



Rückbau Ortsdurchfahrt und Neugestaltung Innenstadt, Horb am Neckar

Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb
| Broschüre Wettbewerbsergebnis

kohler grohe architekten

Löffelstraße 4
70597 Stuttgart
T 0711 769639 30
E wettbewerb@kohlergrohe.de

Dipl. Ing. Gerd Grohe | Freier Architekt BDA

Mitarbeit:

Cora Weißer | M.A. Architektin

Serra Altierler | M.Sc. Architektur und Stadtplanung

1.1 Ausloberin und Vorprüfung

Ausloberin des Realisierungswettbewerbs ist die

Stadt Horb am Neckar vertreten durch:

Herrn Oberbürgermeister Peter Rosenberger
Stadtverwaltung Horb am Neckar
Marktplatz 8
72160 Horb am Neckar

Die **Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung** erfolgt durch:

kohler grohe architekten

Löffelstraße 4
70597 Stuttgart
T 0711 769639 30
E wettbewerb@kohlergrohe.de

1.2 Preisgerichtssitzung, Sachverständige und Vorprüfung

Die Preisgerichtssitzung tagte am 12.11.2024

Fachpreisrichter / Fachpreisrichterinnen (9):

- Friedhelm Terfrüchte, Freier Landschaftsarchitekt BDLA/DASL, Essen
- Mira Schwind, Landschaftsarchitektin, Leonberg und Mitglied des
Gestaltungsbeirats Horb am Neckar
- Mechthild von Puttkamer, Freie Landschaftsarchitekten BDLA, Starnberg
- Jochen Köber, Freier Landschaftsarchitekt BDLA, Stuttgart
- Axel Lohrer, Freier Landschaftsarchitekt bdla Stadtplaner dasl, München
- Peter Klein, Stadtverwaltung Horb, Fachbereichsleiter Fachbereich
Stadtentwicklung
- Tobias Mann, Freier Landschaftsarchitekt bdla, Fulda
- Christof Luz, Freier Landschaftsarchitekt BDLA, Stuttgart
- Carolin von Lintig, Freie Landschaftsarchitektin, Reutlingen (vertritt Susanna Hirzler)

Stellv. Fachpreisrichter / Fachpreisrichterinnen:

- Jan-Frieso Gauder, Freier Landschaftsarchitekt, BDLA, Stuttgart
- Dr.-Ing. Frank Roser, Freier Landschaftsarchitekt, Ostfildern

Sachpreisrichter / Sachpreisrichterinnen (8):

- Peter Rosenberger, Oberbürgermeister, Horb am Neckar
- Ralph Zimmermann, Bürgermeister, Horb am Neckar
- Fridolin Weckerle, Fraktion CDU, Horb am Neckar
- Anton Ade, Fraktion FD/FW, Horb am Neckar
- Thomas Bauer, Fraktion BiM, Horb am Neckar
- Thomas Mattes, Fraktion SPD, Horb am Neckar
- Wolf Hoffmann, Wählervereinigung OGL, Horb am Neckar
- Martin Raible, Fraktion AfD, Horb am Neckar (vertritt Hermann Walz)

Stellv. Sachpreisrichter / Sachpreisrichterinnen:

- Michael Keßler, Stellvertreter Fraktion CDU, Horb am Neckar
- Dr. Dieter Rominger-Seyrich, Stellvertreter Fraktion SPD, Horb am Neckar

Sachverständige Berater / Beraterinnen (ohne Stimmrecht)

- Nina Ledermann, Produktverantwortliche Mobilitätsmanagement, Horb am Neckar
- Thomas Hellener, Fachbereichsleiter Technische Betriebe, Horb am Neckar
- Claudia Zimmermann, Verkehrsplanerin Bernard Gruppe, Aalen

Gäste:

- Katrin Edinger, Stellvertretende Fachbereichsleiterin Fachbereich Stadtentwicklung, Horb am Neckar

1.3 Verfahrensablauf

Bereitstellung der Auslobungsunterlagen	05.07.2024
Rückfragen (Posteingang)	22.07.2024
Abgabe Pläne	08.10.2024
Preisgerichtssitzung	12.11.2024
Benachrichtigung	12.11.2024

1.4 Aufgabenstellung

Die Stadt Horb am Neckar plant im Rahmen der Fertigstellung der Hochbrücke über dem Neckartal im Jahr 2026 die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt auf der Neckarstraße. Ziel dieses Realisierungswettbewerbs ist es, durch die zu erwartende Entlastung der Ortsdurchfahrt einen Shared-Space-Bereich zu schaffen und verschiedene Nutzungsszenarien zu entwickeln und zu berücksichtigen.

Dabei soll die Planung der Verkehrs- und Freianlagen für das ca. 2 ha große Gebiet sowie die Entwicklung von Vorschlägen für das Stadtmobiliar und die Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Fokus stehen. Die Verkehrssanierung und -Umgestaltung in Horb am Neckar soll dabei in zwei klar definierten Bauabschnitten erfolgen. Die Neugestaltung der Neckarstraße soll dabei unabhängig von der Einbahnring-Umfahrung in einem ersten Bauabschnitt funktionieren. Durch die konsequente Anwendung des modularisierenden Ansatzes soll eine flexible Anpassung der Planung und Ausführung an die jeweiligen Anforderungen und Bedingungen ermöglicht werden.

Ein besonderes Augenmerk wird auf die maßstäbliche und funktionale Umsetzung der Anforderungen gelegt, wobei nachhaltige und wirtschaftliche Aspekte ebenso berücksichtigt werden. Die städtebauliche Einbindung soll dabei sensibel erfolgen, und die räumliche Entwicklung des Gebiets sollte im Einklang mit den vorgeschlagenen Maßnahmen stehen.

Das übergeordnete Ziel dieses Wettbewerbs ist es, qualitativ überzeugende und funktional tragfähige Entwürfe für die Stadtraumgestaltung zu entwickeln. Dabei soll ein Gesamtkonzept entstehen, das die verschiedenen Nutzungsszenarien harmonisch integriert und ein funktionieren des Miteinander im neu gestalteten Raum ermöglicht.

1.5 Wettbewerbsleistung, Kennzeichnung

Jeder Teilnehmer kann nur einen Beitrag mit geforderten Leistungen abgeben.

Im Einzelnen werden gefordert:

1. Lageplan, Stadtraum- und Freiraumplanung M 1:500
2. Drei freiraumplanerische Vertiefungen als Ausschnitt M 1:200
3. Schnitte M 1:200
4. Freiraumplanerische Vertiefung als Ausschnitt im Schnitt und Aufsicht M 1:50
5. Erläuternde Skizzen und perspektivische Darstellungen
6. konzeptionelle Aussagen und erläuternde Skizzen
7. Nachhaltigkeit (Ressourcen und Energie)
8. Perspektivische Darstellungen (sind zugelassen)
9. Erläuterungen
10. Verkleinerungen der Pläne auf DIN A3
11. Kennzeichnung der eingereichten Unterlagen
12. Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen.
13. Digitale Daten
14. Verfassererklärung
15. Karte DIN A5

1.6 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Bewertung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien anwenden, wobei die Nennung der Kriterien keine Rangfolge darstellt:

- Qualität des freiräumlichen und städtebaulichen Gesamtkonzeptes
- Berücksichtigung der Nutzungsszenarien
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität für alle Ziel- und Altersgruppen
- funktionale und gestalterische Qualität der einzelnen Nutzungsbereiche und Übergänge zwischen Freiräumen und Baustruktur
- Wirtschaftlichkeit in Herstellung und Unterhaltung
- Nachhaltigkeit (Klimaanpassungsmaßnahmen, Ökologische Qualität, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität, Umwelteigenschaften)

1.7 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingerecht eingegangen sind,
- den formalen Ausschreibungsbedingungen entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.

Weitere bindende Vorgaben, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss der Arbeit führen, werden nicht festgelegt. Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht.

Fristgerechte Abgabe

Von 20 zugelassenen Büros haben 12 Büros eine Arbeit eingereicht. Die Planunterlagen von 12 Arbeiten wurden fristgerecht abgegeben. Die Kennziffern wurden durch eigene Tarnzahlen von 1001 bis 1012 überdeckt und in Sammel listen vermerkt.

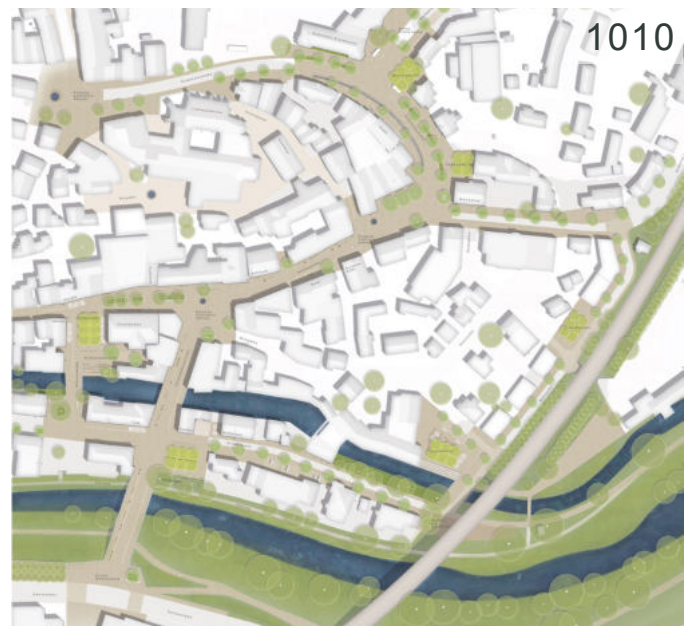
Es wurde festgestellt, dass bei den Arbeiten 1001 bis 1012 trotz einzelner Abweichungen gegen keine bindenden Vorgaben verstoßen wurde.

Das Gremium beschloss einstimmig, die Arbeiten 1001 bis 1012 zur Bewertung zuzulassen.

1.8 Teilnehmer

1001	2.Preis	Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart
1002	Anerkennung	mahl gebhard konzepte Landschaftsarchitekten, München
1003	2.Rundgang	Baldauf Architekten und Stadtplaner mit König + Partner Freie Landschaftsarchitekten, Altbach
1004	1.Preis	TDB LANDSCHAFT, Berlin
1005	3.Preis	capatti staubach urbane Landschaften, Berlin
1006	2.Rundgang	weihrauch + fischer, Solingen
1007	2.Rundgang	BHM Planungsgesellschaft mbH, Bruchsal
1008	2.Rundgang	Pesch Partner Architektur Stadtplanung, Stuttgart
1009	2.Rundgang	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, München
1010	2.Rundgang	faktorgrün Landschaftsarchitekten, Rottweil mit K9 Architekten, Freiburg
1011	2.Rundgang	365 grad Freiraum + Umwelt, Überlingen mit Hirthe Architekt Stadtplaner, Friedrichshafen und Verkehrsplanung Ingenieurbüro Daeges, Sigmarzell
1012	Anerkennung	Stefan Fromm Landschaftsarchitekten, Dettenhausen mit LEHENDrei Architektur Stadtplanung, Stuttgart





1. Preis - 1004
TDB LANDSCHAFT, Berlin

1. Preis - 1004

TDB LANDSCHAFT, Berlin



Perspektive: Teilnehmer

Es ist diese besondere gefühlvolle Zurückhaltung in der Fläche gepaart mit stimmigen akzentuierenden Setzungen an den richtigen Orten, mit denen die Arbeit ins Auge fällt.

Mit dem nachvollziehbaren Verweis auf die bereits vorhandenen Raumkanten und die prägende Topografie werden Bäume in der Anzahl zurückhalten, in der Betonung der Raumfolgen jedoch stimmig gesetzt und für die Akzentuierung der jeweiligen Orte richtig und in hoher atmosphärischer Dichte inszeniert.

Am Fruchtkasten entsteht so ein angenehm locker begrünter Platz mit einladender Freitreppe zum Wasser. Der etwas karge Brunnenplatz schafft flexibel nutzbaren Stadtraum. Auch wenn der talseitige Blick doch etwas verstellend wirken könnte so spielen die Stadterrassen im Ganzen eloquent mit den vorhandenen Höhendifferenzen und entwickeln im lichten Schatten der Bäume in der Ebene wie über die schwingenden Treppen reizvolle Aufenthaltsqualitäten. Bushaltestellen in Kurven sollten jedoch vermieden werden.

Der vorgeschlagene Stadtboden ist für die intendierte Nutzung ausreichend strapazierfähig und spannt sich richtigerweise in einheitlich verbindendem Duktus von Fassade zu Fassade auf.

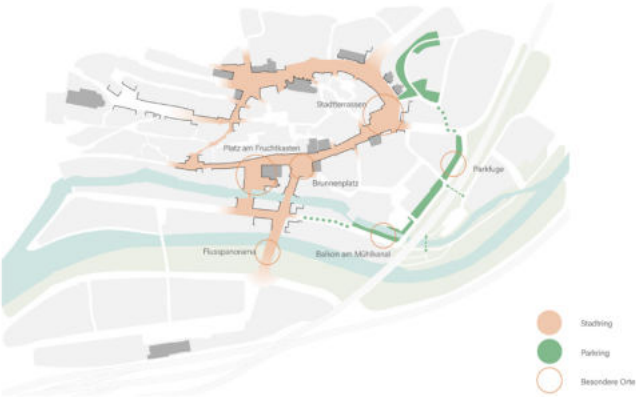
Konzeptionell grundsätzlich nachvollziehbar ist die Fortführung der Belageinheit bis zur Oberstadt – mit Blick auf die unterschiedlichen zukünftigen Verkehrsbelastungen wird die Notwendigkeit eines dem entsprechenden frühzeitigeren Abschluss diskutiert. Bemerkenswert ist das subtile Spiel mit Pflasterrinne und Plattenrinne, die einerseits klare Verkehrsführungen / Orientierung ermöglicht, andererseits an den richtigen Stellen auf die intendierte Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer verweist.

In Konsequenz des Konzeptes eines steinernen Stadtrings versus grünen Parkring wird das Reibegäßle in eine „Parkfuge“ eingelegt. Das kraftvolle Grün, die Möglichkeit zum Eintauchen und die zurückhaltende und doch attraktive Bespielung des Innern überzeugt, die Proportionen im Park und der doch raumgreifende Ausbau der Straße werden dagegen kritischer diskutiert.

Die vorgegebenen verkehrlichen Szenarien lassen sich in gestuften Bauabschnitten gut umsetzen und ermöglichen auch dann zukünftig eine hohe Flexibilität in der Nutzung. Flächenlayout und die dargestellte handwerkliche Durcharbeitung in Verbindung mit der vorgeschlagenen Materialität lassen angemessene Gestehungs- wie Unterhaltskosten erwarten.

Die neuen Bäume haben aufgrund weitgehend offener und gut dimensionierter Baumstandorte eine gute Entwicklungsperspektive. Das Regenwassermanagement ist trotz der Einschränkungen durch Raum und Topografie sinnfälliger in das Gesamtlayout eingebunden.

Und so sind es letztendlich eben diese Zurückhaltung, die einfühlsame Durcharbeitung im Detail, die nutzungsoffenen und doch gut zu bespielenden Räume, die auch in die Zukunft gerichtete Flexibilität und Dauerhaftigkeit, die diese Arbeit kennzeichnen – ein Beitrag, der so einen hervorragenden Lösungsansatz für die ambitionierte Umgestaltung der öffentlichen Räume von Horb bietet.



Konzept

Zwei vorgeplante Straßen- und Wegeverbindungen mit befestigten, teilweise begrenzten Schwerpunktbereichen zu attraktiven und abwechslungsreichen Spazierwegen ein. Angelegt sind wichtige Stadtknoten und besondere Orte zum Aufenthalt, Stadtknoten oder Entlangkommen.



Verkehr

Nachbarschaft und Gemarkung sollen die neue innerstädtische Verbindung, die nach der Verkehrsüberlastung zweier für Fuß- und Radverkehr stark überlasteter Hauptverkehrsachsen und die weitere Neugestaltung der inneren Stadt als zentraler Punkt ermöglicht, die Fahnen zu zentraler mit einer Regelmäßigkeit von 60min und durch Modernisierung und Erneuerung. Das bestehende Busnetzwerk wird erweitert. Das bestehende Busnetzwerk wird an die Christenbrücken verlegt.



Lageplan 1:500



Entwurfsplan Stadtterrassen 1:200



Entwurfsplan Platz am Fruchtkasten 1:200



Regenwassermanagement

Die befestigten Flächen werden entweder über die begrünten Baumreihen oder über ein System aus Riegeln in Verbindung mit Sedimentationsanlagen vor Ort entwässert. Zudem werden die Pflasterflächen mit einer Bewässerung während langer Trockenperioden.

Interimslösung (ohne BA 2) Nutzungsszenario 2

Das Konzept weist die für die verschiedenen Szenarien erforderliche Flexibilität auf. Sämtliche dargestellten Nutzungswerten sind möglich. Das Programm 'Nutzungsszenario' zeigt die Situation während der Interimsphase ohne Realisierung des 2. BA. Hier wird die Grundstruktur temporär durch eine Anpassung ermöglicht. Nach der Fertigstellung des 2. BA kann der Verkehr analog Szenario 4 gestaltet werden.



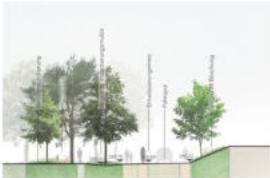
Entwurfsplan Parking 1:200



Schnitt A-A' 1:200



Schnitt B-B' 1:200



Schnitt C-C' 1:200



Schnitt D-D' 1:200



Mit einer großartigen Metropole öffnet sich der Platz zum Mikrokosmos. Eine Auswahl von schwarzweißtypischen Bäumen überdelt den Platz, spendet Schatten im Sommer und macht Lust auf einen erhellenden Waldspaziergang in der Umgebung. Verschiedene Sorten wie Kiefer (Pinus sylvestris), Schwarzalder (Pinus nigra), Bergahorn (Acer pseudoplatanus), Trauben-Eiche (Quercus petraea), Größte, hübsche Sapporito-Baumchen (Thuja occidentalis) und einige Schwarzerlen machen den Platz auch im hellen "Toptop" zu einem angenehmen und schönen Aufenthaltsort. Die befestigten Flächen werden entweder als feinegrünliche Schichten ausgetrocknet oder über ein System aus Regalen in Verbindung mit Sedimentationsanlagen Vliest gepflanzt. Zusammen mit der Platzfläche ermöglichen eine Bewässerung während langer heißer Trockenzeiten.

Stadteingang & Flusspanorama

Die Christophersbrücken bilden das Ende der Stadt. Durch die Pedestrierung auf zwei Fahrgleisen entsteht an der westlichen Seite ein breiter Fußgängerbereich mit langen Bänken. Hier endet sich der Blick über die Flussauen des Neckar zur markanten Stadtsilhouette. Die Brücke wird so einem beliebigen Treffpunkt. Hier kann man die Abendsonne und den frischen Wind genießen. Während der Ritzspiele oder anderer Stadtfeste kann die Brücke als erweiterter Zuschauerbereich genutzt werden.

Stadtterrassen

Die Reduzierung der Verkehrseinfälle und der Abries des Parkstrahandes ergaben ein neues Flächenmaterial, das den beiden betriebs- und nicht angeordneten Ruheräumen an der Außenwand zu einem neuen geraden Stellplatz umgestaltet. Tassen mit Schräglagen machen den Platz trotz schwieriger topographischer Verhältnisse zu einem besseren, nutzbarer Ort zum Verweilen und für Aufzugsarbeiten, die gleichzeitig einer qualitativen Erhebung im Gebiet der Straße ist.

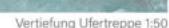
Die befristeten Flächen werden entweder über die begrenzten Baumstellen oder über ein System aus Regeln in Verbindung mit Seitenveränderungen Wind und Windkraft. Es können unter der Plattform ermöglichen eine Bekleidung während langer heißer Trockenzeiten.

Parkfuge

Die neue Parkfuge wird zum Bindeglied zwischen Altstadt und dem Landschaftsraum in Heilbronn. Neben blickdichten Pflanzflächen und verschiedenen Baumauffassungen erhält die Fuge einen Platz mit anregender Spielbarkeit für Jung und Alt. Das Angebot zum anregenden Aufenthalt wird somit erweitert. Zusätzlich kann hier Regenwasser versickern und verdunsten, was zu einer Verbesserung des Stadtklimas beiträgt.

Balkon am Mühlkanal

Am historischen Wasserkraftwerk entsteht ein in die grüne Blöschung integrierter Balkon mit Sitzgelegenheiten. Die Schatten des Baumbestands und der Mühlkanal sorgen für eine Kühlung des neuen Treffpunkts, nahe dem Jugendhaus.



2. Preis - 1001

Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart

2. Preis - 1002

Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart



Perspektive: Teilnehmer

Der Entwurf setzt auf eine grüne Innenstadtentwicklung und zieht dieses Gestaltungskonzept konsequent durch: die Grüne Brücke führt über die begrünten Christopherusbrücken zu einem Grünen Boulevard und kulminiert in stark begrünten Straßenräumen um das ehemalige Parkett-Studio hin zur Gutenmannstraße. Auch der neue Einbahnstraßenring Östliche Schillerstraße und Raibegäßle profitiert von dieser Grünen Gestaltung. Alle Baumstandorte erhalten offene Baumscheiben und die Versiegelung der Straßen- und Platzräume kann durch die baumüberstandenen Grüninseln stark minimiert werden. Die raumbildenden Grüninseln, welche Unterpflanzungen aus Stauden und Gräsern erhalten, sowie wassergebundenen Belag, sollen auch als Retentions- und Regenwasserversickerungsraum genutzt werden. Diese nachhaltigen und klimatisch-wertvollen Ansätze wird als sehr positiv bewertet.

In Frage gestellt werden die Baumstandorte in der Neckarstraße. Zum einen ist der Straßenquerschnitt sehr beengt, um ordentliche Baumstandorte auszubilden, zum anderen tragen die Baumscheiben kaum zur Entwässerung der Straße bei, da sie ausschließlich auf der nördlichen Straßenseite angeordnet sind. Die Topographie der Straße lässt jedoch befürchten, dass das Oberflächenwasser gegen die südlich liegenden Gebäudekanten geleitet wird und die 2 cm Kante nicht ausreichend ist.

Dem grünen Thema treu bleibt der Entwurf auch im neuen Einbahnring auf dem Raibegäßle. Zwischen Bebauung und Fahrbahn entsteht ein breiter, parkähnlicher Streifen, der Platz für Spielangebote, Generationentreff und Streuobstwiesen zulässt. Der Bahndamm wird ebenfalls nachhaltig mit Bäumen und einem Wiesensaum begrünt. Der Balkon am Mühlkanal ist gut platziert und eine schöne Lösung dem Wasser nahe zu sein.

Die Platzflächen werden als solche wahrgenommen und sind ansprechend dem Konzept gestaltet. Man kann sich vorstellen dort zu Verweilen und das geschäftige Treiben an sich vorbeiziehen zu lassen. Der

Platz am Fruchtkasten profitiert von einer elegant geschwungenen Sitzstufenanlage zum Mühlkanal hin, um diesen erlebbar zu machen. Vermisst wird ein interessantes Pendant auf der südlichen Uferseite, um eine ‚Aussicht‘ zu haben. Der Platz als solcher bleibt für multifunktionale Nutzungen offen und in seiner Mitte weitestgehend frei. Das Fontänenfeld sollte überdacht werden, da die wichtigen Wasserelemente in Horb der Mühlkanal und der Neckar sind und die Besonderheit des Ortes ausmachen.

Der Straßenraum von Gutemannstraße hin zur Neckarstraße ist ansprechend gestaltet durch den Wasserlauf, die begleitenden Grüninseln und die schattenspendenden Bäume. Die Topographie im Platzbereich gegenüber der Mühlenerstraße ist gut gelöst und einladend.

Insgesamt ist es fraglich, ob eine doch relativ kleine, kompakte Altstadt wie Horb so viel Grün verträgt. Traditionell sind solche Stadträume wenig begrünt und steinerne. Insbesondere dort wo wenig Raum zur Verfügung steht oder auf der Brücke über den Neckar wird das Grün als übertrieben angesehen.

Was der Entwurf gänzlich vermissen lässt, ist eine klare Lösung im Verkehrsraum der Neckarstraße. Der hochwertige Natursteinbelag der Platz- und Gehwegbereiche wird an einer nicht klar nachzuvollziehenden Stelle über die gesamte Straßenbreite gelegt. Die Verfasser:innen setzen so wenig Vertrauen in ihr Shared-Space Konzept, dass Zebrastreifen notwendig erscheinen. Im Großen und Ganzen ist kein Shared-Space ausgebildet, sondern ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 km/h. Die Bereiche, in denen Asphaltbelag vorherrscht, enden gefühlt willkürlich und werden durch Pflasterbereiche unterbrochen. Der Unterschied zwischen dem vorgeschlagenen Einbahnring und der umgestalteten Ortsdurchfahrt mit ihren hohen Qualitäten wird dadurch verwischt. Unklar ist auch warum der Kreuzungsbereich Stuttgarter Straße/Gutemannstraße gepflastert dargestellt wird.

Insgesamt wird der Entwurf als ein gelungener, individueller und besonders nachhaltiger Beitrag gewertet, der mit wenigen Anpassungen, gerade im Straßenraum, ein hohes Potential für eine neue Qualität der Ortsdurchfahrt hat.



