

Stadt Mössingen

Aufgabenbeschreibung zur Mehrfachbeauftragung

„Mössingen Mitte“

ENTWURF

Stand

29.01.2015

Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH

Geschäftsführer: Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf

Freier Architekt BDA und Stadtplaner

www.baldaufarchitekten.de

baldauf
ARCHITEKTEN
STADTPLANER



IMPRESSUM

Auftraggeber:



Stadt Mössingen

Vertreten durch:

Herr Oberbürgermeister Michael Bulander
Herr Gebhard Koll, Fachbereichsleiter FB 3
Herr Kurt Räuchle, Fachbereichsleiter FB 2
Herr Claudius Mähler, Wirtschaftsförderer

unterstützt durch:



Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH

Schreiberstraße 27, 70199 Stuttgart
Geschäftsführer: Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf
Freier Architekt BDA und Stadtplaner
www.baldaufarchitekten.de

Herr Knut Maier
Herr Fabian Gauss



BS Ingenieure, Ludwigsburg

Wettemarkt 5, 71640 Ludwigsburg
www.bsingenieure.de

Herr Wolfgang Schröder
Frau Heike Merkle



Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH

Hohenzollernstraße 14, 71638 Ludwigsburg
www.gma.biz

Frau Gabriele Ostertag



Netzwerk für Planung
und Kommunikation

Bürogemeinschaft Sippel und Buff

Ostendstraße 106, 70188 Stuttgart
www.sippel-buff-netzwerk.de

Herr Thomas Sippel
Herr Timo Buff

INHALTSVERZEICHNIS

Impressum	3
Inhaltsverzeichnis	4
Terminübersicht	6
A Wettbewerbsverfahren	7
A.1 Auftraggeber und Betreuer	7
A.2 Gegenstand der Aufgabe	7
A.3 Verfahrensart	7
A.4 Bewertungsgremium	7
A.5 Unterlagen	7
A.6 Leistungen	7
A.7 Bewertungskriterien	7
A.8 Rückfragen	7
A.9 Kolloquium	7
A.10 Einlieferung der Arbeiten	7
A.11 Vergütung	7
A.12 Weitere Bearbeitung	7
A.13 Abschluss der Mehrfachbeauftragung	7
A.13.1 Bekanntgabe der Mehrfachbeauftragung	7
A.13.2 Eigentum, Nutzung	7
A.13.3 Ausstellung	7
A.13.4 Nachprüfung	7
B Hintergrundinformationen	8
B.1 Anlass und Zweck des Wettbewerbs	8
B.2 Informationen zur Stadt Mössingen	9
B.2.1 Lage im Raum	9
B.2.2 Einwohnerentwicklung	10
B.2.3 Durchschnittsalter der Bevölkerung im Jahr 2013:	10
B.2.4 Gesamtfläche des Ortsgebietes	10
B.2.5 Historische Entwicklung	11
B.3 Vorgeschaltete Beteiligungs- und Planungsprozesse	13
B.3.1 Der Stadtentwicklungsprozess STEP 2030	13
B.3.2 Studien zur Innenstadtentwicklung (ISEK)	13
B.3.3 Fortschreibung Zentrenkonzept 2014	15

B.3.4	Prozess zur Erarbeitung der Aufgabenstellung	17
B.4	Weitere Informationen zum Wettbewerbsgebiet	19
B.4.1	Eigentumsverhältnisse	19
B.4.2	Gewässer und Altlasten	19
C	Aufgabenstellung	20
C.1	Kennzeichnung Verbindlicher Vorgaben	20
C.2	Wettbewerbsgebiet	20
C.3	Städtebauliche Situation	21
C.4	Baustruktur	22
C.4.1	Gesundheitszentrum MössingeN (GZM)	22
C.4.2	Parkhaus	23
C.4.3	Bahnhofstrasse 3 und 6	24
C.4.4	Bahnhofstrasse 11	24
C.4.5	Bereich AOK / KSK Bahnhofstrasse 2 und 4	24
C.4.6	Ecke Berggasse	25
C.4.7	Ehem. Gasthof Engel	26
C.4.8	Innenentwicklungsbereich	26
C.4.9	Ecke Falltorstrasse / Hafnergasse	26
C.4.10	Denkmalschutz	26
C.5	Nutzungsstruktur	27
C.6	Verkehr	29
C.6.1	Wegeverbindungen	29
C.6.2	Radverkehr	29
C.6.3	ÖPNV	30
C.6.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	32
C.6.5	Ruhender Verkehr	33
C.7	Öffentlicher Raum	36
C.7.1	Zwei Platzbereiche	36
C.7.2	Bahnhofstrasse	37
C.7.3	Falltorstrasse	37
C.7.4	Freiraumgestaltung	37
C.7.5	Bauabschnitte	39
C.7.6	Versorgungsleitungen	39
D	Anlagen	40
D.1	Liste der zur Verfügung gestellten Unterlagen	40
D.2	Raumprogramm Sparkasse am Marktplatz	41
D.3	Fotos Bestand	42
	Abbildungsverzeichnis	50

TERMINÜBERSICHT

Folgender Terminablauf ist vorgesehen:

Öffentliche Ausschreibung

Bewerbungsschluss

Versand der Präqualifikationsformulare

Abgabe der Präqualifikationsformulare

Versand der Unterlagen

Rückfragen

Kolloquium

Abschließende Rückfragen Beantwortung

Abgabe der Planunterlagen

Sitzung des Bewertungsgremiums

folgt

A WETTBEWERBSVERFAHREN

A.1	AUFTRAGGEBER UND BETREUER
A.2	GEGENSTAND DER AUFGABE
A.3	VERFAHRENSART
A.4	BEWERTUNGSGREMIUM
A.5	UNTERLAGEN
A.6	LEISTUNGEN
A.7	BEWERTUNGSKRITERIEN
A.8	RÜCKFRAGEN
A.9	KOLLOQUIUM
A.10	EINLIEFERUNG DER ARBEITEN
A.11	VERGÜTUNG
A.12	WEITERE BEARBEITUNG
A.13	ABSCHLUSS DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG
A.13.1	BEKANNTGABE DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG
A.13.2	EIGENTUM, NUTZUNG
A.13.3	AUSSTELLUNG
A.13.4	NACHPRÜFUNG

B.1 ANLASS UND ZWECK DES WETTBEWERBS

Derzeit muss konstatiert werden, dass der Bereich um den Mössinger Markt seine Rolle als „Mitte“ nicht in dem Maße gerecht wird, wie es für Mössingen angemessen wäre und von seinen Bürgerinnen und Bürgern gewünscht wird.

Versucht man die Ausgangslage in wenigen Kategorien zusammenzufassen, so müssen Mängel in der Struktur und Gestalt des Öffentlichen Raums benannt werden, welche die Aufenthaltsqualitäten empfindlich beeinträchtigen. Darüber hinaus bestehen deutliche derzeit ungenutzte Potenziale, die bauliche Struktur zu ergänzen und weiterzuentwickeln. Insgesamt wünscht man sich ein profilierteres Angebot und Nutzungsgefüge, das stärker wie bisher zum Besuch und zum Leben in der Innenstadt einlädt.



Die Gründe für diese Ausgangssituation sind sicherlich vielschichtig und im Ergebnis auch Folge der strukturellen Verschiebungen im Zusammenhang mit der Entwicklung Mössingens vom Dorf zur Stadt.

Wichtig ist, dass sich die Stadt Mössingen der damit einhergehenden Aufgabenstellungen bewusst ist und bereits im Vorfeld Beteiligungs- und Planungsprozesse durchgeführt und eine Reihe von Maßnahmen zur Entwicklung der Mitte ergriffen hat. Dazu gehören die bereits genannte Verkehrsentslastung der Stadtmitte durch den Bau der Nordumfahrung und die Strukturierung des Merz-Areals. Insbesondere die Entscheidung für das Gesundheitszentrum gibt der Mitte Mössingens einen starken Impuls und löst mehrere konkrete Investitionsabsichten aus:

Dazu zählen ...

1. ...die Neugestaltung der öffentlichen Räume mit den für die Innenstadt wichtigsten Straßenabschnitten der Bahnhofstraße, Falltorstraße und Breite Straße.
2. ...eine Neubebauung im Bereich der AOK/KSK
3. ...eine Bebauung an der Ecke Bahnhofstraße/Berggasse,

um nur die wichtigsten zu nennen.

Als folgerichtiger nächster Schritt soll nun die hier ausgelobte Mehrfachbeauftragung Lösungen aufzeigen, wie der Planbereich insgesamt aufbauend auf dem

Erreichten und Angestoßenen zu einer attraktiveren und lebendigeren Innenstadt gestaltet werden kann. Im speziellen sollen in dem dafür zu entwickelnden Gesamtkonzept auch konkrete Gestaltungsvorschläge für die avisierten Investitionsvorhaben (s. genannte Punkte 1-3) erarbeitet werden.

B.2

INFORMATIONEN ZUR STADT MÖSSINGEN

B.2.1

LAGE IM RAUM

Mössingen ist nach Tübingen und Rottenburg die drittgrößte Stadt im Landkreis Tübingen. Sie liegt an der B 27 ca. eine Stunde von Stuttgart entfernt zwischen Tübingen und Balingen.

Nach dem Landesentwicklungsplan liegt Mössingen auf der Entwicklungsachse, die die Städte Metzingen, Hechingen, Balingen und Rottweil verbindet. Mössingen selbst ist als Unterzentrum ausgewiesen.

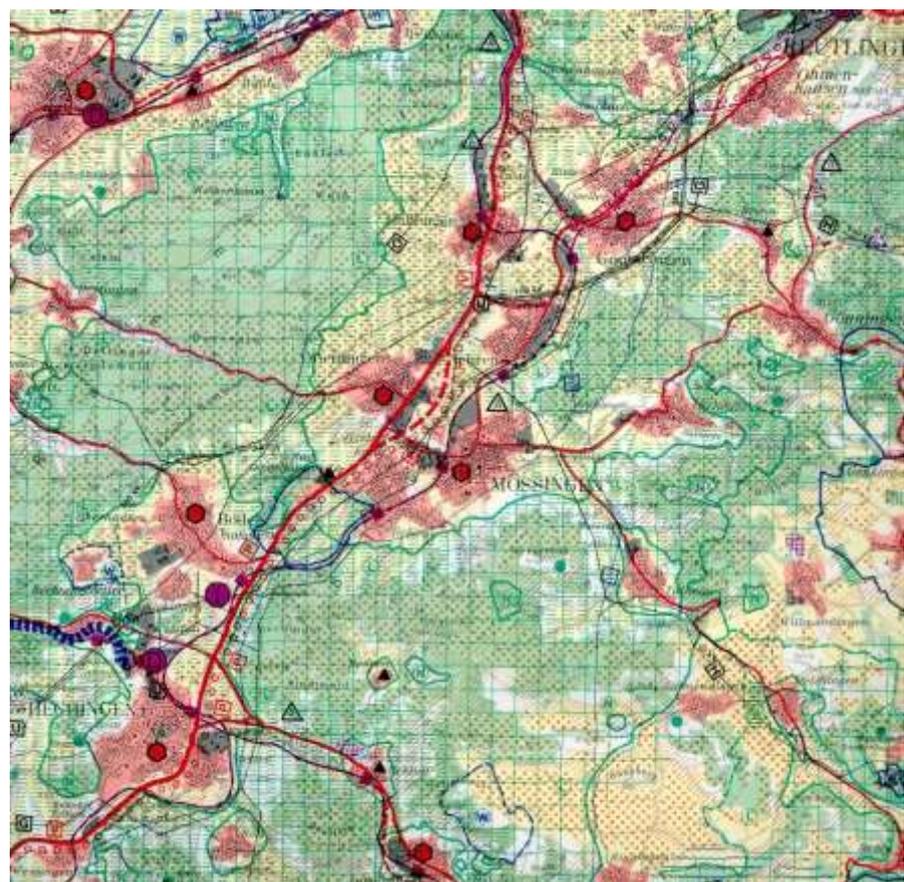
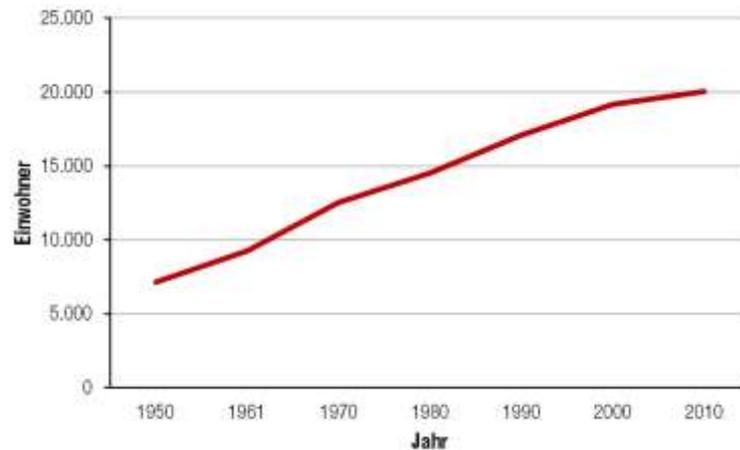


