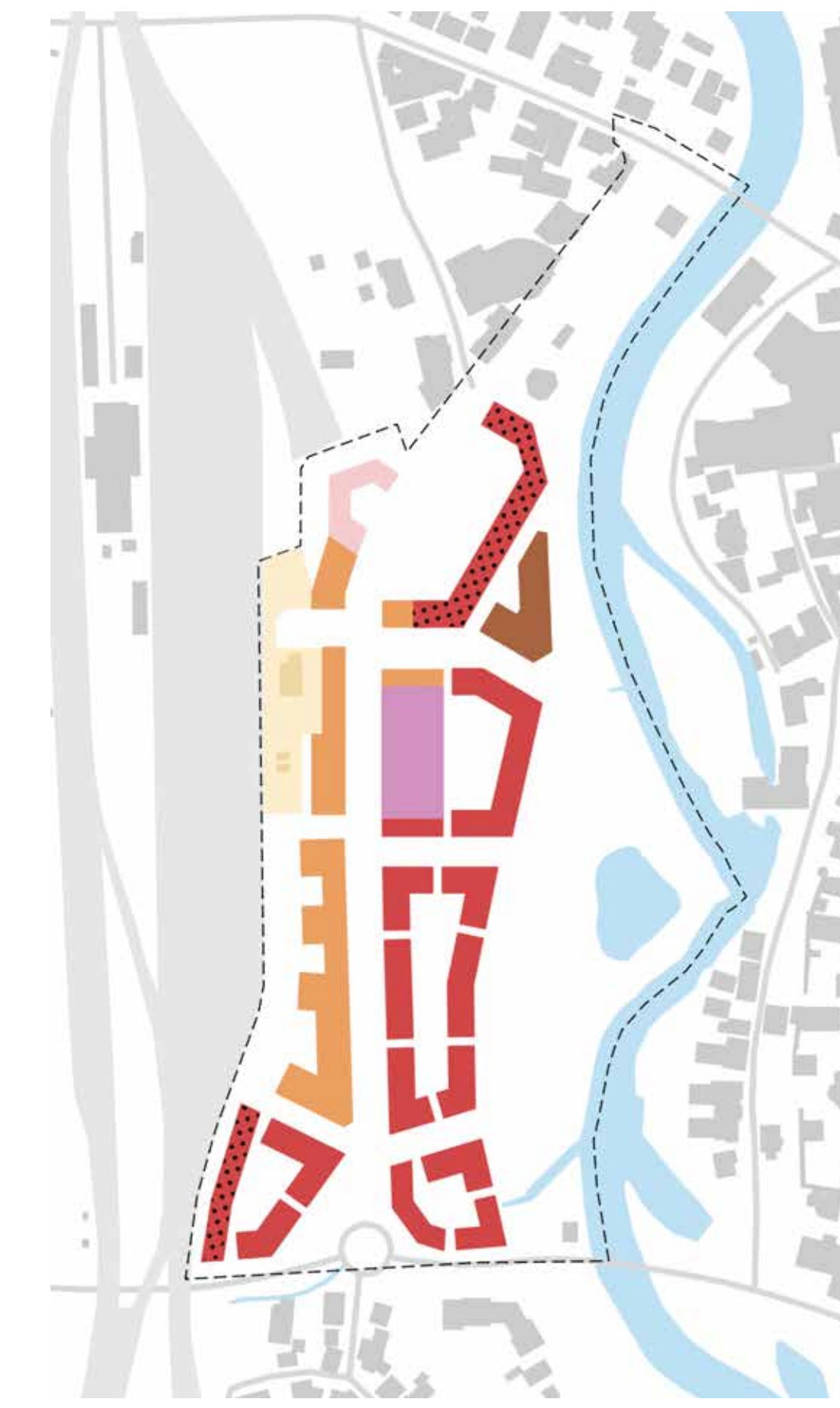


Nutzungskonzept - Erdgeschoss



Nutzungskonzept - Regelgeschoss

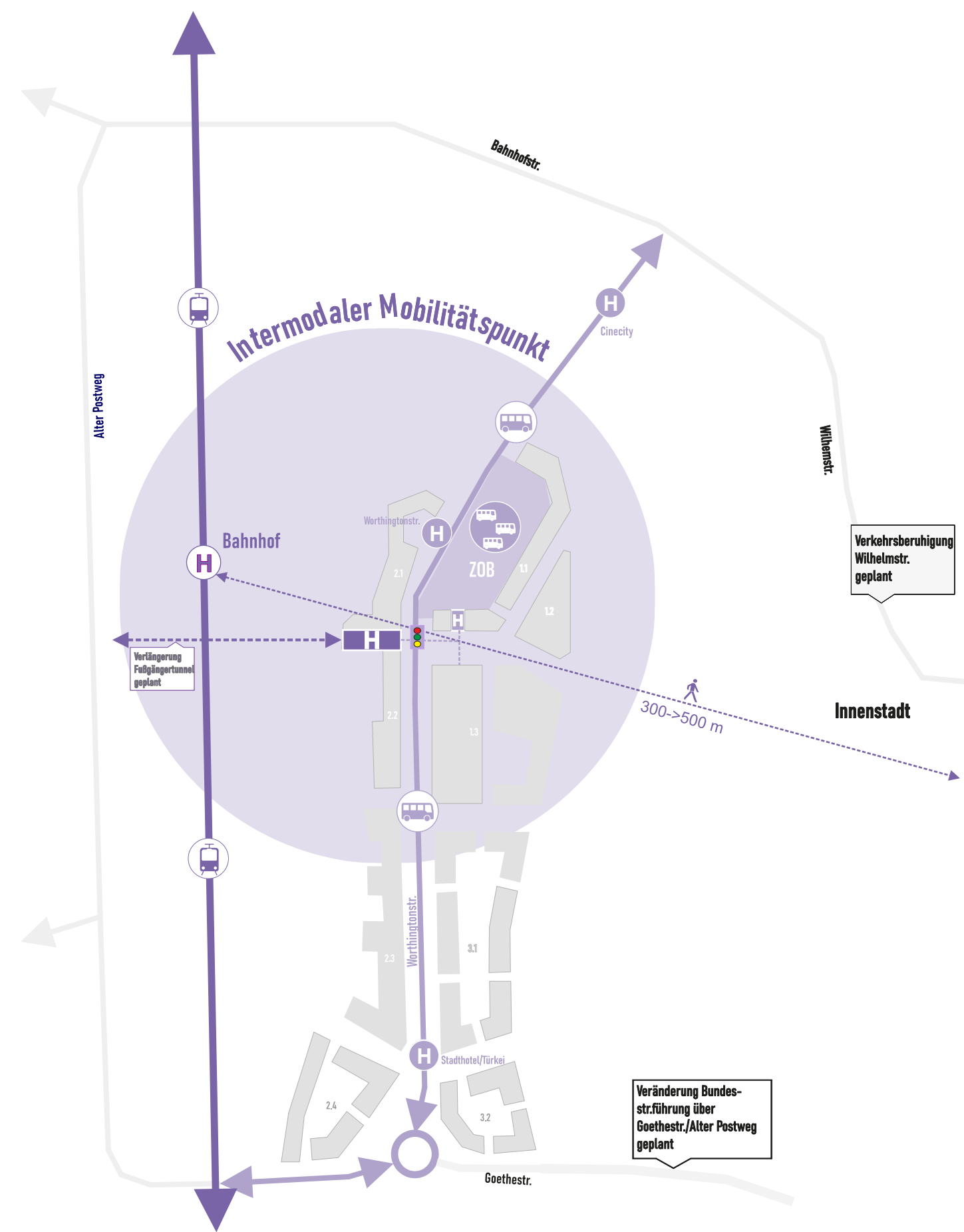
Legende

- Gewerbe | Einzelhandel, Gastronomie
- Gewerbe | Büro, Dienstleistungen, Praxen
- Hotel
- Kultur/ Bibliothek/ Hochschule / Bühne
- Wohnen
- Flexible Nutzung im EG
- Mikroapartments
- Fitnesscenter im 1. OG
- Energiezentrale
- ZOB
- ZOB Services
- Empfangshalle Bahnhof
- Fahrradparkhaus
- Parken im EG
- Quartiersgarage
- Tiefgarage
- Stellwerksgelände

