

**KONZEPT**

Das Zentrumswesen von Ideen- und Realisierungswettbewerb auf einer Länge von etwa 300 m auf dem Bahnhofsbauwerk oberhalb der Talbahn von Backnang den gewöhnlichen neuen Überbauung mit einer eigenständigen, der Stadt angepassten architektonischen, Programmbildung, Teilung und Maßstablichkeit der vier neuen Gebäude stellen den Bahnbestand einen Ankerpunkt von eigener Gestalt und entwickeln eine landschaftsrechtliche Mobilitätsdrehschibe mit optimalen Umringlungsmaßnahmen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Allen der Realisierungspläne mit dem neuen Zentrum Bahnhofstr. ZOB und dem bestehenden Bahnhofstr. ZOB als zentraler Mobilitätsdrehschibe durch seine signifikante Architektur, durch wird der ZOB als blick für die Weiterentwicklung der landschaftsrechtlichen Bedeutung in diese Hinsicht verändert. Und die Aufgabe der vier Gebäude an der Oberen Bahnhofstraße ist ein Angebot der Stadt an einen aufbereiteten Stadtraum und eine Willkommenszone für die mit der Bahn verbundenen Besucher der Stadt im Blick in der Außen- von den öffentlichen Stadträumen oberhalb der Gleise erfüllt die eigentliche Nachnutzung an der Oberen Bahnhofstraße die Erwartungen an eine aus dem jeweiligen Funktionen hergeleiteten und die lokale Umfeld anzuordnen. Die Schwarz-Grün-Plan Nr. 15.000 zeigt die prognostizierte Nutzung und Gestalt der vier Gebäude als Bestandteile der Backnanger Stadtbahn. Die Ziele des Gestaltung in der Ortsmitte erfüllt eine architektonische Bedeutung, die den bislang unentfaltenen Raum mit der Stadt verbindet und die durch die eigentliche Bahnhofstraße bildet, an die Mobilitätsdrehschibe.

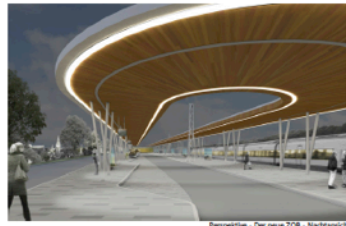
**GESTALTUNG**

Ausgangspunkt zur Lösung der komplexen Planungsaufgabe auf einem ehemaligen Grundstück in Bezug auf die landschaftlichen und freizeithistorischen Planungsbedingungen ist die Entwicklung eines Stadtraums nach den Kriterien von städtebaulicher Gestaltung, ergonomischer Einbindung, ressourcenschonender Konstruktion und Bauweise, nachhaltiger

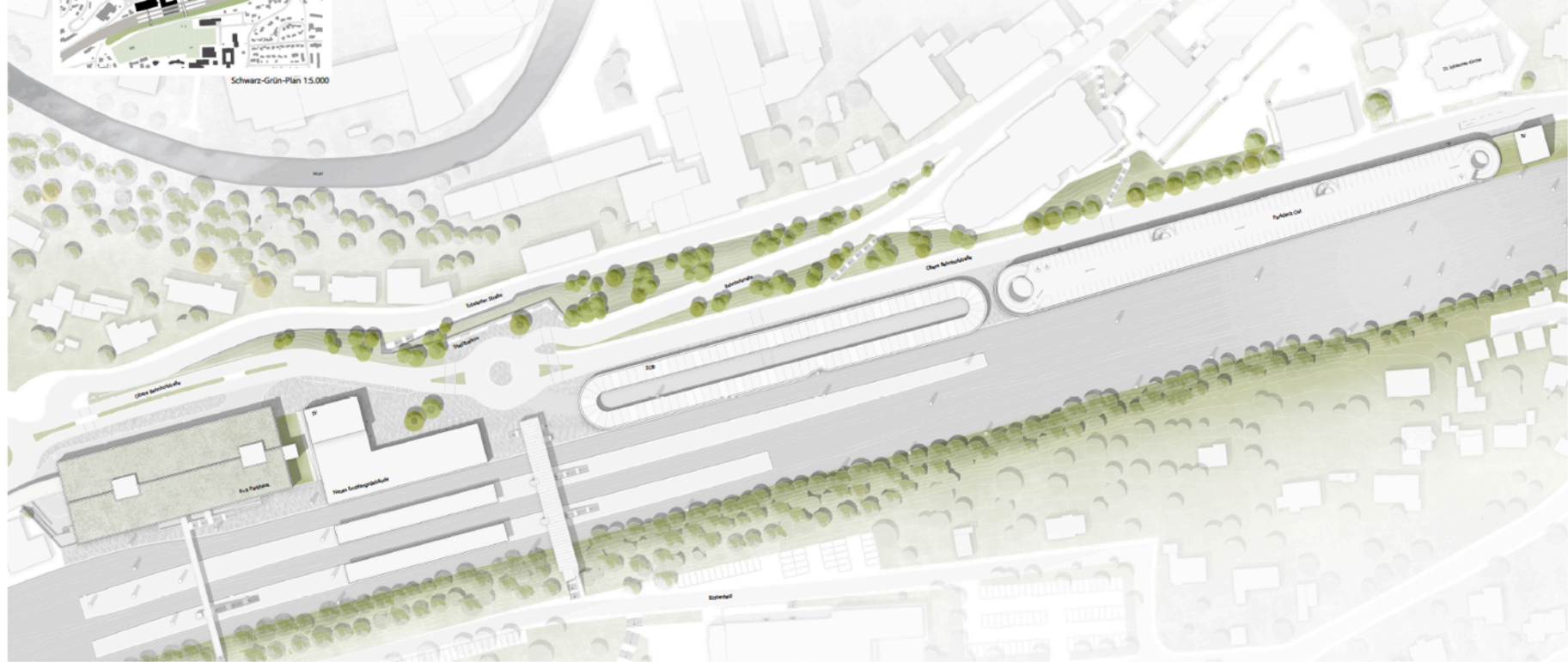
diegenen Architekturen, abgestufter Formensprache sowie einer homogenen Materialität der Außenfassaden und Freiflächen. Die konsequente Anordnung dieser Kriterien führt dazu, dass die vier Gebäude und die darüber liegenden Stadträume, die in ihrer Gesamtheit eine neue Mobilitätsdrehschibe bilden, sich in der Stadt einfügen und einen Ankerpunkt bilden, um den sich der Stadtraum entwickeln kann. Die vier Gebäude sind so angeordnet, dass sie in ihrer Gesamtheit einen Ankerpunkt bilden, um den sich der Stadtraum entwickeln kann. Die vier Gebäude sind so angeordnet, dass sie in ihrer Gesamtheit einen Ankerpunkt bilden, um den sich der Stadtraum entwickeln kann.