Abb. 1 Regionalplan, Raumnutzungskarte

B.2.2

EINWOHNERENTWICKLUNG

Jahr	Einwohner
1950	7.157
1961	9.261
1970	12.539
1980	14.504
1990	17.082
2000	19.184
2010	20.039



B.2.3

DURCHSCHNITTSALTER DER BEVÖLKERUNG IM JAHR 2013:

Altersgruppen	Mössingen		Baden-Württemberg	
unter 15	2.977	15,2%	1.502.941	13,9%
15 bis 18	741	3,8%	349.033	3,2%
18 bis 25	1.632	8,5%	915.873	8,5%
25 bis 40	3.220	16,5%	1.965.573	18,2%
40 bis 65	7.258	37,0%	3.950.579	36,6%
65 und mehr	3.726	19,0%	2.102.228	19,5%
Gesamt	19.554	100,0%	10.786.227	100,0%

(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

B.2.4

GESAMTFLÄCHE DES ORTSGEBIETES

Nutzungsart	ha	Anteil an der Bodenfläche	
		in %	Landeswert
Bodenfläche insgesamt	5005	100	100
Siedlungs- und Verkehrsfläche	893	17,8	13,2
dar. Gebäude- und Freifläche	514		
Verkehrsfläche	329		
Landwirtschaftsfläche	2084	41,6	46,8
Waldfläche	1976	39,5	38,0
Wasserfläche	26	0,5	1,0
Übrige Nutzungsarten	27	0,5	1,0

B.2.5

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Das ursprüngliche Dorf Mössingen gründete sich wahrscheinlich aus einzelnen Höfen. In einer Urkunde des Klosters Lorsch fand man die erste urkundliche Erwähnung aus dem Jahre 774. Somit konnte 1974 Mössingen sein 1200jähriges Bestehen, verbunden mit der zum 01.01.1974 ausgesprochenen Stadterhebung feiern.

Im 15. Jahrhundert wurden nach kriegerischen Auseinandersetzungen, Plünderungen und Brandschatzungen erste Wehranlagen im Bereich des Friedhofs errichtet. Schließlich wurde Mössingen 1441 Teil Württembergs.

Nach den großen Bevölkerungsverlusten während der Pestzeiten und dem 30jährigen Krieg begann die Bevölkerungszahl Mössingens stetig zu wachsen. In der Folge setzte eine zunehmende gewerbliche Entwicklung ein, die zu Beginn von den Schnapsbrenner (ca. 300 Brennereien bei ca. 400 Wohngebäuden) und anschließend von der Produktion von Rechen und Gabeln, auf die sich einheimische Wagner spezialisierten, getragen wurde.

Küfereien, Drechslereien, Schreinereien und Schuhmacher entwickelten sich im 19. Jahrhundert zu weiteren bedeutenden Handwerkszweigen in Mössingen. Absatzmärkte fanden sich im Wesentlichen im näheren Umfeld (Hechinger und Reutlinger Raum).



Abb. 2 Mössingen, historische Aufnahme vom Flugzeug

Mit dem Anschluss Mössingens an das württembergische Eisenbahnnetz im Jahre 1869 änderte sich die wirtschaftliche Basis der Gemeinde nochmals in wesentlichem Umfang, sodass sich im Bauern- und Handwerkerdorf nach und nach die ersten Industriebetriebe aus der Textilindustrie ansiedelten. In der Folge vollzog das bis dahin klar umrissene Dorf um seinen ursprünglichen Kern der Peter und Paul Kirche mit dem östlich angrenzenden Friedhof und den typischen Gassenatmosphären eine starke Westentwicklung in Richtung Bahnhof. Die Strukturen der neuen Quartiere waren geprägt von den Prin-

zipien des Städtebaus jener Zeit (Gründerzeit). Die strengen Ordnungssysteme waren nicht zuletzt Strategie zur Bewältigung der rasanten Entwicklung und der neuen technischen und hygienischen Herausforderungen. Geradlinige und nahezu rechtwinklig zueinander angeordnete Straßen bildeten ein Raster an Baufel-

dem, welches an den wichtigsten Bewegungslinien des Ortes ausgerichtet war. Dazu zählten die damals bereits vorhandene „Bahnhofstraße“ und die als Allee ausgestaltete Breite Straße, der neuen direkten Verbindung zwischen Bahnhof und Dorf. Letztere knickt innerhalb des Plangebiets ab und versucht an die Falltorstraße, die wichtigste Straße des Dorfes anzuknüpfen.

Als historisch wesentliches Einzelereignis darf der Mössinger Generalstreik am 31. Januar 1933 nicht unerwähnt bleiben. Einen Tag nach der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler kam ein Großteil der Mössinger Arbeiterschaft dem Aufruf der KPD zum Generalstreik nach, mit dem Ziel die Machtübernahme Hitlers zu verhindern. Wie sich später herausstellte, war diese erste kollektive Widerstandsaktion einzigartig. Heute erinnert eine Gedenktafel an der Außenmauer der Langgass-Turnhalle an „die Frauen und Männer, die von hier aus am 31. Januar 1933 den Mössinger Generalstreik gegen Hitler und die Nazidiktatur wagten.“

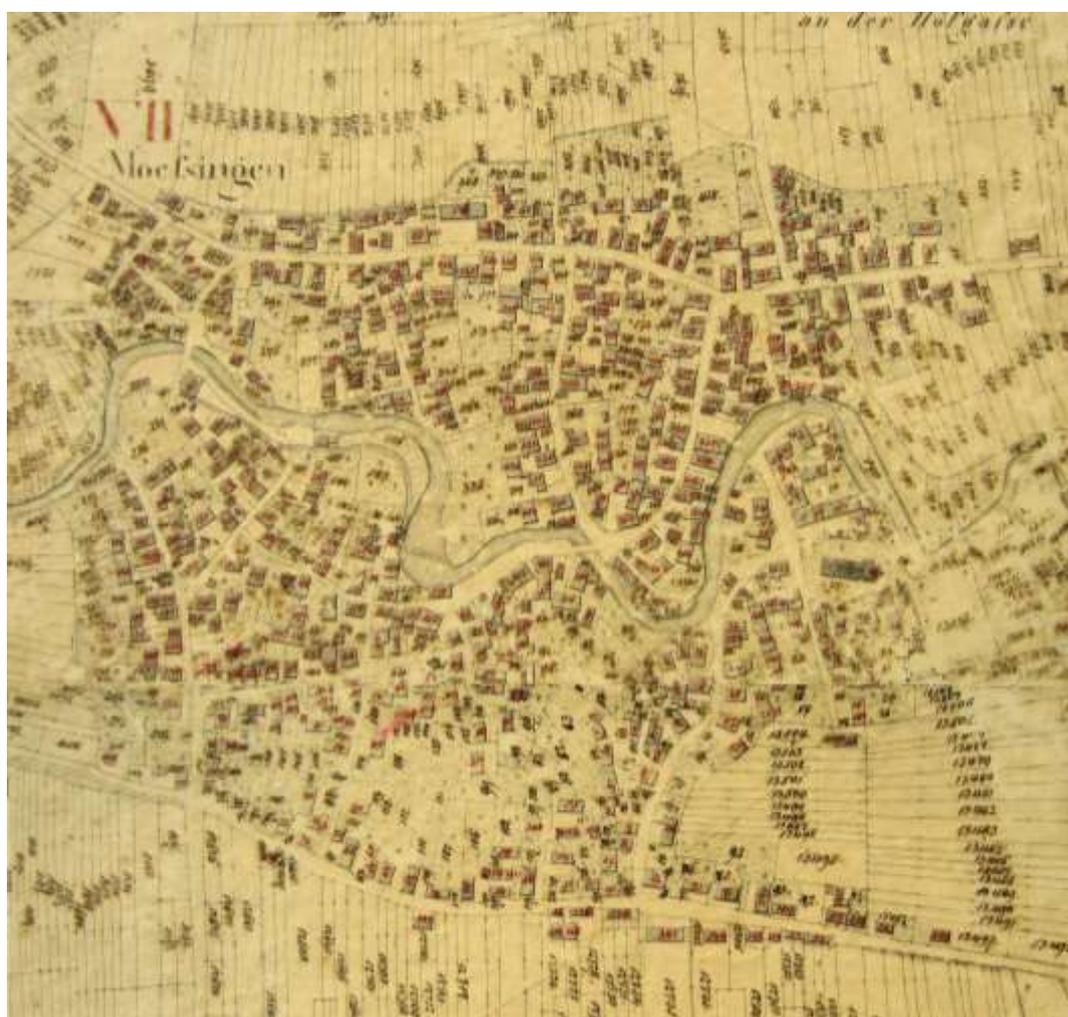


Abb. 3 Urkarte Mössingen 1855

B.3

VORGESCHALTETE BETEILIGUNGS- UND PLANUNGSPROZESSE

B.3.1

DER STADTENTWICKLUNGSPROZESS STEP 2030

Im Februar 2013 gab der Gemeinderat der Stadt Mössingen den Startschuss zum Stadtentwicklungs- und Bürgerbeteiligungsprozesses STEP 2030, um gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Handlungsfelder für die künftige stadtentwicklungspolitische Ausrichtung zu erarbeiten. Diese wurden in Haushaltsbefragungen, Informationsveranstaltungen, Werkstatt- und Arbeitskreisveranstaltungen erarbeitet. Strukturiert und begleitet wurde der Prozess vom Netzwerk für Planung und Kommunikation Sippel | Buff aus Stuttgart.

Im Rahmen der dazu geführten Gespräche wurde besonders deutlich, dass die nicht eindeutig auszumachende oder gestaltete Mitte die Bürger bewegt und als erheblicher „Mangel“ gewertet wird, der bis in das Alltagsgeschehen und gemeinschaftliche Selbstverständnis hineinreicht. Demnach wurde dem Handlungsansatz „Mehr Stadtmitte wagen“ herausragendes Gewicht verliehen:

Ergebnis STEP 2030 Handlungsansatz A II- Stadtzentrum / Ortsmitte

„1. Definieren und Qualifizieren der Mössinger Stadtmitte als urbanen Stadtraum und belebten Kommunikationsort mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Personen- und Altersgruppen in Folge gestalterischer und verkehrsreduzierender Maßnahmen“

Der dabei im Fokus stehende Stadtbereich entspricht der Abgrenzung der mit dieser Auslobung beschriebenen Wettbewerbsaufgabe.

Eine vollständige Übersicht über die im STEP 2030 erarbeiteten Handlungsansätze und – ziele ist in der Anlage vorhanden.

B.3.2

STUDIEN ZUR INNENSTADTENTWICKLUNG (ISEK)

Begleitend zum STEP 2030 wurden für die Innenstadt Mössingens planerische Studien erarbeitet, die in mehreren Informations- und Werkstattveranstaltungen in den Stadtentwicklungsprozess eingespeist wurden.