Nutzungsprogramm

Einzelhandel Gastronomie	7.600 m ²
Gewerbe Büro Dienstleistungen	23.900 m ²
Hotel	3.900 m ²
Bibliothek Bildung	7.000 m ²
Wohnen	45.000 m ²

Vogelperspektive von Osten



Mobilitätskonzept (ÖPNV) | 1:4000

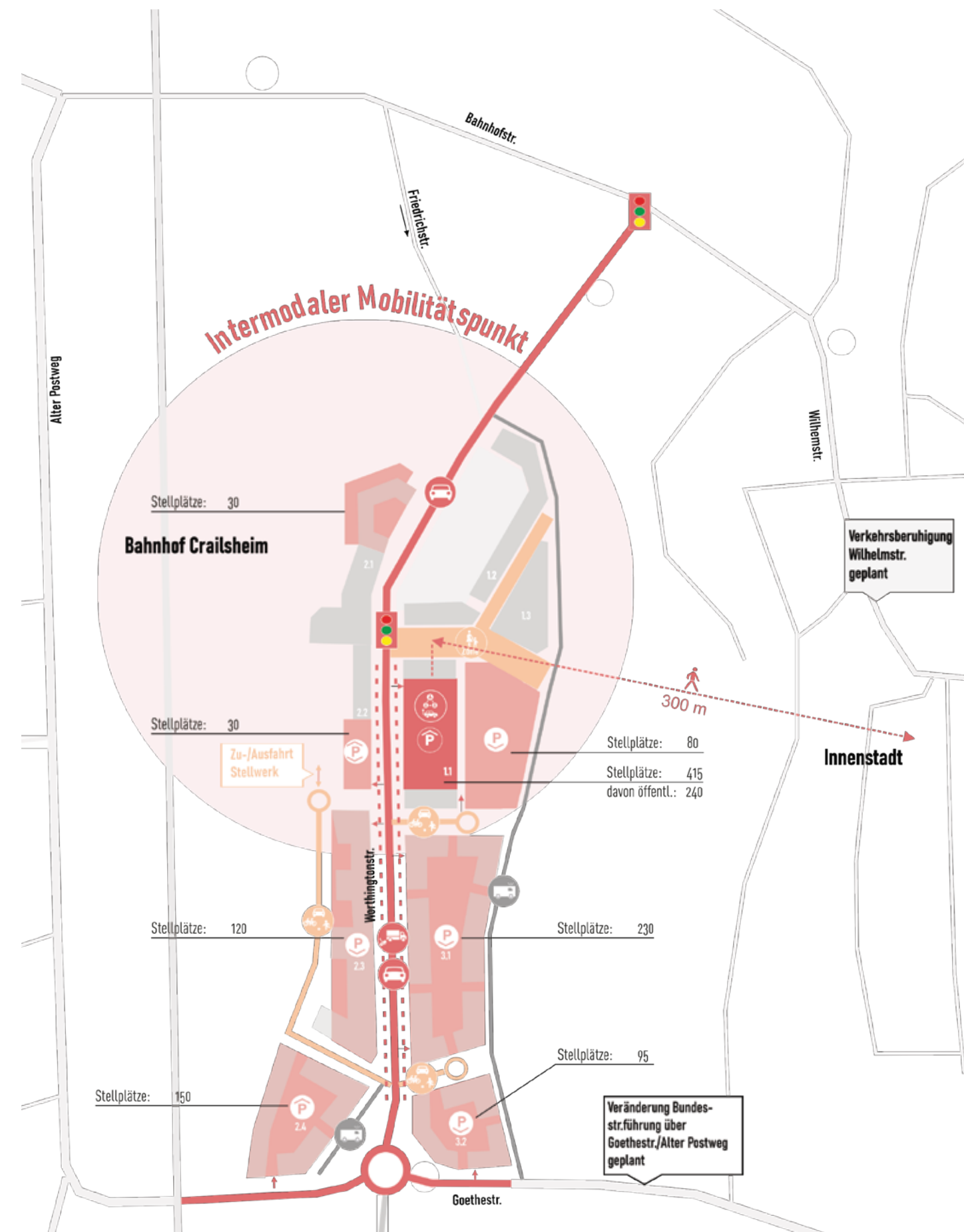
- IC/IRB-Bahnlinie (Bestand)
- IC/IRB-Haltepunkt (Bestand)
- Bahnhofsseingangsbereich (Neubau)
- Stadt- und Regionalbuslinie (Bestand)
- Zentraler Busbahnhof (Umbau)
- ZOB-Eingangsbereich (Neubau)
- Bushaltestelle (Umbau)
- Lichtsignalanlage (Umbau/Umprogrammierung)
- Fußläufiger Einzugsbereich ÖPNV (300-500 m)

SPNV/ÖPNV

Die Förderung des Schienenpersonennahverkehrs und öffentlichen Personennahverkehrs bildet einen wesentlichen Baustein für die nachhaltige kommunale Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung und somit gleichzeitig für die Quartierserschließung. Im Rahmen der geplanten Qualifizierung eines "intermodalen Mobilitätspunktes" wird der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit 14 Bussteigen für Regional- und Buslinien sowie Rufbuslinien im "Sägesaahausstellung" mit den Witterungsschutz im Bereich des bestehenden öffentlichen Parkplatzes neuerrichtet. In den angrenzenden Gebäudeteilen wird ein "ÖPNV-Servicepoint" mit Fahrplanauskunft, Ticketverkauf, Sanitäranlagen u.a.m. errichtet.

Die bestehenden Halteketten der Durchgangsbustlinien im Zuge der Worthingtonstraße werden im Zuge des Straßenumbaus entsprechend ausgebaut und hinsichtlich der Gestaltung und Ausstattung optimiert.

Durch eine Eingangshalle mit einem "SPNV-Servicepoint" u.a. mit Fahrplanauskunft, Ticketverkauf wird die Verknüpfung mit dem Bahnhof im Zuge des verlängerten Personentunnels akzentuiert.



