



Bietigheim-Bissingen

# BOGEN

## VIERTEL

städtebaulicher Realisierungswettbewerb  
Preisgerichtsprotokoll

### **Ausloberin**

Stadt Bietigheim-Bissingen  
Stadtentwicklungsamt  
Bahnhofstraße 1  
74321 Bietigheim-Bissingen  
[www.bietigheim-bissingen.de](http://www.bietigheim-bissingen.de)  
[www.bogenviertel.de](http://www.bogenviertel.de)

### **Auftraggeber**

Westside City Immobilien GbR  
Stuttgarter Straße 75  
74321 Bietigheim-Bissingen

### **Verfahrenskoordination**

büro luchterhandt  
stadtplaner architekten landschaftsarchitekten

Daniel Luchterhandt,  
Annabelle Ries, Isabel Sagasser

Shanghaiallee 6  
20457 Hamburg  
fon: +49 (0) 40/7070807-0  
fax: +49 (0) 40/7070807-80  
[www.luchterhandt.de](http://www.luchterhandt.de)  
[bogenviertel@luchterhandt.de](mailto:bogenviertel@luchterhandt.de)

Hamburg, im November 2018

# Protokoll zur Preisgerichtssitzung

Am 7. November 2018 tritt um 9:00 Uhr das Preisgericht für den städtebaulichen Realisierungswettbewerb „Bogenviertel Bietigheim-Bissingen“ im Großen Sitzungssaal des Rathauses Bissingen Bahnhofstraße 1 in 74321 Bietigheim-Bissingen zusammen.

Herr Jürgen Kessing, Oberbürgermeister der Stadt Bietigheim-Bissingen, begrüßt die Anwesenden und dankt allen Beteiligten für die Vorbereitung der Sitzung.

## 1. Anwesenheit und Konstituierung des Preisgerichts

Anschließend prüft Herr Daniel Luchterhandt als Verfahrensbetreuer die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit des Preisgerichts. Herr Jan Watzl fehlt entschuldigt, Herr Werner Oswald übernimmt das Stimmrecht von Herrn Jan Watzl. Alle übrigen PreisrichterInnen sind anwesend.

Damit ergibt sich folgende Zusammensetzung des Preisgerichts:

Stimmberechtigte FachpreisrichterInnen

- Matthias Schuster, freier Architekt und Stadtplaner, Stuttgart
- Joachim Raab, freier Architekt, Frankfurt am Main
- Prof. Dr. Dieter Maurmaier, Bauingenieur, Stuttgart
- Christoph Schonhoff, freier Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, Hannover
- Andrea Schwarz, Architektin und Stadtplanerin, Leiterin Stadtentwicklungsamt Bietigheim-Bissingen

Stimmberechtigte SachpreisrichterInnen

- Jürgen Kessing, Oberbürgermeister der Stadt Bietigheim-Bissingen
- Joachim Kölz, Bürgermeister der Stadt Bietigheim-Bissingen
- Markus Oswald, OSWA Unternehmensgruppe
- Werner Oswald, OSWA Unternehmensgruppe

Stellvertretende FachpreisrichterInnen

- Erwin Wirth, Verkehrsplaner, Sachsenheim
- Steffen Speidel, Architekt, Abteilungsleiter Stadt- und Hochbauplanung Bietigheim-Bissingen
- Pit Müller, freier Landschaftsarchitekt, Freiburg

Stellvertretende SachpreisrichterInnen

- Werner Klimpel, Leiter Baurechtsamt, Bietigheim-Bissingen
- Roswitha Ott, Leiterin Bauhof und Stadtgärtnerei, Bietigheim-Bissingen

Sachverständige, Berater und Vorprüfer

- Steffen Braun, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO
- Andreas Hofer, Intendant IBA 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH
- Manfred Spinner, ISIS Ingenieurbüro
- Jürgen Weller, Gemeinderat Fraktion CDU
- Volker Müller, Gemeinderat Fraktion SPD
- Petra Kühltau, Gemeinderat Fraktion FW
- Albrecht Kurz, Gemeinderat Fraktion GAL
- Götz Noller, Gemeinderat Fraktion FDP
- Carina Groß, Stadtentwicklungsamt Bietigheim-Bissingen
- Tobias Schunn, Stadtentwicklungsamt Bietigheim-Bissingen
- Hans Reimer, OSWA Unternehmensgruppe

Vom wettbewerbsbetreuenden Büro sind anwesend:

- Daniel Luchterhandt, büro luchterhandt
- Annabelle Ries, büro luchterhandt
- Isabel Sagasser, büro luchterhandt

Herr Oberbürgermeister Kessing schlägt als Vorsitzenden der Sitzung Herrn Matthias Schuster vor. Herr Schuster wird einstimmig bei einer Enthaltung zum Vorsitzenden gewählt. Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen.