Diese beleuchten zunächst in einer historisch städtebaulichen Analyse den enormen Wachstumsprozess Mössingens im letzten Jahrhundert und die daraus resultierenden strukturellen Veränderungen für die Stadt Mössingen:

„Mit dem Bau der Eisenbahn wurde eine stark gerichtete städtebauliche Westentwicklung vom alten Dorfkern zum Bahnhof ausgelöst, der Mössingen einem

erheblichen Streckungsprozess unterworfen hat - weg vom historischen Nukleus.

In der Folge wuchs mit zunehmender Größe neben Wohnquartieren auch der Bedarf an Dienstleistungs- und Versorgungsnutzungen (vergrößertes Rathaus, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Handel) die im Gefüge des alten Dorfes nicht ausreichend Raum fanden und folglich in angrenzende und später in peripheren Quartieren ansiedelten. Diese Verlagerung führte einerseits zu einer Abnahme des öffentlichen Lebens im Dorfbereich, andererseits bildeten sich neue Schlüsselbereiche mit Schwerpunktnutzungen in der Stadt aus. Als Beispiele können das Schulzentrum um das Quenstedt-Gymnasium, der Bereich am Bahnhof mit Rathaus, Sparkasse und Stadtwerke oder das Gewerbegebiet westlich der Bahn mit zahlreichen Märkten genannt werden.“

In der Wahrnehmung der Bürgermehrheit und im Ergebnis der städtebaulichen Studien, fällt dem Bereich um den Marktplatz und dem nördlichen Merz-Areal die Rolle der heutigen „Stadtmitte“ im Gefüge der Schlüsselorte zu. Er beinhaltet die innerstädtische Hauptgeschäftslage, umfasst ein Nutzungsangebot, das typischen Innenstädten vergleichbarer Größe entspricht und verflechtet die für die Innenstadt wichtigsten Straßenabschnitte Falltorstraße, Bahnhofstraße, Breite Straße, Berggasse und Grabenstraße.

Um den Innenstadtbereich dahingehend zu qualifizieren seine Rolle als Stadtmitte gerecht zu werden, wurde bislang folgender Fahrplan verfolgt:

1. **Signifikante Reduzierung der Durchgangsverkehre**

Mit der Komplettierung des „Nordrings“ im Jahr 2007 konnten die Verkehrsmengen auf 7580 Kfz/24h in der Bahnhofsstraße reduziert werden und die Innenstadt somit deutlich entlastet werden.

2. **Entwicklung des Merz-Areals**

Das Gelände der ehemaligen Textilfabrik Merz wurde schrittweise für eine Nachnutzung vorbereitet. Als Grundlage dafür entstand mit der neuen Grasshoppersstraße eine direkte Verbindung zwischen Breite Straße und Berggasse. Südlich davon sind die entstandenen Baufelder bereits weitgehend mit innerstädtischen Wohn- und Dienstleistungsgebäuden bebaut. Der Bereich nördlich der Grasshoppersstraße wurde für die Ansiedlung eines Ankernutzers, die Schaffung innerstädtischen Parkraums und einen weiteren Nutzungsbaustein vorgehalten.

Hinsichtlich eines starken Frequenzbringers gab es in den letzten Jahren mehrere gescheiterte Projektanläufe zur Ansiedlung eines vom Einzelhandel getragenen Nutzungsbausteins (Marktgalerie und Einkaufszentrum). Im Zusammenhang mit den Studien zur Innenstadtentwicklung konnten dann die Vorzüge eines Gesundheitszentrums als Ankernutzer in Zentrums-lage dargelegt werden. Spatenstich dazu war im September 2014. Die Parkierungsanlage ist in Form einer dreigeschossigen Parkpalette geplant.

B.3.3

FORTSCHREIBUNG ZENTRENKONZEPT 2014

Ziel des Zentrenkonzeptes ist die Definition der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung in der Gesamtstadt Mössingen vor dem Hintergrund folgender Ziele:

- Stabilisierung und Stärkung der unter- bis mittelzentralen Versorgungsfunktion
- Stabilisierung und Stärkung der Innenstadt als zentrale Einkaufslage der Stadt Mössingen
- Sicherung der Nahversorgung bzw. sonstige städtebaulich integrierter Einkaufslagen außerhalb der Innenstadt
- Geregelter Entwicklung in den Gewerbegebieten („GE für Gewerbe“)

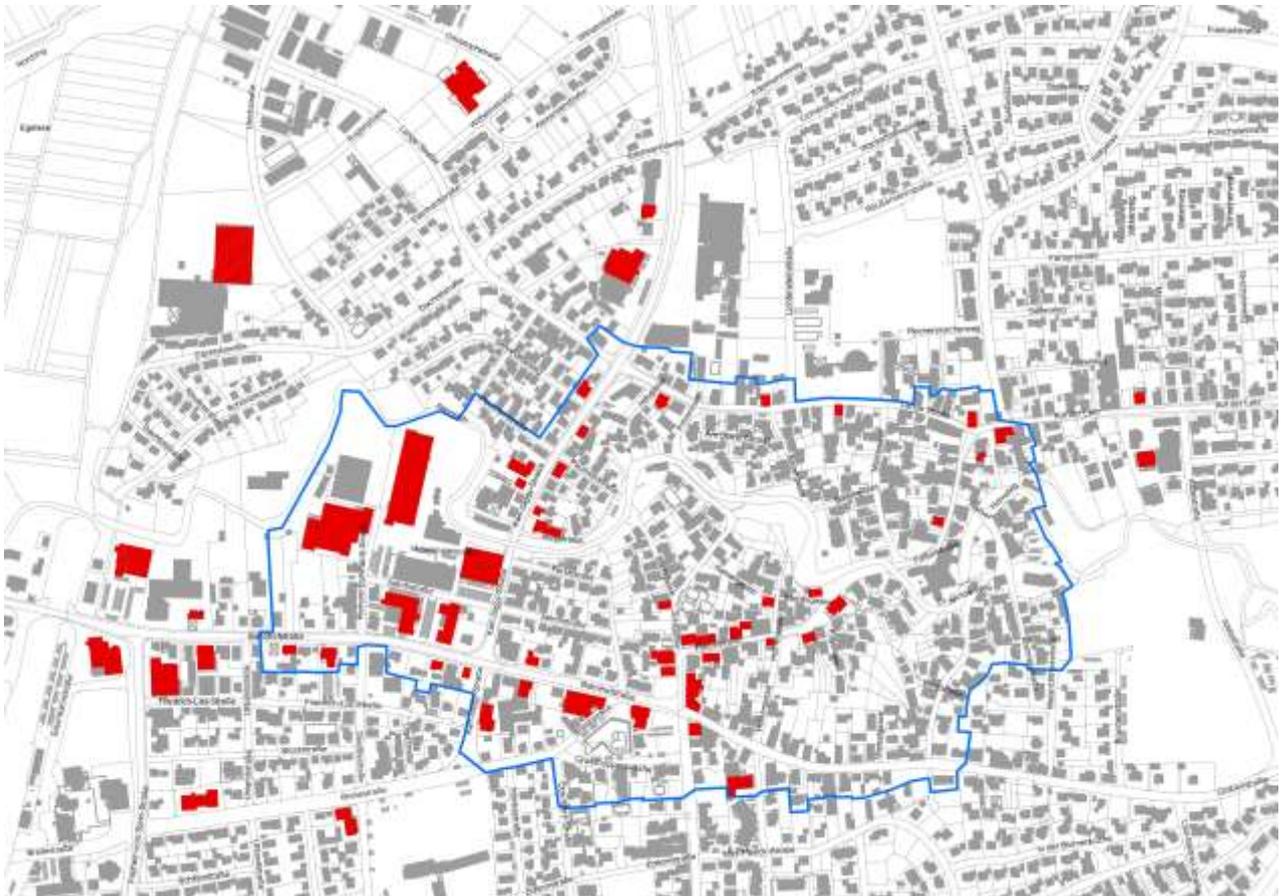


Abb. 4 Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches

Kern des Konzeptes (als Handlungsleitfaden durch den Gemeinderat der Stadt Mössingen am 2.6.2014 beschlossen), sind die beiden Bausteine:

- Sortimentskonzept (Definition zentren- und nicht-zentrenrelevanter Sortimente)

- Standortkonzept (Definition des zentralen Versorgungsbereiches; außerhalb dieses Bereiches sind künftig Ansiedlungen mit sog. zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen).

Es wurden insgesamt moderne und zeitgemäße Betriebsgrößenstrukturen (ca. 430 m² / Betrieb) für die Gesamtstadt Mössingen festgehalten, wobei der in den vergangenen Jahren identifizierte Nachholbedarf mittlerweile weitestgehend aufgeholt ist (Modernisierung der Gesamtstruktur). Das Unterzentrum Mössingen erfüllt heute die Versorgungsfunktion für Stadt und Verflechtungsbereich über nahezu alle Sortimente hinweg (Zentralität: 116 %).

Mit der ausschnittsweise einzelhandelsbezogenen Nachnutzung des PAUSA-Geländes wurde eine weitere Magnetnutzung im Einzelhandel für die Mössinger Innenstadt entwickelt. Gleichzeitig erfolgte eine Modernisierung und entsprechende Verkaufsflächenerweiterung des wichtigen innerstädtischen Magnetbetriebes Rewe. Ebenso konnten für die beiden Themen „Aufenthaltsqualität“ und „verkehrliche Restriktionen“ (insbesondere im Bereich der Falltorstraße) erste Erfolge verbucht werden. Ansätze werden aktuell über das Stadtentwicklungskonzept aufgegriffen (Themen „Wochenmarkt“, „Sanierung“, „Aufenthaltsqualität im Bereich Marktplatz“, „Nachnutzung Merz-Areal“ mit Frequenznutzungen, auch außerhalb des Einzelhandelssektors, gastronomische und touristische Entwicklung).

Ein Entwicklungsbedarf im Handel wird perspektivisch in einer ausschnittweisen Arrondierung der innerstädtischen Leitfunktion Bekleidung gesehen. Ansonsten geht es in Mössingen in den kommenden Jahren schwerpunktmäßig um eine qualitative Entwicklung des Handelssektors (Standortanpassungen) sowie insbesondere der städtebaulichen Aufwertung der zentralen Innenstadtlage.



Abb. 5 Öffentlicher Werkstattbericht am 12.11.2014

Im Rahmen des Stadtentwicklungsprozess STEP 2030 erarbeiteten Bürgerinnen und Bürger, Vertreter von Interessengruppen, die Stadträte und die Verwaltung übergeordnete Handlungsansätze für ihre Stadt. Aufgrund der dabei gemachten positiven Erfahrungen hat die Stadt Mössingen beschlossen, auch in der Konkretisierungsphase des Projekts „Mitte“ den wichtigen Input der Bürgerschaft und Interessenvertretungen mit einzubeziehen.

Insofern wurde ein Arbeitskreis gebildet **zur Erarbeitung der wesentlichen Eckpunkte einer Aufgabenstellung** für eine (die hier vorliegende) Mehrfachbeauftragung. Mit Heranrücken dieses Beteiligungsprozess an die Realisierung konkreter Vorhaben war es wichtig die Diskussionen fachlich zu begleiten. Hierzu wurden Fachvertreter der Disziplinen Verkehr (BS Ingenieure), Einzelhandel (GMA) und Städtebau (Baldauf Architekten und Stadtplaner) in den Arbeitskreis integriert. Moderiert und protokolliert wurden die Veranstaltungen vom Netzwerk für Planung und Kommunikation Sippel | Buff aus Stuttgart.