Mobilitätskonzept (MIV) | 1:4000

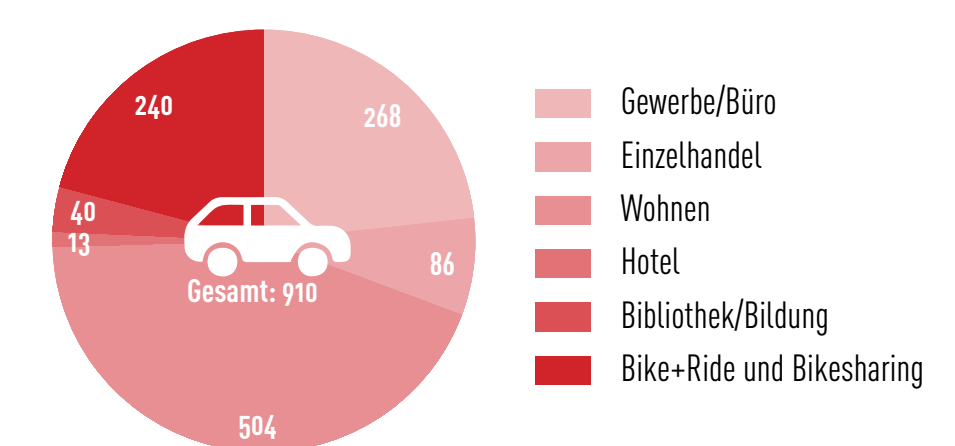
- Haupterschließungsstraße (Umbau) (Separationsweg, Temp. 50 km/h)
- Quartiersstraße (Neubau) (Nutzung: Stichverkehrserschließung)
- Fußgängerzone (Neubau) (Mischzone, Freigabe Radverkehr und Lieferverkehr)
- Fuß-/Radweg (Umbau)
- Multifunktionsstreifen (Neubau) (für alleinstellplätze, Bg, und Entlasten)
- Kreisverkehrsplatz (Kreuzungsumbau)
- Lichtsignalanlage (Umbau/Umprogrammierung)
- Grundstück- und Garagenzu-/ausfahrten (Neubau)
- Quartiersgarage (Neubau) (öffentlich, oberirdisch, mit Ladeninfrastruktur und PkA-Angebot)
- Blockgarage (Neubau) (privat/gewerblich, oberirdisch im EG und 1. OG)
- Blockgarage (Neubau) (privat/gewerblich, unterirdisch)
- Car-Sharing (Planung) (stationsabhängig, Elektrofahrzeuge und Ladeninfrastruktur)
- Fußläufiger Einzugsbereich Quartiersgarage (+300m)

Motorisierter Verkehr

Das Rückgrat in der verkehrlichen Erschließung des Quartiers im motorisierten Verkehr bildet die Worthingtonstraße in Verbindung mit der geplanten Verkehrsberuhigung der beschriebenen Innenstadt als abgestufte Stadtstraße. Mit einer reduzierten Fahrbahnbreite und räumlich separierten Nebenanlagen für den Fußgänger- und Radverkehr sowie Lieferverkehr und dem Neubau eines Kreisverkehrsplatzes (Ø 35m) im Bereich der Goethestraße/Worthingtonstraße und der damit einhergehenden Reduzierung der Verkehrsbelastung wird die Grundlage für den Umbau der Worthingtonstraße geschaffen. Angebots an die Worthingtonstraße werden im südlichen Bereich verkehrsberuhigte Quartiersstraßen (Mischverkehrs), über die südwestliche Quartiersstraße wird zukünftig die Erschließung des bestehenden DB-Stellwerksgeländes sichergestellt.

Zur Deckung der zukünftigen Nachfrage im ruhenden motorisierten Verkehr werden 910 private/gewerbliche Stellplätze zentral unter- und oberirdisch in zentralen blockbezogenen Sammelgaragen ("Blockgaragen") geschaffen. Als Baustein der intermodalen Mobilitätsentwicklung werden 200 öffentliche oberirdische Stellplätze, ergänzt um 40 Park-and-Rail- und stationsabhängige Car-Sharing-Angebote, in einer neuen Quartiersgarage (Block 1.1) räumlich gebündelt. Ausgewiesene Lieferzonen in den Multifunktionsstreifen und Be- und Entlastungsmöglichkeiten in den Quartiersstraßen garantieren die Ver- und Entsorgung der angrenzenden Blöcke.

Kfz-Stellplatzangebot nach Nutzungen



Mobilitätskonzept (Fuß- & Radweg) | 1:4000

- Kombierter Geh- und Radweg (Neu-/Umbau) (für alleinstellplätze oder separat)
- Getrennter Geh- und Radweg (Neu-/Umbau) (für alleinstellplätze oder separat)
- Separater Gehweg (Umbau) (für alleinstellplätze)
- Radfahrstreifen (Neubau)
- Sonstige Geh- und Radwegenetze (Neubau)
- Fußgängerzone (Neubau) (Mischzone, Freigabe Radverkehr und Lieferverkehr)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Neubau) (Mischzone)
- Fußgänger-/Radfahrerüberführung (Neubau)
- Lichtsignalanlage (Umbau/Umprogrammierung) (für alleinstellplätze oder separat)
- Fahrradparkhaus (Neubau) (öffentlich, oberirdisch, Bike-and-Ride und Bike-and-Rail)
- Fahrradabstellanlagen garage (Neubau) (privat/gewerblich, über- und unterirdisch)
- Bike-Sharing (Planung) (stationsabhängig, stationsabhängig, E-Bikes, Ladeninfrastruktur)
- Fahrradservice und Mikro-Depot (Planung) (stationen in Fahrradparkhaus)
- Fußläufiger Einzugsbereich Fahrradparkhaus (+300m)

Fußgänger- und Radverkehr

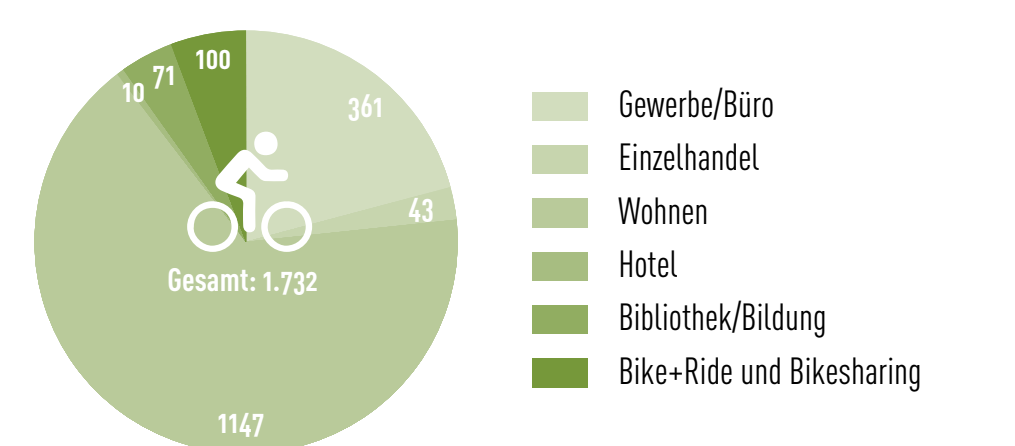
Die Haupterschließung des Quartiers erfolgt im Zuge der geplanten kombinierten Rad- und Fußgängeranlagen im Bereich der Worthingtonstraße. Eine ergänzende zentrale Erschließungsfunktion des Quartiers im Rad- und Fußgängerverkehr wird dem bestehenden und bedarfsgerecht umzubeauenden Rad- und Fußwegnetz in dem Jagst-Auen-Park zugewiesen. Eine dominierende Aufenthaltsfunktion für Fußgänger im öffentlichen Straßenraum des Quartiers übernimmt zukünftig der als Fußgängerzone (mit Radfahrer und Lieferverkehr frei) gestaltete "Paradeis-Platz" zwischen Block 1.1/1.2 und 1.3.