FREITREPPEN AM FRUCHTKASTEN

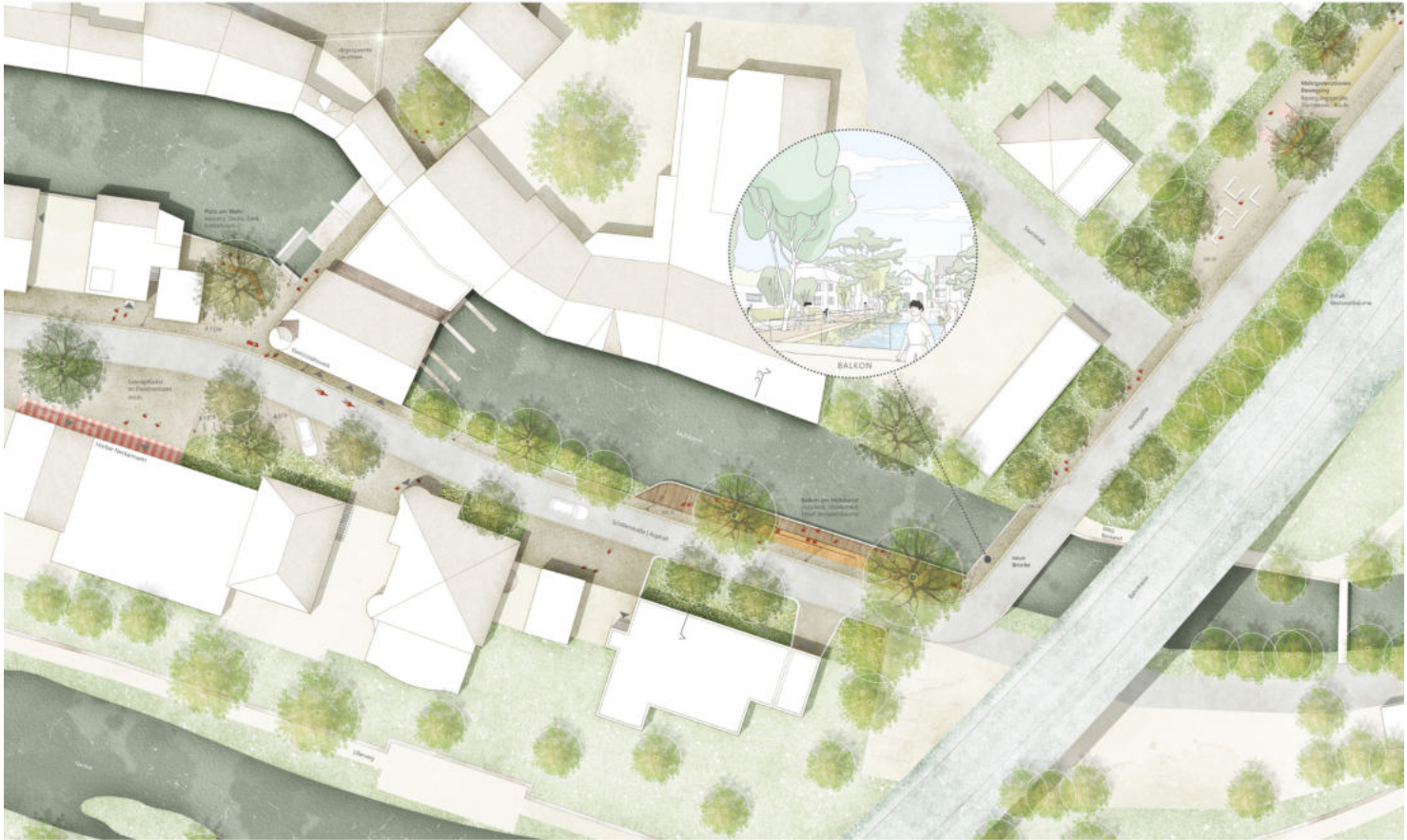


ENTWURFSKONZEPT | DER GRÜNE BOULEVARD FÜR DIE HORBER INNENSTADT

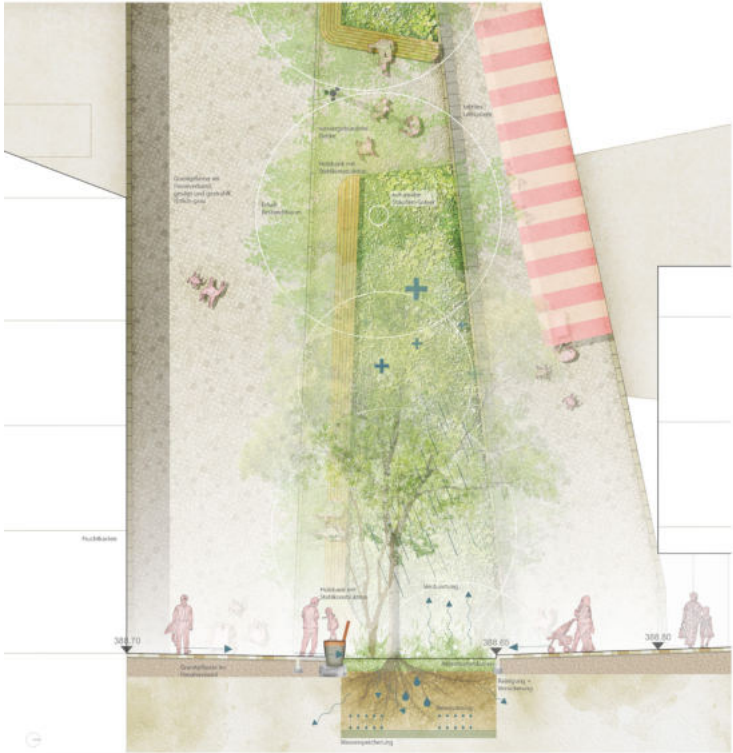


LAGEPLAN 1:500

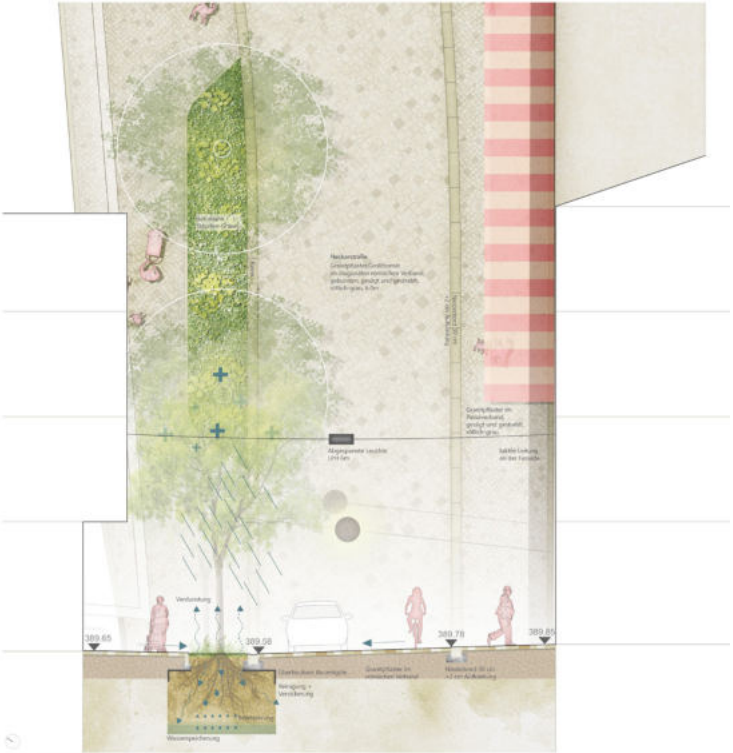




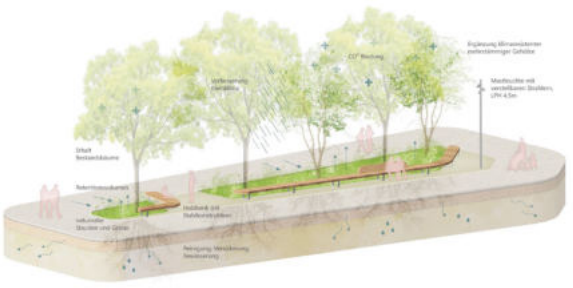
LAGEPLAN VERTIEFUNG EINBAHRUNG 1:200



DETAIL AM FRUCHTKASTEN 1:50



DETAIL NECKARSTRASSE 1:50



BIODIVERSITÄTSINSEL MIT AUSSTATTUNG

Die ehemalige Verkehrsfläche der Neckarstraße wird zur Grünfläche überführt. Die neue, an den bestehenden Straßenbauwerke angelegte Grünfläche ist als multifunktionale Grünfläche konzipiert. Sie soll als Aufenthaltsraum, als Spielplatz und als Grünfläche für die Grünflächenpflege dienen. Die Grünfläche ist als multifunktionale Grünfläche konzipiert. Sie soll als Aufenthaltsraum, als Spielplatz und als Grünfläche für die Grünflächenpflege dienen. Die Grünfläche ist als multifunktionale Grünfläche konzipiert. Sie soll als Aufenthaltsraum, als Spielplatz und als Grünfläche für die Grünflächenpflege dienen.

Die Grünfläche ist als multifunktionale Grünfläche konzipiert. Sie soll als Aufenthaltsraum, als Spielplatz und als Grünfläche für die Grünflächenpflege dienen. Die Grünfläche ist als multifunktionale Grünfläche konzipiert. Sie soll als Aufenthaltsraum, als Spielplatz und als Grünfläche für die Grünflächenpflege dienen. Die Grünfläche ist als multifunktionale Grünfläche konzipiert. Sie soll als Aufenthaltsraum, als Spielplatz und als Grünfläche für die Grünflächenpflege dienen.

3. Preis - 1005

capatti staubach urbane Landschaften, Berlin

3. Preis - 1005

capatti staubach urbane Landschaften, Berlin



Perspektive: Teilnehmer

Der historische Stadtraum wird durch ein ausgewogenes Verhältnis von Neupflanzungen von Stadtbäumen ergänzt. Durch die alternierenden Baumstandorte in der Neckarstraße wird der ehemalige linear wirkende Straßenraum wohltuend aufgelöst. Das gut positionierte Baumdach auf dem Wilhelmsplatz nimmt das schon vorhandene Gestaltungsmotiv des Baumdaches auf der gegenüberliegende Uferseite des Neckars auf. Die Baumreihe entlang der Gutermannstraße leitet sich aus der Stadthistorie logisch ab. Die begrünten Passarelle auf der Christopherusbrücke als Auftakt zu einer mittelalterlichen Stadt im Nordschwarzwald wird kritisch gesehen. Der neue Mobity-Hub an einer Nahtstelle zwischen dem Stadt- und Landschaftsraum ist nicht überzeugend.

Das Stadtbodenkonzept überzeugt und besticht durch eine sensible Hierarchisierung andersgearteter Verlegearten von unterschiedlichen Formaten des ausgewählten Natursteinmaterials. Die Belagsteppiche eines farblich hervorgehobene Netzverbandes auf der Christopherusbrücke und teilweise in der Neckarstraße wirkt für den Ort unangemessen.

Der „Campo Vino“ und die Ausstattungselemente überzeugen nicht und wirken aufgesetzt. Der Wilhelmsplatz mit den Sitzstufen zum Kanal und den Aufenthaltsbereiche am neuen „Aqua Floor“ verspricht ein vielversprechender Anziehungspunkt für alle Altersgruppen zu werden.

Durch die Gestaltung mit Stellplätzen entlang des Reibegäßle ist die Chance für einen lebendigen Naherholungsbereich des Quartiers vertan.

Trotz der kritischen Diskussion ist die Arbeit insgesamt betrachtet ein wertvoller Beitrag zu gestellten Aufgabe.





In Rahmen des langfristigen Ansatzes einer wassersensiblen „Schwammstadt“ wird entlang der Neckarstraße als Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung zudem eine gleichzeitige, mit robusten Polystyrolkugeln besetzte Pflasterform vorant, die als kleine Stadiosamen einseitig und abwärtsgerichtet anordnet und so einstellbare Erhöhenflächen bildet. Die Gestaltung verbindet jedoch nicht nur bläue grüne Oasen, sondern auch einen zeitgenössischen und vielfältigen ästhetischen Reiz, der durch eine selbstbestimmte Gleichzeitigkeit vielfältiger Nutzungen sowie eine offene und regenerative Atmosphäre geprägt ist. Vereinzelt eingestreute Tafelbäume und Wasserbecken erhellen an heißen Sommertagen. Auf diese Weise leistet das Projekt einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas am Ort.



Schnitt 2 Christophersbrücke/ Mobilty HUB M1/200



Schnitt 3-Compo Viro M1.200



Schnitt 4 Schillerstraße M1:200



Schnitt 5 Gaternorfnstraße M1:200



Lageplan M 1:200

[illegible]

GEPLANTZTEIL ist der vorgedungene Gestaltungswunsch auf eine Optimierung und Verbesserung der baulichen, ökologischen sowie visuellen und Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Umfeld der Überquerungen und nachfolgende Gestaltung. Im Zuge der Umgestaltung ist die Chorre ergänzt worden, die Neukonstruktion als Wand-Spinn-Reich mit eigenständiger vegetativer Begrünung. Charakteristisch sind zu platzieren und ihre Funktion als verbindender Bauelement und Anreizgeber zur Aktivität zu fördern. Über die herkömmliche Aufenthaltsqualität hinaus sollen die kulturlastigen Aspekte (Begrünung, Barrierefreiheit, Ausstattung) insgesamt gestärkt werden. Vor den Hintergrund der zunehmenden Probleme im Bereich Sonntagsruhe und Nachtgeräuschemission verleiht eine Entwurfslösung darüber hinaus das Ziel, neben der visuellen und durch die erhöhten Belüftung insbesondere auch durch erhöhten Erholungsdruck durch einen integrierten Gestaltungsschutz positiv zu beeinflussen um die Lebensqualität für Mensch und Tier auch bei zunehmender Hitze in der Stadt zu erhöhen.

ABTUSCH Ausgangspunkt unserer Überlegungen vor den Texten ist die Genese von Kunst auf der Oberfläche unserer Sprache, aus dem, was insbesondere aus dem Verlässlichen einer neuen Qualität besteht, Integration zur Priorisierung des Verfalls mit deutlich höherer Bedeutung, denn der Schlichte „Dunkel Spinn“ soll nicht die bestmögliche Form der ausserpersönlichen Welt wieder offenbaren. Eine solche Herangehensweise geschieht gleichzeitig die durchgehende Sinnhaftigkeit im öffentlichen Raum und wird als Chance für die „ästhetische Leben“ und die zugehörigen Geschäfte begriffen. Unser Entwurfsvorhaben verfolgt dabei das Ziel, die Funktionen von der Christophorusbildung bis zur Güternormierung über eine einheitliche Gestaltungspolitik und akzentuierende Lebensführung miteinander zu verbinden. Ziel ist es, an einem das ästhetische Kulturgut der Nachkommenschaft mit seinen integrativen Vegetationskonzept zu setzen, insbesondere der Charakter der in der aufgestellten plastischen Herleitung mit der Ort abgegrenzten „Kunst- und Verweil- und Aufenthaltsbereiche“ zu verdeutlichen. Die Zielsetzung umfasst Gebäudeformen und Farbgebung sowie in neuen Materialien und dem Fokus auf Holzbauwerk als Aufenthalts- und Mischformen für die Belange eines Versorgungszustandes (Baustruktur, Baustruktur).

Ausstattung / Möblierung



VERKEHR Um mehr Platz für freizeitliche Nutzungen zu generieren, wird vorgeschlagen, das Fahrschloßprofil der Güternormstraße unter Entfall des Links-Abbiegers auf 15,00m zurückzusetzen. Während der Radfahrstreifen in nördlicher Richtung neben der Fahrbahn verläuft, wird der Radfahrstreifen hier in südlicher Richtung auf der Güternormstraße geführt. Die bürgermeistergeplante Falschfahrüberführung befindet sich in Höhe Währhandlung D&R in den Bereich der Neckarstraße.

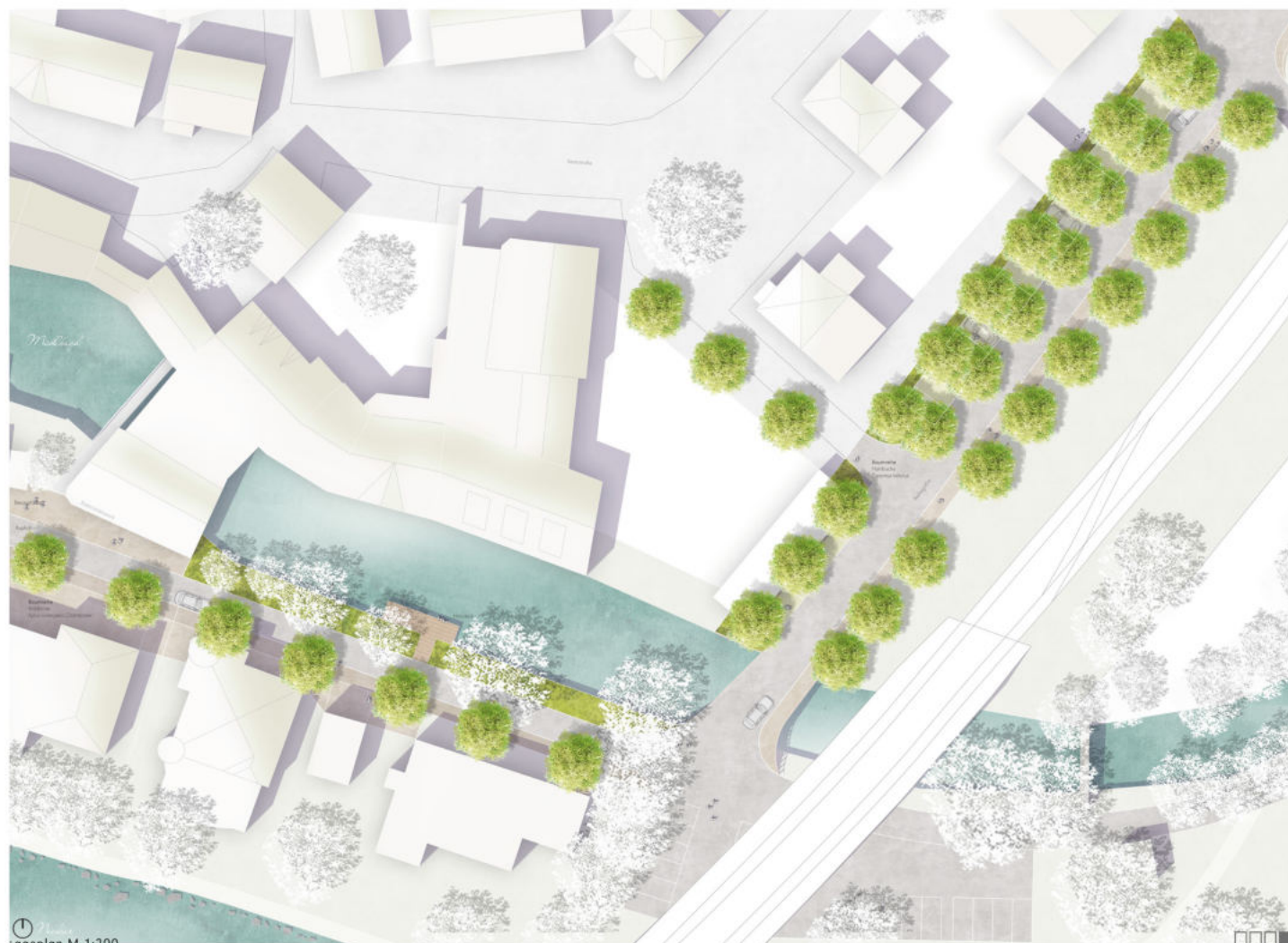
[illegible]

Passivität Die Wirkung der häufigsten Beziehungen zwischen Bekehrten und Abzählern wird den Faktoren im Bereich der Christenhausarbeit auf Gültigkeit nur nach zwei Faktoren reduziert. Um das Bekehrtenhaus besser zu verstehen und die Attraktivität der Arbeit für Besucher zu stärken wird zudem vorgehoben, eine halbtägige Veranstaltung über die Christenhausarbeit als Grundkurs Schöpfung 15 zu führen. Die Passivität verleiht dem Bekehrtenhaus mit der Arbeit und schafft einen konstanten, ununterbrochenen Übergang. Mit einer transparenten, leichten Aussage zu einer Zeit, die Halbtägigkeit gibt es sich manchmal im Stadtbild ein und bietet gleichzeitig einen offenen Blick auf den Theater und die Arbeit. Bekehrtenhaus entsteht, anschließend zu einer ununterbrochenen Nutzung für alle Subjekte.

Die Passerelle und die Mobility Hub tragen zur gewünschten Aufwertung der Stadtzeingangsfunction bei, verbessern die fußgänger Verbindung und integrieren sich nahtlos in die bestehende städtebauliche Struktur.

BELEUCHTUNG Das Lichtdesign verfolgt das Ziel, Verhalten und Aufenthaltsräume bei Nacht in einer spezifischen Gesamtstruktur erscheinen zu lassen und besonders Lichtsituationen zu einem abwechslungsreichen und stimmigen Gesamtbild zu entwickeln. Um die Nutzungen und den strukturfunktionellen Wertigkeit zu unterstützen wird eine Leuchtdichtestrichlinie vorgegeben, wobei die größte Helligkeit den Fluren zugeordnet ist. Zur Belebung der Platzsituationen sind folgende Lichtreihen mit Multiplikationen vorgegeben, die den Raum durch zentrale Stimmungen animieren. So modellieren das Mittenzoo zwischen Flurabsatz und Auslastungsforderung.

Up and Down Lights beleuchten zurückhaltend und nur punktuell architektonische Elemente. Sie schaffen eine anheimelnde kleinteilige Lichtatmosphäre.



Anerkennung - 1002

mahl gebhard konzepte Landschaftsarchitekten, München

Anerkennung - 1002

mahl gebhard konzepte Landschaftsarchitekten, München



Perspektive: Teilnehmer

Die VerfasserInnen definieren und gestalten ein grünes Band als verbindendes Element, das sich ringartig um das Planungsgebiet zieht und die Straßenräume bis auf die Christophorusbrücken mit einer hohen Anzahl an Bäumen durchgrünt. Entlang dieses Rings werden 9 Stadtplätze räumlich definiert und gestalterisch herausgearbeitet. Leitgedanke ist, blaugrüne Oasen zu gestalten, die in der Innenstadt klimarelevante Aspekte dauerhaft entwickeln.

Der Stadteingang wird an der südlichen Neckarbrücke als Willkommensplatz betitelt und mit weiteren Baumpflanzungen definiert. Auf der Christophorusbrücke ist eine Fahrspur entnommen und beidseitig Raum für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Den nordseitigen zweiten Willkommenspunkt sehen die VerfasserInnen östlich der Brücke, hier entsteht ein neuer Freiraum: das Bestandsgebäude weicht der Neckarbühne, die mit grünen Landschaftsstufen sich zum Fluss öffnet und an das Wegenetz am Neckar anbindet.

Mit dem Auftreffen der Brück in den nördlichen Stadtraum beginnt auch der neu gestaltete, homogene Belagsteppich im Format 50 x 30 cm, der zukünftig durch alle Straßenräume gleichberechtigt von Hauskante zu Hauskante gelegt wird und damit alle Flächen einheitlich zusammenführt. Die Fahrbahn ist innerhalb dieses Kontinuums im zweispurigen Bereich mit einer Breite von 6,50m durch beidseitige Bänder mit großformatigen Läuferplatten im Format 90 x 30 cm abgesetzt, an das auch die Taktilen Leitsysteme angegliedert ist. Die Schillerstraße und das Reibegäßle werden einspurig geführt. Der sehr homogene Belag wirkt stringent, es wird diskutiert, ob die neue Ringstraße tatsächlich gleichbehandelt werden muss und wie mit den großen Formaten die Gefälle und diffizilen Anschlüsse an die Bestandsgebäude in der Neckarstraße gelingen.

Die neuen Baumpflanzungen sind sehr ambitioniert verteilt. Die Jury hinterfragt die Setzungen in der Schillerstraße und Mühlener Straße, die diese direkt an der Straßenkante liegen oder fast durchgehend mittig in den neu zugeteilten Gehwegflächen liegen. In der Neckarstraße wird die Durchgrünung nur noch mit Kübelpflanzen erreicht. Die Jury honoriert die Idee hier ggf. mit einer möglichen Begrünung bei einzelnen verkehrsarmen Nutzungsszenarien zu reagieren, sieht die Lösung von Bäumen im Kübeln aber als wenig nachhaltig, im Unterhalt nicht finanzierbar und aufgrund der Gefällesituation des Straßenbereichs als nicht zielführend an.

Der Wilhelmsplatz ist ebenfalls dicht baumbestanden und wird mit einem Wasserspiel inszeniert. Eine breite Treppen-, Rampenkonstruktion wird an den Mühlkanal gesetzt, um eine barrierefreie Erschließung zu realisieren. Die gewählte Gestaltung ist dabei wenig überzeugend, mit den für die Barrierefreiheit baulich notwendigen Geländern und Radabweisern wirkt die Annäherung an den Bach kleinteilig und wenig einladend. Die Idee des Wasserspiels auf diesem Platz wird gewürdigt, dennoch könnte der Platz auch konsequent die Nähe zum Bach als Thema bespielen.

Der baumbestandene Sebastian-Lotzer Platz bildet am Kreuzungsbereich eine interessante Aufweitung, die erneute Gestaltung mit Wasser und Bank könnte auch differenzierter entwickelt werden. Die Stadtbühne und Musikplatz an der Einmündung der Mühlener Straße geht folgerichtig auf die Topografie ein, die Belebung ohne Konzerte wird durch ein Musiktrampolin gesucht.

Mit dem Thema der Öffnung des Grabenbachs wird das Thema Wasser und dessen Zugänglichkeit mit einer ansprechenden und gut gesetzten Gestaltungsidee etwas abgerückt vom Kreuzungsbereich der Stuttgarter Straße und Gutermannstraße platziert. Inwieweit das Wasser des Grabenbachs aus der Tiefe nach oben geleitet werden kann, bleibt noch offen.

Besonders überzeugen kann die Arbeit mit der räumlichen Neuordnung im Reibegäßle. Hier wird die Fahrbahn verschwenkt und es entsteht ein attraktiver, großzügiger Spiel- und Sportpark, der mit der Topografie arbeitet und einen großen Mehrwert für die angrenzenden BewohnerInnen bietet. Leider wird hier im Straßenraum ein sicherer Gehweg als Verbindung zur Mühlener Straße vermisst. Auch der kleine Quartiersplatz, etwas abgerückt von der Unterführung ist räumlich gut gesetzt. Leider wiederholt sich auch hier das Thema Baum, Bank und Wasserspiel etwas additiv.

Vorschläge zur Möblierung können den Plänen atmosphärisch entnommen werden, es ist eine schlichte und zurückhaltende Haltung ablesbar, die den sehr heterogenen Baustrukturen beruhigende entgegenkommt. Das Beleuchtungskonzept arbeitet mit Mastleuchten, Wandleuchten und Überspannungsleuchten ebenso wie Lichtbändern mit Stufen und Sonderelementen.

Die vorgeschlagene Anzahl der Parklätze liegt im Durchschnitt und sind folgerichtig mehrheitlich an der neuen Ringstraße angeordnet.

Die Arbeit weist leider einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf, was dem Gedanken des Grünen Rings deutlich schwächt, fast alle Bäume stehen in Belagsflächen.

