

1003 - ein 2. Preis

Stadtplanungsbüro
Architekten Keller Daum PartGmbB, Stuttgart
J. Keller, C. Daum, C. Reich

Landschaftsarchitekturbüro
Planstatt Senner, Überlingen

Ingenieurbüro
Verkehrsplanung Link, Stuttgart
Christoph Link

Preisgerichtsbewertung

Der Entwurf nimmt den Ursprung des DLW-Areals als Produktionsstätte mit umliegenden Werkswohnungen zum zentralen Entwurfsgedanken und entwickelt daraus einen kleinteiligen Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe. Der Verfasser schlägt eine klassische Blockstruktur vor, die zur Bahn hin durch Torgebäude ergänzt wird, um einen durchgängigen Schallriegel zu gewährleisten. Eine schrittweise Realisierung ist somit gut vorstellbar.

Die geschlossene Bebauung wird jedoch nicht nur an den notwendigen Erschließungsstraßen unterbrochen, sondern auch durch zwei große urbane Plätze an der B27. Diese bieten einerseits einen Antritt ins Gebiet. Andererseits wird im Preisgericht diskutiert, ob zwei harte Plätze in dieser Größe und Lage mit Leben gefüllt werden können. Die beiden Plätze werden mit einer „grünen Fuge“ verknüpft, die allerdings mit 18 m zwischen den Gebäuden und wenigen Metern für die eigentlichen Aufenthaltsbereiche sehr schmal ausfallen und zudem durch Erschließungsstraßen gekreuzt werden.

Im Norden wird im Übergang zum nördlichen Gewerbegebiet eine große Grünfläche angeboten, die mit dem Kantinenpark verknüpft wird jedoch die notwendige Wendefläche (Dienstbarkeit) vernachlässigt. Die vorgesehenen Einbauten bleiben im Unklaren. In die Grünfläche werden vor dem viergeschossigen Parkhaus mehrere ein- bis zweigeschossige Kita-Gebäude eingestellt, die die Fläche dadurch unwirtschaftlich nutzen und in Punkto Lage fraglich sind.

Die zentrale Erschließungsachse verläuft nur einseitig bebaut entlang dem Bahnbogen. Hieran werden jeweils zwischen den Blöcken untergeordnete Straßen angeschlossen. Dadurch entstehen teilweise mehrfach erschlossene Blöcke. Insgesamt erscheinen die Erschließungsflächen im Verhältnis zur Bebauung und zum Freiraum sehr groß. Die Parkierung erfolgt über drei gut platzierte Parkhäuser, zwei davon als Mobility-Hub, und Tiefgaragen unter den Blockstrukturen. Darüber hinaus gibt es öffentliche Stellplätze entlang der Erschließungsachse im Osten des Gebietes. Im Süden wird eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer angeboten die jedoch keine schlüssige Weiterführung ins Gebiet erhält.

Die Blöcke sind kleinteilig ausformuliert und ermöglichen einen guten Grundstückszuschnitt. Die entwickelten Wohngrundrisse sind weitgehend schlüssig und detailliert entwickelt. Insbesondere die Erhöhung der EG-Wohnungen zum Straßenraum bei gleichzeitiger ebenerdiger Zugang zum Hof werden positiv gewürdigt und ermöglichen eine intensive Begrünung der Höfe, bedingen aber regelmäßig Rampen zwischen Straßenraum und Hof. Hingegen erscheinen die gemeinschaftlich zu nutzenden Flächen in den Innenhöfen als zu klein.

Der Verfasser entwickelt einen sehr eigenwilligen Bautypus, der an aztekische Pyramiden erinnert. Er versucht damit den Blöcken zum Straßenraum hin die Höhe zu nehmen. Allerdings wird im Preisgericht kritisch diskutiert, ob die Formensprache über den gesamten Entwurf hinweg bis hin zum Hochpunkt im Süden als zentrales Entwurfs-element notwendig und sinnvoll ist. Es stellt sich darüber hinaus die Frage, ob in den aufgehenden Geschossen die Wohnungsgrößen durch die schmaler werdenden Grundrisse funktional und wirtschaftlich geschnitten werden können.

Insgesamt besticht die Arbeit durch eine originelle Leitidee, die eine tragende Kraft für die Quartiersentwicklung entfalten könnte. Doch überwiegen die Zweifel in Punkto Wirtschaftlichkeit und der für diesen Ort gewählten Architektursprache.