Der Arbeitskreis setzte sich aus 24 Vertretern wie folgt zusammen:

Bürgerschaft

2x Anwohner im Planbereich
 2x Aus dem STEP 2030 Prozess
 2x Alter 60+
 2x Jugendliche
 2x Familien mit Kind
 2x sonstige

Interessenvertreter

2x HGV (Handels- und Gewerbeverein)
 1x Herr Neth (Bahnhofstr. 3)
 1x Kreissparkasse
 1x Kreisbau (Bauherr GZM)
 5x Fraktionen
 1x Körperbehindertenförderung
 1x Behindertenbeauftragter

ABLAUF

Im Vorfeld wurden die direkt Betroffenen (Bewohner und Eigentümer innerhalb des Plangebiets) und die Allgemeinheit über das Vorgehen und die Möglichkeit sich für den Arbeitskreis zu bewerben informiert. Insgesamt tagte der Arbeitskreis drei Mal. Jede Sitzung wurde unter ein Schwerpunktthema gestellt. Vor der letzten Sitzung wurden die Zwischenergebnisse im Rahmen eines Werkstattberichts der Öffentlichkeit vor- und zur Diskussion gestellt. Sodass sich folgender Ablauf ergab:

03.07.2014	Auftaktveranstaltung	
21.07.2014	1. Arbeitskreissitzung	Bau- und Nutzungsstruktur
30.09.2014	2. Arbeitskreissitzung	Verkehr
12.11.2014	Öffentlicher Werkstattbericht	
17.12.2014	3. Arbeitskreissitzung	Feedback Werkstattbericht, Öffentlicher Raum und Abschluss

Für die Arbeitskreissitzungen wurden von den Fachleuten die für die Auslobung relevanten Inhalte und Gutachterergebnisse aufbereitet. In den darauf aufsetzenden Diskussionen konnte über diese Inhalte beraten und die Frage geklärt werden, ob der jeweilige Aspekt als bindende Vorgabe oder als Information in die Aufgabenstellung des Wettbewerbs aufzunehmen ist. Sodass im Ergebnis ein Gerüst für eine Aufgabenstellung (s. Kapitel C) stand, welches dem Gemeinderat der Stadt Mössingen als Grundlage für den auszulobenden Wettbewerb empfohlen und zur Beratung vorgelegt wurde.



Abb. 6 Arbeitskreissitzung Nr. 3 am 17.12.2014

B.4

WEITERE INFORMATIONEN ZUM WETTBEWERBSGEBIET

B.4.1

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Eine Übersicht über die im Eigentum der Stadt befindlichen Grundstücke ist in der Anlage vorhanden. Eine entsprechende Berücksichtigung und Einstellung dieser Informationen in den planerischen Abwägungsprozess wird nahegelegt, nicht zuletzt um Realisierungschancen in absehbaren Zeiträumen zu wahren.

B.4.2

GEWÄSSER UND ALTLASTEN

Die nördlich des Wettbewerbsgebiets verlaufende Steinlach ist das für Mössingen prägende Gewässer. Sie ist innerhalb des Orts teils scharf in das Gelände eingeschnitten, teils über Wehre aufgestaut. Insofern bieten sich vielfältige und reizvolle Situationen, die über begleitende Wege und Grünflächen attraktiv gestaltet und erreichbar sind. Dieser innerstädtische Grün- und Freizeitraum hat für die Bürger und den Ort eine hohe Bedeutung. Er ist in der Lage mehrere Schlüsselorte (Alter Dorfkern, Falltorstraße, Pausa) miteinander zu vernetzen.

Zur Einschätzung der Hochwassergefahr befindet sich in der Anlage ein Auszug des Kartendienstes der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg. Darin sind keine für das Plangebiet im Wettbewerb zu berücksichtigende Hochwasserstände zu erkennen.

Zu berücksichtigende Altlasten sind innerhalb des Wettbewerbsgebiets keine bekannt. **PRÜFEN STADT Unterlagen angefragt!**

Konturlinien Überflutungsflächen

- HQ100
- - - HQgestren

Überflutungstiefe HQ100

- > 4,0 m
- 3,5 - 4,0 m
- 3,0 - 3,5 m
- 2,5 - 3,0 m
- 2,0 - 2,5 m
- 1,5 - 2,0 m
- 1,0 - 1,5 m
- 0,5 - 1,0 m
- 0,25 - 0,5 m
- 0 - 0,25 m

Grundlage:

- Räumliches Informations- und Planungssystem (RIPS) der LUBW
- Amtliche Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az. 2051 9-1/19

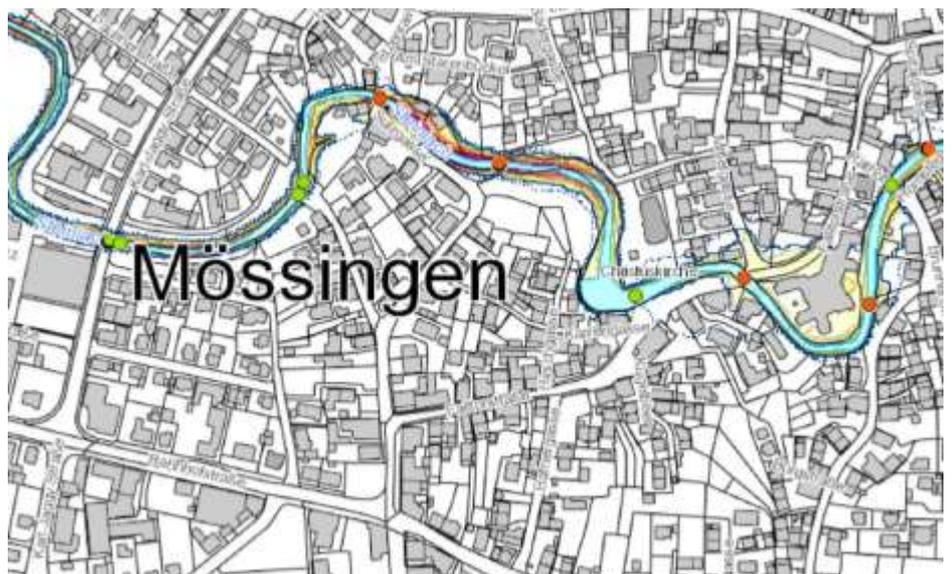


Abb. 7 Überflutungsflächen

C.1 KENNZEICHNUNG VERBINDLICHER VORGABEN

Wie bereits im Kapitel B.3.4 ausführlich beschrieben, wurde die Grundlage für die folgende Aufgabenstellung vom Arbeitskreis „Mitte“ erarbeitet. Dabei wurde für jeden Teilaspekt entschieden, ob daraus verbindliche Vorgaben für die Aufgabenstellung abzuleiten, oder für die Wettbewerbsteilnehmer wichtige Hintergrundinformationen aufzunehmen sind.

Die im Folgenden **fett** formatierten Inhalte sind als verbindliche Vorgaben bei der Konzepterarbeitung zu berücksichtigen!

► **Verbindliche Vorgaben sind fett mit schwarzem Pfeil**

Die zusätzlichen Informationen aus den Beteiligungsveranstaltungen sollen die Planverfasser in die Lage versetzen, örtliche Besonderheiten und Wünsche der Bürger und Betroffenen in die planerischen Abwägungen mit einzustellen, um im Ergebnis ein für Mössingen zugeschnittenes Konzept erarbeiten zu können.

C.2 WETTBEWERBSGEBIET

Das etwa 5,7 ha umfassende Wettbewerbsgebiet beinhaltet jene Bereiche die von der Bürgermehrheit als die „Mitte“ Mössingens wahrgenommen wird. Dazu gehört der Marktplatz, die nördlichen Teile des „Merzareals“ und Abschnitte der wichtigsten innerörtlichen Straßen (Bahnhofstraße, Breite Straße, Falltorstraße, ferner Grabenstraße, Hafner- und Berggasse). Weiter beinhaltet die Abgrenzung die an diesen Straßen angeordneten Grundstücke, um bewusst Spielraum für weiterreichende baustrukturelle Veränderungsvorschläge zu lassen.

Bei der Definition der Abgrenzung waren die Beteiligten außerdem bemüht, in etwa den Spielraum mittelfristig finanzierbarer Umgestaltungsmaßnahmen im Öffentlichen Raum abzubilden, wenngleich die Umsetzung dieser Gestaltungsmaßnahmen in mehreren Bauabschnitten erfolgen soll. Der erste kurzfristig zu realisierende Bauabschnitt steht in kausalem und zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau des Gesundheitszentrums und den Investitionsabsichten im Bereich der Gebäude Bahnhofstraße 2 und 4 (Sparkasse/AOK). Folglich hat man sich entschlossen, die dafür bereits bekannten Rahmenbedingungen als verbindliche Vorgaben im Sinne eines Realisierungswettbewerbs zu definieren. Hierfür wurde ein innerer 1,5 ha großer „Realisierungsteil“ abgegrenzt.

STÄDTEBAULICHE SITUATION

Als Besonderheit der heute wahrgenommenen „Mitte Mössingens“ ist hervorzuheben, dass sich diese nicht im historischen Zentrum des ursprünglichen Ortes befindet, sondern Ergebnis der stadthistorischen Westentwicklung Mössingens ist. Sie liegt an der Schnittstelle zwischen den heute noch wahrnehmbaren Dorfstrukturen um die Falltorstraße im Osten und den Stadterweiterungen im Westen um die Bahnhofstraße und der Gründerzeitlichen „Breite Straße“.

Es ist sicherlich nicht auszuschließen, dass die von den Altvorderen gewählte Anordnung der Breite Straße in bewusstem Kontext zur Falltorstraße stand und steht.

Nicht zuletzt daraus resultiert heute die Aufgabe, diese Bewegungslinien stärker miteinander in Beziehung zu setzen und mit den weiteren wichtigen Straßen in einem Bereich zu verflechten, der dieser kumulierenden Aufgabe gerecht wird.

Es geht folglich um nichts geringeres, als diesen Bereich im Geiste dieser (Vor-) Geschichte weiter zu entwickeln, sodass er deutlich stärker als bislang der inzwischen Großen Kreisstadt Mössingen eine angemessene Stadtmitte sein kann.

Als Grundlage dafür wurde in den Studien zur Innenstadtentwicklung der Versuch unternommen, aus der Analyse vorangegangener historischer Entwicklungsschichten, den nächsten logischen Schritt für die Mössinger Mitte abzuleiten. Hieraus hat sich die Ausformulierung zweier in Verbindung zueinander stehender Platzbereiche ergeben:

- Dem heutigen Markplatz (Platzbereich 1) mit dem Anknüpfungspunkt an die Falltorstraße und
- einem südlich der Bahnhofstraße angeordneten Platzbereich 2 mit dem Anknüpfungspunkt an die Breite Straße.

Diese Konstellation wurde in den vorgeschalteten Beteiligungsprozessen an Plänen und im Modell diskutiert. Grundlegend alternative Platzkonstellationen wurden dabei untersucht und bewusst ausgeschieden.

Diese Grundstruktur der öffentlichen Räume bildete in der Folge auch die Rahmenbedingung für die Situierung des neuen Mössinger Gesundheitszentrums (GZM) auf dem nördlichen Teil des Merz-Areals. Im Zusammenhang mit der Realisierung der Nordumfahrung wurden damit jene Bausteine erarbeitet, die nun den entscheidenden Impuls für weitere Investitionen im Planbereich auslösen.

C.4

BAUSTRUKTUR

Die Baustruktur im Wettbewerbsgebiet gestaltet sich teils heterogen. Im östlichen Bereich finden sich dorftypisch eng aufeinander stehende eher kleinere Häuser. Unter ihnen sind einige denkmalgeschützte Gebäude. Grundsätzlich wurde wiederholt der Wunsch geäußert, dass in Mössingen Ortsbildprägende Gebäude nach Möglichkeit zu erhalten sind.

Im westlichen Bereich und am Markplatz befinden sich Gebäude mit meist 2 bis 3 Vollgeschossen ausgerichtet an der Bahnhofstraße. Insgesamt ist zu untersuchen, in wie weit die vorhandene Baustruktur und Baudichte im Sinne einer Stadtmitte für Mössingen angemessen weiterentwickelt werden kann.