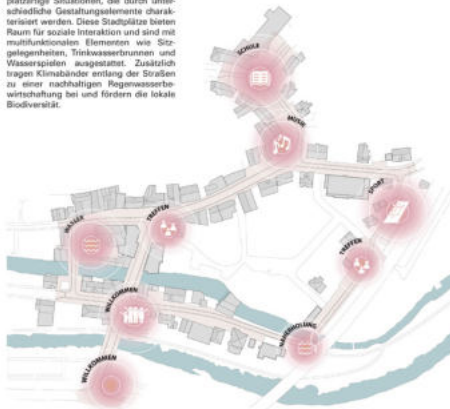
Der attraktive Leitgedanke des Grünen Rings kann in seiner Umsetzung auf den Ort nicht vollumfänglich überzeugen. Die mobile Lösung in der Neckarstraße wird als keine zielführende Lösung gesehen. Auch stehen die zahlreichen in Belagsflächen gesetzten neuen Bäume mit der Nutzbarkeit der Flächen teilweise in starker Konkurrenz. Dies schränken den neu geschaffenen und wichtigen Bewegungsraum für Fuß- und Radverkehr deutlich ein.

Die Arbeit überzeugt dennoch mit einer klaren Haltung und in der Setzung einzelner Platzräume und Aufenthaltsflächen im Stadtgefüge.

Der Entwurf basiert auf der Idee eines grünen Bands, welches sich als durchgehendes Gestaltungselement über den gesamten Straßenraum erstreckt. Dieser setzt sich gestalterisch von der Umgebung ab und verbindet die zentralen Bereiche der Innenstadt, insbesondere die Flächen um den Fruchtkasten, die Verkehrsflächen der Neckarstraße und die angrenzenden Umgebungsstraßen.



Entlang der Straße entstehen neue, platzartige Situationen, die durch unterschiedliche Gestaltungselemente charakterisiert werden. Diese Stadtplätze bieten Raum für soziale Interaktion und sind mit multifunktionalen Elementen wie Sitzgelegenheiten, Trinkwasserbrunnen und Wasserspielen ausgestattet. Zusätzlich tragen Klimabänder entlang der Straßen zu einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung bei und fördern die lokale Biodiversität.



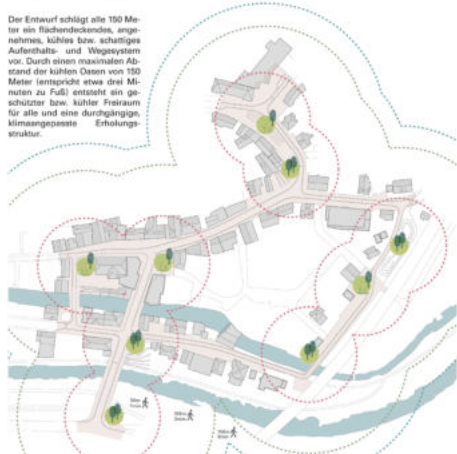
Bäume, Grün und Wasser wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität in der Altstadt aus. Durch ein changierendes Pflastermaterial wird eine visuelle Entschleunigung erzeugt, die den Straßenraum beruhigt und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Verknüpfung der verschiedenen Platz- und Straßenräume erfolgt durch eine einheitliche Gestaltung, die den Straßenraum optisch und funktional aufwertet.

Heimische Baumarten verbessern das Mikroklima und bieten kühle, schattige Rückzugsorte.



Klimafitte Altstadt

Der Entwurf schlägt alle 150 Meter ein flächendeckendes, angenehmes, kühles bzw. schattiges Aufenthalts- und Wegesystem vor. Durch einen maximalen Abstand der kühlen Oasen von 150 Meter entsteht etwa drei Minuten zu Fuß ein geschnitzter bzw. kühler Freiraum für alle und eine durchgängige, klimagepasste Erholungsstruktur.



Infrastruktur

Ein zentrales Element der Umgestaltung ist die Entwicklung eines Shared-Space-Bereichs, der die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer stärkt. Mit Einführung einer Einbahnstraßenregelung und der Reduktion der Fahrbahnbreite wird der motorisierte Verkehr beruhigt und die Flächen für Fußgänger und Radfahrer erweitert. Die überregionale Radwegenbindung wird erhalten und gestärkt. Die Integration von Radzufahrten und der Rückbau überflüssiger Parkflächen schaffen zusätzlichen Raum für die Gestaltung von Aufenthaltsbereichen. Zugleich bleibt die Erreichbarkeit privater Parkflächen gewährleistet.



Regenwassermanagement

Der Entwurf setzt auf ein effizientes Regenwassermanagement mit Speicherung und Wiederverwendung. Auf den Plätzen läuft das Regenwasser in einer flachen Schale mit weich ausgeformten Gefällebegrenzungen den Retentionsräumen unter den Baumkronen zu, versickert und speist das Grundwasser. Zum Teil wird das anfallende Regenwasser in Zisternen gesammelt und mit Wasserzirkeln gekoppelt zirkuliert es in Kanälen und versickert in den heißen Sommermonaten die erwünschte Abkühlung.



BlaüGrüne Oase am Wilhelmsplatz mit Zugang zum Mühlkanal

Revitalisierung der Innenstadt von Horb

Innenstädte sind heute nur mit einem neuen, überbelasteten Konzept mit hoher Aufenthaltsqualität überlebensfähig. Nur so kommen ausreichend viele Bürgerinnen und Bürger für ihre Einkäufe und zum Verweilen in die Innenstadt. Dies wirkt sich auf die Auswahl und Qualität der Geschäfte aus. Die Maßnahmen der Umgestaltung der Horber Innenstadt, wie niveaugleicher Ausbau der Neckarstraße, neue Stadtbildung, neue Beleuchtung und auch die Öffnung des Grabenbaches oder die Zugänglichkeit zum Wasser wie z.B. die Mühlbäche, sind wirtschaftsfördernde Maßnahmen.

Dritter Ort: Fruchtkasten

Ein Dritter Ort ist ein konsumfreier und halb öffentlicher Aufenthaltsort, wo sich die Menschen zukünftig begegnen können, Beziehungen aufbauen, Ideen austauschen und ihr Gemeinschaftsgefühl stärken können. Der Fruchtkasten als denkmalgeschütztes und identitätsstiftendes Gebäude mit guter Erreichbarkeit eignet sich als Dritter Ort hervorragend. Hier finden kulturelle Angebote statt, ohne dem Zwang, daran teilnehmen zu müssen.

Gestaltung Wilhelmsplatz mit Freitreppe Mühlkanal

Auch die Außenanlagen vor dem Fruchtkasten als konsumfreier Ort gestaltet mit einer harmonischen Integration der Grün-, Ruhe- und Spielflächen. Die flexiblen und multifunktionalen Platzgestaltung ermöglicht eine vielfältige Nutzung und einen Ort der Begegnung und der kulturellen Teilhabe. Eine große Rolle spielt dabei auch die Freitreppe zum Mühlkanal, welche barrierefrei erschlossen und gleichzeitig als ruhiger Aufenthaltsort mit Sitzbänken gestaltet wird. Von Zeit zu Zeit erlebt hier ein Bücherschiff, die etwas andere Bibliothek am Mühlkanal mit malerischem Anblick.

Am Gleispark: Spiel- und Sportpark an der Neckarstraße

Die neu entstandene Freifläche an der Neckarstraße steht den Anwohnern und Schülern der umliegenden Schulen als Spiel- und Sportfläche zur Verfügung. Gleichzeitig dient der Park als Retentionsfläche und mit seinen zum Gleisbett ausgeformten Hügeln als Lärmschutz.



Wilhelmsplatz, Schnitt A - A' M 1:200

Mit dem Rückbau der Ortsdurchfahrt und Neugestaltung der Innenstadt von Horb am Neckar wird die historische Identität des Ortes bewahrt, gleichzeitig der öffentliche Raum neu strukturiert und den Anforderungen einer modernen, nachhaltigen Stadtgestaltung gerecht. Der Fokus liegt auf einer hohen Aufenthaltsqualität, der ökologischen Aufwertung sowie der Förderung von sozialer Interaktion. Dabei lag die Herausforderung darin, den Stadtraum neu zu definieren und dabei das Zusammenspiel zwischen Mensch, Natur und Verkehr harmonisch zu gestalten.

Zielsetzung und städtebauliche Leitlinie

Der Entwurf verfolgt das übergreifende Ziel, den Stadtraum als integrativen und lebendigen Ort des Miteinanders zu stärken. Die Neugestaltung der rund 2 Hektar großen Ortsdurchfahrt auf der Neckarstraße, inklusive der angrenzenden Freiflächen, soll den Ort neu beleben und seine Funktion als Begegnungsort für Bewohner und Besucher intensivieren. Im Rahmen der Fertigstellung der Horbbrücke über das Neckartal im Jahr 2026 bietet sich durch die Entlastung des Individualverkehrs eine einzigartige Chance, die Ortsdurchfahrt in einen attraktiven „Shared Space“-Bereich umzugestalten. Dabei steht der Rückbau von versiegelten Flächen zugunsten einer begrünten, lebendigen Stadtlandschaft im Vordergrund.

Gestaltungskonzept: Grünblau Oasen

Die Grünblauen Oasen von Horb bestehen aus einem einheitlichen Stadtplatz mit einer starken Durchgrünung mit Straßenbäumen, dem Herausformen von Platzfolgen als lebendige Alltagsbegegnung und einem neuen, multifunktionalen Ausstattungskonzept. Die Plätze fördern das soziale Miteinander und bieten Raum für Märkte, Gastronomie und Veranstaltungen. Ein einheitlicher Bodenbelag aus ortstypischem Pflastermaterial, das sich durch ein changierendes Farbspektrum auszeichnet, soll den urbanen Raum optisch zusammenfassen und klar von der umliegenden Bebauung abgrenzen. Dabei verleiht die Verlegetechnik des Pflasters der Fläche eine Dynamik, die gleichzeitig zur optischen Entschärfung beiträgt.

Plätze und Grünstrukturen als prägende Elemente

Entlang des neu entstehenden grünen Bands von Horb entwickeln sich verschiedene Grünblau Oasen (Oasen), die durch eine differenzierte Gestaltung hervorgehoben werden. Diese Plätze bieten hohe Aufenthaltsqualität und orientieren sich an den sozialen und pädagogischen Bedürfnissen der Nutzer. Wiederkehrende Elemente wie lange Bänke, Trinkwasserbrunnen und Wasserspiele laden zum Verweilen ein. Gleichzeitig sorgen großformatige, heimische Bäume nicht nur für Schatten, sondern betonen auch die Bedeutung dieser Räume als grüne Oasen in der Innenstadt. Das grüne Band aus Klimabäumen ermöglicht ein nachhaltiges Regenwassermanagement. Die Retentionsflächen tragen dazu bei, das Oberflächenwasser zurückzuhalten, lokal zu verdunsten und so das Mikroklima der Stadt zu verbessern. Darüber hinaus fördern die Klimabänder die Biodiversität, indem sie Lebensräume für heimische Pflanzen und Tierarten schaffen. Die näheren Grünstrukturen werden durch Sitzgelegenheiten, Fahrradstellsätze und eine gezielte Bepflanzung ergänzt, wodurch die Plätze zu multifunktionalen Aufenthaltsräumen werden. Die Gestaltungsqualität der Mobilisierung ist funktional und zeitlos.

Mobilitätskonzept: Shared Space und Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel

Ein weiteres Kernziel des Entwurfs ist die Neuordnung der Verkehrsflächen und die Schaffung eines Shared-Space-Bereichs, der alle Verkehrsteilnehmer – Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer – gleichberechtigt einbindet. Dies erfolgt durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite und die Einführung einer Einbahnregelung. Der Straßenraum wird optisch und funktional als eine gemeinschaftlich genutzte Fläche gestaltet, wobei der motorisierte Verkehr klar zurückgedrängt wird. Fuß- und Radverkehr werden gefördert, was zur Verbesserung der Lebensqualität und der Umweltfreundlichkeit der Innenstadt beiträgt. Die Verkehrsberuhigung sieht eine schmalere Fahrbahn von etwa 4 Metern vor, die in den Bereichen mit hoher Fußgängerfrequenz für eine Verkehrsberuhigung sorgt. Zusätzliche Fahrradstellsätze entlang der gesamten Ortsdurchfahrt und an zentralen Punkten tragen zu einer umweltfreundlichen Mobilität bei. Zugleich bleiben die Änderung der Geschäfte, Feuerwehrrufen und die Erreichbarkeit privater Parkflächen gewährleistet, sodass die Funktionalität des Stadtkerns nicht beeinträchtigt wird.

Baubeschnitte

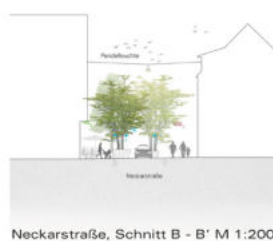
In einer ersten Phase ist die Neugestaltung der Neckarstraße möglich, ohne dass die Einbahnregelung umgesetzt wird. Durch einen moderierten, schrittweisen Ansatz ist eine flexible Anpassung der Planung und Ausführung an die jeweiligen Anforderungen und Bedingungen gegeben. So kann beispielsweise der Sport- und Spielbereich am Gleispark unabhängig von der zweiten Phase der Einbahnregelung umgesetzt werden.

Nachhaltigkeit und Klimaanpassung

Die Gestaltung des Stadtraums folgt einem umfassenden Konzept der Nachhaltigkeit. Die Klimabänder und Grünstrukturen spielen eine zentrale Rolle in der ökologischen Aufwertung des Areals. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zur Verbesserung des Stadtklimas bei, sondern fördern auch die biologische Vielfalt und schaffen Rückzugsorte für Flora und Fauna. Die im Straßenraum integrierten Bäume und Retentionsflächen helfen, Hitzeinseln zu vermeiden und die Luftqualität zu verbessern. Die Regenwasserbewirtschaftung erfolgt in den Klimabändern durch Retentionsflächen, die das Wasser speichern und langsam in die Umgebung abgeben. Diese Maßnahmen mildern die Kanalisation und fördern die Verdunstung, was wiederum das Stadtklima positiv beeinflusst. Darüber hinaus wird auf den Einsatz nachhaltiger Materialien geachtet, die nicht nur ökologischen Anforderungen gerecht werden, sondern auch eine lange Lebensdauer garantieren. Durch die Begrünung mit Gehölzen und Retentionsbäumen wird maßvoll auf die aktuellen klimatischen Anforderungen reagiert, ohne den Stadtraum mit diesem wichtigen Thema zu überfrachten.



Neckarstraße und Wilhelmsplatz, Detailanschnitt M 1:200



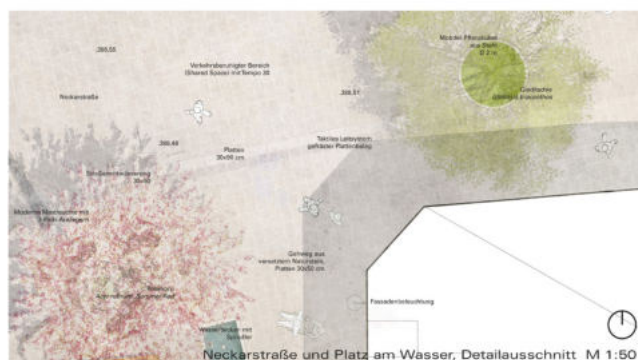
Beleuchtungskonzept

Das Beleuchtungskonzept ergänzt den Entwurf durch eine energiesparende und architektonisch ansprechende Lichtgestaltung. Entlang der Grünzüge werden rundgestaltete Pendelleuchten installiert, die an Drahtseilen zwischen den Gebäuden aufgespannt werden und so den engen Straßenraum offener gestalten. Die Plätze hingegen werden durch Mastleuchten betont, die nicht nur für eine gleichmäßige Ausleuchtung sorgen, sondern auch die besondere Atmosphäre der Plätze unterstreichen.

Ein „mittelfeines Licht“-System sorgt für eine intelligente, ressourcenschonende Beleuchtung. Dabei passt sich die Intensität der Beleuchtung an die Bewegungen der Passanten an, was zu einer erheblichen Einsparung von Energie führt. Gleichzeitig ermöglichen smarte Leuchtkörper die Bereitstellung digitaler Angebote, wie WLAN-Hotspots, und tragen so zur Attraktivität der Innenstadt bei. Besonders Highlights in der Nacht sind die Wasserleuchten, die mit Lichtbändern ausgestattet sind.



Grabenbach
Der verstärkte Grabenbach wird auf Höhe der Gutsmannstraße geöffnet. Ziel der Maßnahme ist es, die Lebensqualität durch das offene Fließgewässer für die Bürgerinnen und Bürger, aber besonders auch für die Gäste zu steigern. Offene, saubere und gepflegte Wasserläufe in Innenstädten führen zu einer gesteigerten Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Gäste einer Stadt und stehen so für eine verantwortungsvolle Lokalpolitik und eine professionelle Stadtverwaltung.



Annerkennung - 1012

Stefan Fromm Landschaftsarchitekten, Dettenhausen mit
LEHENDrei Architektur Stadtplanung, Stuttgart

Anerkennung - 1012

Stefan Fromm Landschaftsarchitekten, Dettenhausen mit

LEHENDrei Architektur Stadtplanung, Stuttgart



Perspektive: Teilnehmer

Den Wettbewerbsbeitrag kennzeichnet zunächst eine sehr zurückhaltende Gestaltung, die sich im Wesentlichen durch die Rücknahme der Fahrbahnbreiten auf das verkehrlich notwendige Maß und durch eine Aufwertung der Fußgängerbereiche in Form einer Natursteinpflasterung ausdrückt. Das führt jedoch nicht zu einem „shared space“ wie in den Erläuterungen zum Ausdruck gebracht, sondern weiterhin zu einer klaren Unterscheidung zwischen Fahrbahn und Gehweg, da die Fahrbahn in Asphalt zukünftig deutlich ablesbar sein wird. Der Einsatz eines veredelten Asphalts in Form einer Beschichtung aus Epoxidharz und Splitt am Mühlener Torplatz, am Neckarplatz und am Sebastian-Lotzer-Platz führt nicht zur erwünschten Verbindung der Fußgänger- und Platzbereiche über die Fahrbahn hinweg, da der Alterungsprozess des veredelten Asphalts im Betrieb recht schnell zu einer Angleichung der Oberflächen führt. Darüber hinaus neigen Beschichtungen im beanspruchten Stadtraum zur Fleckenbildung und damit zu einer unerwünschten Patina und Abwertung.

Ebenso zurückhaltend erfolgen Neuanpflanzungen von Bäumen, die in ihrer Position richtig liegen. Auf den Plätzen hätte die eine oder andere spannungsvolle Ergänzung und Verdichtung atmosphärisch bereichernd gewirkt. Flächiges Grün beschränkt sich auf die Baumscheiben, seine Retentionswirkung ist damit auch begrenzt. Die Plätze entwickeln nicht die gewünschte Aufenthaltsqualität. Insbesondere am Mühlener Torplatz ist das augenscheinlich, wo zudem das großstädtisch anmutende Wasserbecken deplatziert wirkt. Zur Aufenthaltsqualität tragen in der Regel auch ausreichend Sitzgelegenheiten bei, die bedauerlicherweise vergleichbar spärlich wie die Vegetation eingesetzt werden.

Die Chance, das Reibegäßle nicht alleine auf seine Verkehrsfunktionen zu beschränken, sondern auch als grünen städtischen Freiraum zu verstehen, ist leider nicht angenommen worden.

Der Platz im Anschluss an die Unterführung mit dem Kiosk vermittelt keine positiven Assoziationen eines urbanen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die städtebaulich selbstbewusste Setzung des „Neckarturms“ am nordöstlichen Brückenkopf der Christophorusbrücken wird vom Preisgericht anerkannt und gewürdigt.

Die Verfasser/innen haben eine sehr reduzierte Arbeit entwickelt, die den Stadtkörper in den Vordergrund stellt und zum Bedauern des Preisgerichts keine ausreichend adäquate und identitätsstiftende Entwicklung der Freiraumpotenziale vorsieht.



Schwarzplan Städtebau, bauliche Ergänzungen



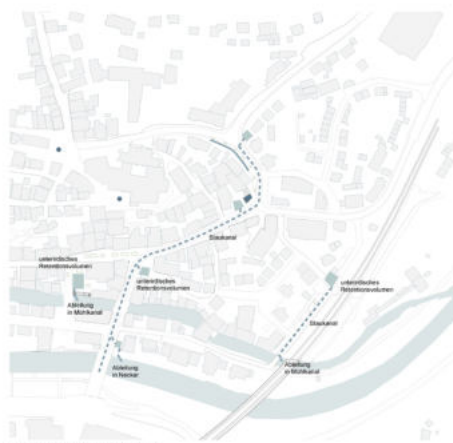
Verkehr Nutzungsszenario 1 - Werktags, BA 1



Verkehr Nutzungsszenario 2 - Sonn- und Feiertag, BA 2



Lageplan M 1: 500



Wassermanagement, Wasserelemente



Straßen und Plätze, Beläge, BA's

Konzeption

Aufgrund der ökologischen Reduzierung des Verkehrsaufkommens kann bei Fertigstellung der neuen Hochbrücke über das Neckartal am Straßenansatz Christophorusbrücke - Neckarstraße - Güternachschub aus seiner sonstigen verkehrsrechtlichen Funktion als Verkehrserschwerung innerhalb der Straßengestaltung unterlassen werden. Wichtiges Element ist hierfür die durchgehende Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das notwendige Maß von 6,00 m, um den Längsverkehr sowie den Fuß- und Feuertrennfahrzeug zu ermöglichen. Die heute vielfach vorhandenen Absteigespuren und die zahlreichen Anparkplätze werden zurückgeführt, so dass die Straßen Front heute viel mehr an einen öffentlichen Charakter gewinnen. Der öffentliche Verkehrsflächen aus alle Verkehrsteilnehmer werden. Fahrradstreifen und vor allem Füllgräben erhalten mehr Raum, die Gehwege werden verbreitert und mit einem hohen Anteil an einer großen „Shared Space“, der sich durch die Innenstadt zieht. Die Begegnungstreffpunkte mit Platanenblättern und zum Teil veränderten Aussehen. Das Entwerfen der Seitenabzugsgraben Hochbrücken und der Verkehrsflächen wird durch die Gestaltung der Flächen mit Bäumen, Wasserselementen und Stützgeräten unterstützen dieses Ziel.

Verkehrs- und Gestaltungskonzept

Die Umgestaltung der Verkettungsläden beginnt am südlichen Ausfall der Christophorusbrücken mit der Reduktion von 3 auf 2 Fahrspuren, so dass beide benachbarten Gehsteige nutzbar sind. Die großzügigen Kurvenradien werden verringert und ab der Auffahrt auf die Brücke wird eine **Tempo 20-Zone** als verkehrsberuhigendes Element eingeführt. Die Hochbordsteine werden entfernt und durch breite Flachbordsteine, die der Verkehrshinrichtung und der Wasserführung dienen, ersetzt. Um eine möglichst hohe Transparenz der Brücke zu erhalten und eine gute Orientierung zu gewährleisten, werden die Brückenschilder, die die Brücke lediglich mit dem eigenen mobilen Baukörper in Kombination mit Sitzgelegenheiten sowie Info- und Präsentationstafeln der Hober Teamgeistern bestückt. Auf diese Weise entsteht eine hohe Aufenthaltsqualität und eine identitätsstiftende Wirkung als Verbindung der Hober Kunststadt mit ihren Teamgeistern.

Neues Altstadtviertel „Neckarturm“

Als Aufsteig zur Innenstadt wird auf dem neuen städtischen Grundstück Schillerstraße 15 ein 6-geschödiges Fußweggebäude vorgeschlagen: der „Neckarbrunnen“. Dieser stellt auf einer neuen Platzsituation und teilt sie zusammen mit der gegenüberliegenden Fußwegbrücke die Eingangsituation zur Innenstadt. Die gesamte Bäckerei mit Außenkaffe in der EG-Zone bildet den neuen „Neckarplatz“. Eine Stufenanlage zum bestehenden Uferweg verbindet den Platz mit dem Neckar und schafft Aufenthaltsqualität am Wasser - ähnlich der Situation am Mühlkanal beim Fruchtkasten.

Neckarstraße

Die Neckarallee stellt den zentralen Straßenstrahl in der
Hohen Innenstadt dar. Die Fahrspur wird durchgängig auf 6,00 m
reduziert, die seitlichen Fußgängerflächen mit einem einheitlichen
Pflasterbelag aus grau-weißen Granitsteinen in unregelmäßiger
Rechteckbelegung bedeckt. Bordstein- und Fahrbahnrand sind auf
den Straßenrand mit einem dunklen, rötlichen Dünnsplitt
Platzschwellen „Neckarplatz“, „Sebastian-Löcher-Platz“ und
„Mühler Torplatz“ enthält eine Rhythmisierung in Straßen-
und Platzmitteln, die in der Fahrbahn durch eine „Verengung“
des Asphaltbelags durch eine Reihe von „Kanten“ (Kanten-
farbe: R. 308) „Bereicherung“ gekennzeichnet wird. In den
aus verkehrsübliche Bereiche vorgesehenen Platzbereichen wird
die Fahrbahn nur durch Erdansammlungen und Einbauten
(Leuchten, Bänke, Pflanzkübel, etc.) abgegrenzt. Die Abgren-
zungen weisen die Aufenthaltsqualität des Straßenraums auf.

Platz am Fruchtkasten

Auf der Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird der Platz an Fußwegen in die einheitliche Gestaltung einbezogen und aufgedeckt. Gezielte Maßnahmen in 2. und 3. Ordnung (Bäume pflanzen (Versicherung und Retention von Regenwasser, „Schwammstadtprinzip“), attraktive Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten in Schatten der Bäume, Sitzstufen zum Wasser machen den attraktiven Mikroklima einer Ebene. Eine Freizeitanlage des Platzes erfolgt u. a. durch die umliegende Gastronomie und die Bäder, aber auch durch nicht rein kommerzielle Nutzungen der Platzflächen und der Stufen zum Wasser. Von der Neoklassik ist eine Zufahrt über den Platzbereich zum Parkhaus Innenstadl jederzeit möglich (Nutzungsanforderung 2 - Sonn- und Feiertag).



Detail Neckarplatz M 1: 50



Perspektivische Skizze Blick über Christophorusbrücke zum Neckarplatz



Vertiefung Bereich Neckarstraße M 1:200



Schnitt Neckarplatz M 1: 50.