Der Vorsitzende lässt sich von allen Anwesenden versichern, dass sie außerhalb vom Kolloquium

- keinen Meinungs-austausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben und während der Dauer des Preisgerichts nicht führen werden,
- bis zum Preisgericht keine Kenntnis der Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, sofern sie nicht an der Vorprüfung mitgewirkt haben,
- die vertrauliche Behandlung der Beratung gewährleistet wird,
- die Anonymität aller Arbeiten gewahrt ist und
- es unterlassen wird, Vermutungen über den Verfasser einer Arbeit zu äußern.

Der Vorsitzende erläutert den Ablauf der Sitzung und bittet anschließend das Büro Luchterhandt um den Bericht der Vorprüfung.

## 2. Bericht der Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte in der Zeit vom 08.10.2018 bis 06.11.2018 durch das Büro Luchterhandt, das Ingenieurbüro ISIS sowie Sachverständige der Stadt Bietigheim-Bissingen.

Eingereichte Arbeiten, Vollständigkeit und Fristen insgesamt wurden 6 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Die Arbeiten wurden von den Verfassern mit einer sechsstelligen Kennzahl gekennzeichnet, welche durch Tarnzahlen mit den Ziffern 1001 bis 1006 ersetzt wurden. Etwaige Hinweise auf Verfasser wurden durch die Vorprüfung entfernt. Sämtliche Arbeiten wurden in gleicher Weise vorgeprüft.

Sämtliche Wettbewerbsbeiträge sind fristgerecht eingegangen bzw. erkennbar fristgerecht aufgegeben worden. Die geforderten Unterlagen wurden von allen Verfassern im Wesentlichen vollständig eingereicht.

Das Preisgericht beschließt einstimmig, sämtliche Arbeiten zur Bewertung zuzulassen.

Anschließend erläutert Herr Luchterhandt den Aufbau des Vorprüfberichts, der die Ergebnisse der Vorprüfung zusammenfasst. Der vorliegende Bericht beschränkt sich auf die vergleichende Darstellung der einzelnen Wettbewerbsbeiträge. Jede Arbeit ist auf vier Seiten dargestellt. Sämtliche Angaben der Entwurfsverfasser wurden, soweit möglich, überprüft. Die Ergebnisse der Vorprüfung sind analog zu den Beurteilungskriterien der Auslobung gegliedert.

## 3. Informationsrundgang

Unmittelbar im Anschluss an den allgemeinen Bericht der Vorprüfung bittet der Vorsitzende die Vorprüfung, die Arbeiten im Informationsrundgang vorzustellen.

Herr Luchterhandt und Frau Ries erläutern die den Entwürfen zugrunde liegenden Entwurfsansätze anhand der eingereichten Pläne und Modelle. Verständnisfragen werden gemeinsam von der Vorprüfung sowie den anwesenden Sachverständigen an den Plänen und Modellen beantwortet. Die verkehrlichen Aspekte werden von Tobias Schunn, Stadtentwicklungsamt Bietigheim-Bissingen, an jedem Entwurf erläutert. Herr Manfred Spinner, Ingenieurbüro ISIS gibt seine Einschätzungen zum Umgang mit dem Lärmschutz. Frau Sagasser ergänzt die Ergebnisse der Vorprüfung.

Um 11:15 Uhr endet der Informationsrundgang. Das Preisgericht versammelt sich anschließend, um die Erkenntnisse aus der ersten Befassung mit den Entwürfen zu erörtern und sich die Beurteilungskriterien in Erinnerung zu rufen. Herr Matthias Schuster weist darauf, dass eine robuste Lösung gesucht wird, die eine Vielfalt an Einzellösungen zulässt.

## 4. Wertungsrundgänge

Nach dem Informationsrundgang setzt das Preisgericht seine Arbeit mit dem ersten Wertungsrundgang um 11:35 Uhr fort, bei dem eine Arbeit nur einstimmig ausgeschieden werden kann.