Innerhalb des als „Realisierungsteil“ bezeichneten Bereichs sind aufgrund der zeitlichen Nähe zur Umsetzung des zu erarbeitenden Gestaltungskonzepts die Rahmenbedingungen enger zu fassen. Dazu gehört, dass weder Änderungen an den im Bau und Planung befindlichen Gebäuden zweckmäßig noch Rückbaupläne etablierter und wirtschaftlich betriebener Gebäude zielführend erscheinen. Um die Spielräume auszuloten wurden im Vorfeld Gespräche mit den Eigentümern gesucht.

- ▶ **Die als stabil markierten Gebäude sind als „gesetzt“ anzunehmen und dürfen nicht überplant werden.**

Dazu gehören das Gesundheitszentrum Mössingen, das künftige Parkhaus, das Gebäude Bahnhofstraße 3 und der ehem. Polizeiposten (Bahnhofstraße 6).

C.4.1

GESUNDHEITZENTRUM MÖSSINGEN (GZM)

Mit Realisierung des Gesundheitszentrums (GZM) gelingt es der Stadt Mössingen einen wichtigen Frequenzbringer auf dem seit mehreren Jahren brachliegenden Grundstück des Merz-Areals zu platzieren und das Angebot der Gesundheitsversorgung deutlich weiter zu entwickeln.

Das derzeit im Bau befindliche Gesundheitszentrum wird auf einer Gesamtnutzungsfläche von rd. 5.200 m² Raum für zahlreiche Gesundheitsdienstleister bieten. Diese verteilen sich auf insgesamt vier oberirdische Geschosse. Neben der Steinlach-Klinik werden das Orthopädisch Chirurgische Centrum Tübingen (OCC), Arztpraxen, ein Anbieter von Rehabilitation und Physiotherapie ins neue Gesundheitszentrum einziehen. Im Erdgeschoss sind u.a. Ladenflächen für eine Apotheke, einen Optiker und ein Sanitätshaus vorgesehen. An der Nordwestecke wird ein Bäcker mit Café einziehen und zu definierende Teilflächen des neuen Platzes bespielen. Die Obergeschosse werden über ein gemeinsames zentral gelegenes Atrium erschlossen welches aus allen Himmelsrichtungen von außen zugänglich ist. Die Patientenlieferung und Vorfahrtsfläche für den Notarzt ist

am östlichen Gebäudezugang zwischen Parkhaus und Gesundheitszentrum vorgesehen. Die Fassade wird mit Klinkerriemchen verkleidet.

- ▶ **Änderungen am Baukörper des Gesundheitszentrums (Lage, Kontur und Höhe), an dessen Erschließung (Zufahrten, Eingänge) und an der internen Nutzungsstruktur (Nutzer und Grundrisse) sind nicht zulässig.**
- ▶ **Zugänge, Notfallflächen und An- und Ablieferungen sind zu berücksichtigen.**

Planunterlagen zum Gesundheitszentrum sind in der Anlage enthalten.



Abb. 8 Ansichten Gesundheitszentrum Nord, Nord-West

C.4.2

PARKHAUS

Planungsinhalte werden noch nachgetragen:

Insgesamt ca. 96 Stellplätze in unmittelbarer Zentrumslage. Diese Stellplätze dienen auch zur Deckung des formulierten Mindestbedarfs an ca. 280 öffentlichen Stellplätzen innerhalb des Wettbewerbsgebiets.

Weitere Informationen folgen, sobald konkretere Planungen und Entscheidungen vorliegen. Abstimmung mit Stadt, Kreisbau und ARP.

C.4.3

BAHNHOFSTRASSE 3 UND 6

Die Eigentümer der beiden Gebäude wurden intensiv in die Vorbereitung des Wettbewerbs eingebunden. Dabei wurde deutlich, dass grundsätzliche strukturelle Veränderungen an diesen Gebäuden in naher Zukunft nicht gewünscht und als unrealistisch einzustufen sind. Zudem wird der ehemalige Polizeiposten als prägendes Gebäude eingestuft, das es zu erhalten gilt. Die (seit 2014) neuen Eigentümer modernisieren das Gebäude mit dem Ziel der Umnutzung als Wohngebäude.

- ▶ **Folglich sind die Gebäude Bahnhofstraße 3 und 6 (ehem. Polizeiposten) im Bestand zu berücksichtigen.**

Im Ideenteil ist den Planverfassern freigestellt, weitere bzw. weitreichendere baustrukturelle Veränderungsvorschläge (Nachverdichtungen, Rückbau, Ersatz oder Aufstockung einzelner Gebäude) zu machen.

Es werden Vorschläge erwartet, wie die Lücken in der Bau- und Nutzungsstruktur entlang der Bahnhofstraße sinnvoll zu schließen sind.

Darüber hinaus sind Anregungen für die Fassadengestaltung wichtiger und verbesserungsbedürftiger Gebäude erwünscht.

C.4.4

BAHNHOFSTRASSE 11

Auf dem Flurstück 4586 (Bahnhofstraße 11) wird derzeit ein neues Wohn- und Geschäftshaus geplant. Das Bestandsgebäude wird rückgebaut. Entsprechende Unterlagen liegen der Anlage bei. Die Planung sieht im Erdgeschoss zwei Ladenlokale mit insgesamt ca. 410 qm vor. In den Obergeschossen (1. OG und DG) sind insgesamt 7 Wohnungen konzipiert. Die Hauptzugänge ins Gebäude sind von der Bahnhofstraße aus vorgesehen und in den Gestaltungsvorschlägen ebenso zu berücksichtigen, wie die westlich des Hauptbaukörpers angeordnete Grundstückszufahrt.

C.4.5

BEREICH AOK / KSK BAHNHOFSTRASSE 2 UND 4

Der Bereich der heutigen AOK / KSK erlangt durch die Anordnung der Platzbereiche eine besondere Gelenkfunktion.

- ▶ **Für diesen Bereich AOK/KSK ist eine neue Bebauung vorzuschlagen. Sie soll dieser Gelenkfunktion gerecht werden.**

Diese neu zu konzipierende Bebauung hat wichtige Funktionen der Raumbildung zu übernehmen als dem GZM gegenüberliegende und als nach Osten wirkende Platzwand zum derzeitigen Marktplatz.

- ▶ **Für die Bebauung sind daher mind. drei Geschosse vorzusehen.**

Vom dafür vorgesehenen Hauptnutzer (Kreissparkasse Mössingen) liegt ein Raumprogramm vor.

- ▶ **Das beigelegte Raumprogramm (s. Anlage D.2), ein barrierefreier Zugang und die Anordnung bzw. Erschließung einer Tiefgarage für das Gebäude ist vorzusehen.**

Es werden Aussagen zur Organisation der Erdgeschossflächen erwartet, die dem Anspruch der „Bespielung des Öffentlichen Raums“ Rechnung tragen. Hierzu bleibt es den Planverfassern offen, zusätzliche Nutzungsbausteine im Erdgeschoss vorzusehen.

Es ist geplant, aufbauend auf der Mehrfachbeauftragung „Mössingen Mitte“ einen Hochbau-Wettbewerb für das Sparkassengebäude auszuloben, in dessen Aufgabenstellung wichtige Ergebnisse und Inhalte einfließen werden.

Das Abkoppeln der Forststraße von der Bahnhofstraße für den Motorisierten Individualverkehr ist möglich. Insofern kann eine teilweise Überbauung der Forststraße in Erwägung gezogen werden. In jedem Fall ist für den Bauherrn (Sparkasse) eine für den Kunden gut zu erreichende Zufahrt in die Tiefgarage wichtig.

C.4.6

ECKE BERGGASSE

- ▶ **Auch für das Baufeld Ecke Berggasse ist eine Bebauung vorzuschlagen.**

Das dort vorzusehende Gebäude muss ebenfalls die Rolle einer raumfassenden Platzwand des Platzbereichs 1 (Marktplatz) übernehmen.

In den vorgeschalteten Diskussionen und Vorstudien wurde das Risiko identifiziert, dass von der Bahnhofstraße in die Grabenstraße der Eindruck eines räumlichen „Durchschusses“ entsteht. Eine in den Obergeschossen um die Nordwestecke herausgedrehte Nordfassade könnte dies vermeiden helfen und umlenkend in Richtung Falltorstraße wirken. Dieser Ansatz fand in den Beteiligungsgesprächen am Modell Anklang.

- ▶ **Im Erdgeschoss ist eine Einzelhandelsfläche vorzusehen.**

Für die Nutzung dieser Flächen gibt es bereits vielversprechende Anfragen.

Insgesamt sollen die neuen Gebäude aufeinander abgestimmt und an die Umgebung angepasst sein.

C.4.7

EHEM. GASTHOF ENGEL

Das Gebäude des ehem. Gasthauses Engel ist denkmalgeschützt. Es steht seit längerer Zeit leer. Für den baulichen Umgang mit diesem Gebäude soll eine Haltung entwickelt werden. Vorschläge, die eine Nachnutzung des denkmalgeschützten ehem. Gasthauses Engel betreffen sind erwünscht.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe wurden folgende Nutzungsideen formuliert:

- Gastwirtschaft mit Multifunktionsraum und Gartengastronomie
- Wohnungen, ggf. ergänzt durch eine soziale Einrichtung (z.B. Generationsübergreifender Treffpunkt)

C.4.8

INNENENTWICKLUNGSBEREICH

In dem von der Falltorstraße, Grabenstraße und Hafnergasse begrenzten Bau- und Quartier hat die Stadt Mössingen in den letzten Jahren gezielt Grundstücke erworben, mit dem Ziel diesen zu entwickeln. Unstrittig erschien bislang die Einschätzung, dass dieser Bereich Potential zur Nachverdichtung mit Wohngebäuden zu einer überschaubaren Nachbarschaft aufweist. Für diesen Bereich ist unter Berücksichtigung der Grundstücksverhältnisse ein Nutzungs- und Bebauungsvorschlag darzustellen. Die Erschließung von der Falltorstraße wird über das Flst. 148/4 empfohlen, da sich dieses im Eigentum der Stadt befindet (s. Plan Eigentum Stadt).

C.4.9

ECKE FALLTORSTRASSE / HAFNERGASSE

Für den Bereich des provisorischen Parkplatzes Hafnergasse soll ein Nutzungs- und Gestaltungsvorschlag gemacht werden. Dieser kann je nach Einbindung in eine Gesamtkonzeption die Nutzung als Parkplatz, Stadtplatz oder Bebauung umfassen. Der Bedarf an Stellplätzen in der Innenstadt wird von den Bürgern sehr hoch eingeschätzt.

C.4.10

DENKMALSCHUTZ

Der Anlage liegt eine Liste der denkmalgeschützten Gebäude bei. Die entsprechend geschützten Gebäude im Plangebiet sind in den Plänen markiert. Grundsätzlich gilt in Mössingen, dass sich viele Bürger den Erhalt Identitätsstiftender und Ortsbildprägender Gebäude wünschen. Im Einzelfall bedarf es dazu eine passende Nutzungskonzeption und nicht zuletzt die Einschätzung ob eine Realisierung wirtschaftlich vertretbar und realistisch ist.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung in der Bahnhofstraße/Stadtmitte ist es, positive Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Bereich als zentrale Stadtmitte erlebbar und nutzbar zu machen. Dabei wird eine hohe Nutzungskonzentration angestrebt (Mössingen Mitte). Die bestehenden Handelsangebote sollen gesichert und sinnvoll ergänzt und mit anderen Nutzungen vernetzt werden (Gesundheit, Gastronomie, Dienstleistung, Kultur, Freizeit, Wohnen). Marktseitig werden sich Ergänzungen aus dem Handel auf das Segment „Bekleidung, Schuhe, Sport“ konzentrieren, wo noch gewisse Entwicklungspotenziale für Mössingen gesehen werden. Als zentrale Rahmenbedingungen und geeignete Maßnahmen wurden folgende Punkte zusammengetragen:

- Sicherung der Erreichbarkeit und Anfahrbarkeit der Innenstadt, insbesondere der Geschäfts- und Dienstleistungsangebote, insbesondere für den Individualverkehr und Öffentlichen Verkehr
- Nutzungsergänzungen durch moderne Flächenangebote im Handel (v. a. Mindestgrößen von > 200 qm Verkaufsfläche, gute Einsehbarkeit der Eingangsbereiche, barrierefreier Zugang, Schaufensterfront zur Haupteinkaufslage)
- Ergänzungen durch identitäts- und zentralitätsstiftende Nutzungen (z. B. Gastronomie, Tagescafé, Dienstleistungen)
- Die Entwicklung einer ansprechenden Atmosphäre („mit Flair“) und Aufenthaltsqualität im städtebaulichen Umfeld (Straßenraum, Begrünung, Möblierung etc.)
- Verlagerung störender gewerblicher Nutzungen wie z.B. der Abstellhalle für Busse im Westen des Plangebiets (Flstk 4584/1).