Schnitt Bereich Neckarstraße M 1: 200



Vertiefung Mühler Torplatz M 1: 200

„Mühler Torplatz“

Ein großes Potential birgt auch die Aufkalkulation von der Güternstraße Mühler Straße von Norden in die Neckarstraße. Auch hier ist das Umfeldgesamtheit durch den Entwerfer bereits in Bezug gegeben. Ein beizubehaltender Bestand sowie die Fortentwicklung des Aufbaus kennzeichnen den Aufbau zum **verkehrsberuhigten (Geschäfts)Bereich** der Neckarstraße und damit den Fortschritt. Durch die Neugestaltung des Parkraums-Gebäudes entsteht eine **strukturierte Platzsituation** mit einem neuen **Wasserbecken** als Raumknoten an der Fühler in der Nähe veränderten Grabenbach und einer Gestaltung des Hofraums durch eine großzügige **Stufenanlage**. Ein gegenüber gesetzter Großbaum schafft eine „**Tafelberg**“ und erinnert an das hier geeignete historische **Mühler Tor**.

Mühler Straße/Güternstraße/Stuttgarter Straße

Dieser Straßenzug wird auch künftig stärker durch Fahrverkehr geprägt sein als die Neckarstraße. Dennoch wird auch hier der Fußgängerbereich auf 10 m reduziert und die Gehwege deutlich verbreitert. Die Verkehrsfläche erfolgt ausschließlich über Beschilderung. Auf 2,2 m (Anzahl) und vollständig verpflastert. Eine erforderliche gegenseitige Rücksichtnahme trägt u. a. auch zu der geordneten Reduzierung des Verkehrs bei, der Geschwindigkeit bei. In diesem Bereich werden zur sicheren Überquerung der Fährten Zonierungen angeordnet, insbesondere im Bereich der Schule. Der historische Hang der Horb-Abfahrt wird durch die Verengung der Fährten stark verbreitert und durch eine **Baumreihe** markiert. Der Grabenbach wird nicht offengelegt, sein unregelmäßiger Verlauf jedoch durch einen überdimensionalen **Wasserlauf** wieder sichtbar gemacht. Der Wasserlauf endet konsequenterweise in neuen Brunnen am Mühler Torplatz.

In Bezug auf die Verengung der Fährten wird die auf Tempo 30 begrenzten Mühler Straße, Güternstraße und Stuttgarter Straße an Fußgängerzeilen vorgelagert, um hier eine sichere Radwegverbindung zu schaffen. In den anderen Bereichen wird der Fußgängerbereich auf den bestehenden Straßen gelassen. Entsprechend dem historischen Stadtgrund (Altkirchplatz) sollte die Gestaltung der historischen Güternstraße Richtung des Platzes am Brunnen Mühler Straße fortgesetzt werden.

Einbau einer Schillerstraße

Die Platzgestaltung des Neckarplatzes berücksichtigt bereits das **Nutzungszusammenhang 2. Boden- und Freizeitanlagen**, indem die Verkehrsfläche in der Schillerstraße im Platzfeld angeordnet ist und dadurch ein Einfließen in die Neckarstraße nur untergeordnet erfolgt. **Nutzungszusammenhang 1. Werkzeuge**. Die Neugestaltung überlappenden ohne Lichtschranke (Anzahl). Dadurch kann die Reduzierung des gesamten Straßenschnitts auf ein notwendiges Minimum reduziert und die Aufenthaltsqualität entlang der Neckarstraße deutlich erhöht werden.

Im weiteren Verlauf der Schillerstraße bis zur Abzweigung der Neckarstraße können aufgrund der Grundstücksverhältnisse wichtige Maßnahmen nur auf den südlich angrenzenden privaten Grundstücken umgesetzt werden und sind daher von der Mitwirkung der jeweiligen Eigentümer abhängig. Wichtig wären hier ein **durchgängiger Gehweg** und das Ersetzen der Gebäudevorfächer in die Beleggestaltung sowie eine **Baumgestaltung** zur besseren Führung und Gestaltung des Straßenraums.

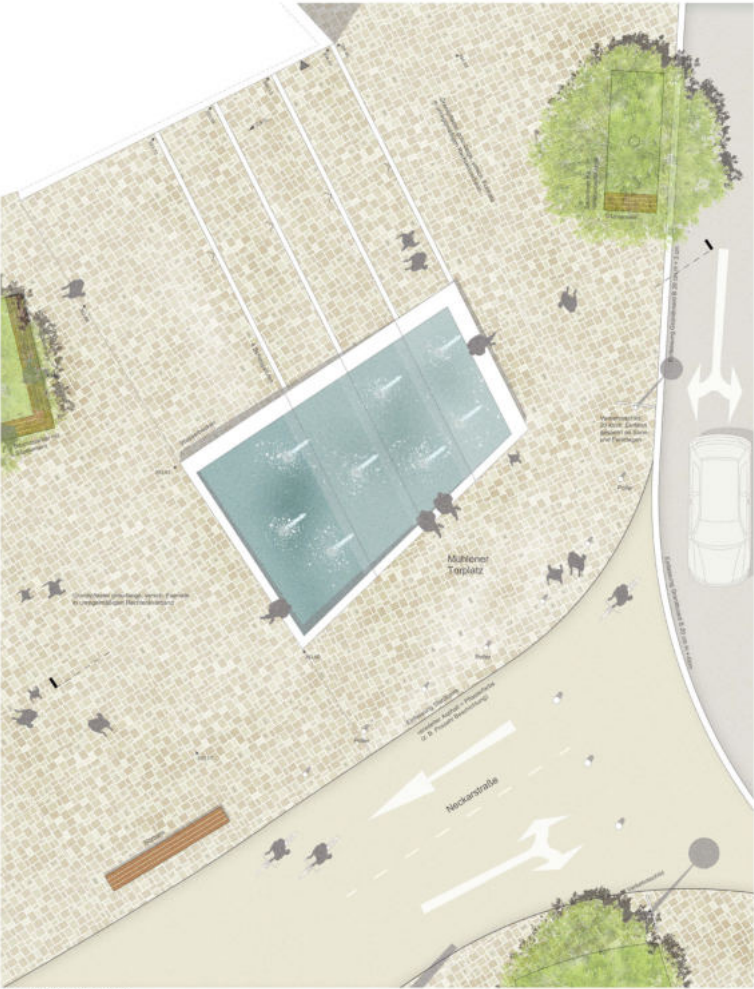
Um die Fahrräder auch für PKW sicherstellen muss die Straße über den Mühler am Aufahrt zum Reibegasse erneuert und verbreitert werden. Das Reibegasse selbst kann durch Abrufen einiger Gebäude in einer Fahrbahnbreite von 5,50 m bis zur Einmündung in die Mühler Straße durchgezogen werden. Eine **Beleuchtung** in der Höhe der Grundstücksachse nicht möglich, jedoch wird an der Gebäudekante zum Bereich der Straße (Marmorwerk, Hochschule) ein kleiner **Platzbereich mit Sitzgelegenheiten** vorgesehen, der in der warmen Jahreszeit durch eine Außengastronomie sowie Spiel- und Bewegungsangebote die heute stark unregelmäßige und unattraktive Situation auflöst und somit einen Baustein der **Verknüpfung mit der Innenstadt** darstellt. Die heute vorhandenen Sitzplätze werden als **Sonntagspark** zwischen Bäumen entlang der Straße wieder angeboten. Die Einmündung in die Mühler Straße erfolgt ohne Lichtschranke mit entsprechender Beschilderung.



Vertiefung Bereich Reibegasse M 1: 200



Schnitt Reibegasse M 1: 200



Detail Mühler Torplatz M 1: 50



Schnitt Mühler Torplatz M 1: 50

2. Rundgang - 1003

Baldauf Architekten und Stadtplaner mit
König + Partner Freie Landschaftsarchitekten, Altbach



Leitlinien durch die Altstadt

Horb am Neckar benötigt einen ganzheitlichen Ansatz zur Belebung der Innenstadt. Gerade der schlecht zugängliche Marktplatz in der Altstadt, das eigentliche Ausfalltor der Stadt, weist kaum langfristig tragfähige Nutzungen auf. Beim Fokus auf die Umgestaltung des öffentlichen Raums rings um den Fruchtkasten und die Neckarstraße muss diese große Herausforderung miteinbezogen werden. Lösung hierfür ist ein neues Leitkonzept mit rotbraunen Leitlinien (Pfeile Band) für Fußgänger, welche aus verschiedenen Elementen aus Cobblestone und „Tapeten“ aus beschichteten Asphalt bestehen. Wichtige Ankerpunkte oder bauliche Verbindungen werden prominent in Szene gesetzt.

Ein bestehender Aufzug in prominenter Lage überwindet den Höhenunterschied vom Fruchtkasten zum Burgstall/Marktplatz in einem einzigen barrierefreien Schuss. Auf der Kreuzung Neckarstraße/Mühlkanal stellt er sowohl vom Bahnhof als auch vom Christkindlmarkt aus, als auch von den anderen wichtigen Achsen rings um den Mühlkanal ein logisches Ziel für Besucher der Altstadt dar. Dieser Aufzug wird durch ein neues Leitkonzept mit rotbraunen Leitlinien (Pfeile Band) für Fußgänger, welche aus verschiedenen Elementen aus Cobblestone und „Tapeten“ aus beschichteten Asphalt bestehen. Wichtige Ankerpunkte oder bauliche Verbindungen werden prominent in Szene gesetzt.

Unterstützt wird der Konzept der Leitlinien durch ein Beleuchtungskonzept, welches Leitlinienwerte an prägnanten Orten und an den Ankerpunkten der Wegverbindungen sowie Leuchtleuchten entlang der Bodenmarkierungen vorsieht. Neben gestalterischen Aspekten sollen hierdurch auch die bauliche umschriebenen, einseitigen Kreuzungen durch Beleuchtung einseitig und sicher gemacht werden. Weitere Akzente entstehen durch ein Leuchtbandwerk am Fruchtkasten und das Inszenieren der historischen Torbauwerke.

Horb entdeckt wieder seine Stadttore

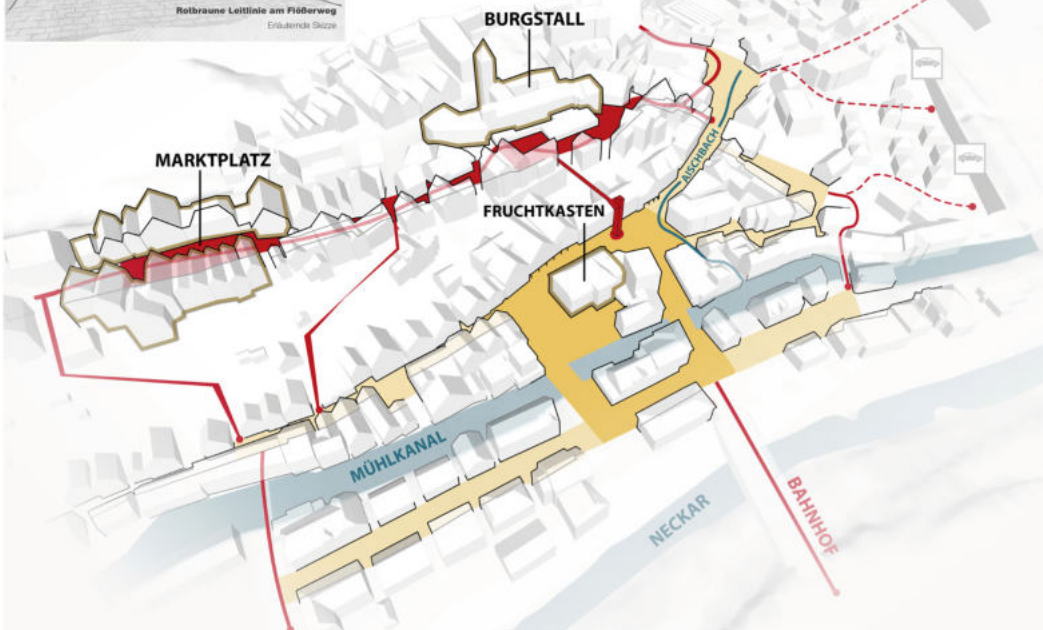
Teil der linearen Leitlinien sind die großformatigen Stützmauern aus Naturstein, welche auf den Positionen der historischen Stadttore angeordnet sind. Der neue Marktplatz aus Cobblestone und Naturstein soll zur Historie Horbs passen. Vor allem im Bereich des ehemaligen Mühlener Tors, aber auch vor dem Fruchtkasten am Mühlkanal werden diese überdimensionalen Aufbautenkonstruktionen zur neuen Gestaltung der Innenstadt genutzt. Der Fruchtkasten soll abhängig gesteuert werden oder für kulturelle Zwecke genutzt werden, beispielsweise auch als Veranstaltungsort.

Eine Besonderheit stellt der Turm am Mühlkanal dar, der durch die Öffnung der Altstadt (Burgstall, Grobsteil) aus der Altstadt heraus geleitet wird. Durch die Öffnung des Baus als der Kreuzung Stuttgarter Straße/Guttenstraße soll der Turm diese Funktion als Wasserturm übernehmen. Somit entsteht neben dem Neckar und dem Mühlkanal ein drittes Fließgewässer, das die umgestaltete Neckarstraße maßgeblich prägt. Gleichzeitig dient die Höhe auch dem Abfluss von Niederschlagswasser. Bei zu hoher Belastung des Wassers durch Regenwasser etc. kann auch eine Versickerung über bauliche Überflächenelemente in den Bereich der neuen Neckarbrücke in Erwägung gezogen werden.

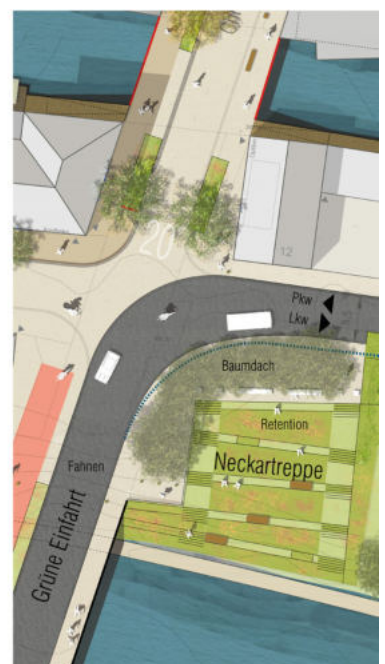
Qualitäten rings um den Mühlkanal

Der Mühlkanal ist der zentrale Raum der südlichen Innenstadt und soll als Aufenthalts- und Durchgangsraum etabliert werden. An den Brücken werden in unmittelbarer Nähe verschiedene Wasseranlagen geschaffen und durch Holzstege entlang des Kanals miteinander verbunden. Mehrere gastronomische Angebote können hierdurch profiliert und die Stege miteinbezogen. Der neugestaltete Mühlkanal schafft „essbare“ Orte mitten in Horb am Neckar und bietet neue Perspektiven auf das denkmalgeschützte Gebäudeensemble des historischen Stadtrands.

Leitidee I Städtebauliche Bezüge



Freiraumplanerische Vertiefung: Mühlener Tor 1:200



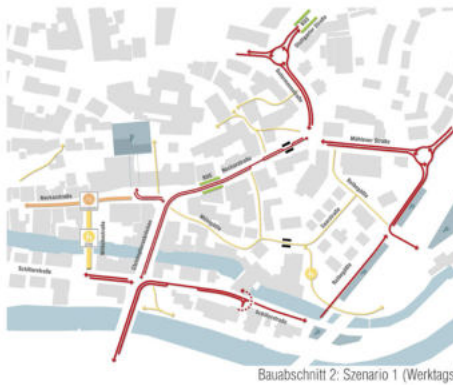


Freiraumplanerische Vertiefung Schillerstraße 1:200

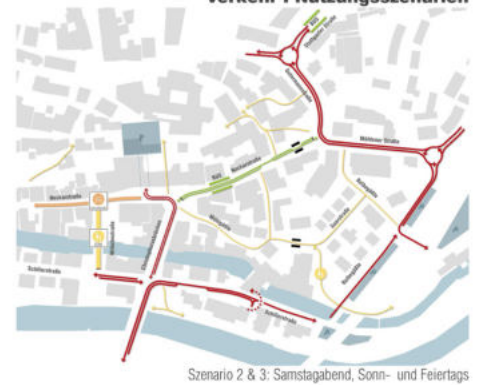




Baubschnitt 1: Teilrealisierung Neckarstraße



Baubschnitt 2: Szenario 1 (Werktag)



Szenario 2 & 3: Samstagabend, Sonn- und Feiertage



Eine langfristige Perspektive für die Neckarstraße

Übergeordnetes Verkehrskonzept in Szenarien:

Mobilität ist in einem stetigen Wandel, welcher in Dynamik und Richtung in den nächsten Jahren nur grob abgeschätzt werden kann. Wir haben daher die zentralen mobilitätsrelevanten Bausteine für grundsätzlich wichtig, um auf Veränderungen und Bedarf reagieren zu können. Dies gilt unmittelbar für verschiedene Nutzungsszenarien in Horb, aber auch für die Eröffnung strategischer Optionen zur Veränderung der Verkehrsstrukturen und im Mobilitätsverhalten.

Insbesondere steht die Rückgewinnung der Neckarstraße als einflussreichster Stadt- und Außenraum im Fokus. Die Eingliederung über die Schillerstraße über die Neckarstraße mit dem Durchgang zur Mühlenstraße soll die zentralen Verkehrsbeziehungen und die Neckarstraße zwischen Christophersbrücke und Mühlenstraße zum Verkehrsverbindungs-Gebiet umgestalten. Bereits im ersten Baubchnitt soll dies durch verankerte Poller möglich sein, welche sich während einer Sperrung nur für den Busverkehr öffnen. Um dabei ein ungünstiges Verhalten oder Halten vor diesen Pollern zu vermeiden, kommen zwei kleine Kreisverkehrs- und Identifikations-Markierungen zum Einsatz. Mit entsprechender Beschilderung werden Infotafeln vor den Pollern in Fahrtrichtung auf die Wendemöglichkeit in Sichtweite hingewiesen.

Auch in den verschiedenen Szenarien haben die Kreisverkehrs-entscheidungen Vorrang. So wird die Ausfahrt aus dem neuen Einbahnring auf die Mühlenstraße deutlich erleichtert, was die Akzeptanz dieser Veränderung fördern dürfte. Gleichzeitig kann bei Sperrungen sowie bei Veranstaltungen wie den Regatta oder der Fest die optimale Zufahrt in den Stadtgebiet im Bereich Mühlenstraße/Parkhaus erfolgen. Hierzu wird angestrebt, das neue Teilstück von der Mühlenstraße bis zur Fußgängerzone Neckarstraße in zwei Richtungen zu unterbrechen (jedoch nicht zwingend erforderlich). Der Radverkehr wird hier möglichst nicht mehr durch die unübersichtliche Unterführung, sondern über den Übergang zur Schillerstraße geführt. Der Kreisverkehr Stuttgart/Steinbockstraße soll weiterhin in Kombination mit einer Lichtsignalanlage, „Grünbuch“ eine optimale Querverkehr für die Grundschule sicherstellen. Hier wird auch die Sicherheit für Radfahrer erhöht.

In allen Szenarien ist die Wilhelmstraße inkl. Brücke als Fußgängerzone vorgesehen. Die westliche Neckarstraße wird zur Fahrradstraße, auf der sich Fuß- und Radverkehr den öffentlichen Raum mit geeigneten durchlaufenden Anwohnern teilt. Die westliche Schillerstraße als einzige Zufahrt zum Parkhaus soll daher im Regelfall ein Zweirichtungsverkehr sein. Eine weitere Verbesserung für den Radverkehr wird auf der Kreuzung Dennewitz/Christophersbrücke erreicht. Die Entlastung von der Brücke auf der Seitenstraße wird durch einen Radabstellplatz ermöglicht, der sich im Bereich des jetzigen Link- und Rechtsverkehrs befindet. Zukünftig werden vom Seitenplatz aus lediglich nur zwei Spuren zur Kreuzung führen (Gestaltung und Rechtsablenkung auf einer gemeinsamen Spur).

Im zweiten Baubchnitt wird außerdem die südliche Saarstraße zurückgebaut, um eine Verengung & Vergrößerung des Spielplatzes hin zum Radweg zu ermöglichen. Ein entsprechend attraktiver Fußweg führt die Fußgänger von den Parkhäusern am und hinter dem Bahnhof in die Innenstadt.

Öffentlicher Radverkehr:

Neu ist die Haltestelle „Neckarstraße“ vor dem denkmalgeschützten Gebäude Neckar-12. Sie verbessert die Anbindung der gesamten Horb Innenstadt und aller Einzelhandelsbetriebe in den umliegenden Geschäftszonen. Die Haltestelle „Grundschule“ soll in Fahrtrichtung Süden am bisherigen Standort in der Stuttgart/Steinbockstraße verbleiben, aber ausgebaut als Haltestelle ohne Busch. In Fahrtrichtung Norden soll die heutige Haltestelle „Zoo“ ebenfalls vor der Schule verbleiben. Durch die bevorstehende Neuanordnung des Amels Garwani Stuttgart/Steinbockstraße 2-5 werden hierfür ausreichende Flächen zur Verfügung stehen.

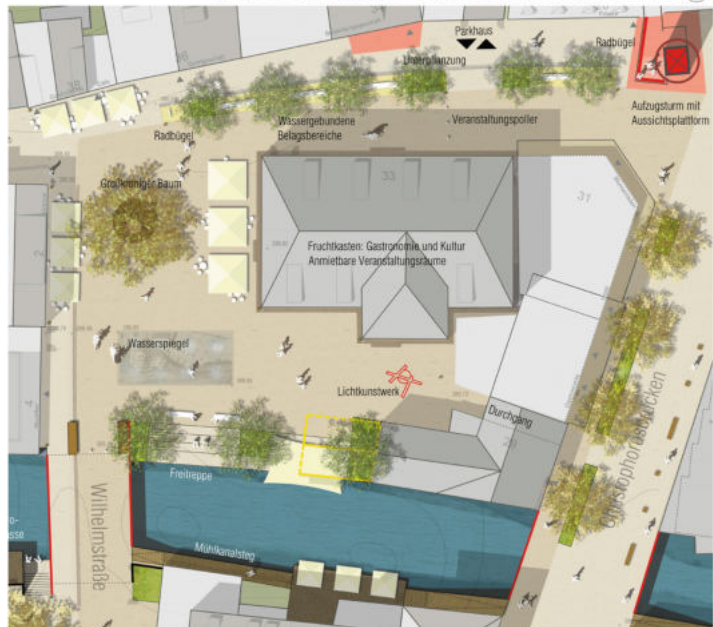
Langfristige Perspektive:

Um für die Zukunft den Gewinn an Aufenthaltsqualität in der Neckarstraße auch für die anliegenden Läden zu sichern, sollte mittel- bis langfristig auch die westliche Sperrung der Neckarstraße als Option gesehen werden. Dafür schlagen wir hinsichtlich der in der Ausdehnung zwischen Fußgängerzone/Schillerstraße folgende Modifikationsmaßnahmen vor:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Läden in der Schillerstraße durch einen Zweirichtungsverkehr im Abschnitt zwischen Christophersbrücke und Wasserkloster. Da ebenfalls die anliegenden Kunden über die Hochkreuze zurück in den Süden fahren müssen, sollte hier entsprechend Interesse an Flächen für den Fußgänger im Bereich des Ostmarktes und Christophersbrücke bestehen.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Schillerstraße mit abschließender öffentlicher Straßenbahn, um gleichzeitig auf bestehende Eigentumsverhältnisse, fehlenden Mietwohnungsbesitz und vorwiegend nicht wohnungsnutzungsorientierten Nutzung zu tragen. Langfristig scheint der Eingriff in Privatsphäre für einen durchgängigen Zweirichtungsverkehr hier in Anbetracht der Millionenverluste in der Neckarstraße angebracht. Wir regen an, die Umsetzung dieser Lösung nicht von der Machbarkeit eines durchgängigen Regattaverkehrs abhängig zu machen.
- Verengung von Flächen in städtischen Eigentum

Eine Zufahrt zum Parkhaus Innenstadt von der Neckarstraße aus wird auch in diesem Fall durch ein Parkhaus im Bereich von Süden aus möglich.