Die aus einer ehemaligen bestehende Parkdeck mit 370 Stellplätzen nutzt die zum Bahnhof anliegende Freifläche. An seinem südlichen Ende sind auch mit dem Bahnhofs- und einer Grünfläche in einer modernen Höhe und Breite im Wesentlichen einer weichen, schmalen Seiten-Abkantung. Die vier Gebäude sind so angeordnet, dass sie in ihrer Gesamtheit einen Ankerpunkt bilden, um den sich der Stadtraum entwickeln kann. Die vier Gebäude sind so angeordnet, dass sie in ihrer Gesamtheit einen Ankerpunkt bilden, um den sich der Stadtraum entwickeln kann.

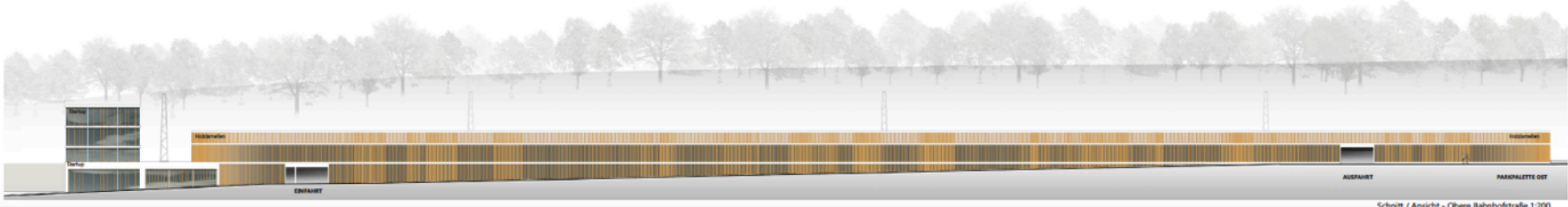
Eingelagert gerichtet, befinden sich auf gläsernen Himmeln und ermöglichen ein barrierefreies Steigen zwischen den Bahnbeständen auf kleinem Raum. Der neue Bahnhofsbauwerk mit dem viergeschossigen Kopfteil und dem zum Platz orientierten Haupttrakt wird zu einer alternativen Adresse im neuen Stadtraum und bildet die westliche Park-Gebäude angeschlossen. Mit dem nachträglich zum Bahnhof angeordneten Cafégebäude und der großen Überbauung entsteht ein Ensemble mit offener, durchlässiger, weichen dem Bahnhofsbauwerk zu den Gleisen einen laudischen Abschluss erreicht. Zwischen dem Vorplatz und dem schräg gegenüberliegenden Stadtraum mit einer einseitigen Fassade entsteht eine einseitige Formensprache. Der Bahnhofsbauwerk und die Umringlung des Vorplatzes ermöglichen zur besseren Orientierung eine klare Abgrenzung der Trassenführung zur Überbauung mit dem Ankerpunkt an den Gleisen, Bahn- und Passagen befinden sich in der Bahnhofstraße. An der westlichen Längsseite des Bahnhofs und östlich des Cafés ist die Bahnhofsbauwerk errichtet. Die Fassade des Park-Gebäudes erhält an der obersten Längsseite und den Stimmungen auf den Parkbeständen übergrüne Freiflächen mit einer weichen Fassade-Beleuchtung. Zwei können die gebäudehohen Fassaden des Gebäudes aus Glas und die Materialität des Bauwerks wird gegenüber dem neuen Bahnhof angeschlossen. Die Anordnung von Fassadehohlräumen und einseitigen Fassaden- sowie auf der Außen- Höhe zum Haupttrakt ermöglicht eine bessere Belichtung der hohen Eingangszone. Die verschiedenen Aufhängungen an Fassadehohlräumen, an der oberen, unteren, seitlichen, schrägen oder schiefen, werden erfüllt. Auf den Ebenen einer zentralen Parkdecks in dem hohen Eingangsraum wird gegenüber dem Bahnhofs- und der Gleise ein Tag- und ein Tag-gerichtetes Material an den Stimmungen wird im neuen Parkdeck nachgewiesen.