Grundsätzlich besteht der dringliche Wunsch ein insgesamt attraktives und vielfältiges Angebotsgefüge aus Handels-, Dienstleistungs-, Wohn-, Kultur- und Freizeitangeboten zu etablieren. In diesem Sinne erwartet der Auslober insbesondere Vorschläge zur

- Schließung von Angebotslücken
- Identifikation von Potentialen zur Ergänzung des gastronomischen Angebots
- Entwicklung zeitgemäßer Wohnangebote im Plangebiet

Dabei soll die vorzuschlagende Nutzungsstruktur auch unterschiedliche Tageszeiten (z.B. Abendstunden) berücksichtigen.

Für die neu zu errichtenden Gebäude sollen Nutzungsvorschläge gemacht werden. In den zugehörigen Erdgeschosszonen werden Aussagen zur Organisation und Zugänglichkeit in der Darstellungstiefe eines groben Flächenlayouts erwar-

tet. Die für die Bespielung des öffentlichen Raums wichtigen Wechselwirkungen mit den Erdgeschossnutzungen sind darzustellen.

Werden Veränderungsbedarfe im Bereich bestehender Gebäude erkannt, sind entsprechende Hinweise und ggf. Alternativvorschläge erwünscht.

Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozess wurden eine Reihe konkreter Nutzungsideen für die Innenstadt formuliert. Diese sind:

- Soziale Einrichtungen im Engel (Seniorenwohnheim / Betreutes Wohnen)
- Tourismus Info an zentraler Stelle
- Wochenmarkt (ggf. am Samstag)
- Café, Gastronomie mit Biergarten, Mittagstisch
- Prüfen, inwieweit in Ergänzung zu den „normalen“ Handelsflächen auch Flächenangebote für „Fabrikverkäufe“ für regionale Produkte in Stadtmitte eine Option darstellen
- kostengünstige, finanziell niederschwellige Standorte/ Flächenangebote u.a. den Verkauf regionaler Lebensmittel in der Stadtmitte ermöglichen

C.6

VERKEHR

Als Grundlage für die verkehrliche Entwicklung Mössingens wurden in den letzten Jahren mehrere aufeinander und modular aufgebaute Verkehrskonzepte erarbeitet. Dazu zählen

- Das Radverkehrskonzept
- Das Verkehrskonzept Innenstadt
- Die Verkehrsuntersuchung zum Gesundheitszentrum

Die darin formulierten Inhalte und Empfehlungen wurden in den Vorbereitungsprozess der Mehrfachbeauftragung „Mitte“ eingespeist. Im Folgenden sind die für den Wettbewerbsbereich wichtigen Aspekte und Diskussionsergebnisse zusammengetragen.

Als grundsätzliches Ziel für die Verkehrskonzeption schälte sich im Beteiligungsprozess die gute Erreichbarkeit der Innenstadt bei gleichzeitig verträglicher Abwicklung heraus.

C.6.1

WEGEVERBINDUNGEN

Sich fußläufig frei bewegen zu können, bedeutet seine Umwelt unmittelbar wahrzunehmen und Besitz von ihr zu ergreifen. Schlussfolgernd ist besonders auf fußläufige Durchlässigkeit zu achten. Im Arbeitskreis war man sich einig, dass im Wettbewerbsbereich besonderes Augenmerk auf den Wegeverbindungen zur Steinlach und zur Pausa liegen sollte. Auch die Verbindung zum alten Ortskern um die Peter-und-Paul-Kirche ist zu berücksichtigen.

Im Bereich zwischen Forststraße und Sulzgasse wäre die Herstellung einer rad- und fußläufigen Verbindung (keine Kfz) wünschenswert.

In der Bahnhofsstraße werden zur sicheren Querung die Fußgänger auch im Falle der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf Überquerungsanlagen angewiesen sein. Dies gilt es entsprechend zu berücksichtigen und darzustellen. Auf eine Signalisierung kann verzichtet werden.

C.6.2

RADVERKEHR

Es ist formuliertes Ziel der Stadt Mössingen, die Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen zu fördern. Dazu wurde 2009 ein Radverkehrskonzept für die Stadt Mössingen erarbeitet. Auf den (beigelegten) Routenplan wird verwiesen. Grundprinzip des Radverkehrskonzeptes ist es, dort wo die Randbedingungen (z. B. Fahrbahnbreiten) gegeben sind, Radschutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Ergänzend werden wo es sinnvoll und möglich

ist, Gehwege für (besonders schutzbedürftige) Radfahrer freigegeben. Benutzungspflichtige Radwege bzw. Geh-Radwege sind fast ausschließlich nur noch im zwischenörtlichen Bereich vorgesehen. Durch die Aufhebung der gegenwärtigen Benutzungspflicht für Radfahrer werden auch die Belange des Fußgängerverkehrs gestärkt.

- ▶ **In diesem Sinne soll ein entsprechendes Konzept „Radverkehr“ für den Planbereich erarbeitet werden, in dem Aussagen zur Verkehrsführung und der Anordnung und Ausgestaltung von Abstellrichtungen enthalten sind.**

Die im Arbeitskreis geführte Diskussion zur Führung des Radverkehrs in der Bahnhofstraße ergab, dass

- Radfahrer Anreize erhalten sollen, auf der Bahnhofstraße zu fahren
- bei der Planung des Straßenquerschnitts abgewogen werden muss zwischen der Qualität „breiterer Seitenräume“ und „der Führung des Radverkehrs auf Radschutzstreifen“.

Von den Wettbewerbsteilnehmern wird dazu in Abhängigkeit der Gestaltungskonzeption eine Aussage erwartet.

Voraussetzung für den Verzicht auf Schutzstreifen für Radfahrer in der Bahnhofstraße ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs. In diesem Falle wäre es noch zumutbar, die Radfahrer bei den prognostizierten Verkehrsmengen auf der Straße ohne Schutzstreifen zu führen. Wird auf die Schutzstreifen verzichtet, beträgt die Mindestbreite der Fahrbahn in der Bahnhofstraße 6m, mit Radschutzstreifen 7m.

C.6.3

ÖPNV

Die Stadt Mössingen hat insbesondere in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, den ÖPNV zu fördern und weiterzuentwickeln. Im Zusammenhang mit dem Busverkehr lag der Fokus dabei auf

- der räumlichen Erschließung der gesamten Stadt Mössingen durch ein entsprechendes Angebot an Buslinienführung und Haltestellen
- der sehr guten Erreichbarkeit der Mössinger Innenstadt aus allen Stadtteilen
- einer guten Bedienung sämtlicher Schulzeiten der Mössinger Schulen
- einer guten Vernetzung aller Buslinien mit der Schiene am Bahnhof Mössingen und dem Regionalbus.

Dieses Angebot bündelt sich in der Innenstadt und führt z.B. zu werktäglich 160-200 Busbewegungen in der Bahnhofstraße. Die beiden wichtigsten Haltestellen in der Innenstadt befinden sich am Jakob-Stotz-Platz und in der Bahn-

hofstraße (Haltestelle „Stadtmitte“). Diese sind mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet.

- **Dieser Umstand bedingt, dass in der Bahnhofstraße unbedingt ein Bushaltepunkt „Stadtmitte“ mit beidseitigen Haltekanten vorzusehen ist.**

Diese können als Buskaps ausgebildet werden. Die genaue Lage kann bzw. ist zu wählen. Gewünscht werden Aussagen zur Ausgestaltung und Ausstattung der Bushaltestellen. In diesem Zusammenhang sollen Maßnahmen zur Steigerung des Komforts geprüft werden (z.B. Witterungsschutz).

Der Vorschlag aus dem Verkehrskonzept Innenstadt, einen neuen zentralen Haltepunkt „ZOH“ in der Breite Straße am Gesundheitszentrum anzuordnen wurde mangels Fläche im durch das neue Gebäude resultierenden Straßenraum verworfen.

Im weiteren Verlauf führen Buslinien auch durch die Falltorstraße vom und zum Haltepunkt Kugelbeer und weiter.

- **Diese Busbeziehung Stadtmitte - Kugelbeer und die Weiterführung ist zu berücksichtigen.**

Für den Fall, dass in der westlichen Falltorstraße im Zusammenhang mit der Hafnergasse eine Einbahnstraßenregelung vorgeschlagen wird ist die Busführung dem entsprechend vorzusehen bzw. zu prüfen.

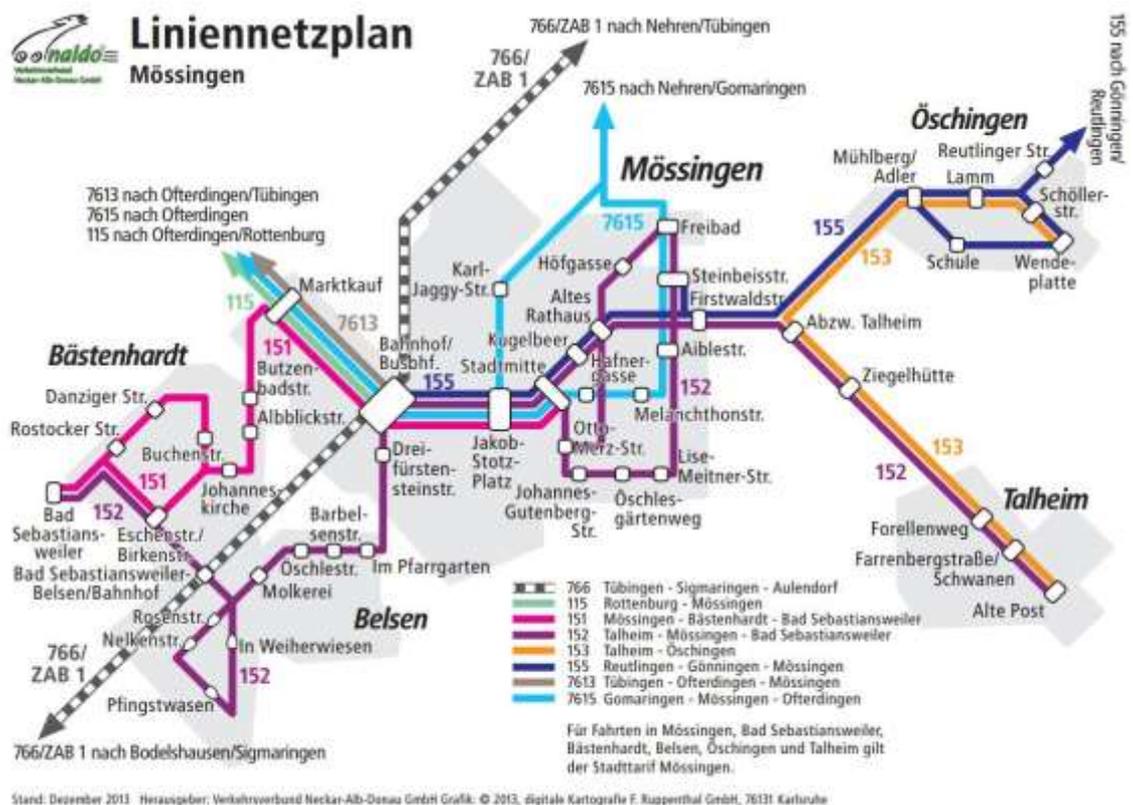


Abb. 9 Linienetzplan Mössingen

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Mit Realisierung des Nordrings konnten die Verkehrsmengen in der Bahnhofstraße signifikant reduziert werden. Nach Fertigstellung der Umfahrung wurden 2007 im östlichen Abschnitt der Bahnhofstraße ca. 7.580 Kfz/24h gezählt.