Mit dem Ziel, die räumliche Verknüpfung des Quartiers mit der Innenstadt zu stärken, wird ergänzend zu den beiden Fußgänger- und Radfahrerüberführungen im Bereich der Jagst der Neubau einer dritten Fluss Querung zwischen dem nördlichen ZOB-Bereich in Richtung der Straße "Postplatz" empfohlen.

Die Führung der Rettungswegverkehre im Bereich der zukünftigen Quartiersstraßen und der umzubeauenden Nord-/ Süd Hauptverbindung ("Kocher-Jagst-Radweg") wird baulich sichergestellt.

1.630 baurechtlich nachzuweisende private und gewerbliche Abstellplätze für normale Fahrräder und Sonderfahrräder über- und unterirdisch zentral in den Blöcken untergebracht. 250 öffentliche oberirdische Bike-and-Ride und Bike-and-Rail-Abstellplätze werden in einem zentralen Fahrradparkhaus (Block 2.2) räumlich gebündelt. Das Fahrradparkhaus wird mit ergänzenden fahrradspezifischen Angeboten, wie Fahrradladen mit Reparaturservice, Bike-Sharing Angeboten (E-Bikes, E-roller, E-Scoter, Lastenfahrräder u.a.m.) als Mikro-Mobilitätsstation mit einem Paketdepot ausgebildet.

Fahrradabstellplatzangebote nach Nutzungen





Fußgängerperspektive vom Platz Richtung Altstadt

Freiraum- und Grünflächenkonzept

QUARTIER-PARK-FLUSS

Eine Perlenkette aus vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und Erlebnissen: die neue Paradeis-Promenade entlang der Jagst-Aue. Die Paradeis-Promenade ist das Rückgrat des Freiraumverbundes entlang der Jagst und markiert die lebendige Schnittstelle zwischen der Jagst-Aue und dem neuen Paradeis-Quartier. Mit einer großzügigen Breite von insgesamt 4,5 m gewährleistet die zentrale Wegeführung ein gefahrloses Nebeneinander von Fußgängern und Fahrradfahrern. Dieser Abschnitt stellt weiterhin eine wichtige Verbindung auf dem Kocher-Jagst-Radweg dar. Die von Laubbäumen begleitete Promenade bietet durch ihre Höhenlage eine schöne Sicht zur historischen Altstadt und über den Naturraum der Jagst-Aue. Die historische „Paradeis-Allee“ wird durch neu ergrünte Pappeln wieder aufgelobt. Die vielfältigen Stützmöglichkeiten der Promenade laden Jung und Alt bei einem Spaziergang zu einer Pause ein.

Von Norden bis Süden schließen sich verschiedene Terrassen an die Promenade an, die eine Vielfalt an Aufenthaltsqualitäten und Erlebnisräumen bieten. Im Norden ergänzen und erweitern die Terrassen die Außenbereiche der dort vorhandenen Gastronomie. Daran angeschlossen befindet sich eine Open-Air Bühne, die für verschiedenste lokale Veranstaltungen wie z.B. als Freiluftkino genutzt werden kann. Eine großzügige „Bibliotheksterrasse“ befindet sich unmittelbar zu Bibliothek/Bildungshub und dient als Kommunikations- und Lernort. Hier entsteht ein Schaufenster der zukünftigen Hochschule.

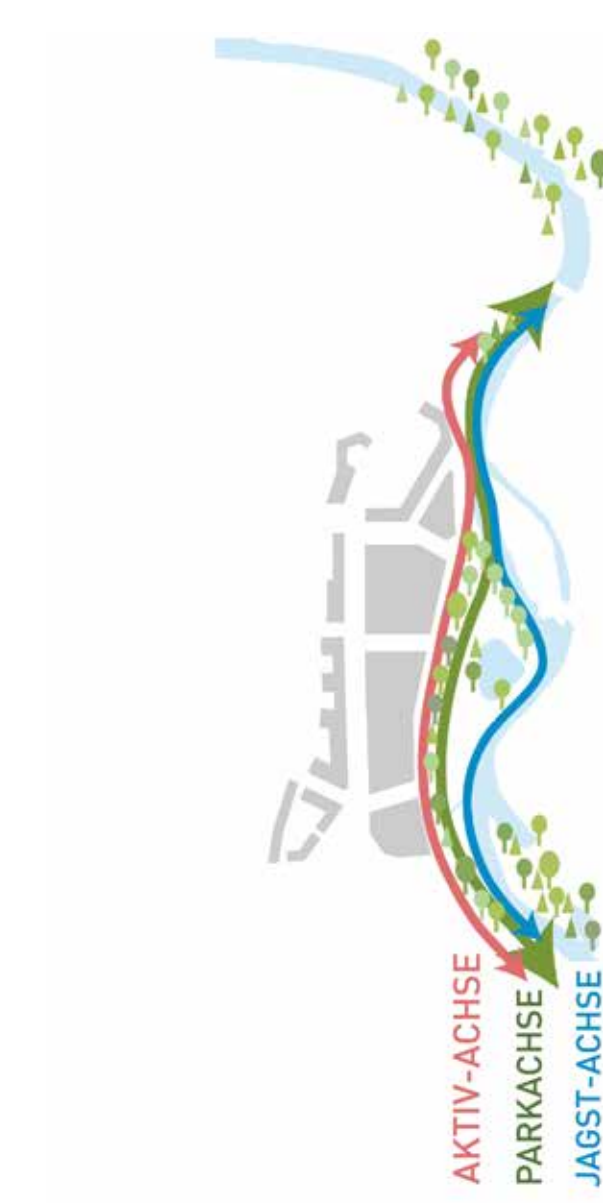
Im südlichen Abschnitt ergänzt die „Spiel- und Bewegungsterrasse“ den vorhandenen Horaffen Spielplatz. Dort sind vorwiegend Bewegungs- und Spielangebote für ältere Kinder und Jugendlichen vorzuziehen. Die anschließende „Entspannungsterrasse“ lädt mit bequemen Liegen zur ruhigen Erholung, zum Treffen und zur Kontemplation ein.

Die von zahlreichen Fußgängern und Fahrradfahrern frequentierte urbane Achse aus Richtung Altstadt mündet in den repräsentativen Bahnhofsvorplatz, der wiederum in die Bahnhofspassage überleitet. Dieser stellt einen neuen, offenen Mittelpunkt mit einer Vielfalt an Einzelhandel und kleinen Cafés, dar und begründet die Crailsheimer und Besuchenden mit einer repräsentativen Platzgestaltung. Dort ist zudem ausreichend Platz für lokale Märkte und Infostände.