Folgende Arbeiten werden durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichtes ausgeschieden: 1004, 1005

Damit verbleiben folgende Arbeiten im Verfahren: 1001, 1002, 1003, 1006

Der erste Wertungsrundgang ist um 12:50 Uhr beendet. Rückholanträge werden nicht gestellt. Es schließt sich eine Mittagspause an. Das Preisgericht erörtert anhand der in der Auslobung formulierten Beurteilungskriterien eingehend die Entwurfskonzepte und nimmt die schriftliche Beurteilung aller Arbeiten vor.

Um 14:05 Uhr tritt das Preisgericht für den 2. Wertungsrundgang erneut zusammen. Alle verbliebenen 4 Arbeiten werden jeweils ausführlich besprochen und die unterschiedlichen Aspekte im Gremium intensiv diskutiert. Hierzu werden die schriftlichen Beurteilungen der Arbeiten von den Preisrichtern verlesen, einer kritischen Bewertung unterzogen und beschlossen.

Das Preisgericht beschließt einstimmig, dass alle vier Arbeiten im Verfahren verbleiben.

Damit verbleiben die folgenden Arbeiten im Verfahren und bilden die Engere Wahl: 1001, 1002, 1003, 1006

Rückholanträge werden nicht gestellt. Damit ist der zweite Wertungsrundgang um 15:10 Uhr abgeschlossen.

## 5. Bildung einer Rangfolge und Vergabe der Preise

Anschließend werden alle Arbeiten der Engeren Wahl einer vergleichenden Bewertung unterzogen. Unter Berücksichtigung der vorgetragenen Argumente werden die Arbeiten der Engeren Wahl an den Modellen und Plänen intensiv diskutiert und erörtert, die Arbeiten 1001, 1002, 1003 und 1006 verbleiben in der Engeren Wahl.

Das Preisgericht diskutiert intensiv über die spezifischen Qualitäten der Arbeiten der Engeren Wahl und beschließt einstimmig folgende Rangfolge festzusetzen:

- 1.Rang: 1002 (9:0)
- 2.Rang: 1006 (9:0)
- 3.Rang: 1003 (9:0)
- 4.Rang: 1001 (9:0)

Im Folgenden wird der Antrag auf eine andere als in der Auslobung beabsichtigte Aufteilung der Preisgelder gestellt und statt eines dritten Preises, zwei zweite Preise und eine Anerkennung zu vergeben. Das Preisgericht beschließt einstimmig die Preissumme (gem. Auslobung Preissumme von 70.000 EUR (netto)) wie folgt aufzuteilen:

- 1.Preis (1002): 30.000 EUR
- ein 2.Preis (1006): 15.000 EUR
- ein 2. Preis (1003): 15.000 EUR
- Anerkennung (1001): 10.000 EUR

## 6. Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die mit dem ersten Preis ausgezeichnete Arbeit 1002 zu beauftragen. Weiter empfiehlt das Preisgericht für den Beitrag 1002 einstimmig folgende Überarbeitungsbedarfe:

- Zur Anbindung an den Bahnhof ist eine attraktivere Lösung in Form einer Überführung anzubieten.
- Die Eingangssituation im Süden ist hinsichtlich eines markanteren städtebaulichen Auftritts zu überprüfen

## 7. Abschluss des Verfahrens

Zum Abschluss des Verfahrens dankt der Vorsitzende allen Teilnehmenden für die konstruktive Zusammenarbeit, die zu einem sehr guten Ergebnis geführt habe. Er dankt der Vorprüfung für die ausgezeichneten Unterlagen und die hervorragende Begleitung des Verfahrens. Die Vorprüfung wird vom Preisgericht einstimmig entlastet.

Für die Erstellung des Protokolls ermächtigt das Preisgericht einstimmig Herrn Matthias Schuster mit dem Verfassen und der Abstimmung des Protokolls in Zusammenarbeit mit dem büro lucherhandt und der Stadt Bietigheim-Bissingen.

Herr Schuster gibt den Vorsitz mit Dank an die Ausloberin zurück. Herr Oberbürgermeister Jürgen Kessing spricht im Namen des Preisgerichts dem Vorsitzenden seinen herzlichen Dank für die souveräne Leitung der Sitzung aus. Er dankt den Mitgliedern des Preisgerichts, den Sachverständigen und der Vorprüfung für ihre engagierte Teilnahme am Verfahren und die im Vorfeld intensiv geführten Vorbereitungen.