Für das Verkehrskonzept Innenstadt wurden 2013 weitere Zählungen durchgeführt und auf einen Prognosezeitraum 2025 hochgerechnet. Aufbauend auf diesen Zählungen konnten im Zusammenhang mit den Planungen des Gesundheitszentrums die Auswirkungen der dadurch erzeugten Verkehrsmengen auf das derzeit vorhandene Straßennetz eingeschätzt werden. Insgesamt erzeugt das GZM ca. 1.350 Fahrten/Tag. In der Bahnhofstraße ist bis 2025 mit einer Verkehrszunahme durch das GZM von bis zu 500 Fahrten/Tag auf dann ca. 10.000 Kfz/24h im DTV_w zu rechnen. Der Anteil an Schwerlastverkehr ist relativ gering in Mössingen und ist im Wesentlichen geprägt durch den Busverkehr. (s. Plan Verkehrsmengen)

Folglich konnten die beratenden BS Ingenieure konstatieren, dass das GZM mit der heutigen Straßendimensionierung problemlos abzuwickeln ist. Dies belegen auch die Untersuchungen zu den Knotenpunkten und Streckenabschnitten im Plangebiet, für welche Qualitätsstufen zwischen gut und ausgezeichnet ermittelt wurden.

► **Zwingend ist, dass die Bahnhofstraße im Zweirichtungsverkehr befahrbar bleibt.**

Im Weiteren kommt die Verkehrsuntersuchung zur Vorbereitung der Mehrfachbeauftragung zu folgenden Ergebnissen:

- Es wird die Einrichtung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ empfohlen. Die maximale Ausdehnung ist denkbar in der Bahnhofstraße vom Kreisverkehr an der Karl-Jaggy-Straße bis zum Marktplatz, sowie in der Falltorstraße und der Grabenstraße bis einschließlich Hafnergasse, sowie Breitestraße zwischen Bahnhofstraße und Grasshoppersstraße. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob (entsprechend der Bauabschnitte) eine schrittweise Ausweisung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs die Akzeptanz erhöht. Entsprechende Zwischenstufen sind zu berücksichtigen.
- Eine Abkopplung der Forststraße von der Bahnhofstraße wäre verkehrlich verträglich. Die Linksabbiegespur in der Bahnhofsstraße könnte in diesem Zusammenhang entfallen.
- Die Linksabbiegespur in Richtung Breite Straße ist verkehrstechnisch ebenfalls nicht zwingend.

Von den Wettbewerbsbeiträgen erhofft man sich Maßnahmen- und Gestaltungsvorschläge im Plangebiet, die

- verkehrslenkend wirken z.B.in der Hinführung zum GZM über die Karl-Jaggy-Straße und Breite Straße,
- die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen erhöhen

Insgesamt erhofft man sich von der Reduzierung der Fahrbahnbreite auf ein notwendiges Maß mehr Funktions- und Gestaltungsspielraum in den Seitenräumen und Platzbereichen. Dabei ist eine Haltung zur Führung des Radverkehrs zu erarbeiten (s. Kapitel C.6.2 Radverkehr).

Die Anlieferung der vorhandenen Ladenlokale und Dienstleister muss gewährleistet sein.

FALLTORSTRASSE

Die verkehrliche und räumliche Situation in der Falltorstraße gab in der Vergangenheit bereits mehrfach Anlass für teils sehr kontrovers geführte Diskussionen (Stadtrat, Arbeitskreis Verkehrskonzept Innenstadt, Arbeitskreis zur Vorbereitung der Mehrfachbeauftragung „Mössingen Mitte“). Im Wesentlichen drehte es sich dabei um die Varianten

- Zweirichtungsverkehr (Bestand)
- Einbahnregelung im Zusammenhang mit der Hafnergasse

Von den Teilnehmern wird dazu die Entwicklung einer Haltung erwartet.

Sollte eine Einbahnregelung vorgeschlagen werden, so

- empfiehlt der Verkehrsgutachter Einbahnregelungen in der Falltorstraße und der Hafnergasse, organisiert im Gegen-Uhrzeiger-Sinn.
- ist die Anordnung von Stellplätzen in der Hafnergasse und Falltorstraße zu prüfen und ggf. eine Neuordnung vorzuschlagen.
- kann ein Verzicht auf die Linksabbiegespur von der Bahnhofstraße in die Falltorstraße erwogen werden.
- Können in der Falltorstraße durch die Halbierung der Verkehrsbewegungen auch Pflasterbeläge im Fahrbahnbereich erwogen werden.

C.6.5

RUHENDER VERKEHR

Die im Vorfeld zum ruhenden Verkehr angestellten Verkehrsuntersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass innerhalb des Plangebiets (Ideen- und Realisierungsteil) zusätzlich zu den vorhandenen und den auf dem Merzareal geplanten Neuordnungen mindestens 30 weitere Stellplätze zweckmäßig sind, um den anstehenden Bedarf abzudecken. In den Beteiligungsveranstaltungen wurde dazu

mehrfach der Hinweis gegeben, dass das vorhandene Stellplatzangebot auf dem Jakob-Stotz-Platz in ca. 150m Entfernung zum Gesundheitszentrum stärker berücksichtigt werden sollte. Der Arbeitskreis kam der Anregung nach und verständigte sich im Ergebnis auf eine Berücksichtigung von 15-20 Stellplätzen.

- ▶ **Folglich sind in Summe innerhalb des Wettbewerbsgebiets mindestens ca. 280 öffentliche Stellplätze vorzusehen.**

Zur Deckung dieses Bedarfs dienen auch die im Parkhaus geplanten ca. 96 STP. Um Gestaltungsspielräume bei der Anordnung von Stellplätzen im Plangebiet zu haben, kann auch auf die Flurstücke 221/2, 221/3 und 220/2 zwischen Sulzgasse und Forststraße zurückgegriffen werden. Diese sind im Eigentum der Stadt Mössingen.

Werden Stellplätze auf den Flurstücken 221/2, 221/3 und 220/2 vorgeschlagen, wird deren Erschließung über die Sulzgasse empfohlen.

- ▶ **Durchgangsverkehre zwischen Sulzgasse und Forststraße sind in diesem Zusammenhang auszuschließen.**

In den zahlreichen Gesprächen im Rahmen der Bürgerwerkstätten und im Arbeitskreis zur Vorbereitung der Aufgabenstellung wurde deutlich, dass in Mössingen zahlreiche Bürger den dringlichen Wunsch nach innerstädtischen Aufenthaltsräumen mit Atmosphäre verspüren. Diese Sehnsucht wird insbesondere mit dem „Marktplatz“ in Verbindung gebracht, der derzeit im Wesentlichen zur Parkierung genutzt wird.

In der Folge hat sich eine intensive und insbesondere im Arbeitskreis kontrovers geführte Diskussion um die Frage entwickelt, ob der Marktplatz dauerhaft von parkenden Pkws freizuhalten ist oder ob zumindest im Regelfall in Teilen dort geparkt werden kann. Die Debatte zeigte einerseits den Bedarf attraktiver städtischer Räume, andererseits bestand Konsens darin, dass der Aspekt der Erreichbarkeit für eine lebendige Stadtmitte, die Bezugspunkt für die ganze Stadt und darüber hinaus darstellen soll, von besonderer Bedeutung ist. Insbesondere der Handel ist dabei auf ein ausreichendes Stellplatzangebot im direkten Kontext der Geschäftslagen angewiesen.

Angesichts dieses Spannungsfeldes soll von den Planverfassern zu der Frage, wie mit dem Marktplatz umzugehen ist, eine bewusste und begründete Haltung entwickelt werden.

Es wird angeregt, zeitlich differenzierte Nutzungskonzepte für die Platzbereiche zu untersuchen.

Dauerhaft entfallende Stellplätze sind an anderer Stelle im Plangebiet zu kompensieren (s. oben). Private Stellplätze der Anlieger am Platz und deren Zufahrt sind sicherzustellen.

Zur Bewirtschaftung der Stellplätze wird das Parken in der Bahnhofstraße derzeit auf 2h über eine Parkscheibenregelung begrenzt. Für das Parkhaus sind ebenfalls Bewirtschaftungsmodelle zur Vermeidung von Dauerparkern angedacht. Vorschläge für die Bewirtschaftung der konzipierten Stellplätze im Wettbewerbsgebiet sind erwünscht.

Weiter wurde von Bürgern der Wunsch geäußert, dass Parkieranlagen möglichst begrünt zu gestalten sind.

C.7 ÖFFENTLICHER RAUM

C.7.1 ZWEI PLATZBEREICHE

Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets bildet die Schnittstelle zwischen dem ursprünglichen Dorfkern im Osten und den gründerzeitlichen Stadterweiterungen im Westen (s. Kapitel B.2.5. Historische Entwicklung und Kapitel C.3 Städtebauliche Situation). Nicht zuletzt hieraus resultiert die Ausformulierung zweier in Verbindung zueinander stehender Platzbereiche. Sie reagieren auf die Hauptbewegungslinien (Falltorstraße im Dorfbereich und Breitestraße, Bahnhofstraße im Gründerzeitlichen Bereich) mit ihren unterschiedlichen Raumqualitäten. Die grundsätzliche Anordnung der beiden Platzbereiche 1 + 2 ist Ergebnis eines im Vorfeld intensiv geführten Diskussionsprozess unter Einbeziehung der Bürger, dem Gremium und der Verwaltung. Grundlegend alternative Platzkonstellationen wurden dabei bewusst ausgeschlossen.

- ▶ **Folglich ist die dargestellte Raumfolge mit den beiden Platzbereichen 1 + 2 der Konzeption zugrunde zu legen.**
- ▶ **Die unterschiedlichen Merkmale und Raumqualitäten der Stadtzonen Dorf + Gründerzeit sind in die Konzeption aufzunehmen und angemessen herauszuarbeiten.**

Mindestens ein Bereich soll flexibel nutzbar sein. Beispielhafte und denkbare Nutzungsmöglichkeiten sind skizzenhaft darzulegen.

- ▶ **Für mindestens einen flexibel zu nutzenden Platzbereich sind Anlass bezogene und Tages- und Jahreszeitlich zu differenzierende Nutzungskonzepte darzulegen**

Dazu muss auch ein Wochenmarkt gehören.

- ▶ **Im Bereich der Stadtmitte soll nach wie vor der Wochenmarkt möglich bleiben. Dies gilt es zu berücksichtigen.**

Derzeit ist dieser auf drei Marktstände reduziert und nimmt etwa die Hälfte der Marktplatzfläche ein. Ziel der Stadt Mössingen ist, diesen wieder stärker zu entwickeln. Eine denkbare und anzustrebende Größe beträgt 7-8 Marktstände. Als attraktivster Markttag gilt der Samstagvormittag - derzeit findet er Freitagvormittag statt.

C.7.2

BAHNHOFSTRASSE

- ▶ **In der Bahnhofstraße ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 6m (Bus/Bus) vorzusehen. Wird die Einrichtung von Radschutzstreifen vorgesehen, beträgt die Mindestbreite 7m.**

Es werden gestalterische Maßnahmen gewünscht, welche die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen erhöhen.

Dafür sind angemessene Straßenquerschnitte und Abschnittsbildungen zu wählen, die der Absicht, die Fahrgeschwindigkeiten wirkungsvoll zu reduzieren und die Aufenthalts- und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern, gerecht werden.