Freiraumplanerische Vertiefung Fruchtkasten 1:200



Längsschnitt „Einbahnring“ A-A 1:200



RÜCKBAU ORTSDURCHFART UND NEUGESTALTUNG INNENSTADT HORB AM NECKAR

161820

Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb



Szenario 4: Ritterspiele, Veranstaltungen auf Flößerwasen

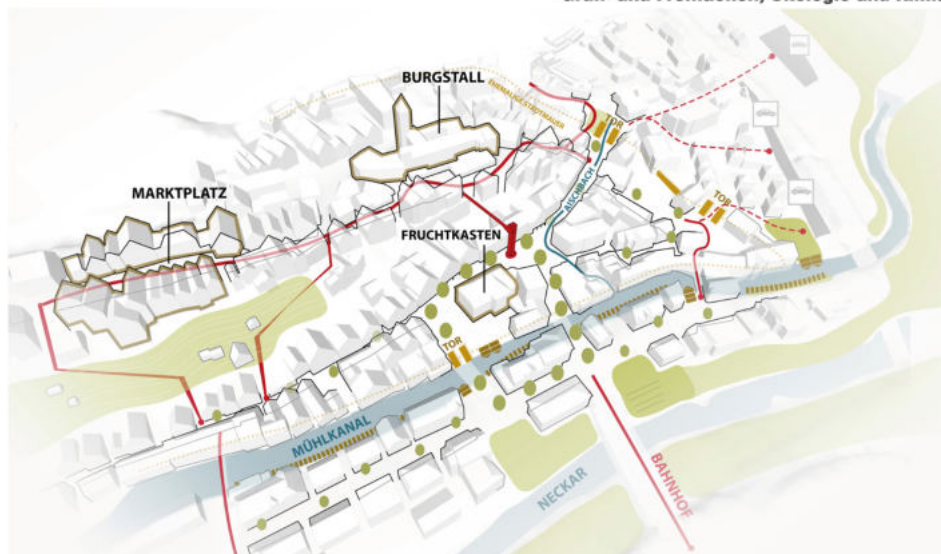


Szenario 5: Horber Fasnet

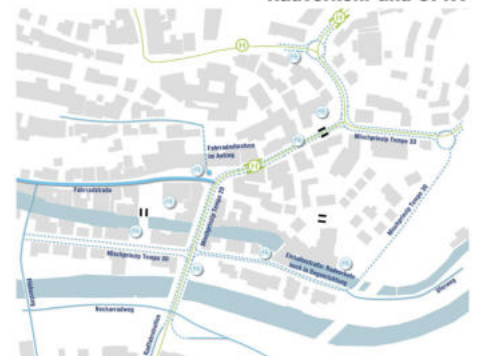


Langfristige Perspektive: Werktagliche Sperrung der Neckarstraße
Option durch Modifikation Schillerstraße-Reibegäßle: Möglicher Zweirichtungsverkehr

Grün- und Freiflächen, Ökologie und Klima



Radverkehr und ÖPNV



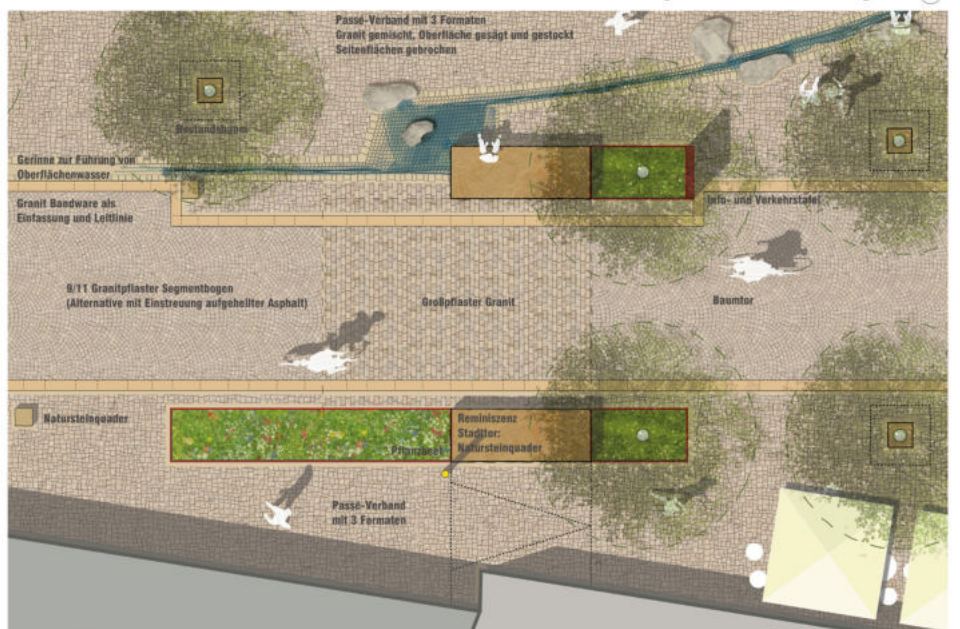
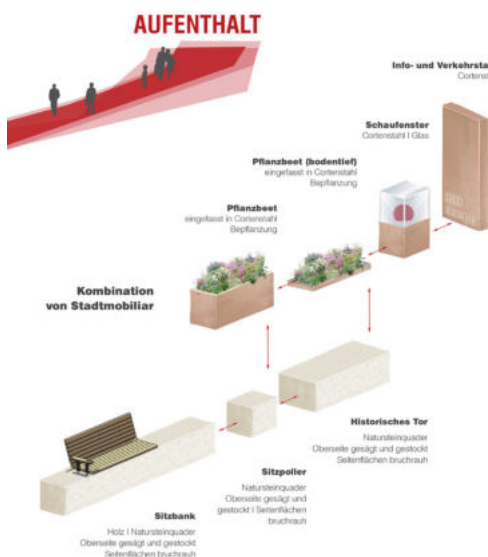
Klimaanpassung

Das Konzept leistet auf verschiedenen Ebenen einen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung. Durch Erhaltung neuer Grünflächen wie den Neckarwiesen oder der Vergrößerung des Spielplatzes Saarestraße werden Flächen schattiert und ökologisch wertvoller. Durch die Offenlegung des Aischbachs kann Niederschlagswasser in den Mühlenkanal abgeleitet oder bei zu hoher Belastung durch Regenabfluss etc. alternativ über bestehende Oberflächenversickerungen in den Neckarwiesen versickern. Einen weiteren Beitrag zur Reduktion kosten wasser gebundene Beiträge. Zum Hitzeabschirm im Sommer dienen neue großkronige Bäume sowie Sogel an Plätzen/Straßen. Weitere Kühlkanten sind der Wasserpiegel am Fruchtkasten, welcher durch Verdunstung einen kühlenden Effekt hat, und die verschatteten Stege am Mühlenkanal.

Das Mobilitätskonzept mit der Option zur werktaglichen Sperrung der Neckarstraße, der Fahrradstraße und dem zentralen Bushalt Neckarstraße soll langfristig zu einer signifikanten Reduktion des MfV in der Innenstadt führen und alternative Mobilitätsarten attraktiver machen.

Durch eine Vielfalt an stadtklimatischen bzw. hölzernen Grünstrukturen soll die stark versiegelte Innenstadt deutlich grüner werden. Für die Pflanzbreite mit Substratschlussschicht im Straßenniveau sind Arten wie Felsenkiebische, Orangen und Felsenkiebische vorgesehen, welche auch aufgrund ihrer zum Material- und Farbkonzept passenden Vertiefung. Als markante Pflanzbreite wie von dem Fruchtkasten oder am „Mühlener Tor“ können großkronige Silberbäume zum Einsatz, am Ufer des Mühlenkanals eignen sich z.B. die Purpure.

Freiraumplanerische Vertiefung 1:50



Längsschnitt Neckarstraße B-B 1:200



2. Rundgang - 1006

weihrauch + fischer, Solingen





Gesamtkonzept



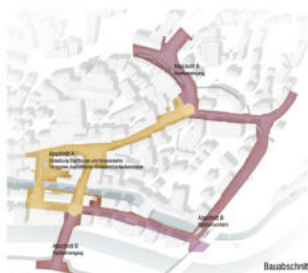
Verkehrskonzept



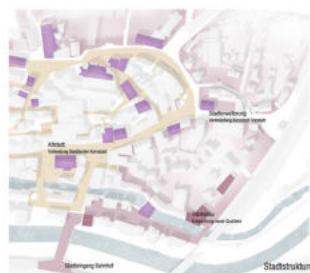
Ordnungskonzept



Stadtraum Wasser



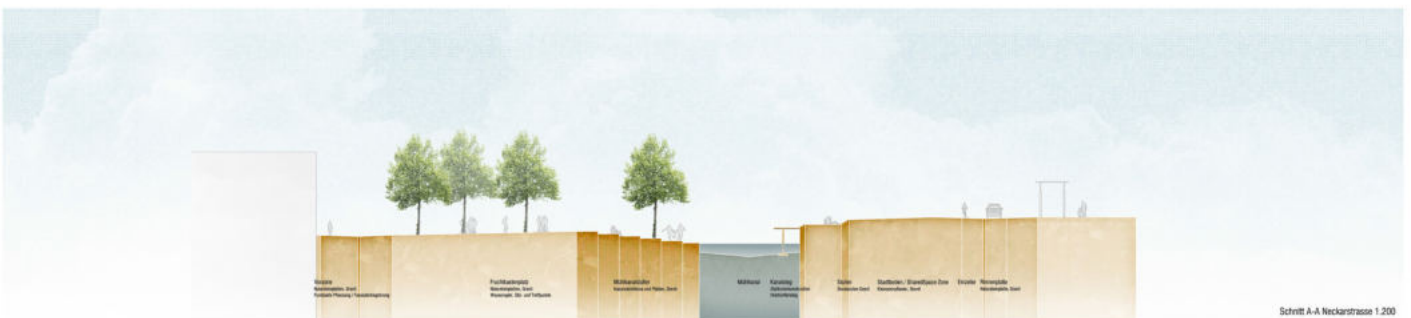
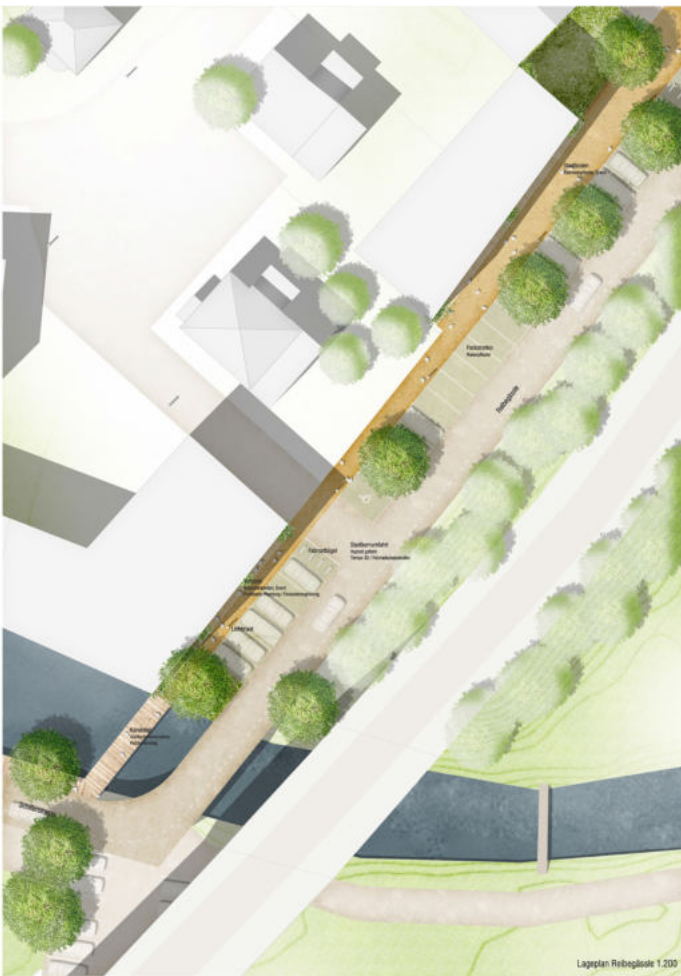
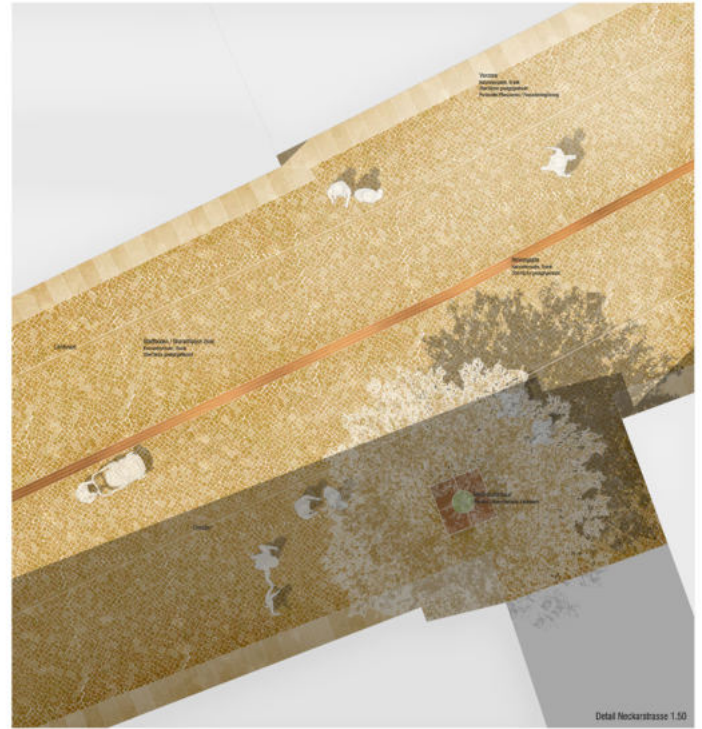
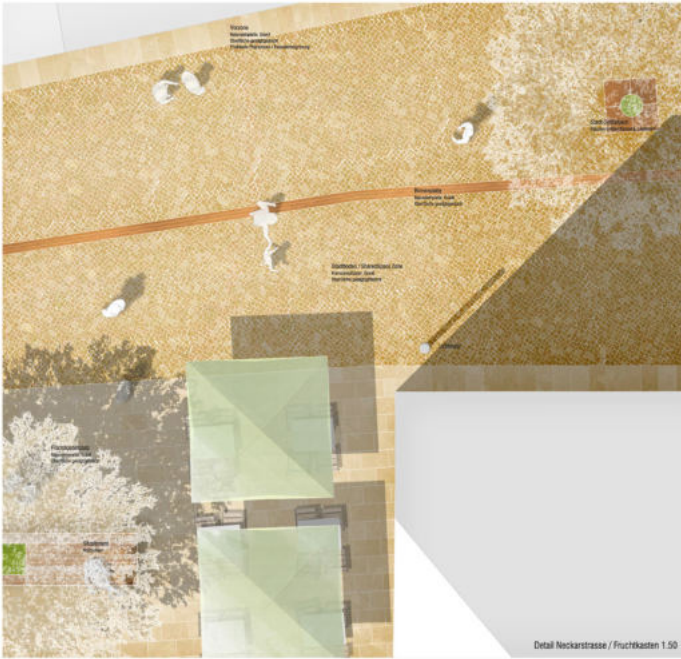
Baubeschreibung

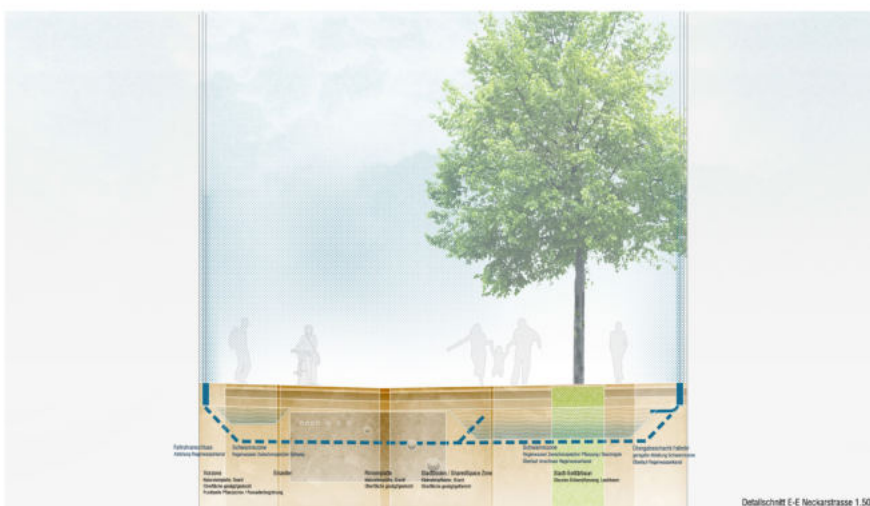
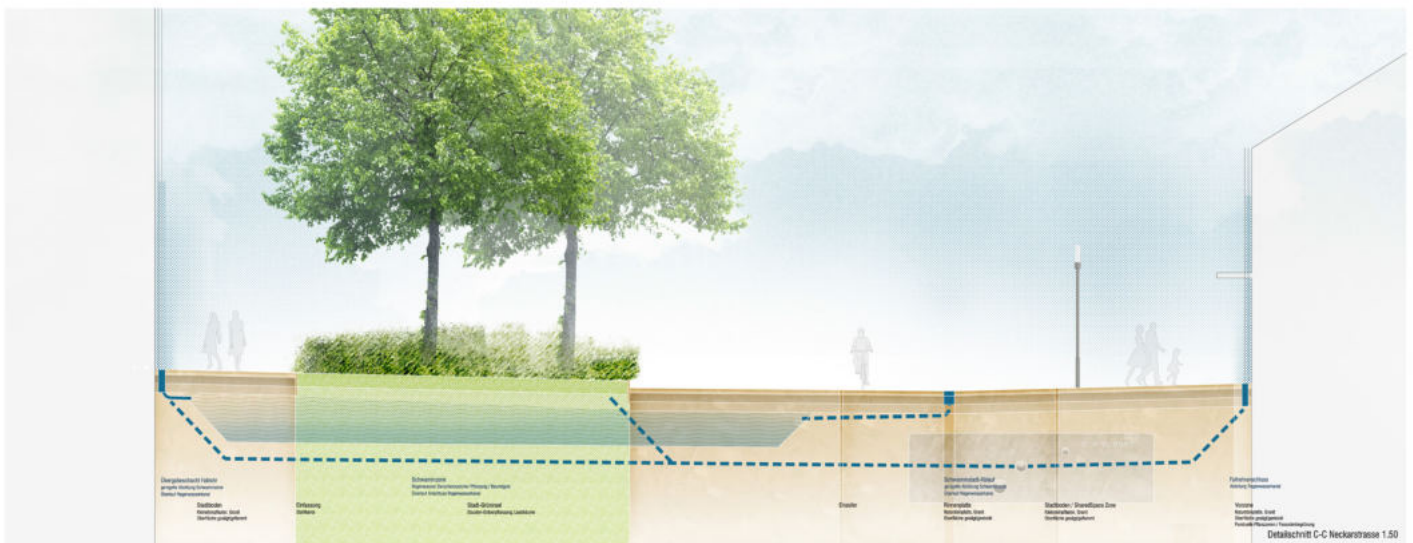
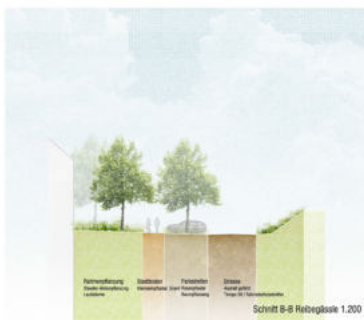
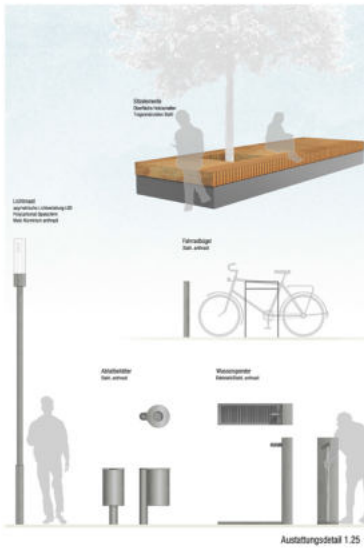


Stadtstruktur



Lageplan Neckarstrasse 1:200





2. Rundgang - 1007

BHM Planungsgesellschaft mbH, Bruchsal



ORTSDURCHFART UND NEUGESTALTUNG DER INNENSTADT IN HORB AM NECKAR



EIN NEUER AUFTRAG FÜR HORB AM NECKAR

Eine einladende, identitätsstiftende und zugleich ordnende und durchgängige Gestaltung sorgt für Aufenthaltsqualität und Sicherheit. Ein städtischer Platz mit grünen Inseln zieht sich königlich durch die Neckarstraße, bietet großzügige Aufenthaltsplätze unter Bäumen und schafft einen durchgängigen, zusammenhängenden Stadtraum. Der einheitliche Bodenbelag vermittelt Großzügigkeit. Baumreihen und -gruppen strukturieren den ehemaligen Stadtraum, der zum Shared Space umgestaltet wird. Zufußgehende, Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer teilen sich den zur Verfügung stehenden Raum gleichberechtigt und unter dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme. Einzelnelemente markieren die eigentliche Fahrgasse, ohne diese zu dominant herauszuheben und das Prinzip des Shared Space zu konterkarieren. Sie markieren auch die Platzsituationen entlang der Neckarstraße und neben den Fruchtkästen. Hier entsteht Raum für Veranstaltungen, Zusammenkünfte oder gastronomische Angebote. Im Süden beginnt der Shared Space am Kreuzungsbereich von Neckarstraße und Christophorusbrücke, im Norden an der Einmündung zur Mühlerer Straße. Die Qualität der Neckarstraße wird durch das Prinzip des Shared Space erheblich verbessert. Zugänglichkeit und Vorzeichen werden gestärkt bzw. klarer definiert, was dem Einzelhandel oder der Gastronomie zugutekommt und somit die Kernstadt attraktiver erscheinen lässt. Dadurch kann eine Belebung des gesamten Innenstadtbereichs erreicht werden. Das vorliegende Konzept schafft es, sowohl gestalterische, funktionale als auch wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

BAHNHOFSPARK - VERBUNDUNGSGEBIET MIT INNENSTADT-QUALITÄT

Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite kann mehr Raum für Zufußgehende und Radfahrer geschaffen und dadurch die Zugänglichkeit bzw. Anbindung der Altstadt aufgewertet werden. Die Christophorusbrücke stellt die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt her. Bewusst wird der Bereich der Brücke frei von jeglichen Einbauten gehalten, um das Erlebnis des Überquerens des Neckars in den Vordergrund zu stellen. Nach Überquerung der Brücke wird der Besucher im Nordosten von einem großzügigen Platz mit Bäumen und einer ansprechenden Stauden-Grünanlage empfangen. Er bildet den Auftakt zur Innenstadt und lädt zum Verweilen mit Blick auf den Neckar ein. Stufen ermöglichen den direkten Anschluss an den Übergang bzw. in die Altstadt. Am Kreuzungsbereich von Schiller- und Neckarstraße beginnt der Shared Space, der den Übergang zum Eingang in die Altstadt markiert. Die bestehenden Verkehrsflächen werden im Zuge des Umbaus erneuert bzw. durch eindeutige Wegebeziehungen reduziert.

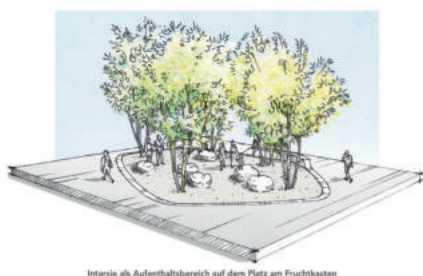
NECKARSTRASSE - NEUER EINGANG ZUR ALTSTADT

Der südliche Beginn der Neckarstraße wird durch den Übergang in einen einheitlichen Bodenbelag markiert. Die Aufteilung zwischen Straßen und Fußgängerbereichen wird aufgehoben. Eine Baumreihe begleitet die Straße in Richtung Norden, wo eine intensive den Kreuzungsbereich von Neckarstraße und Mühlerer Straße durchbricht. Sie ist durch einen durchgängigen Plattenbelag begrenzt und von mehrstämmigen, schattenspendenden Bäumen überstelt. Sitzbänke aus Beton und große Kiesel markieren die wasserbegleitende Wegedecke die auch als Außenfläche für die angrenzende Gastronomie genutzt werden kann. In Richtung Norden begleiten wiederholt Baumreihen den Verlauf des

ehemaligen Straßenraums. Sie stellen historisch sehenswerte Fassaden frei und werden von Plattenbelägen begleitet, die die Entwässerungseinrichtungen gestalterisch aufnehmen. Das Wasser wird von der Fahrbahn in die Baumquartiere geleitet und steht dort den Bäumen zur Verfügung bzw. kann dort versickern. Überschüssiges Wasser wird abgeleitet. Ganz im Norden, im Übergang zur Mühlerer Straße markiert eine weitere Intarsie, mit Gräsern, Stauden und Blumen den Zugang zur Altstadt bzw. zum Shared Space. Riegelbänke strukturieren den Bereich, der den Übergang zum Wasser markiert. Der Platz erstreckt sich weiter Richtung Süden, wo Bäume und eine großzügige Freitreppe mit Sitzstufen den Übergang zum Wasser markieren. Die ehemalige Brücke wird abgebaut und so der Zugang zum Wasser erweitert. Auf der anderen Seite des Kanals entsteht ein weiterer kleiner Platz mit Sitzmöglichkeiten, einer kleinen Treppe zum Wasser und Baumpflanzungen.

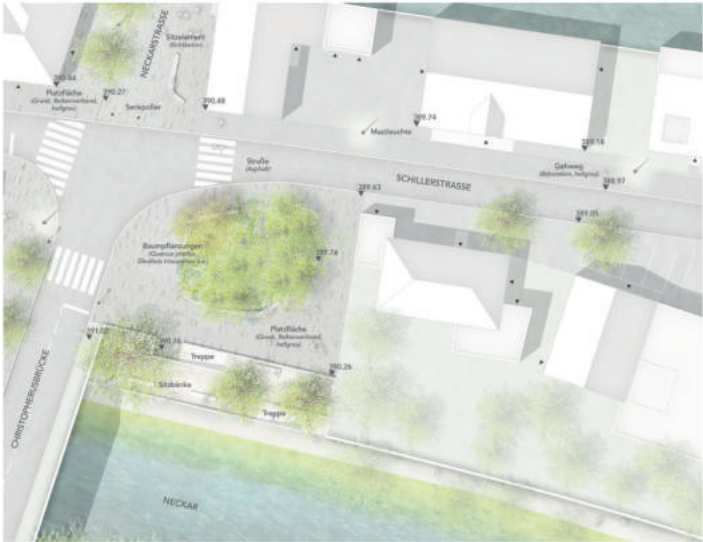
PLATZ AM FRUCHTKASTEN - ORT DER BEGEGNUNG

Am Fruchtkasten entsteht ein großzügiger Platz, der für eine Vielzahl von Veranstaltungen genutzt werden kann. Ganz im Norden markiert eine weitere Intarsie den Zugang zum Platz. Sie ist ebenfalls mit einem Plattenbelag begrenzt, beherbergt Sitzmöglichkeiten und besteht aus mehrstämmigen Baumpflanzungen in einer wasserbegleitenden Wegedecke. Der Platz erstreckt sich weiter Richtung Süden, wo Bäume und eine großzügige Freitreppe mit Sitzstufen den Übergang zum Wasser markieren. Die ehemalige Brücke wird abgebaut und so der Zugang zum Wasser erweitert. Auf der anderen Seite des Kanals entsteht ein weiterer kleiner Platz mit Sitzmöglichkeiten, einer kleinen Treppe zum Wasser und Baumpflanzungen.





Gesamtplan
M 1:500



Lageplanabschnitt Kreuzungsbereich Reibgasse - Neckarstraße
M 1:200



Lageplanabschnitt Einmündungsbereich Neckarstraße - Mühlener Straße
M 1:200



Schnittansicht nördliche Neckarstraße
M. 1:50

ÖFFENTLICHE SCHILLERSTRASSE UND REIBEGASSE
ÜBERBAUUNG, STRUKTUR, FUNKTION
Die Öffentliche Schillerstraße und das Reibegässle ermöglichen die zukünftige Umfahrung der Neckarstraße. Hierzu wurde der Straßenschnitt überarbeitet und eine fußläufige Verbindung eingerichtet. Im Kreuzungsbereich beider Straßen wird die Brücke erneuert und durchlässig ausgebaut. Die Grünfläche am Kanal wird aufgewertet und nach Norden, entlang des Reibegässle, erweitert. Um die Durchfahrt zu ermöglichen, werden die Gebäude im Norden abgetragen und die Zufahrt zur Mühlerstraße ermöglicht. Entlang des Reibegässle werden die bestehenden Parkplätze neu geordnet und durch Baumpflanzungen ergänzt.

