeteiligungsprozess abgeleitet. (siehe Anlage)

Im Einzelnen werden folgende wesentliche Rahmenbedingungen vorgegeben:

- Das Ziegelgebäude Holbeinstraße 32 (Gewerbebau) ist weitgehend zu erhalten, zu sanieren und in die Nutzungsstruktur einzubinden.
- Vorgaben zu Abständen Bestandsgebäude und Neubauten werden nicht gemacht.
- Das Verwaltungsgebäude Holbeinstraße 30 kann erhalten und umgenutzt werden.
- Die Versorgung mit den notwendigen Stellplätzen insbesondere der Wohnungsstellplätze muss als Tiefgaragenlösung mit Zufahrt von der Wangener Straße aus erfolgen.
- Es ist eine ebenerdige Anlieferungsmöglichkeit für gewerbliche oder Dienstleistungsnutzungen und eine entsprechende Entsorgungsmöglichkeit vorzusehen.
- Weitestgehender Erhalt der prägenden Grünstrukturen

3.3.2 Erhaltung des historischen Gewerbebaus Holbeinstraße 32

Das Gebäude ist weitgehend zu erhalten und in die geplante Nutzung einzubeziehen. Ein Teilerhalt wird freigestellt. Die in diesem Gebäude mögliche BGF ist auf die geforderten Gesamt BGF anzurechnen.
Das Gebäude steht nicht unter Denkmalschutz hat aber einen hohen „Erinnerungswert“. Zur Aufnahme neuer Nutzungen ist ein angemessener Eingriff bis hin zur Aufstockung möglich.

3.3.3 Baugrenzen

Die bisherige „Bauflucht“ an der Holbeinstraße als Raumkante ist weitgehend beizubehalten. Die westliche „Baugrenze“ zur Hangkante wird durch den zu erhaltenden Grünbestand definiert.

Anlage 2

3.3.4 Nutzungen

In der Neubebauung sollen folgende Nutzungen untergebracht werden:

1.	Wohnnutzung	BGF ca.	5.500	m²
2.	Dienstleistungs-/Büronutzungen variabel teilbar Sowie Kindertagesstätte, zweigruppig mit ca. 600m² Aussenspielbereich	BGF ca.	1.000	m²
3.	Gastronomie / Möglichkeit der Außenbewirtschaftung störungs-arm zum Wohnen	BGF ca.	250	m²
4.	Handelsnutzung als Quartiersgrundversorgung	BGF ca.	250	m²
	BGF (Brutto-Grundfläche nach DIN 277 Teil 1) gesamt	ca.	7.000	m²
5.	mind. 80 Stellplätze in Gebäuden / Tiefgarage(n) und Zu-/Abfahrt			

Die oben angeführten Flächenwerte zur Nutzungsdurchmischung sind Orientierungswerte, weitere kleinteilige Nutzungseinheiten für Nichtwohnzwecke sind möglich.
Die Wohnnutzung wird präferiert.
Im erweiterten Wettbewerbsgebiet sollten wegen der Belastung durch die Wangener Strasse bevorzugt gewerbliche Nutzungen geplant werden.

3.3.5 Stellplätze

Die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze sowie zusätzlich 20 Tiefgaragenstellplätze zur umliegenden Quartiersgrundversorgung sind im Gebäude bzw. einer Tiefgarage nachzuweisen.
Gefordert sind: mindestens 80 Stellplätze

Die Zu- und Abfahrt zu den geforderten Bewohnertiefgaragenplätzen

a) ist direkt von der Wangener Straße nachzuweisen. Die Zufahrt ist entsprechend der als Anlage beigefügten Ingenieurplanung anzulegen. Eine Verschiebung von bis zu 20 m Richtung Westen ist möglich.
b) sollte zusätzlich auch über die Holbeinstraße möglich sein.

Oberirdische Stellplätze sind nur im Bereich der Holbeinstraße möglich.

3.4 FREIRÄUME

Es sollen Vorschläge zur Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiräume gemacht werden, die einen wirksamen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität leisten und Identitätsstiftend sind im Sinne eines stadtnahen Wohnquartiers. Der Bezug zur historischen Vorstadt sollte besonders beachtet werden (Triebwerkskanal).

Die platzartige Aufweitung der Holbeinstraße – Platz an der Gabelung Raueneggstraße / Holbeinstraße - soll durch eine Neugestaltung so aufgewertet werden, dass sie als stadtteilprägender Platzraum eine neue Mitte für die östliche Vorstadt prägt. Ein Gestaltungsvorschlag wird derzeit erarbeitet. (siehe Anlage)
Veränderungen sind nicht möglich, das Konzept ist zu übernehemen.

Erreicht werden soll dies

- durch die Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit
- Aufwertung durch Neugestaltung

4. PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN

Für das Wettbewerbsgebiet gibt es keine zu beachtende rechtskräftige Bauleitplanung.

Für das Beznerareal und dessen Umfeld soll mit den Ergebnissen dieses städtebaulichen Wettbewerbs ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

Ravensburg, den 15.05.2013

gez. Dr. Daniel Rapp

Stadt Ravensburg