C.7.3

FALLTORSTRASSE

Die Falltorstraße verläuft diagonal durch den alten Dorfbereich und gilt dort als die wichtigste Verbindung. Derzeit wird die Falltorstraße im Zweirichtungsverkehr inklusive Buslinien befahren, in den Seitenräumen bestehen kritische Engstellen. Angesichts dieser Umstände wurde in der Vergangenheit über die Einrichtung einer Einbahnregelung in mehreren Gremien kontrovers diskutiert (Stadtrat, Arbeitskreis Verkehrskonzept Innenstadt, Arbeitskreis zur Vorbereitung der Mehrfachbeauftragung „Mössingen Mitte“). Dies führte in der jüngeren Vergangenheit zu kleineren Korrekturen, um die aus Sicherheitsgründen notwendigen Mindestbreite der Seitenräume für die Fußgänger herzustellen.

Sowohl signifikante Verbreiterung der Seitenräume als auch Pflasterbeläge im Fahrbahnbereich sind nur bei Einrichtung einer Einbahnregelung möglich (u.a. wegen Halbierung des Busverkehrsanteils).

Vor diesem Hintergrund wird von den Planverfassern explizit zur Frage der Einbahnregelung in der Falltorstraße eine begründete Haltung und Aussagen zur Ausgestaltung erwartet.

C.7.4

FREIRAUMGESTALTUNG

Die zu erarbeitenden Konzepte müssen den Planbereich in die Lage versetzen, die Rolle einer „Stadtmitte“ auszufüllen. Es ist ein Identitätsstiftender Ort unter Berücksichtigung der Lage zwischen Dorfkern und gründerzeitlicher Stadterweiterung zu gestalten. Die Gestaltungsmaßnahmen zielen darauf ab, die Lebens-, Einkaufs- und Wohnqualität zu verbessern.

Gewünscht ist ein ganzheitliches und durchgängiges Gestaltungskonzept, das angemessen und ausgewogen die Bedarfe der Nutzbarkeit, Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger und der Erreichbarkeit mit dem Rad und Pkw berücksichtigt.

Die öffentlichen Räume sollen künftig viel stärker zum Aufenthalt und flanieren einladen.

Mössingen hat sich in den letzten Jahren erfolgreich als „Blumenstadt“ profiliert. Es wird angeregt innerhalb der zu erarbeitenden Konzeption eine Bezugnahme auf dieses besondere Merkmal herzustellen.

BELÄGE, AUSSTATTUNG UND BEPFALNZUNG

Von den Planverfassern werden Aussagen zu Nutzungs- und Belagszonen erwartet. Dabei ist der Gestaltungsspielraum von Hauswand zu Hauswand auszunutzen.

Aus technischer Sicht ist zu berücksichtigen, dass...

- ▶ **...im Bereich der Fahrbahn in der Bahnhofstraße aufgrund des Busverkehrsanteils (ca. 200 Busse / Tag) keine Pflasterbeläge möglich sind.**
- ▶ **...in der Falltorstraße Pflasterbeläge im Fahrbahnbereich nur im Zuge einer Einbahnregelung möglich sind (Halbierung des Busverkehrs)**
- ▶ **...im Rahmen der Gestaltungsvorschläge die Aspekte der Anlieferung der Ladenlokale berücksichtigt werden müssen.**

Es wird eine Differenzierung des dem Dorf zugewandten als auch den Gründerzeitlichen Quartieren zugewandten Bereiches angeregt.

Mindestens ein Brunnen oder Wasserelement im weiteren Sinne wird gewünscht.

Die Barrierefreiheit genießt nicht zuletzt durch die in Mössingen beheimatete Körperbehindertenförderung (KBF) einen sehr hohen Stellenwert. Dies gilt es in besonderem Maß zu berücksichtigen. Die Beläge und deren Übergänge sollen gut zu begehen und zu befahren sein. Die Integration von Blindenleitelementen soll nach Möglichkeit früh in die Gestaltungsüberlegungen einbezogen werden.

Es sind Vorschläge zur Straßenraummöblierung Gestalt, Lage und Art (Sitzmöglichkeiten, Beschilderung, Beleuchtung, Spielpunkte, ggf. Raumbildende Elemente, Schattenspender und Witterungsschutz) zu machen. Dazu gehören im Rahmen eines übergreifenden Gestaltungskonzepts auch Ideen hinsichtlich privater Ausstattungselemente wie Auslagen, Beschilderungen und Beleuchtung.

Insgesamt wurde der Wunsch im Rahmen der Bürgerbeteiligung geäußert, dass die Straßenräume in der Ortsmitte „grüner“ und somit attraktiver werden sollen. Dabei sind vorhandene Grünstrukturen in der Stadt zu berücksichtigen. Trotzdem soll getreu dem Motto „mehr Stadt wagen“ ein städtisches Umfeld im Bereich der neuen Stadtmitte geschaffen werden.

- ▶ **Der Walnussbaum westlich des Gesundheitszentrums ist zu erhalten.**

C.7.5

BAUABSCHNITTE

Angesichts des Umfangs des Wettbewerbsgebiets ist klar, dass die finanziellen Spielräume der Stadt Mössingen nicht zulassen, alle darin enthaltenen öffentlichen Räume in einem Zug umzugestalten.

- ▶ **Daher muss eine Bauabschnittsweise Realisierung der Neuordnung im öffentlichen Raum möglich sein. Dies soll entsprechend dargestellt werden.**

Klar ist, dass der erste Bauabschnitt mit dem derzeitigen Bau des Gesundheitszentrums im Zusammenhang stehen muss.

C.7.6

VERSORGUNGSLEITUNGEN

In der Anlage sind Pläne zu den bekannten Versorgungsleitungen enthalten. Insbesondere bei der Platzierung neuer Baumstandorte sind diese zu berücksichtigen. Sofern die Konzeption eine Verlegung betroffener Versorgungsleitungen erfordert ist abzuwägen, ob dies angemessen und wirtschaftlich vertretbar ist.

D.1 LISTE DER ZUR VERFÜGUNG GESTELLTEN UNTERLAGEN

Übersichtsplan mit Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets

Kataster mit Höhenlinien

Luftbilder

Leitungspläne

Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

Eigentumsverhältnisse (städtische Grundstücke)

Stadtplan

Übersicht Denkmale

Auszug aus dem ISEK

Protokolle des Arbeitskreises zur Vorbereitung der Aufgabenstellung

Protokolle der Bürgerwerkstatt und Dialogveranstaltungen

Handlungsansätze STEP 2030, Netzwerk für Planung und Kommunikation
Sippel und Buff, 2014

Fortschreibung Zentrenkonzept Mössingen, GMA Ludwigsburg Mai 2014

Verkehrsuntersuchung GZM, Prognose 2025, Gesamtverkehr, BS Ingenieure
2014

Auszug Routenplan Radverkehrskonzept 2009, BS Ingenieure

Historische Stadtpläne

Pläne zu einzelnen Gebäuden (GZM, Parkhaus und Bahnhofstraße 11)

Raumprogramm Sparkasse

Berechnungsformblatt Flächen und Stellplätze

Formblatt Verfassererklärung

D.2

RAUMPROGRAMM SPARKASSE AM MARKTPLATZ

die mindestens notwendigen Flächen und Funktionen im Erdgeschoss des neuen Sparkassengebäudes an der Bahnhofstraße in Mössingen sind:

1. Barrierefreier Eingangsbereich (ca. 10 qm)
 2. Kundenhalle mit Servicebereich und "Kassenfunktion", eventuell Diskretkasse und Kundenschießfächer (ca. 50 qm)
 3. SB Bereich und Technikbereich eventuell 2 geteilt (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr) (ca. 25 qm)
 4. 2 - 3 Beratungsräume für diskrete Schnellberatung (ca. 45 qm).
 5. Kleine Wartezone, mit kleiner Kaffeebar (ca. 15 qm)
 6. "Kinderecke", Aktionsfläche (ca. 15 qm)
 7. Kunden WC, auch behindertengerecht, eventuell Mitarbeiter WC (ca. 20 qm)
 8. Flure, Treppe und Aufzug in die weiteren Etagen (ca. 50 qm)
 9. Diese Nutzungen benötigen ca. 230 qm Fläche. Dieser Wert entspricht ca. 300 qm BGF.
 10. Auf Barrierefreiheit ist zu achten.
 11. In den Obergeschossen sollen.
 12. Büroräume für weitere ca. 20 Mitarbeiter.
 13. weitere Besprechungsräume für Kundengespräche (darunter mind. ein Raum für ca. 10 Personen) und
 14. ein zusätzlicher Saal mit Nebenräumen (ca. 125qm)
- entstehen.

2-3 der unter Punkt 9 benannten Beratungsräume im Obergeschoss (ca. 45 qm) benötigen eine gute Anbindung an das Erdgeschoss z. B. über eine offene Treppe mit Galerie. Ansonsten sind diese im Erdgeschoss anzuordnen und vergrößernd die dann benötigte Fläche im EG auf ca. 280 qm. Dieser Wert entspricht ca. 360 qm BGF.

Nach aktuellen Zahlen werden im neuen Sparkassengebäude Bahnhofstraße ca. 25 - 30 Mitarbeiter beschäftigt sein.

Insgesamt summiert sich der Flächenbedarf der Sparkasse auf ca. 1000 qm BGF.

D.3

FOTOS BESTAND



Abb. 10 Bahnhofstraße



Abb. 11 Bahnhofstraße Ecke Falltorstraße





Abb. 12 Marktplatz



Abb. 13 Falltorstraße Richtung Kugelbeer





Abb. 14 Ehemaliger Gasthof Engel



Abb. 15 Hirschgasse





Abb. 16 provisorischer Parkplatz Falltorstr. Ecke Hafnergasse



Abb. 17 Parkplatz Hafnergasse





Abb. 18 Haifnergasse



Abb. 19 ehemaliger Polizeiposten





Abb. 20 Forststraße



Abb. 21 Sulzgasse





Abb. 22 Grasshopperstraße



Abb. 23 Bahnhofstraße





Abb. 24 Bahnhofstraße



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1 Regionalplan, Raumnutzungskarte Quelle: Stadt Mössingen.....	9
Abb. 2 Mössingen, historische Aufnahme vom Flugzeug Quelle: nicht rekonstruierbar vermutl. Stadtarchiv Mössingen	11
Abb. 3 Urkarte Mössingen 1855 Quelle: Stadtarchiv Mössingen.....	12
Abb. 4 Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Quelle: GMA Beratung und Umsetzung, 22.01.2015	15
Abb. 5 Öffentlicher Werkstattbericht am 12.11.2014 Quelle: Netzwerk für Planung und Kommunikation Bürogemeinschaft Sippel & Buff	16
Abb. 6 Arbeitskreissitzung Nr. 3 am 17.12.2014 Quelle: Netzwerk für Planung und Kommunikation Bürogemeinschaft Sippel & Buff	18
Abb. 7 Überflutungsflächen Quelle: LUBW, 22.01.2015.....	19
Abb. 8 Ansichten Gesundheitszentrum Nord, Nord-West Quelle: Architekten Partnerschaft Stuttgart GbR, 20.01.2015.....	23
Abb. 9 Liniennetzplan Mössingen Quelle:Stadt Mössingen, 15.01.2015	31
Abb. 10 Bahnhofstraße Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	42
Abb. 11 Bahnhofstraße Ecke Falltorstraße Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014	42
Abb. 12 Marktplatz Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	43
Abb. 13 Falltorstraße Richtung Kugelbeer Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	43
Abb. 14 Ehemaliger Gasthof Engel Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014	44
Abb. 15 Hirschgasse Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	44
Abb. 16 provisorischer Parkplatz Falltorstr. Ecke Hafnergasse Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	45
Abb. 17 Parkplatz Hafnergase Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	45
Abb. 18 Hafnergasse Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	46
Abb. 19 ehemaliger Polizeiposten Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014	46
Abb. 20 Forststraße Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014	47
Abb. 21 Sulzgasse Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014	47
Abb. 22 Grasshopperstraße Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	48
Abb. 23 Bahnhofstraße Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	48
Abb. 24 Bahnhofstraße Quelle: Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH 27.06.2014.....	49