MATERIALIEN, BEPFLANZUNG & BELEUCHTUNG
NACHHALTIGES, FUNKTIONSDIENLICHES DESIGN

Ein einheitlicher Bodenbelag aus Granit, der in der Achse vom Bahnhof kommend im Reihenverband verlegt wird, sorgt für Ruhe und Homogenität. Er geht in einen wilden Verband über, der die Neckarstraße zwischen Fruchtkasten und nördlichem Ende durchzieht und so die Zugehörigkeit zur Altstadt herausstellt. Breite Plattenbänder aus hellem Beton gliedern den Stadtraum. Die Baumreihen werden in überflutbaren Baumquartieren mit ausreichendem Wurzelraum realisiert. Für die Baumpflanzungen entlang der Straße, als auch in den Intarsien sind weidenblättrige Eichen (*Quercus pedunculata*). Gleichschmied (*Gleditsia triacanthos* 'Inermis') und Zürgelbäume (*Celtis australis*) vorgesehen. Im Norden wird die Intarsie zudem mit Stauden und Gräsern bepflanzt. Die restlichen Intarsien werden mit einer wassergetriebenen Wegeleuchte realisiert. Die umgebenen Plattenbänder erstrecken sich zu Sitzgelegenheiten empor und fassen die Intarsien räumlich. Zudem strukturieren sie den Raum und machen Raumbeziehungen sichtbar. Die ruhigen Sichtbetonoberflächen finden sich auch in den Stufen der Freitreppe wieder. Große Kiesel bieten zusätzliche Stützflächen und unterstützen die minimalistische, ruhige Anmutung des Freiraums. Fahrradbügel, Müllimer und sonstige Ausstattungselemente werden aus feuerverzinktem Stahl realisiert. Die Beleuchtung des Straßenraums und der Plätze erfolgt über Mastleuchten. Bodensensoren erhalten die Krone der mehrstämmigen Bäume und sorgen für eine atmosphärische Ausleuchtung der Aufenthaltsbereiche.

Hochwertige, robuste und langlebige Materialien bzw. Ausstattungselemente sorgen für geringe Pflegekosten. So können Aspekte der Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Dauerhaftigkeit sowie der Instandhaltung abgedeckt werden.



Schnittansicht Intarsie am Fruchtkasten
M. 1:50



Schnittansicht Platz am Fruchtkasten
M. 1:200



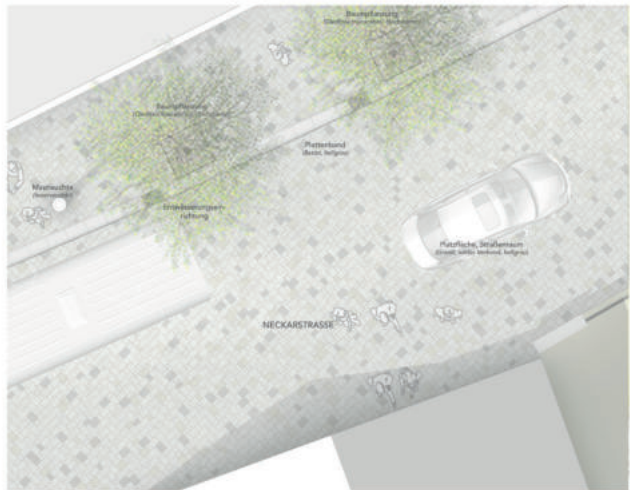
Schnittansicht Platz am Neckarufer
M. 1:200



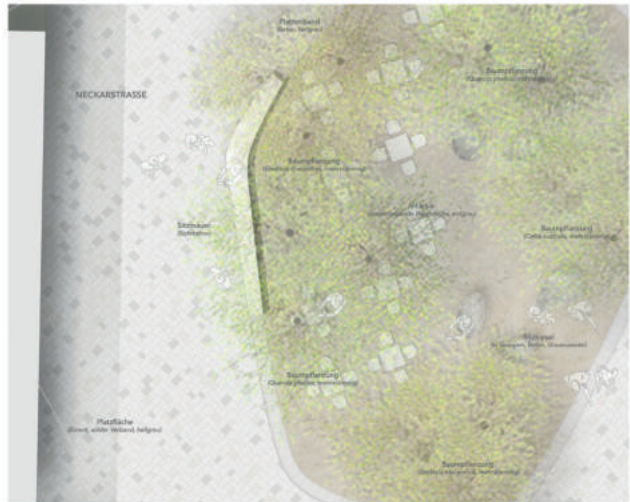
Schnittansicht Reibegasse / Schillerstraße
M. 1:200



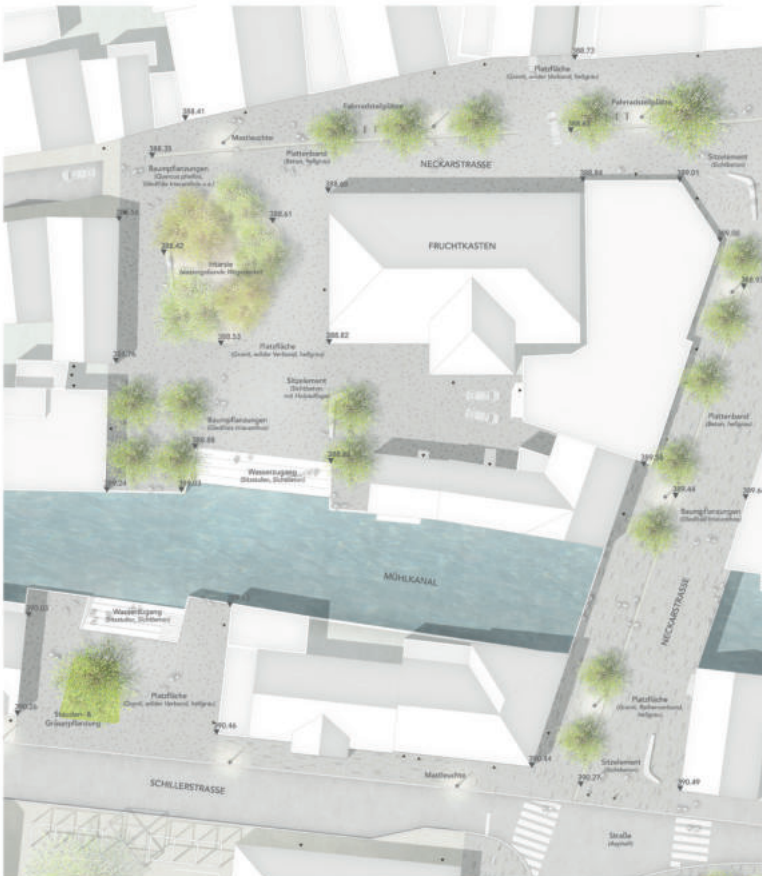
Schnittansicht Reibegasse
M. 1:200



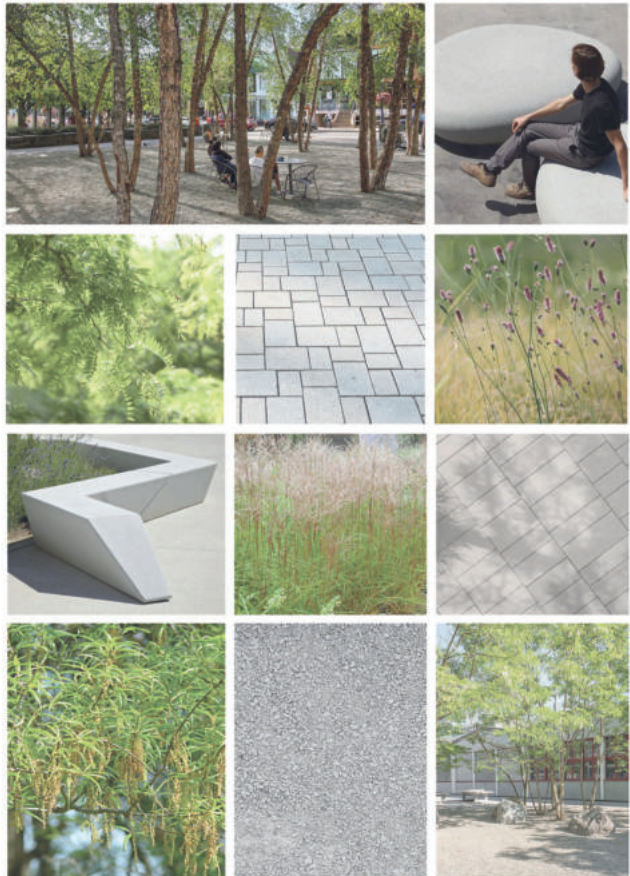
Detaillausschnitt nördliche Neckarstraße
M. 1:50



Detaillausschnitt Intarsie am Fruchtkasten
M. 1:50



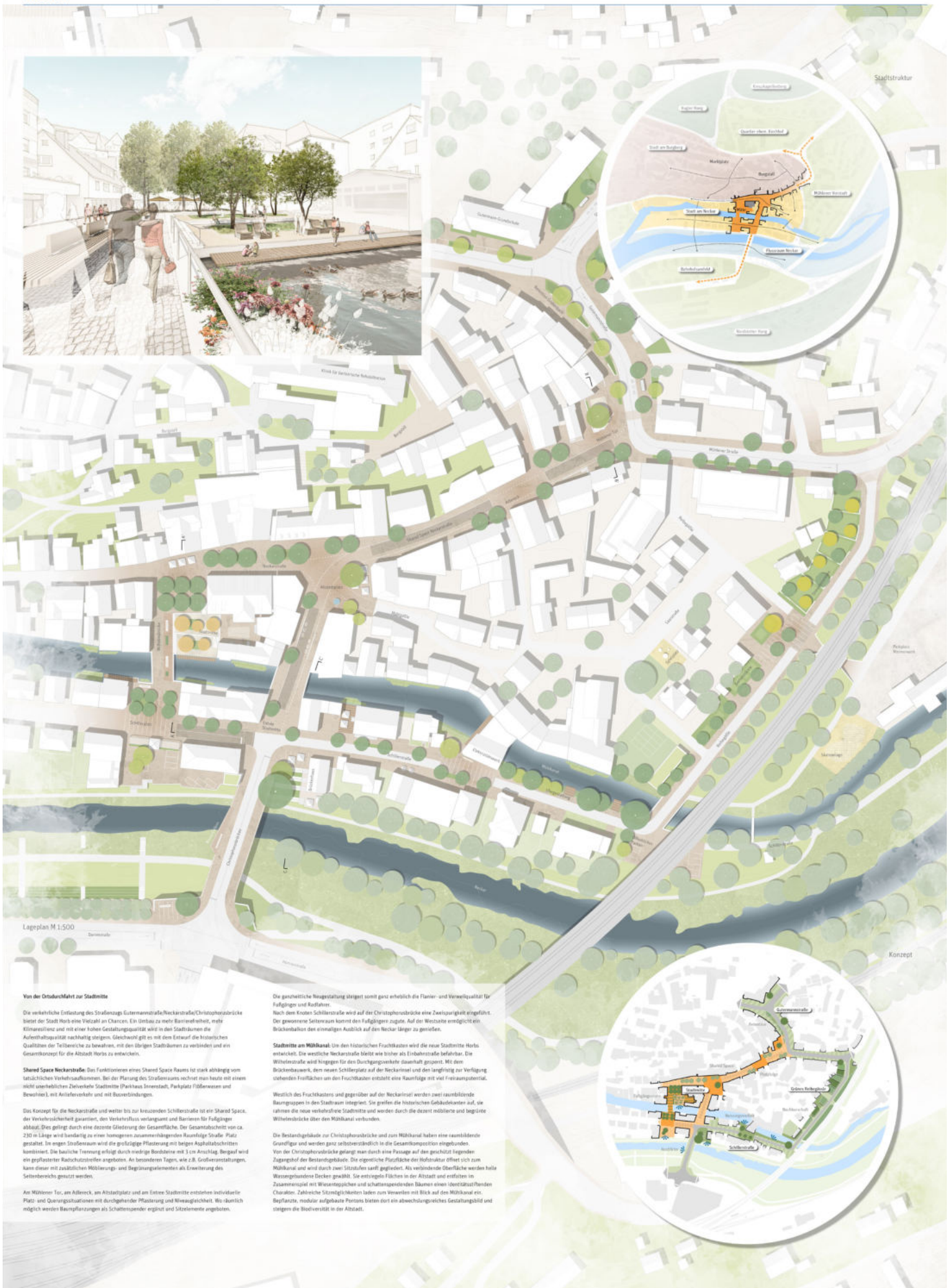
Lageplanausschnitt Platz am Fruchtkasten
M. 1:200



Material- und Ausstattungskonzept

2. Rundgang - 1008

Pesch Partner Architektur Stadtplanung, Stuttgart



Legenplan M 1:500

Von der Ortsdurchfahrt zur Stadtmitte

Die verkehrliche Entlastung des Straßennetzes Güternstraße/Neckarstraße/Christophorusstraße bietet der Stadt Horb eine Vielzahl an Chancen. Ein Umbau zu mehr Barrierefreiheit, mehr Klimaresilienz und mit einer hohen Gestaltungsgüte wird in der Stadtmitte die Aufenthaltsqualität nachhaltig steigern. Gleichwohl gilt es mit dem Entwurf die historischen Qualitäten der Teilbereiche zu bewahren, mit den übrigen Stadtteilen zu verbinden und ein Gesamtkonzept für die Altstadt Horbs zu entwickeln.

Shared Space Neckarstraße: Das Funktionieren eines Shared Space Raums ist stark abhängig vom tatsächlichen Verkehrsaufkommen. Bei der Planung des Straßenraums rechnet man heute mit einem nicht unerheblichen Zielverkehr (Parkhaus Innenstadt, Parkplatz / Lieferwagen und Bewoher), ein Anlieferverkehr und mit Buserbindungen.

Das Konzept für die Neckarstraße und weiter bis zur kreuzenden Schillerstraße ist ein Shared Space. Der Verkehrscharakter garantiert, den Verkehrsfluss verlangsamte und Barrieren für Fußgänger abbaut. Dies gelingt durch eine dezente Gliederung der Gesamtfäche. Der Gesamtschnitt von ca. 230 m Länge wird handförmig zu einer homogenen zusammenhängenden Raumlösung Straße / Platz gestaltet. Im engen Straßenraum wird die großzügige Pflasterung mit beigen Asphaltblöcken kombiniert. Die bauliche Trennung erfolgt durch niedrige Bordsteine mit 3 cm Anschlag. Bergauf wird eine gepflasterte Radschutzstreifen angeboten. An besonderen Tagen, wie z.B. Großveranstaltungen, kann dieser mit zusätzlichen Möblierungs- und Begrünungselementen als Erweiterung des Seitenbereichs genutzt werden.

An den Mühlen Tur, am Aflerack, am Abplatzplatz und am Entree Stadtmitte entstehen individuelle Platz- und Querungssituationen mit durchgehender Pflasterung und Niveauausgleich. Wo räumlich möglich werden Baumplanzen als Schattenspenden ergänzt und Sitzelemente angeboten.

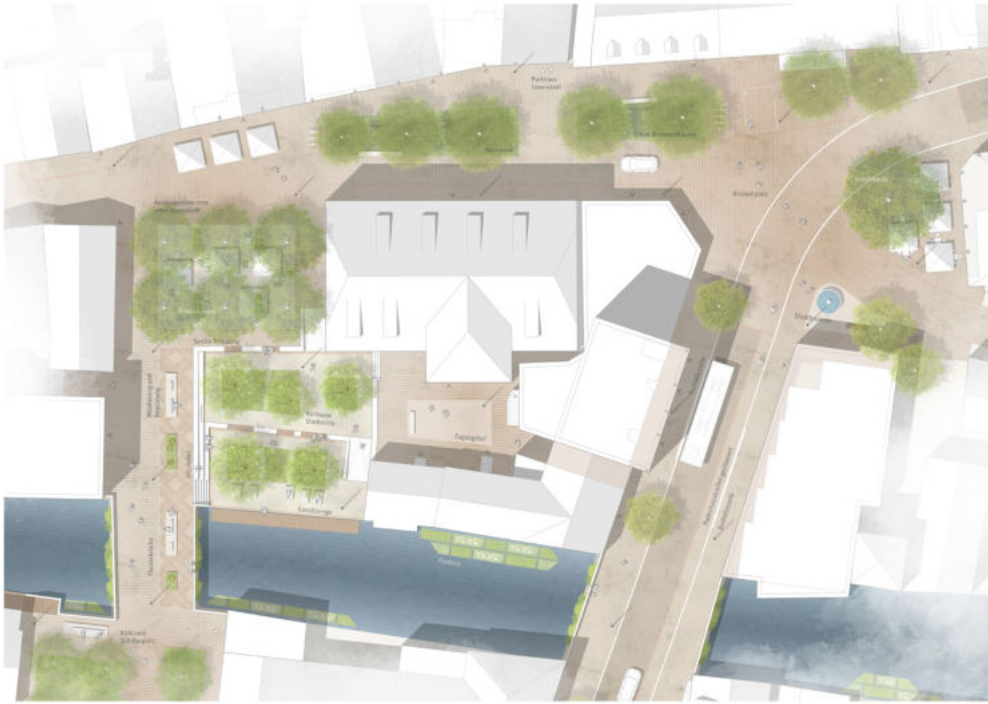
Die genehmigte Neugestaltung steigert somit ganz erheblich die Flanier- und Verweilqualität für Fußgänger und Radfahrer.

Nach dem Knoten Schillerstraße wird auf die Christophorusstraße eine Zweigspitze eingeführt. Der gesamte Seitenraum kommt den Fußgängern zugute. Auf der Westseite ermöglicht ein Brückenbauwerk den einmaligen Ausblick auf den Neckar länger zu genießen.

Stadtmittel am Mühlkanal: Um den historischen Fruchtkasten wird die neue Stadtmittel Horbs entwickelt. Die westliche Neckarstraße bleibt wie bisher als Einbahnstraße befahrbar. Die Wilhelmstraße wird hingegen für den Durchgangverkehr dauerhaft gesperrt. Mit dem Brückenbauwerk, dem neuen Schillerplatz auf der Neckarinsel und den langfristig zur Verfügung stehenden Freiräumen um den Fruchtkasten entsteht eine Raumlösung mit viel Freiraumpotential.

Westlich des Fruchtkastens und gegenüber auf der Neckarinsel werden zwei raumbildende Beengruppen in den Straßenraum integriert. Sie greifen die historischen Gebäudekonturen auf, die rahmen die neue verkehrliche Stadtmittel und werden durch die dezente mobilitäts- und begrünte Wilhelmstraße über den Mühlkanal verbunden.

Die Bestandsgebäude zur Christophorusstraße und zum Mühlkanal haben eine raumbildende Grundfigur und werden ganz selbstverständlich in die Gesamtstruktur eingebunden. Von der Christophorusstraße gelangt man durch eine Passage auf den geschützt liegenden Zugangshof der Bestandsgebäude. Die eigentliche Platzfläche der Hofstruktur öffnet sich zum Mühlkanal und wird durch zwei Sitzstufen sanft gegliedert. Als verbindende Oberfläche werden helle Wasserplattendecken gewählt. Sie entspringen Flächen in der Altstadt und eröffnen im Zusammenspiel mit Wasserplattendecken und schattenspendenden Bäumen einen identitätsstiftenden Charakter. Zahlreiche Sitzmöglichkeiten laden zum Verweilen mit Blick auf den Mühlkanal ein. Begrünte, modular aufgebaute Pavillons bieten dort ein abwechslungsreiches Gestaltungsbild und steigern die Biodiversität in der Altstadt.



Vertiefungsbereich Stadtmitte Neckarstraße - Lageplan M 1:200



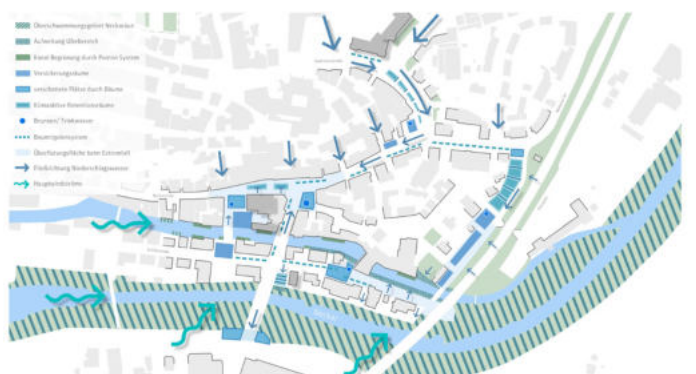
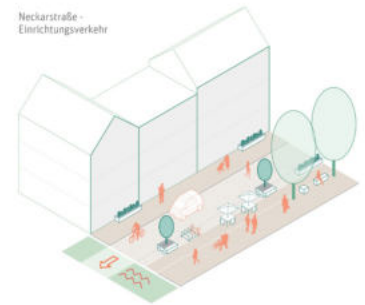
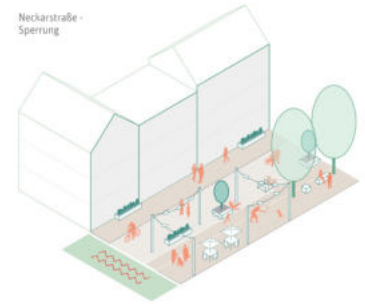
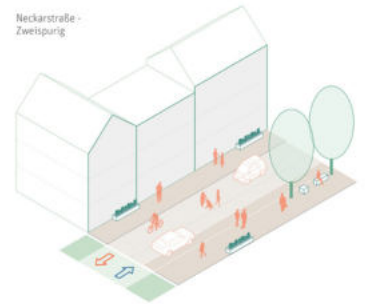
Vertiefungsbereich Stadtmitte Neckarstraße - Schnitt AA' M 1:200



Vertiefungsbereich Shared Space Neckarstraße - Lageplan M 1:200



Vertiefungsbereich Shared Space Neckarstraße - Schnitt BB' M 1:200



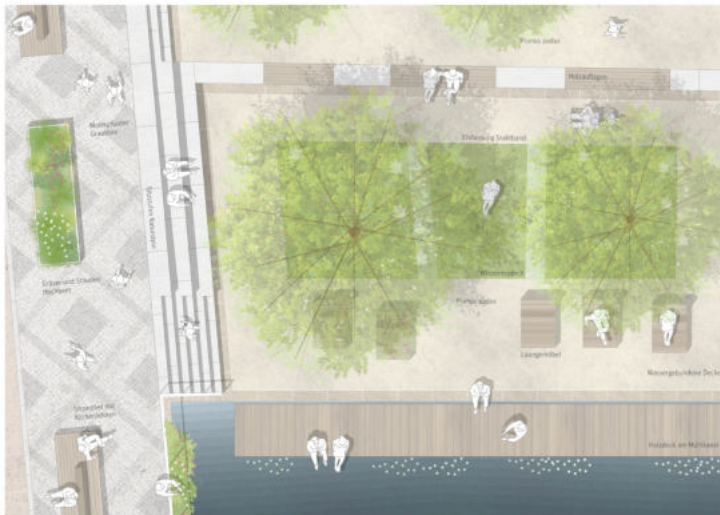
Klimakonzept



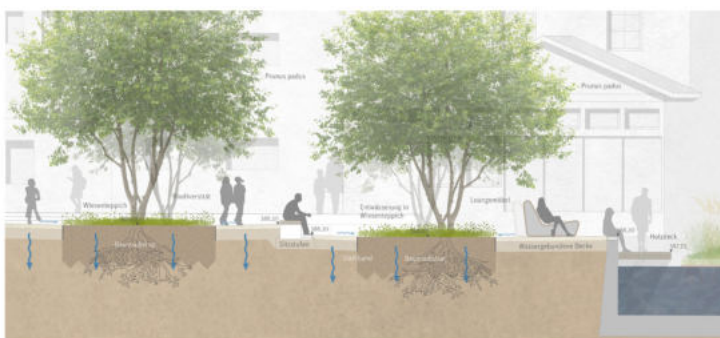
Verliefbereich Schillerstraße - Lageplan M 1:200



Verliefbereich Schillerstraße - Schnitt CC' M 1:200



Freiraumplanerische Vertiefung Stadtmitte - Lageplan M 1:50



Freiraumplanerische Vertiefung Stadtmitte - Schnitt M 1:50



Freiraumplanerische Vertiefung Neckarstraße - Lageplan M 1:50



Freiraumplanerische Vertiefung Neckarstraße - Schnitt M 1:50

Schillerstraße: Die Umgestaltung der Schillerstraße und des anschließenden Belegfeldes ist für eine funktionierende Stadtmitte nicht zwingend notwendig, aber wünschenswert. Entlang des Mühlkanals und des Belegfeldes schliessen eine Vielzahl an Optionen die Altstadt noch lebenswerter zu gestalten.

In den baulichen Stadtraum Schillerstraße wird eine 4,0 m breite Einbahnstraße platziert, und auf der Nordseite ein durchgehender Gehweg mit Baumplanungen angelegt. Die Seitenbereiche bestehen aus öffentlichen und privaten Grün- und Pflanzflächen, neuen Baumstellungen und Parkplätzen, angedeutet, was der gestrichelten Nutzungsstruktur in der hiesigen Randbebauung entspricht.

An historischen Elektrotrassen des Mühlkanals wechsellieft die Baureihe der Straßenseite und eine kleine Platzfläche wird gestaltet. Unter einer neuen Baumplanungen finden ein Traktoren und zwei weitere Spielgeräte ihren Platz. Von großzügigen Sitzelementen kann das Kraftwerk, der Mühlkanal und die belebte Platzfläche beobachtet werden. Durch die Aufwertung der Brückenverbindung zur Saarnstraße wird die Erreichbarkeit gestärkt. Im weiteren Verlauf des Mühlkanals wird das südliche Ufer eines Flusses gestrichelt als breiter und somit über Treppen ein Wasserzugang ermöglicht. Zwei Holzdecks laden zum geschützten Verweilen am Kanal ein und bieten neue Blickbeziehungen auf die beplanten Plots und die Altstadtgebäude.