Die Sitzung ist um 15:50 Uhr beendet.

Für das Protokoll  
Andrea Schwarz (Leiterin Stadtentwicklungsamt)  
Matthias Schuster (Vorsitzender des Preisgerichts)  
Daniel Lucherhandt, Annabelle Ries (Verfahrensbe-  
treuung)

Bietigheim-Bissingen, 07. November 2018

## Aufhebung der Anonymität

Nach Abschluss des Verfahrens werden die Verfassererklärungen geöffnet und verlesen (siehe Anhang Entwurfsverfasser).

## Anhang

Beurteilungstexte  
Entwurfsverfasser

Anhang



## Schriftliche Beurteilung der Arbeiten

### 1002 - 1. Preis

Die Arbeit beruft sich bei der städtebaulichen Grundausrichtung auf eine robuste Blockstruktur, die dem Ort angemessen ist und die städtebauliche Körnung der angrenzenden urbanen Räume weiterentwickelt. So entsteht eine aufgelöste Blockstruktur die vielfältige architektonische und freiräumliche Angebote eröffnet und ein eigenständiges Quartier entstehen lässt.

An den östlichen und westlichen Teilrändern des Quartiers werden der Problematik des Lärmeintrages geschuldet, besondere hochbauliche Lösungen angeboten. Die hier angebotenen Typologien für die Mischung und das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten überzeugen. Insgesamt zeichnet sich die Arbeit durch die Vielfältigkeit der angebotenen Raumtypologien für das Wohnen Arbeiten, Gewerbe und notwendiger Infrastruktur aus ohne seine stadträumlichen Qualitäten zu verlieren.

Das vorgeschlagene Erschließungs- und Mobilitätskonzept ist einfach angelegt, vom Süden an die Stuttgarter Straße angebunden und das Quartier über eine ringartige Straße erschlossen, die beiden Quartiersgaragen sind richtig positioniert und die vorgeschlagenen Tiefgaragen lassen den Schluss zu, dass das Parkangebot für den jetzigen prognostizierten Bedarf ausreichend ist. Die Quartiersgaragen könnten bei sich verändernden Ansprüchen umgenutzt werden. Unverständlich ist hingegen die gestalterische Ausprägung der Ringstraße als klassische 6,50 m breite Straße mit beidseitigen Parkstreifen. Hier hätte man der Auslobung folgend zukunftsfähige Lösungen erwartet.

Das Landschaftsarchitektonische Konzept folgt den vorgeschlagenen architektonischen Raumfiguren ohne sie zu überraschen oder neue Impulse zu setzen. Die Innenhöfe bieten Raum für private wie gemeinschaftliche Aneignungen, die zentrale Grüne Erschließungsachse mit dem Quartiersplatz wirkt insgesamt zu schmal und zu eng um die versprochenen Nutzungsqualitäten anzubieten.

Insgesamt überzeugt die Arbeit durch Ihre robuste städtebauliche Grundstruktur, die vielfältige qualitätsvolle architektonische Weiterentwicklung in sich trägt. Die landschaftsarchitektonischen Interventionen müssten stärker diesem Qualitätsmaßstab folgen, die verkehrlichen Angebote und die Straßenräume, die Tunnellösung als Anbindung an den Bahnhof sollten zukunftsreicher weiterentwickelt werden.

## 1006 – ein 2. Preis

Hinsichtlich des städtebaulichen Typus stellen die Verfasser ein Quartier aus acht regelmäßig angeordneten Baufeldern dar. Diese sind in ihren Rändern in Teilen aufgelöst, was unterschiedliche und vielfältige Typologien bei den Einzelgebäuden ermöglicht und die hohe bauliche Dichte in eine angemessene Relation zu den Freiflächen stellt. Zur Eisenbahn und zur Stuttgarter Straße sollen geschlossene Fassaden den notwendigen Lärmschutz ermöglichen. Der Wechsel von offenen und geschlossenen Fassadenabschnitten trägt zur Qualität der öffentlichen Räume bei, die weitgehend als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind. Die Gebäudehöhen sind durchweg 5–6 –geschossig, lediglich der südliche Quartierszugang wird an sinnvoller Stelle mit einem turmartigen Bauwerk markiert. Der städtebauliche Habitus wirkt insgesamt ruhig und selbstverständlich.