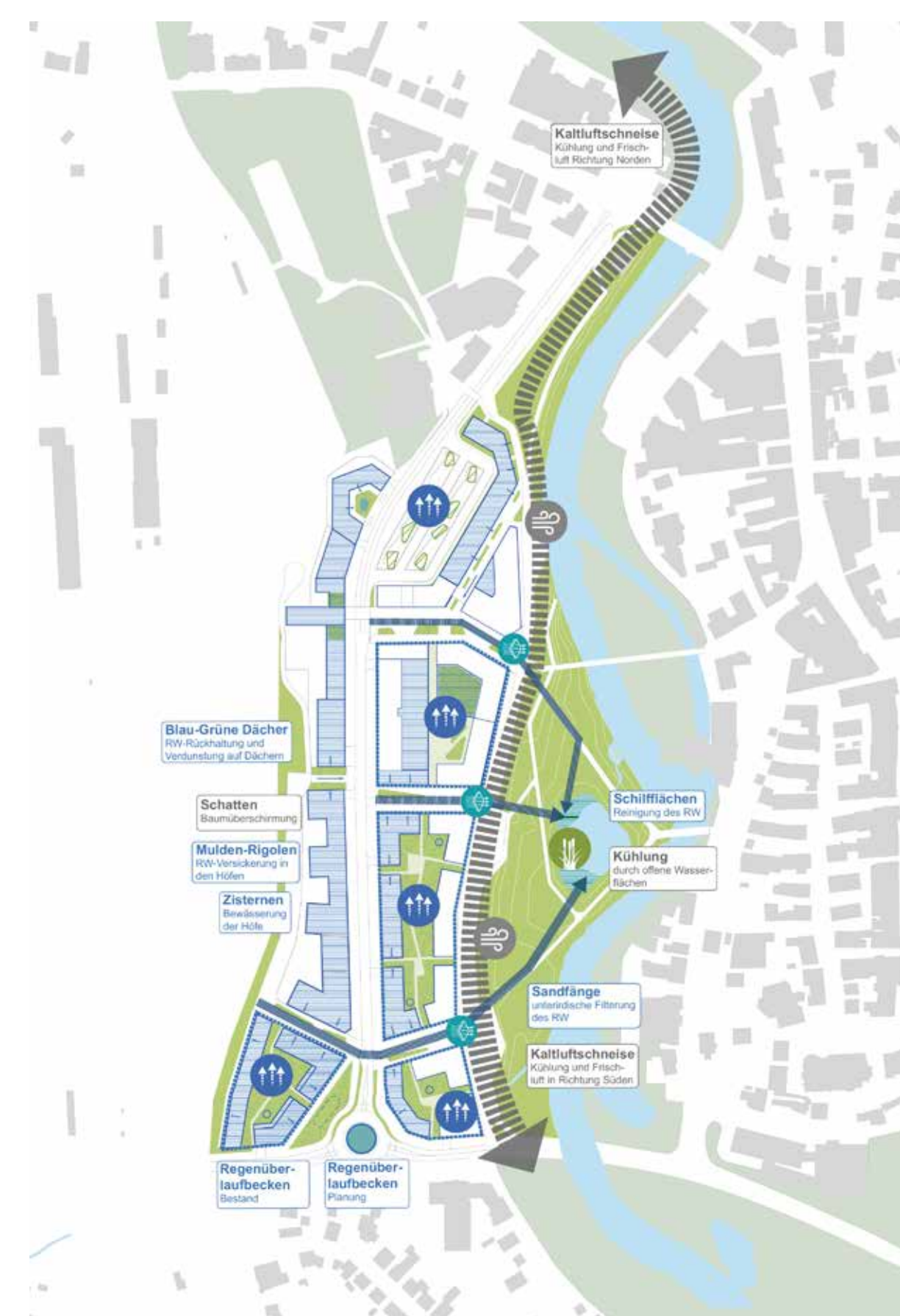
Der Jagst-Auenpark wird durch wenige Interventionen qualifiziert. Im Mittelpunkt steht weiterhin der Modellbootsee, dessen Aufenthalts- und Gestaltqualität aufgewertet wird. Schifflächen dienen dabei nicht nur zur Reinigung des eingeleiteten Wassers aus dem Quartier, sondern bilden zudem einen neuen Lebensraum für Vögel, sowie Insektenarten und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Naturerfahrung und Biodiversität.



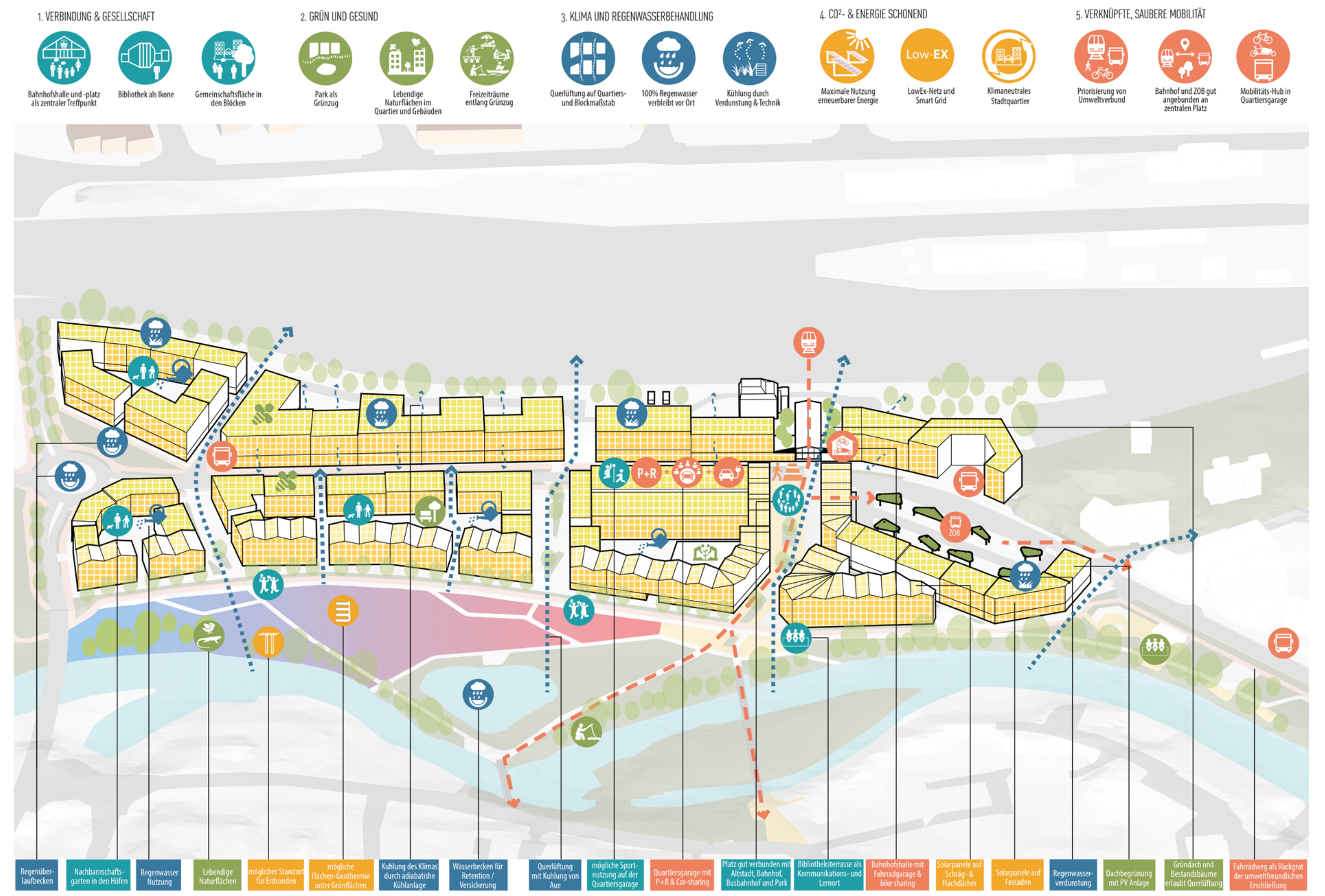
Freiraum- und Grünflächenkonzept



Drei Achsen der Aue



Entwässerungskonzept



Nachhaltigkeitskonzept

Entwässerungskonzept

Wesentlicher Teil des ökologischen Konzeptes ist das Regenwassermanagement. Es weist eine Vielzahl von Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeiten auf, die miteinander vernetzt sind. Die bebauten Flächen sind teilweise durch begrünte Dächer und Zisternen für die Bewässerung der Pflanzen in den Höfen geprägt. Überschüssiges Wasser wird gemeinsam mit der Straßeneinweisung in Sandfänge und anschließend unterirdisch zur Reinigung durch die Schilfkörper des Teiches geleitet. Schilfkörper und Gewässer sind durch eine Schwelle voneinander getrennt, um die Wasserqualität des Teiches zu gewährleisten.