Das zur Verfügung stehende Grundstück an der Christophersbrücke empfängt die von Süden kommenden Besucher auf der Neckarseite. Es ist also ein wichtiger Treiblen in städtischen Gänge und sollte mit einem angemessenen Stadtbauweise besetzt werden. Es wird ein Gebäude mit gastronomischem Angebot über zwei Ebenen vorgeschlagen. In den Obergeschossen ist Wohnnutzung vorstellbar. Eine Terrassierung des Gebäudes bietet Sitzmöglichkeiten mit Blick auf den Neckar und die Treppenverbindung ermöglicht aus der Stadtmitte kommend einen öffentlichen Zugang zum Uferweg.

Grünes Belegfeld: Das Belegfeld ist heute Parkierungszone und wird räumlich vom grünen, mit Bäumen beplanten Belegfeldern geprägt. Die Neugestaltung des Belegfeldes im Zuge des Stadtbauwerks wird gemäß der heutigen Strukturen in eine grüne Gestaltung überführt und die Grünverteilung soll zu verbessern. Kleine Teilschritte werden als Gartensicht der Anwohner zur Verfügung gestellt und in Richtung Mühlener Straße werden kleine Terrassen mit Stützmauern angelegt. Das umgestaltete Belegfeld erfüllt somit an verkehrsreichen Tagen seine verkehrliche Aufgabe und wird ansonsten zu einem grünen nachbarschaftlichen Treffpunkt, der das Miteinander der Anwohner fördert.

Gutmannstraße: Die Gutmannstraße umschließt im Nordosten den historischen Burgberg. Aufgrund der zukünftig geringeren Verkehrsfunktion wird die Fahrbahnbreite auf ein Mindestmaß verringert. Die bestehende Bushaltestelle wird in eine Kaputhaltestelle gewandelt. Es entstehen großzügige Seitenbereiche, die in einer Linie den Fußgänger zur Verfügung stehen. Auf der Westseite bilden Heterostromlinien eine attraktive Bandstruktur. Die mit Grün, Ständen und Bäumen beplanten Flächen werden auf Gehwegpavillonen mit Sitzelementen eingefasst. Der Knotenpunkt Gutmannstraße/Mühlener Straße/Neckarstraße wird neu geordnet, auf die Abbiegequerschnitte und die Vorfahrtregelung verändert.

Das Mühlener Tor ist auf der Straße Neckarstraße. Durch eine neue Abfahrbahn können die privaten Freizeitanlagen geordnet werden und eine erhöhte Platzsituation mit Solitäreum gestaltet werden. Gleichzeitig werden die bestehenden Eingänge und Zufahrten gehalten. Damit profitieren von der attraktiven Freizeitanlage und der einladenden Wirkung auch die Eigentümer und Nutzungen in direkten Umfeld.

Parken und Fahrradabstellanlagen: Auf öffentliche Parkplätze in Straßenraum wird größtenteils verzichtet. Lediglich einige barrierefreie Parkplätze werden angeboten. Mit dem Parkhaus Innenstadt und den teilweise erscheinenden Parkplätzen, Füllwänden und Mauerwerk stehen ansonsten ausreichend Optionen zur Verfügung. In der Schillerstraße kann in den Seitenbereichen und unter der Brücke weiter geparkt werden.

Fahrradabstellanlagen: werden in kleinen Gruppen dezentral in der Stadtmitte angeboten. Mit klassischen Abstellanlagen wird ein breiteres und flexibleres Modell gewählt. Eine größere Abstellanlage mit Witterungsschutz und E-Ladestation ist aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums in der Mitte auf den Füllwänden zu verlagern.

Material und Einbauten: Der Stadtbau der Innenstadt wird durch größere Pflasterformate barrierearm erneuert und das Stadtbild mit mehreren waschenplandernen Decken ergänzt. Als Pflastermaterial wird ein grau-beiger Granit in verschiedenen Formaten vorgeschlagen. Die Oberfläche soll geglatzt und gestrichelt werden, sowie eine minimale Kantenhöhe erhalten. Die waschenplandernen Decken erhalten einen edigen Sandton, der eine warme Atmosphäre in Stadtraum erzeugt.

Die funktionale Ausleuchtung der Straßen- und Gehwege übernehmen moderne Lichtsäulen. Für einen warmweißen Grundton ist eine LED-Beleuchtung mit 2.700 Kelvin geplant. Wichtige Verkehrs- und stadtbildprägende Gebäude werden durch zusätzliche Spots akzentuiert.

Für ein harmonisches Gesamtbild soll die Möblierung einer Gestaltfamilie angehören. Sitzbänke mit Holzlagen, Fahrradständer, Trinkbrunnen, Abfallbehälter und alle weiteren Einbauten werden in einem hellen Grauton pulverbeschichtet. Schirme und Markisen der Einzelhändler und Gastronomie erhalten einen einheitlichen, dezent farbigen Stoffzug. Ein abgestimmtes Erscheinungsbild verleiht die Einzelteile auf und verbindet dem Stadtbau einen durchgängig gestrichelten Charakter.

2. Rundgang - 1009

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, München

AUF BESTEHENDEN QUALITÄTEN
AUFBAUEN

Jahzehntelang hatte die Neckarstraße als Hauptverkehrsader durch Horb die wichtige Funktion, die Stadt über den Neckar ins Umland anzubinden. Dabei hat der zunehmende Auto- und LKW-Verkehr die historischen Qualitäten der früheren Erschließungsstraße stark in den Hintergrund gedrängt. Zu eng und zu laut war die vielbefahrene Straße um als Stadtraum qualitativ nutzbar zu sein. Mit der Verabschiedung der Straße und der Verkehrsentlastung der Innenstadt durch die neue Neckarbrücke bekommt die Neckarstraße nun eine neue Chance. Aber schon im Bestand weist sie viele ortsspezifische Qualitäten auf: historische Reizstrahl, altstädtische Enge, aktiver Einzelhandel und die Vor- und Rücksprünge der Baukörper die Spannung und Abwechslung im Straßenverlauf schaffen.

Mit dem Entwurf werden viele dieser bestehenden Qualitäten aufgegriffen, freigestellt und durch behutsame Eingriffe verstärkt. Dabei werden einfache Alltagsmaterialien so miteinander verbunden, dass die vorhandenen Qualitäten besser erlebbar werden. Sie verleihen der Neckarstraße ein Flair, das die Attraktivität des unteren Stadtkerns um den Fruchtkasten zu steigern vermag und der Bevölkerung und dem Einzelhandel gleichermaßen zugutekommt. Das städtische Gesamtkonzept setzt die Straße mit ihren unterschiedlichen Nutzungsszenarien in einen für den Ort passenden Maßstab – es schafft Atmosphäre, Adresse, Aufenthaltsqualität und Identität weit über den Straßenraum hinaus.



ZENTRALE ENTWURFSBAUSTEINE

Drei zentrale Bausteine bilden das Fundament des Entwurfs: Die „großen Linien“ spannen den Entwurf auf, ein durchlaufender Bogenstreifen verbindet den Stadtraum und knüpft an die Umgebung an und in dieser verbundenen Grundstruktur entstehen besondere Orte die zum Verweilen und Begegnen einladen.

Große Linien

In der historischen Stadtstruktur spannen zwei bogenförmige Linien den Stadtraum auf und exponieren den Fruchtkasten. An dieser gewachsenen Grundstruktur richtet sich der neue Entwurf aus. Mit den linearen Naturstanzeneinfassungen des Straßenraumes und begleitenden Baumpflanzungen werden diese wichtigen Linien aufgenommen und ablesbar nachgezogen.

Zusammenhang und Kontext

Ein gemeinsamer, durchlaufender Bogenstreifen verbindet die beiden, früher durch Verkehr stark getrennten Straßenseiten. Nur durch einen geringen Höhenunterschied von 3cm wird die Fahrbahn von der Gehbahn abgesetzt. Auf den Gehwegen orientiert sich der Bodenbelag in seiner Ausrichtung an den angrenzenden Baukörpern und zeichnet die leicht gegeneinander gedrehten Fassadenwinkel nach. Die rhythmisierende Gliederung des Bodenbelages durch eine Natursteinblende greift an Horber Altstadtmotiv auf und verknüpft den Entwurf in den Kontext. In der Fahrbahn verzahnt der Belag stärker. Der geringe Höhenunterschied zwischen Gehweg und Straße macht ein Queren selbstverständlich – dennoch ist durch die taktil spürbare Differenzierung und einen leichten Farbumtschied zwischen Fahrbahn und Gehbahn die Verkehrssicherheit für Kinder und Menschen mit Selbstbehinderungen gegeben.

Besondere Orte

In dem gemeinsamen Stadtbereich bilden besondere Orte neue Aufenthalts- und Begegnungspunkte für die Bürgerinnen Horbs. Diese neuen Anlaufstellen im Horber Stadtbild weisen je nach Lage im Stadtbereich spezifische Eigenschaften auf und steigern die Lebensqualität in der Innenstadt. Der bestehende Sebastian-Lotzer-Platz wird durch leichte Anpassungen in der Verkehrsführung freigestellt und von neuen Stadtbäumen markiert. Ein weiterer Brunnen ergänzt hier die beiden bereits vorhandenen zum Dreiklang und macht den Platz zu einer kommunikativen Mitte. Am Fruchtkasten entsteht im Übergang zum Mühlkanal eine baumbestandene, flexibel nutzbare Platzfläche die für Veranstaltungen der Nachbarschaft aber auch außergastronomisch genutzt werden kann. Die wasserbegrenzten Platzflächen werden von Naturstanzeneinfassungen eingefasst. An den frequentesten Platzflächen sind fest verortete Sitzmöbel vorgesehen. Loses Mobiliar ergänzt zusätzlich und flexibel das Aufenthaltsangebot. Mit der Freitreppe am Mühlkanal wird der Wasserlauf zugänglich und erlebbar gemacht, auch wenn das Wasser noch keine Badewasserqualität hat. Entlang der Hauptverkehrswegeverbindungen entstehen zusätzlich viele kleine Verweilorte für einen Kurzaufenthalt.



Lageplan 1:500

Vertiefung 1:200

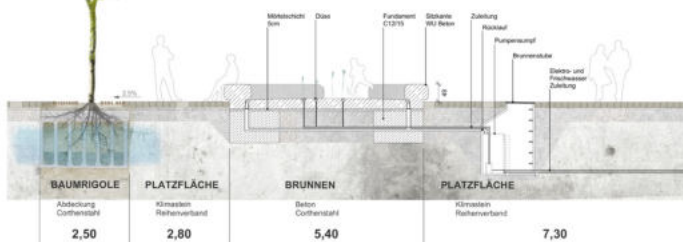
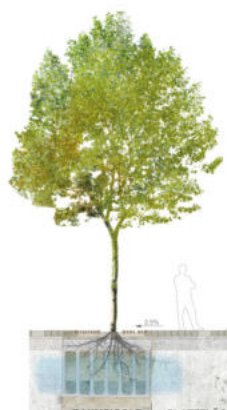


- Baumpflanzung in versickerungsfähigem Belag
- Baumpflanzung mit Baumrigole
- Klimastein

Beleuchtungskonzept



Mantelleuchte



Schnitt 1:50

Regenwasser und Klima

Der nachhaltige Umgang mit dem anfallenden Regenwasser ist ein Kernaspekt des Entwurfs. Der gewählte Klimazone des Bodelbeldes hat, einen sehr hohen Versickerungsgrad und einen minimalen Regenwasserabfluss. Bei einem 50-jährigen Regenwasserfall wird sehr wenig Regenwasser oberflächlich abfließen. Bei Starkregen wird das anfallende Regenwasser in den straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gesammelt und über Baumkollektoren den Baumpflanzungen zugeführt. Die hohe Verdunstungsrate des Bodelbeldes trägt somit maßgeblich zur Verbesserung der Stadtklimata bei – gleichzeitig schaffen die vielen über Baumkollektoren optimal mit Wasser versorgten Baumpflanzungen gerade in den heißen Sommermonaten einen kühlenden Waldschatten aus Blättern.



Horber Belagsübergänge mit Natursteingpflaster



Grounds 1-50

Belag

Ein Haupt Bezug aus antragsaktiven Klimatelementen bildet die Grundrissform der Fassade und verbindet den Strahleneintrag von Fassade zu Fassade. Entlang der Gebäudefassaden ist der Belag senkrecht zum Baukörper orientiert, in den Strahleneintrag der Horber Altstadt sind die Belagflächen durch Natursteinmehrzylinder gegliedert und rhythmisiert. Dieses fängende Belagbild wird durch die nach oben gerichteten, nach unten offenen Zykuren im längsgerichteten Betonsteinbelag der Gehwege beibehalten das Belagbild und unterbrechen den Bewegungsfuß. Sie tragen zur Entschleunigung bei und fördern einen kommunikativen Zusammenhalt. Falls erforderlich, ist im zentralen Bereich des Entwurfs ein weiches Material, wie zum Beispiel ein Korkparkett, eingefügt. Der verzahnte und richtunglose Verband ist für die ansteigende, geschwungene Straße besonders gut geeignet. Nur in den Übergangsbereichen wird die Fahrbahn aus farbigem Asphalt abgegrenzt. Die Fahrbahn ist durch die in den Gehwegen platzierten und Nischen die sich in der gewachsenen Struktur ergeben große Wassergebundene Belagflächen, und begrünte Baumsteine wie Intarsien in dem durchgehenden Grundbelag. Baumbeständen und versickerungspfähler markieren die verschiedenen Flächen. Orte des Aufenthalts und der Bewegung.



Horber Betonverbundstein mit rhythmisierender Bänderung

Vegetation

Der neue Stadtraum wird durch die Vegetation klar strukturiert. Eine Baumreihe entlang der Neckarstraße in südlicher Verlängerung bis zur Schlierstraße bildet ein wichtiges Rückgrat des Entwurfs und zeichnet die beiden wesentlichen Entwurfslinien nach. Mit der Blumensche (Fraxinus ornus) und dem Feldahorn (Acer campestre) sollen hier stadtklimafeste, heimische und in Hork bewährte Straßenbäume eine grüne Kulisse bilden. Die Besonderen Orte im Entwurf werden durch besondere Bäume markiert: Quercus frainetto und Gleditsia triacanthos 'Skyline' setzen als Großbäume ein raumwirksames Zeichen. Die breit eingestruuten Kirschbäume, Prunus padus 'Schloss Tiefurt' blühen weiss und duften angenehm. Die Bäume sind besonders insektenfreundlich und tragen durch die Verschattung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Stadtraum bei. Die kleinen Sitznischen werden durch Feilerzimen (Amelanchier arborea 'Robin Hill') im Stadtgefüge hervorgehoben. Die Schlierstraße wird von einer Baumreihe aus Zierpfehlen (Malus tschonoskii) und Mehlbeeren (Sorbus aria 'Magnifica') gesäumt und nachgezeichnet. Durch ausreichend groß dimensionierten und gut bewässerten Wurzelraum wird die dauerhaft gesunde Entwicklung der Stadtbäume gefördert. In der engen Innenstadtlage können nicht alle Baumscheiben mit Wildstaubmischungen flächig begrünt werden. In stark frequentierten, engen Stadtsituationen werden die Baumscheiben mit einem Baumschutzrost gegen Verdichtung geschützt.



Acer campestre 'Elegant' Fraxinus ornus



Sorbus aria 'Magnifica' Malus tschonoskii



Quercus frainetto Gleditsia triacanthos 'Skyline' Prunus padus 'Schloss Tiefurt'



Amelanchier arborea 'Robin Hill'



- Rückgrat Neckarstraße
- Rückgrat Schlierstraße
- Besondere Orte
- Ruhepunkte

Nutzungsszenarien

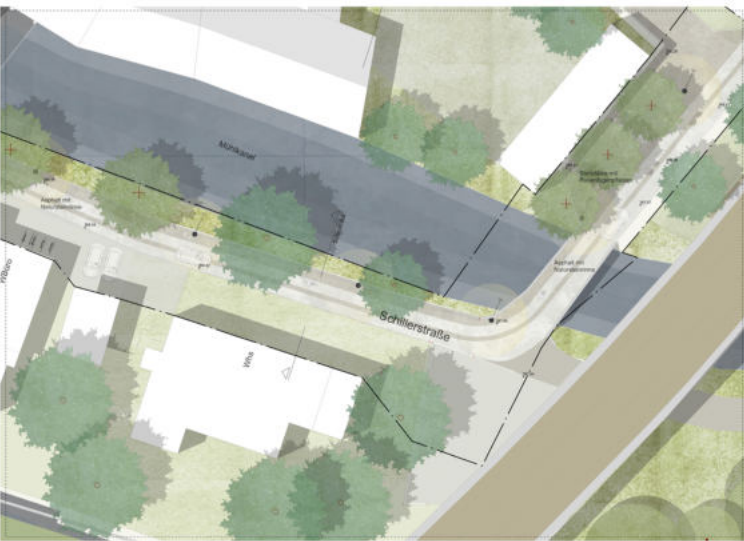
Die neue Neckarstraße kann unterschiedliche Nutzungsszenarien abbilden. Im Entwurf werden die beiden Hauptszenarien Werktag und Sonn- und Feiertagsbetrieb durch Verschiebbare Poller an der Altstadtmitte und im Übergang zur Mühlerstraße gesteuert. Dies ermöglicht, dass der ÖPNV und Anlieger die Straße weiterhin nutzen können, der motorisierte Individualverkehr jedoch von einer Befahrung abgehalten wird. Die weiteren Szenarien werden durch zusätzliche, verkehrslenkende Zufahrtsbarrieren unterstützt.



Schnitt 1:200



Beispielbild Straßenquerschnitt Schlierstraße: Steinkreuzstraße Karlsruhe



Vertiefung 1:200



Erschließung KFZ
Szenario 1 - Werktag (inkl. Samstags bis 18:00 Uhr)



Erschließung KFZ
Szenario 2 - Sonn + Feiertags (Samstags ab 18:00 Uhr)



Erschließung KFZ
Szenario 3 - Rittenspiele



Erschließung KFZ
Szenario 4 - Herbst Fröhlich

2. Rundgang - 1010

faktorgrün Landschaftsarchitekten, Rottweil mit
K9 Architekten, Freiburg

DIE WIEDERGEGWINNUNG DER HISTORISCHEN ALTSTADT

Stadtstruktur: Die Altstadt von Horb erhaltbar machen und klimagerecht gestalten

Durch den Bau der Hochbrücke besteht für die Stadt Horb die einzigartige Gelegenheit, die Altstadt in ihrer ursprünglichen Ausdehnung bis an den Mühlbach sowie den Neckar wieder ablesbar und erlebbar zu machen. Der gesamte Bereich des Altstadtkerns kann nachträglich zu einem attraktiven und klimagerechten Freiraum umgestaltet werden. Die Verkehrsplanung in Form eines „shared space“, der Planung von zusätzlichen Bäumen sowie der barrierefreien Erschließung der historischen Altstadt können dabei eine zentrale Bedeutung zu. Durch die weitestgehende Verunsichernde des Verkehrs kann die Neckarstraße mit den angrenzenden Platzbereichen wieder ein attraktives und einladendes Erlebnis für die Altstadt werden.

Darüber hinaus, die Eingänge in die Altstadt besser aufzuweisen, so dass sie ihrer historischen Bedeutung wieder gerecht werden. Zentrales Thema ist dabei auch der Umgang mit den Regenwasser, das nach dem Prinzip der Schwammstadt zurückgehalten und als Ressource den Bäumen sowie in Form von Brunnen zur Kühlung zur Verfügung gestellt wird. Zusätzliche Baumfärbungen sorgen für Schatten, zudem werden sie als Bodenbelastung und bieten Lebensraum für zahlreiche Tierarten.

Die Maßnahmen tragen zur Verbesserung des Mikroklimas sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt bei.

Freizeitanforderungen und räumliches Gesamtkonzept

Die Altstadt wird in ihrer Gesamtheit wieder ablesbar und erlebbar gemacht und zum tragenden Charakterraum von Horb. Die aktuellen Qualitäten der Altstadt werden aufgenommen und in die neu zu gestaltenden Bereiche des Altstadtkerns übertragen.

Darüber werden die wichtigsten Plazierungen als Eingänge in die Altstadt herausgearbeitet und in Wert gesetzt. Diese werden durch Baumfärbungen und Mobilisierungen neu markiert und erlebbar gemacht. Den Besuchern zu wichtigen Orten wie z.B. dem Marktplatz oder dem Brunnen kann dabei eine zentrale Bedeutung zu.

Der neue Altstadtkern, Straßensystem und Plazierung erhalten eine einheitliche und durchgängige Oberflächengestaltung, damit die historische Altstadt von Horb wieder als Gesamteinheit wahrgenommen werden kann.

Verkehr und Erreichbarkeit

Der heutige Straßencharakter wird zugunsten einer durchgängigen einheitlichen Gestaltung im Sinne eines „shared space“ aufgehoben. Eine Betonung ist auch zukünftig für Anlieger, Fußgänger und mittelaltersgerechte Personen möglich. Die Lenkung des Verkehrs erfolgt durch eine einheitliche Gestaltung des Straßensystems in Form von Plazierungen, Bäumen und Baumfärbungen. Einzelne Baumfärbungen in bekannter Anordnung werden zusätzlichen Schatten. Die Straßensysteme sowie die Breite, Abwärtigkeit können als verbindlicher Bereich in Betrachtung gebracht werden. Die erforderlichen Platzpunkte werden als Linienplanung angesehen und in die Gestaltung integriert.

Materialien und Bäume

Für die gesamte Altstadt wird ein durchgängiges Plattenmaterial aus Naturstein in Anlehnung an die vorhandenen Materialien vorgeschlagen. Das vorgeschlagene Plattenmaterial wird aufgenommen in Form einer einheitlichen Plattenführung. Der neue Altstadtkern erhält eine einheitliche Plattenführung und wird nach der Planung der kleinen Gassen als Plattenführung angesehen. Die Plattenführung erfolgt in einem Rahmenwerk und unterschiedlichen Bereichen. Insbesondere wird der Bereich der auch die Schattenseite der Fahrbahnen aufnehmen kann. Die Oberfläche wird gestrichelt oder gestrichelt ausgeführt, wodurch eine optimale Regenwasser- und Barrierefreiheit auch für ältere Menschen und Behinderte erzielt wird. Die Plattenführung bewegt sich zwischen den charakteristischen vorherrschenden Bäumen und Grünflächen.

Mobilitätskonzept

Horb erhält eine Ausstattungsfläche, die den Neckar und die historische Altstadt verbindet. Multifunktional nutzbare Hohlwege werden auf den Plätzen zahlreiche Aspekte und bieten vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Altstadtkern erhält Stützpunkt und lange Bänke, die bestmögliche Nutzung und Erreichbarkeit und Anleihen ergänzen die flexible Ausstattungsfläche. Die Mühlbachstraße insgesamt erhalten eine Stützpunkt der Ausstattungsfläche das geschickte Design – ein großzügiges und sehr hochauflösende, die auf einen Blick schwebt.

Klima- und Vegetationskonzept

Der Umgang mit dem Klimawandel ist ein zentrales Thema im Rahmen der Gestaltung des Altstadtkerns von Horb. Die vorhandenen Bäume werden nahezu vollständig erhalten und durch entlang reiche Neupflanzungen ergänzt. Es entsteht ein lebendiger Wechsel zwischen Licht und Schatten sowie eine spannende Abfolge von Räumen. Die kleinen Plazierungen werden jeweils durch Schattensäume mit eigenen Charakter und Nutzen betont und markiert. In Zusammenarbeit mit Umfärbungen mit Bäumen und Gassen sowie Stützpunkten und Hohlwegen entstehen kleine Oasen in Schatten, die auch während der heißen Sommermonate zum Verweilen einladen. Bei der Auswahl der Baumfärbungen wird auf zukunfts- und klimafähige Arten wie z.B. Linde, Gleditsie, Eiche oder Ahornbaum geachtet. Als Zukunftsbäume werden sie eine einladende, freundliche Atmosphäre und bilden ein angenehmes Schattensystem. Besonders in Herbst entsteht sowohl durch die großen Bäume als auch durch die Neupflanzungen ein vielfältiges Farbspiel.

Wasserkonzept

Gemäß dem historischen Vorbild markieren einzelne Brunnen die Eingänge in die historische Altstadt. Der ehemalige Verlauf des Gräbenbachs wird durch eine Wasserlauf wieder erlebbar gemacht. Durch ein differenziertes Wasserkonzept wird ständiges Regenwasser gesammelt, zurückgehalten und zunächst den Bäumen in Form von Baumfärbungen zur Verfügung gestellt. Im nördlichen Bereich kann das Regenwasser in die Straßensysteme eingeleitet werden. Hier wird das Wasser durch die beheizte Bodenplatte geleitet, in Zäunern gesammelt, aufsteigt und zur Spülung der Brunnen und Wasserläufe verwendet. Das überschüssige Wasser kann über einen Notlauf in den Regenwasserkanal abgeführt werden. Die Brunnen und Wasserläufe bieten eine angenehme Erfrischung während der warmen Sommermonate. Darüber werden auf den kleinen Altstadtkern zusätzliche Treibbrunnen angeboten.

Beleuchtungskonzept

Die Konzeption der Beleuchtung unterstützt den Charakter der unterschiedlichen Bereiche. Der historische Altstadtkern der Neckarstraße erhält eine dunkle und warme Lichtsetzung in Form von Fassaden- und Mauerleuchten. Die Plazierungen werden nachträglich durch den Einsatz von Fassadenleuchten ablesbar, ohne das Gesamtbild zu zerstören. Durch eine gezielte Ausrichtung einzelner Gebäude und Bäume kann eine warme und angenehme Lichtsetzung erzeugt werden. Die Brunnen und Wasserläufe können mit einer LED-Beleuchtung versehen werden. Bei der Auswahl der Leuchten wird nicht nur auf eine gezielte Beleuchtung durch LED-Technik geachtet, sondern auch auf verschiedene Strahlensysteme für Veranstaltungen sowie WLAN-Netze für Besucher.