Die Freiraumgestaltung des Gesamtquartiers ist im Zentrum schlüssig und nachvollziehbar, sie stellt sich in einer Nord-Süd-Abfolge von Plätzen und dem Kantinenpark dar, die über eine Freiraumachse miteinander verbunden sind. Diese Qualität hat dagegen nicht der östliche Freiraum, der das Quartier zur Eisenbahnlinie abschließt. Dieser Bereich ist ohne Verbindung zum Quartier und stellt in der dargestellten Addition der verschiedenen Nutzungen keine gestalterische Qualität dar.

Die Erschließung ist funktional schlüssig, ließe sich aber flächenmäßig vor allem im Bereich der östlichen Erschließungsachse deutlich reduzieren. Auch die damit verbundene Ausfahrt in die Stuttgarter Straße nur in nördlicher Richtung ist mangelbehaftet. Alle acht Quartiere verfügen über eine Tiefgarage, so dass lediglich Besucherparkplätze und diese nur an den beiden Rändern des Quartiers in Erscheinung treten. Ansonsten trägt die „shared-space“-Erschließung zum urbanen Erscheinungsbild des Quartiers bei. Der dargestellte Fußgänger- und Radfahrersteg vom Bahnhof in das Quartier wird positiv beurteilt. Die festgeschriebene Grunddienstbarkeit hinsichtlich einer Wendefläche für LKW zugunsten „Big Park“ ist nicht ausreichend dargestellt.

Die einzelnen Baufelder umschließen alle einen

Innenhof, der durch seine erhöhte Lage die gewünschte Privatheit sicherstellt, hier sind private und quartiersorientierte Nutzungen im gewünschten Umfang möglich. Die dargestellten Grundrisse sind modular aufgebaut und lassen flexible und dem jeweiligen Bedarf angemessene Nutzungsoptionen erwarten. Die Flächen für Gewerbe, Büros, Kultur und Gemeinbedarf sind dabei sinnvoll in den Erdgeschosszonen und in den eher lärmexponierten Bereichen zur Eisenbahn und zur Stuttgarter Straße angeordnet.

Die Kompaktheit des Städtebaus wie der einzelnen Bauformen lässt in Verbindung mit der dargestellten Nutzung von Solarenergie, Stromspeicher in den Tiefgaragen und dem Anschluss an das Fernwärmenetz einen angemessenen Beitrag zum energetisch optimierten und damit Klima schonenden Bauen vermuten. Auch ermöglicht diese Kompaktheit eine insgesamt wirtschaftliche Bauweise.

Eine Arbeit von insgesamt hoher städtebaulicher Qualität, die im Übergang zur Bahnlinie bestehenden Freiraumpotentiale bleiben leider ungenutzt.

### 1003 – ein 2. Preis

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 geschlossenen 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 Entwurfselement 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.

## 1001 – Anerkennung

Die vorgeschlagene städtebauliche Struktur, insbesondere die geschlossenen vier Ränder werden von den Verfassern als Membran beschrieben. Sie dienen der Abschirmung von äußeren Einflüssen vor allem Lärm und formulieren gleichzeitig das Gesicht des neuen Quartiers. Die Höhenstaffelung und Akzentuierung der vorgeschlagenen Bebauung entlang der Stuttgarter Straße, dem südlichen Quartierszugang sowie der Bahntrasse erscheinen nachvollziehbar und gelungen.

Die vorgeschlagenen Nutzungen in den Rändern mit überwiegend Gewerbe und Dienstleistung sind sinnvoll und richtig positioniert. Insbesondere die entlang der Bahntrasse vorgeschlagene Quartiersgarage wird vom Preisgericht positiv bewertet. Die bauliche Ausprägung in Verbindung mit den angelegten Werkhöfen kann jedoch nicht überzeugen. Die im Inneren des Quartiers befindliche Wohnbebauung sieht eine Parzellierung aus kleinteiligen, in ihrer Höhe differenzierten, aufgebrochenen Blöcken vor.