Das vorhandene, unter dem Miniplatz befindliche Rückhaltebecken muss aufgrund der geplanten Bebauung verlagert werden und befindet sich unter dem Kreisverkehr.

Nachhaltigkeitskonzept

Ein grünes und dichtes Quartier mit vielfältigen Mobilitätsangeboten bietet die besten Voraussetzungen für einen gesunden, nachhaltigen, klimaneutralen Lebensstil.

Die Mobilität spielt eine wichtige Rolle für CO₂-Neutralität und Gesundheit im Quartier. Standorte mit Schienenanschluss gelten als zukunftsreich, weil sie mit ÖPNV nachhaltig erreichbar sind und uns vom MVV weniger abhängig machen. Die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV spielt eine zentrale Rolle und wird attraktiv für die Nutzer gestaltet, um die Akzeptanz und Inanspruchnahme zu steigern.

Die zwei Achse des Quartiers - die Jagstau und urbane Route über den Platz - fördern den Austausch zwischen den Bewohnern und Nutzern und sind die Grundlage für eine stabile und sichere Gemeinschaft bilden.

Die Aue, die wertvollen Baumbestand integriert, sorgt für ein gesundes Wohnklima und bietet Raum für Biodiversität und CO₂-Speicherung. Bäume und vielfältige Grünräume spielen als Verduster eine wichtige Rolle. Im Freiraum werden Elemente zur Regenwasserrückhaltung eingesetzt.

Das Energiekonzept basiert auf der Nutzung erneuerbarer Energien, was zur Reduzierung der Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt.

Wärme- und Energiekonzept

NACHHALTIGES KONZEPT FÜR EINE ZUKUNFTSSTADT AM FLUSS

Unsere Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt wird von einem innovativen Energiekonzept geprägt, das die Potenziale der Umgebung auf einzigartige Weise nutzt. Zentral für dieses Konzept ist die Verwendung von Wärmepumpen mit besonders effizienten Quelltemperaturen. Dabei setzen wir auf die reichhaltigen Ressourcen der natürlichen Umgebung, um eine ressourcenschonende und zukunftsfähige Energieversorgung zu gewährleisten.

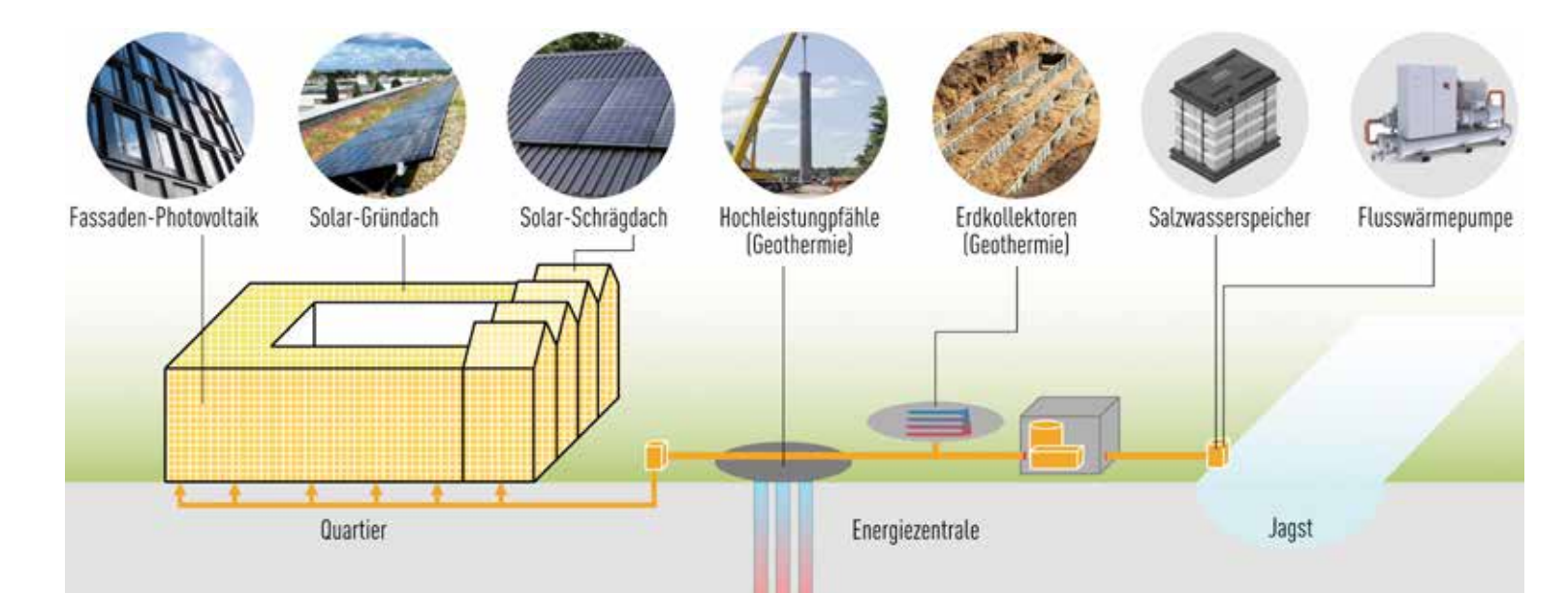
Der Fluss Jagst, der an unser Stadtquartier angrenzt, wird zu einer tragenden Säule unseres Energiekonzepts. Die Umgebungswärme des Flusses wird durch innovative Technologien in Wärme umgewandelt und in unserem Nahwärmesystem verteilt. So wird die Energie des Wassers in nachhaltige Wärme für Wohngebäude, Büros und Gewerbeflächen umgewandelt, ohne die natürliche Umgebung zu beeinträchtigen.

Ein weiterer bedeutender Bestandteil unseres Energiekonzepts sind Hochleistungsenergiepumpen und Erdkollektoren. Diese ermöglichen die effiziente Nutzung der im Boden gespeicherten Energie. Die Kombination aus Flusswärme und geothermischer Energie schafft ein ausgewogenes Verhältnis zwischen konstant verfügbarer Energie und saisonaler Schwankung.