Stadtreparatur

Stadterweiterung

Plätze und Stadteingänge

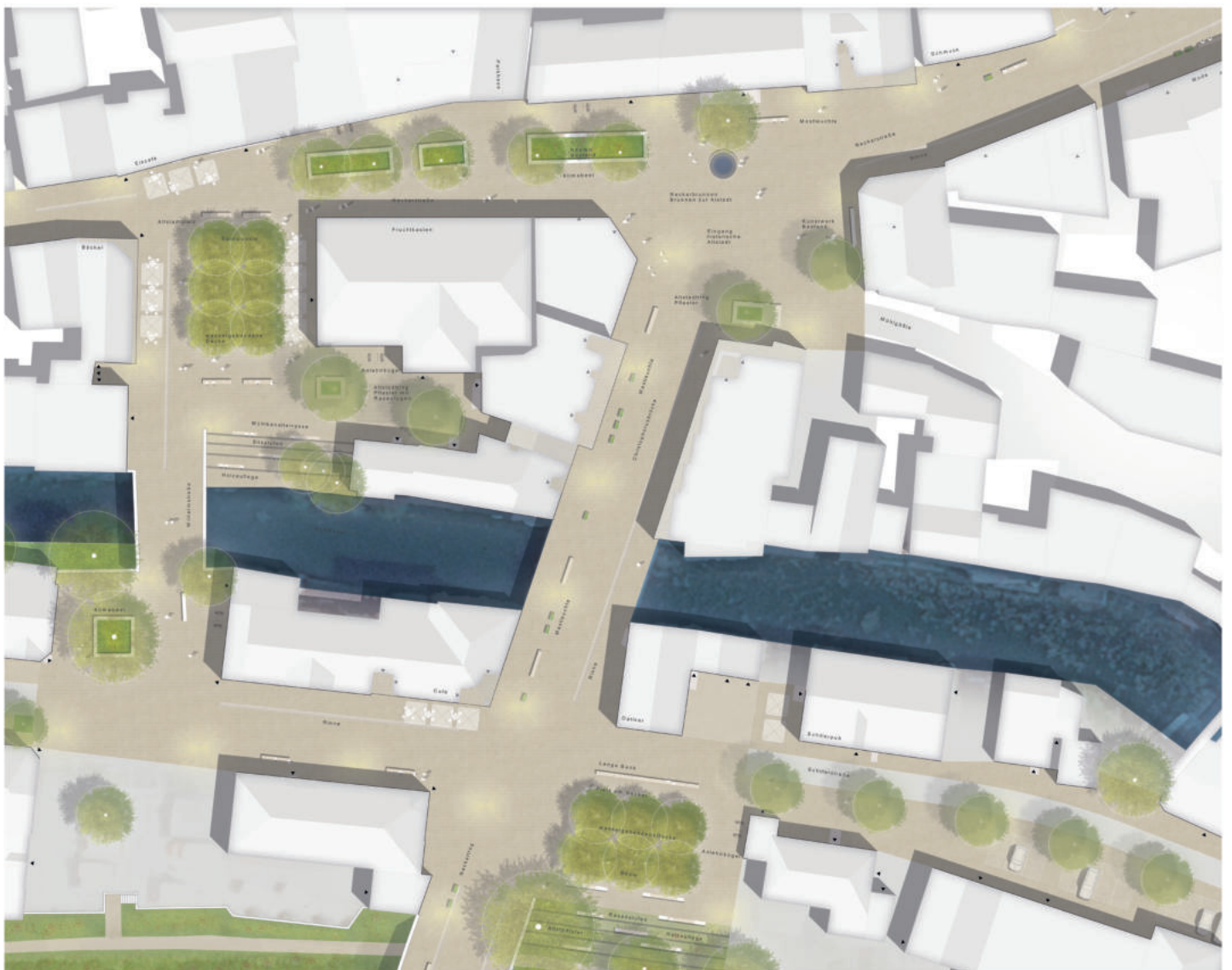
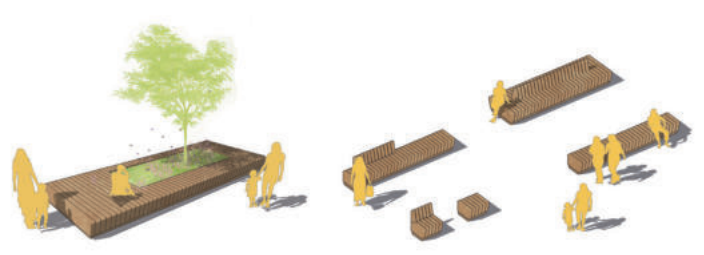
Anbindung Neckar



Schnitt Neckarstraße mit Fruchtkasten M 1:200



Möblierungskonzept



Neckarstraße mit Fruchtkasten M 1:200



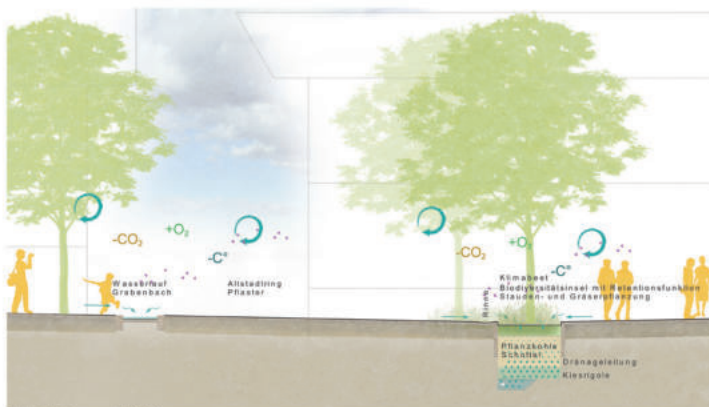
Grün in der Stadt



Schnitt Gutermannstraße M 1:200



Möblierungskonzept



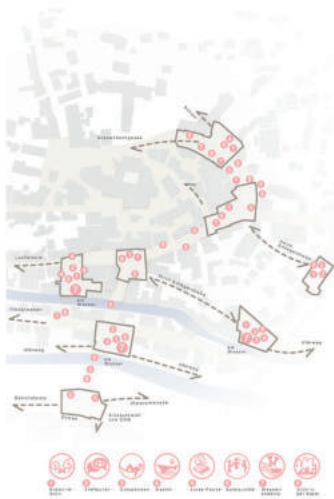
Detailschnitt Gutermannstraße M 1:50



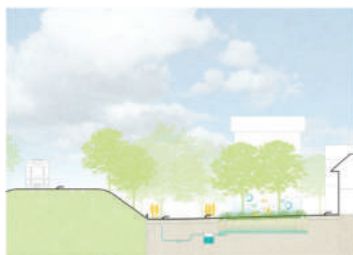
Detailplan Gutermannstraße M 1:50



Ausschnitt Gutermannstraße M 1:200



Aufenthaltsbereiche



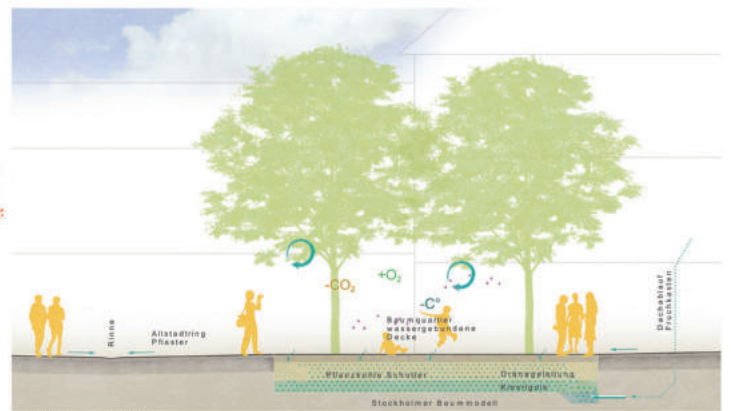
Schnitt Reibegasse M 1:200



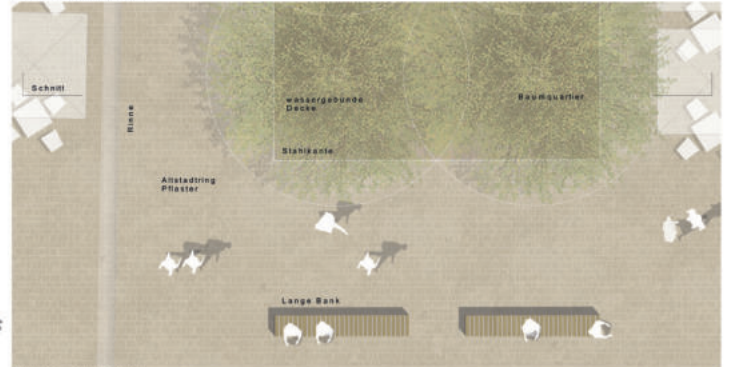
Verkehr



Möblierungskonzept



Detailschnitt Fruchtkasten M 1:50



Detailplan Fruchtkasten M 1:50



Ausschnitt Einbahnstraße mit Reibegasse M 1:200

2. Rundgang - 1011

365 grad Freiraum + Umwelt, Überlingen mit

Hirthe Architekt Stadtplaner, Friedrichshafen

und Verkehrsplanung Ingenieurbüro Daeges, Sigmarszell



LAGEPLAN
M 1:500



PIKTOGRAMM NUTZUNGSSZENARIO WERKTAGS
BEGEGNUNGSVERKEHR IN HECKARSTRASSE
EINBAHRING VON SÜD NACH NORD



PIKTOGRAMM NUTZUNGSSZENARIO WOCHENENDE / FEIERTAG
NECKARSTRASSE GESPERRT
EINBAHNRING VON SÜD NACH NORD



PIKTOGRAMM NUTZUNGSSZENARIO RITTERSPIELE



PERSPEKTIVE NECKARSTRASSE

Lebidee

Mit dem Bau der Hochbrücke und der Umgestaltung der Bundesstraße bekommt die Stadt Horb die Chance, den Straßenraum ihren Bürgern zurückzugeben. Dieser soll künftig von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt als „Shared Space“ genutzt werden. Der KFZ-Verkehr wird drastisch reduziert - die Stadt atmet auf.

Gestaltungs- und Verkehrskonzept

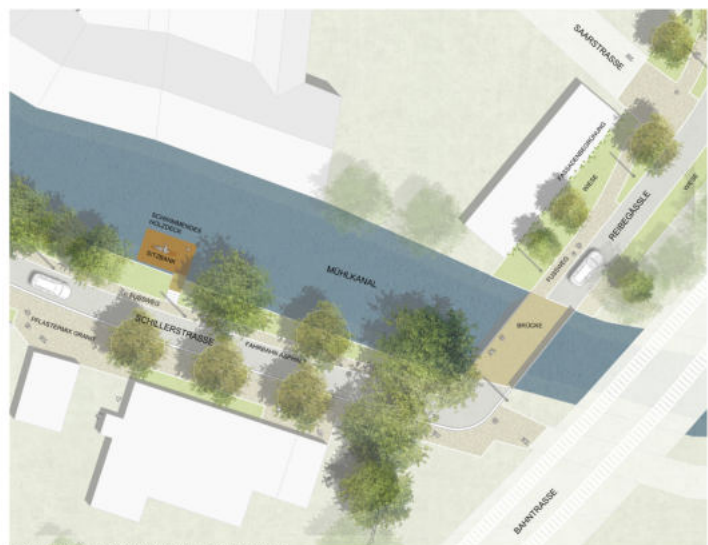
Die Straßengestaltung, insbesondere in der Neckarstraße und den Christophorusbrücken weicht deutlich von einem herkömmlichen, vom KFZ-Verkehr geprägten Straßenraum ab. Mit einer durchgehenden Pflasterung wird in der Innenstadt ein Belagsteppich ausgebaut, der von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt wird. Flache Entwässerungsrinnen aus Granit und die Anordnung von Bäumen und Möblierung zonalisieren den Straßenraum so, dass der Verkehr mit mäßiger Geschwindigkeit sicher passieren kann. Durch den Entfall von Linksabbiegespuren und eine maßvolle Reduktion der Straßenquerschnitte ergeben sich Räume für Langsamverkehr und Aufenthalt. Der Verkehr auf der Neckarbrücke wird auf zwei Spuren reduziert. Bänke mit grünem Rücken trennen den KFZ-Verkehr von einem breiten Fußgängerbereich mit Blick auf den Neckar. Ein kleiner Platz (Schillerplatz) an der Kreuzung Schillerstraße/Christophorusbrücke bildet den Auftakt einer Abfolge kleiner Aufwertungen, die entlang der ehemaligen Bundesstraße ausgebildet werden. Die große Esche markiert den Startpunkt, ein Brunnen (ggf. Wiederverwendung vom Lotzerplatz) lädt zum kurzen Verweilen ein. Von hier kann über eine in Teilen schon bestehende Treppenanlage der Uferweg am nördlichen Neckarufer erreicht werden. Auf dem Lotzerplatz wird die Kunstinstallation in die Sichtachse der Straßen versetzt. Ein großer Baum beschattet das wiederbelebte Café. Den Abschluss bildet die Kreuzung Mühler Neckarstraße (Dörn-Eck).

Hier wird der Höhenprung in der Kurve mit Sitzstufen, aus denen ein Bachlauf entspringt, ausgestaltet. Er fließt ein Stück parallel zur Straße, taucht dann in den Untergrund ab, um dann am Lotzerplatz nochmals an die Oberfläche zu treten um auch hier für ein angenehmes Kleinklima zu sorgen. Die Straßenbreite wurde hier so gewählt, daß eine Begegnung PKW/Bus (5,50m) ohne eine Überführung der Rinnen möglich ist. Bei den seltenen Begegnungen Bus/Bus muss ggf. die Rinne überfahren werden und die optisch eher dem Fußgänger zugewiesenen Flächen mitbenutzt werden.

In der Gutenbergstraße entsteht durch den Rückbau Raum für eine geordnete Kurparkzone. Hier wird der Straßenbereich schattiert, und die Randbereiche mit Granit analog zum sonstigen Belag gepflastert. Der gesamte Straßenraum wird von neu gepflanzten Bäumen gesäumt. Diese werden großkrönig verwendet (z.B. Tilia tomentosa 'Brabant', Cercus ceras, Sophora japonica) um die Platzsituationen zu akzentuieren und zu beschatten oder schmal bis mittelkrönig (z.B. Fraxinus pennsylvanica 'Summit', Robinia pseudacacia 'Besseroniana') in versetzter Reihe, um den Straßenraum zu gliedern und für den Fußgänger ruhigere Zonen zu schaffen. Bei der Artensamenartsetzung sollen bewusst verschiedene Arten verwendet werden, um beim Auftreten von Schädlingskalamitäten keinen Totalausfall zu erleiden. Der Platz nördlich des Kanals an der Wilhelmstraße bekommt ein wasserbegrenztes Itay mit einem lichten Baumdach (Fraxinus ornus). Zwischen den Sitzstufen am Kanal sorgt ein Fontänenfeld für ein angenehmes Kleinklima und stellt gleichzeitig eine attraktive Spielmöglichkeit für Kinder dar. Die randliche Gastronomie mit Eiscafé und Bäckerei wird mit einer Bewirtschaftung im Innenhof aus dem Fruchtkasten heraus ergänzt. Durch die Öffnung der westlichen Schillerstraße in beide Fahrrichtungen wird dieser Bereich verkehrlich entlastet und könnte ggf. ganz den Anlegern und dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bleiben.



LAGEPLANAUSSCHNITT NECKARSTRASSE I
M 1:200



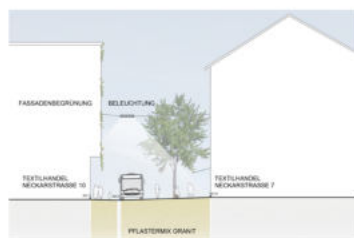
LAGEPLANAUSSCHNITT SCHILLERSTRASSE
M 1:200



LAGEPLANAUSSCHNITT NECKARSTRASSE II
M 1:200



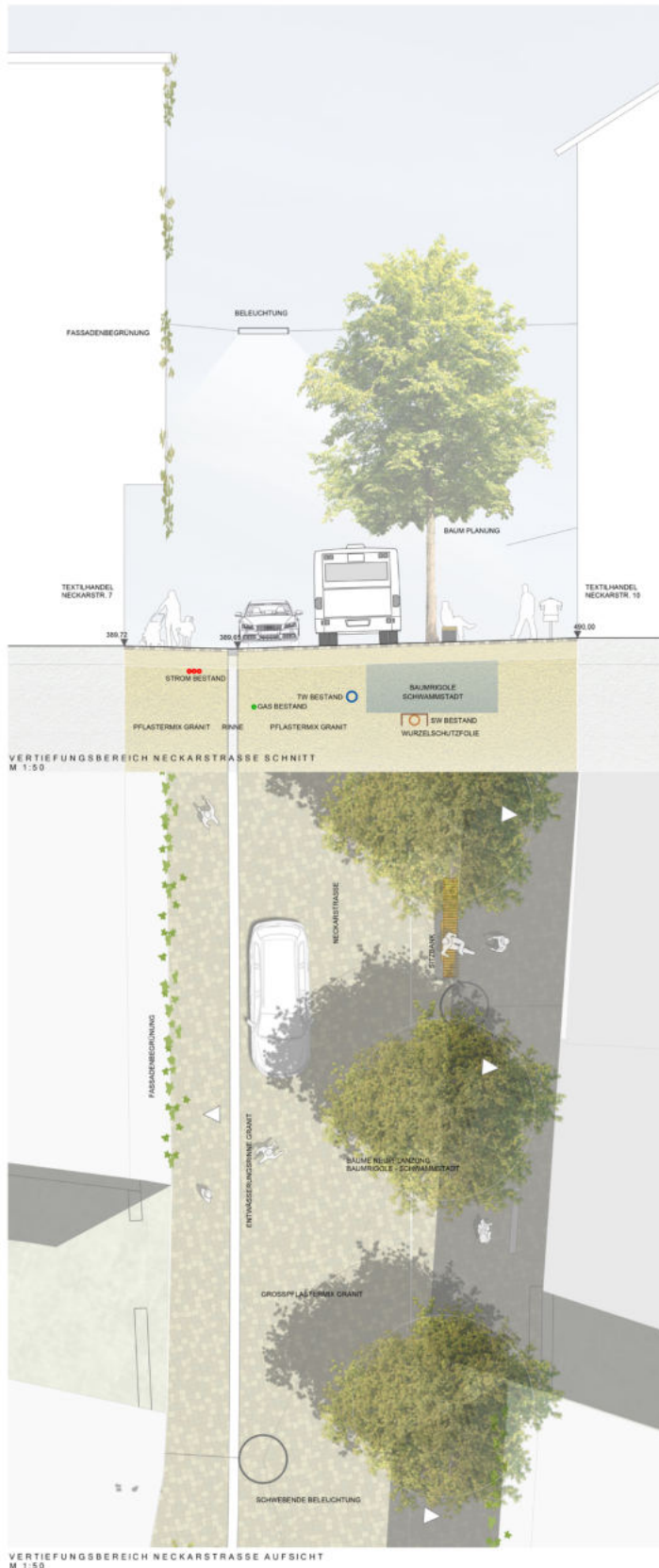
SCHNITT NECKARSTRASSE I
M 1:200



SCHNITT NECKARSTRASSE II
M 1:200



SCHNITT SCHILLERSTRASSE
M 1:200



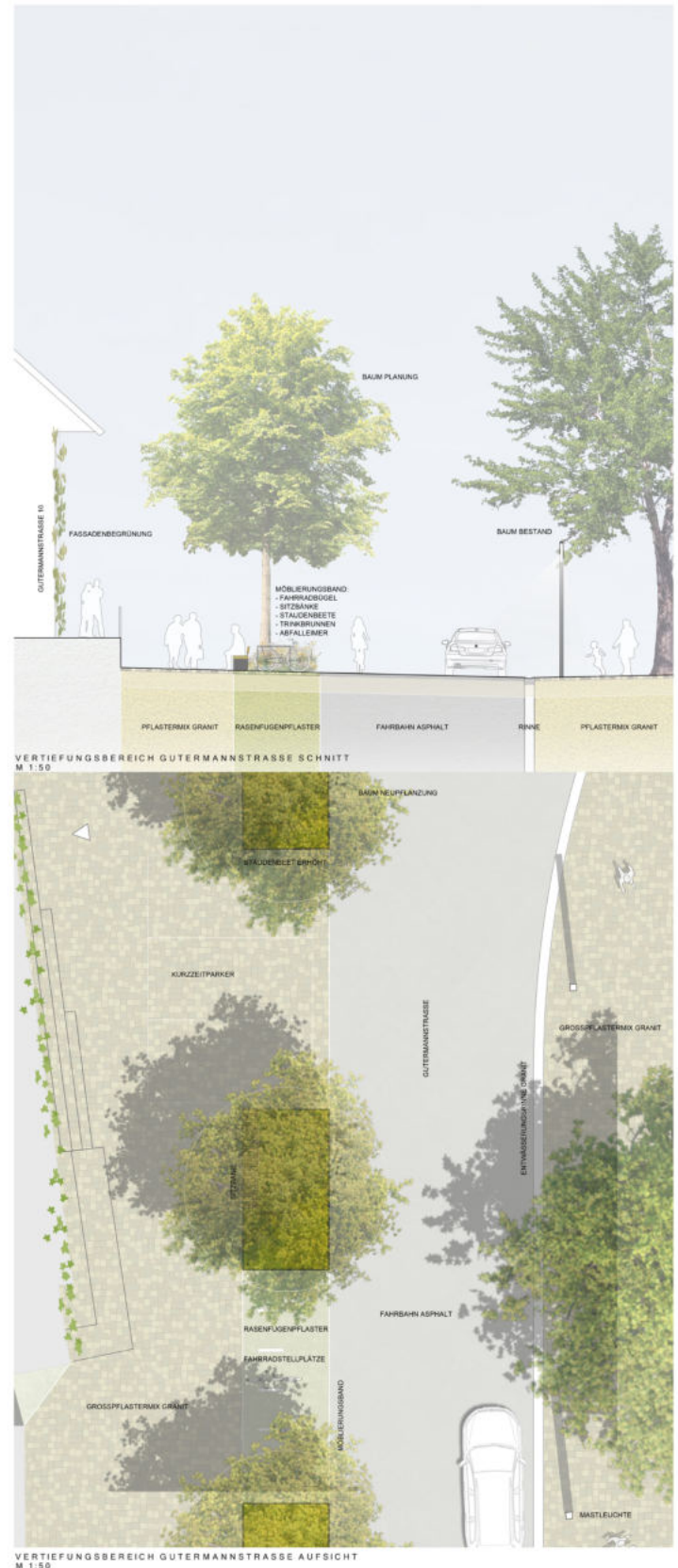
Die östliche Schillerstrasse stellt zusammen mit dem neu an die Mühler Strasse angebundenen Reibegäßle den von Süden nach Norden befahrenen Einbahnstrasse dar. Eine Anordnung der Stellplätze zum Bahndamm hin ermöglicht es, parallel zur Straße einen wasserbegleitenden Weg von Bäumen gesäumt durch Wiesenflächen zu führen. Die Schillerstrasse wird durch eine Baumreihe und räumliche Pflasterung in Naturstein aufgewertet. Im Mühlkanal an der Ecke von der Straße aus begehbare Pfad (Schwammweg), das diesen idyllischen Teil von Horb erlebbar macht.

Materialität

Das Granitpflaster europäischer Herkunft soll aus einem Mix verschiedener Großpflasterformate bestehen. In Anlehnung an den örtlichen hellgrauen Muschelkalk sollen getriebene und warmgraue Steine gemischt aus unterschiedlichen Brüchen zum Einsatz kommen. Eine gestrichelte Oberfläche sorgt für eine gute Begegnung und Befahrbarkeit mit Rollstühlen, getriebene Kanten gestalten den Belag lebendig und vermitteln zu den historischen Fassaden.

Die Beleuchtung schwebt in der Neckarstrasse mittels eines Seilsystems über dem Straßenraum, in Bereichen mit lockerer Bebauung werden Lichtsäulen eingesetzt. In beiden Fällen soll das warme weiße LED-Licht (3000K) zeichnen auf den Belag gerichtet sein. In den Nachtstunden wird die Farbtemperatur auf 1800K (Amber Light) gesenkt und bei Bedarf mittels Bewegungsmeldern wieder angehoben. Klimaanpassung und Biodiversität.

Durch die Neupflanzung von über 90 Bäumen werden die Straßenräume einheitlich durchgrünt. In Verbindung mit einem ungebundenen und somit in Teilen wasserdurchlässigen hellen Pflaster (Albedo) wird der Wärmeisoleffekt erheblich reduziert. Um die Bäume ausreichend mit Wasser zu versorgen und eine hohe Verdunstungsleistung zu gewährleisten, sollen die Bäume an geeigneten Standorten mit Baumrigolen versehen werden, die von den umliegenden Dachflächen gespeist werden (Vermeidung Konflikt Straßenzug). Es wird vorgeschrieben, das Kleinklima darüber hinaus mit Fassadenbegrünung zu verbessern (z.B. Neckarstrasse 8, 10, 15, 34 und Gutermannstrasse 16).



Als kühlendes und belebendes Element wird Wasser aus dem Grabenbach im Norden der Gutermannstrasse entnommen und im Freispiegel weitergeleitet, um am Dorn-Eck und am Lotzplatz mit einem kleinen Wasserlauf für Verdunstungskühle zu sorgen. Da der Bachlauf bis in den Neckar verläuft, ist, sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu befürchten. Auf dem Platz westlich des Fruchtkastens sorgt ein Fontänenfeld für Kühlung.

Die Einbindung wird über die Stellplätze zu einer Mulde entlang der Fahrbahn erweitert. Dabei versickert ein Großteil des Wassers im Rasenflugenpflaster oder in der Mulde. Das Wasser des Fußweges wird in den angrenzenden Wiesenflächen versickert.

Bei der Auswahl der Straßenbäume werden klimaresistente Arten und Sorten verwendet. Dabei sollen aber vorzugsweise Gehölze verwendet werden, die für die heimische Fauna von Nutzen sind (keine gefüllten blühenden Sorten, Herkunft vorwiegend Südosteuropas). Die wenigen Staudenpflanzungen im Straßenraum sollen vorwiegend aus einem Sortiment heimischer Wildstauden oder eng verwandten Arten und Sorten zusammengesetzt sein.

ÖPNV und Radverkehr

Der Radverkehr schwimmt in den verkehrsberuhigten Bereichen mit den anderen Verkehrsteilnehmern mit. Die Busbuchten werden zu Kap-Haltestellen umgebaut, was Raum für ausreichend dimensionierte Wartehallen und teilweise überdachte Fahrradstellmöglichkeiten bringt (Bike & Ride). Im Bereich des Reibegäßles werden darüber hinaus Fahrradgaragen (Boxen) eingebaut.