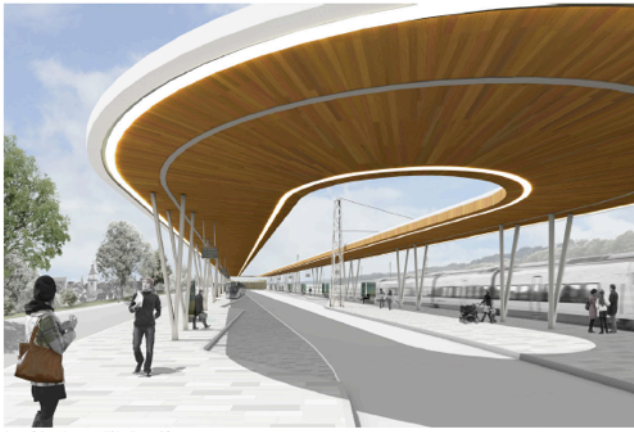
Perspektive - Der neue ZOB - Nachtansicht



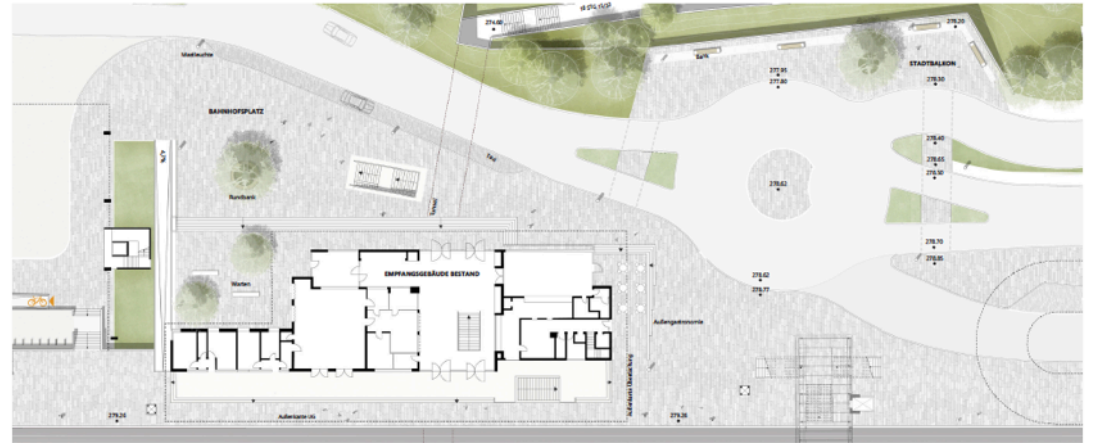
Übersichtsplan 1:500



Schnitt / Ansicht - Obere Bahnhofstraße 1:200



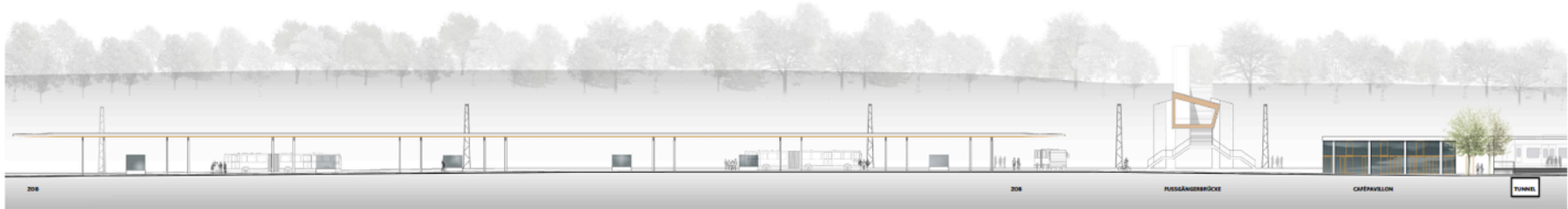
Perspektive - Der neue ZOB - Tagansicht



Lageplan Fußgängerenebene - Interimszustand 1:200



Lageplan Fußgängerenebene Endzustand 1:200



Schnitt / Ansicht - Obere Bahnhofstraße 1:200