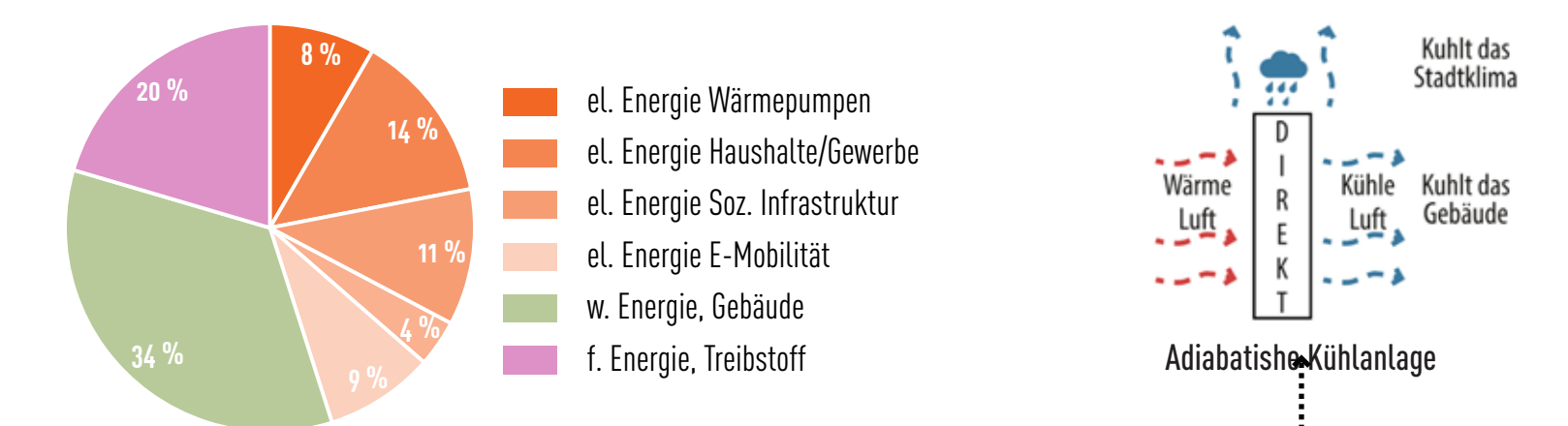
Um unsere Energiebilanz zu optimieren, setzen wir auf dezentrale Energieerzeugung durch Fassaden- und Dachphotovoltaik. Auf diese Weise erzeugen wir einen beträchtlichen Teil unserer benötigten Energie selbst, was nicht nur die Nachhaltigkeit fördert, sondern auch die Abhängigkeit von externen Energiequellen reduziert.

Ein besonderes Augenmerk legen wir auf die Schaffung eines angenehmen und gesunden Stadtklimas. Dies erreichen wir durch den Einsatz adiabatischer Kühlsysteme für Büro- und Gewerbeflächen. Anstatt herkömmliche Kompressionsanlagen zu verwenden, setzen wir auf den natürlichen Effekt der Verdunstungskälte. Dies sorgt nicht nur für angenehme Temperaturen, sondern trägt dazu bei, dass die Stadtluft nicht aufgeheizt wird, sondern einen kühlenden Effekt entfaltet.

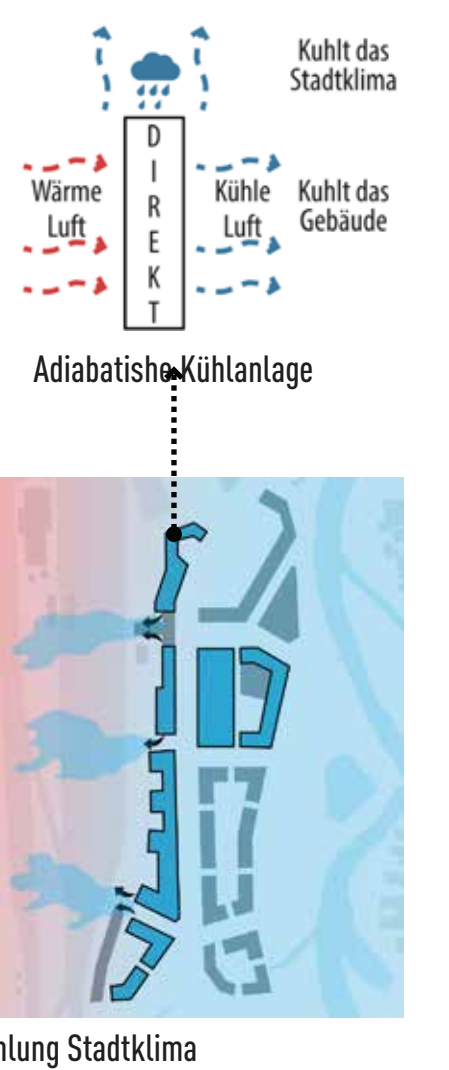
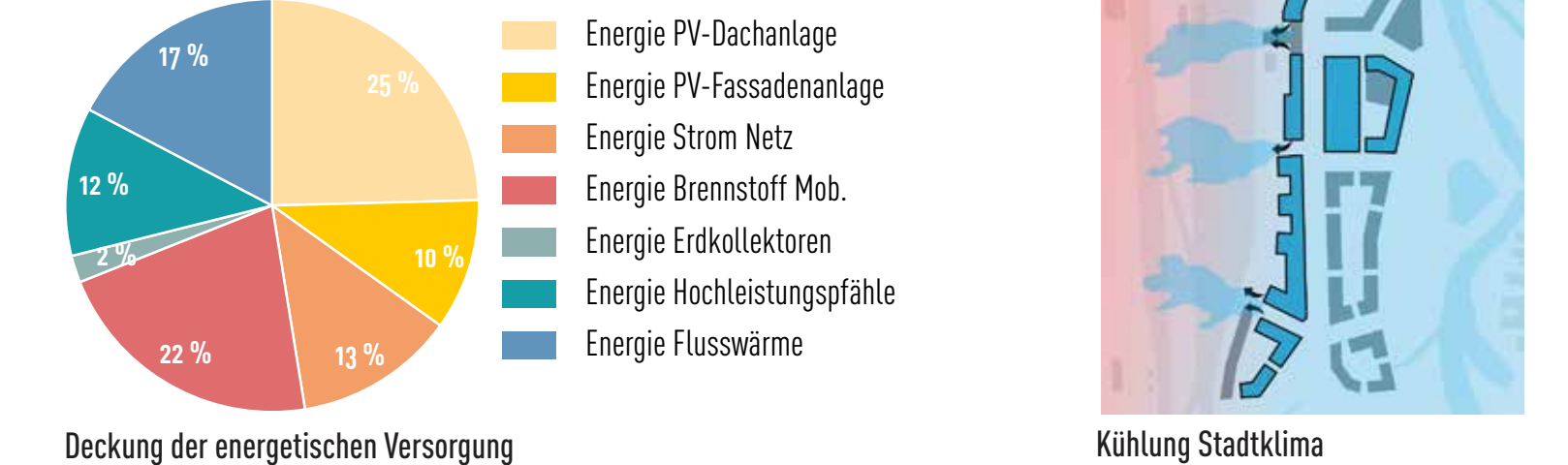
Das Energiekonzept setzt nicht nur auf höchste Effizienz und Nachhaltigkeit, sondern auch auf die Einbindung der natürlichen Umgebung, die den Entwicklungsprozess der Stadt hervorhebt.

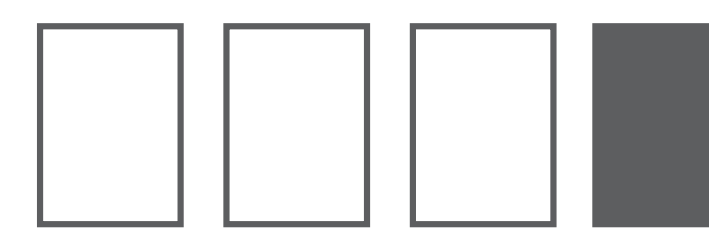


Energiekonzept



Energie bedarfe

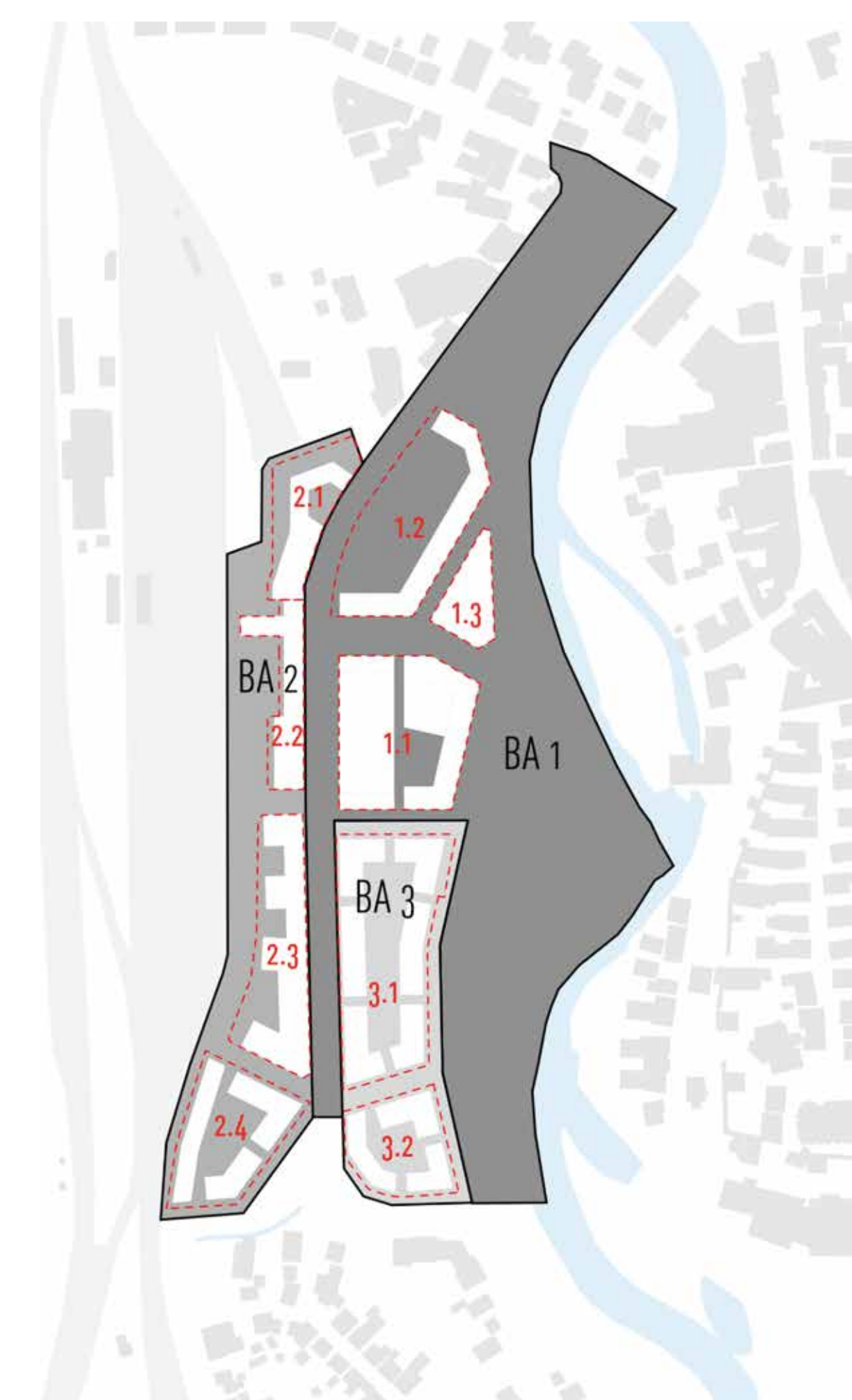




Vertiefungsbereich | 1:500



Fußgängerperspektive Paradeisallee



Bauabschnitte

Bauabschnitte

Aufgrund der unterschiedlichen Umsetzungszeitpunkte und Grundstücksverhältnisse wurde das Areal so geplant, dass drei Teilbereiche sukzessive entwickelbar sind. Die Entscheidung das Areal zu erhöhen, muss vor dem Start des ersten Bauabschnittes getroffen sein.

Der erste Bauabschnitt umfasst dabei das Herz des Areals: den Platz und die Mobilitätsdrehscheibe. Es ist wichtig die Quartiersgarage als erstes zu bauen, damit die heutigen Parkflächen frei werden. Im ersten Bauabschnitt sollten auch die ZOB und den Quartiersplatz umrahmenden Gebäude errichtet werden. Eine weitere Initiierung könnte die Stadt auslösen, indem sie die Bildungseinrichtung realisiert. Außerdem können der Auenpark und die Worthingtonstraße bereits im ersten Bauabschnitt angepasst werden.

Der zweite Bauabschnitt umfasst den Bereich westlich der Worthingtonstraße, welcher mittelfristig entwickelbar ist. Dieses Areal umfasst Wohnnutzungen im Süden, Büronutzungen in der Mitte und Das Hotel, das Fahrradparkhaus und die Bahnhofshalle im Norden.

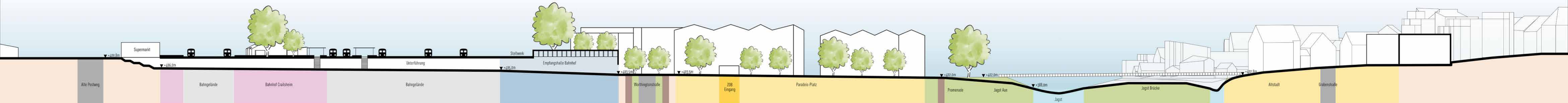
Der dritte Bauabschnitt wird erst möglich, sobald der Lärmschutz durch den zweiten Bauabschnitt gesichert ist.

Wirtschaftlichkeit

Eine hohe Bebauungsdichte, rationale Baufläche, ein großes oberirdisches Parkhaus und das Verdrängen auf eine Überbauung des Busbahnhofs tragen alle dazu bei, ein möglichst wirtschaftliches Quartier errichten zu können. Auch eine Erhöhung des Areals könnte zur Wirtschaftlichkeit beitragen.

Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen könnte die Stadt erwägen den Stellplatzschlüssel anzupassen. Autoparkplätze in gebauter Form sind sehr teuer, nehmen viel Platz ein und sind am Bahnhof vielleicht weniger förderwürdig als Investitionen in Bahn, Bus und Fahrradinfrastruktur.

Nichtdestotrotz geht es um ein Quartier von großer gesamtstädtischer und öffentlicher Bedeutung. Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr, in den öffentlichen Raum, in Bildungseinrichtungen, Hochwasserschutz und ein Park werden immer größere öffentliche Investitionen voraussetzen. Diese Investitionen in Sachen wie eine Bahnhofshalle, Natursteinbelag auf der Haupttroute oder eine Fahrradgarage werden sich indirekt und langfristig auszahlen in Form einer attraktiveren Stadt.



Schnitt BB West-Ost | 1:500