Das Grundgerüst der öffentlichen Freiräume bildet ein Wegenetz welches von den Verfassern als „Raum für Alle“ benannt wird. Schwerpunkt bildet hier ein in Nord- Südrichtung verlaufender, linearer Freiraum. Neben öffentlichen Grünflächen und Spielplätzen erhoffen sich die Verfasser einen Identitätsstiftenden Ort für das Quartier. Es wird im Preisgericht kritisch diskutiert ob die dargestellten Verkehrsflächen als Mischverkehrsfläche ausreichend dimensioniert sind beziehungsweise ob die versprochenen Qualitäten in der dargestellten Form, als identitätsstiftender Freiraum, eingelöst werden können. Die Positionierung der daran angelagerten Wohnflächen im Erdgeschoss der Bebauung ohne Ausbildung einer Schwelle erscheint fraglich. Die Freiräume innerhalb der Wohnblöcke sollen durchgängig privat genutzt werden. Leider sind diese vom Verfasser nur schematisch ausformuliert. Die Verfasser schlagen eine typologische Durchmischung der Wohnblöcke vor. Die erarbeitete Vertiefung bleibt jedoch leider schematisch und erscheint beliebig.

Die Haupterschließung des Quartiers erfolgt über eine im Osten gelegene Quartiersstraße von der nahezu alle Tiefgaragen sowie die lineare Quartiers-

garage erschlossen werden. Nachvollziehbar sind hier die Mobilitätszentralen verortet. Den Verfassern gelingt es so die öffentlichen Freiräume im Inneren der Quartiersbebauung weitestgehend vom Individualverkehr freizuhalten. Durch die unter der Wohnbebauung befindlichen Tiefgaragen entstehen für die Bewohner kurze Wege zwischen PKW und Wohnung. Die vorgeschlagene Brücke mit Rampenspiralen über die B27 für Fußgänger und Radfahrer wird vom Preisgericht kritisch bewertet. Die Fuß- und Radverbindung zwischen Bahnhof und Wohngebiet Sand ist plausibel ausformuliert.

Die Arbeit nutzt das Nettobauland sehr effizient aus und liegt im wirtschaftlichen Bereich. Auch ist der Anteil der öffentliche Flächen durch Erschließung und Grün im Quartier in Relation zur baulichen Dichte auf einem effizienten Niveau. Insgesamt zeigt die Arbeit eine robuste städtebauliche Disposition. Die beschriebenen Qualitäten der Freiräume erscheinen dem Preisgericht jedoch nicht einlösbar.

## 1004 – 1. Rundgang

Die Arbeit nimmt den Bestand auf und entwickelt rund um einen Nukleus, den mittig gelegenen Spielraum, ein neues Stadtquartier, das vielen Nutzergruppen dienen soll. Verschiedene Gebäudetypologien zeigen eine Vielfalt und durch die Mischung von Wohnen und Gewerbe entstehen flexible Strukturen. Der Spielraum soll aus dem ehemaligen Hochregallager entstehen und als Zukunftswerkstatt und Identifikationsmerkmal dienen. Zudem schafft der daneben liegende Quartiersplatz eine attraktive Aufenthalts- und Kommunikationsfläche. Ob diese Idee trägt, ist dem Verfasser selbst unklar, schlägt er doch vor, das Quartier in die Nachbarschaft zu erweitern oder den Spielraum zurückzubauen. Es zeigt sich jedoch, dass das bestehende Hochregallager für die vorgeschlagene Nutzung konstruktiv nicht geeignet ist. Damit entfällt eine zentrale Voraussetzung des Vorschlags.

Die Verkehrserschließung geschieht über einen Einbahnring, an dessen Anfang zwei große Mobility Hubs angeschlossen sind. Die Zufahrt erfolgt jeweils von außen und ist funktionsfähig. Nicht dargestellt sind Parkieranlagen innerhalb des Quartiers, insofern ist eine Beurteilung der inneren Erschließung nicht möglich. Die Ausfahrt nach Süden ist nur mit einer Durchfahrt durch das Parkhaus unzureichend gelöst.

Für Fußgänger und Radfahrer ist eine attraktive Verbindung über eine Brücke zum Grünbereich entlang der Bahnstrecke vorgesehen. Die Anbindung an das Stadtquartier ist jedoch nicht gelungen. Die Nutzung des Grünbereichs entlang der Bahn ist nicht klar. KITAS, Cafés, Kräutergarten und urban farming lassen offen inwieweit private oder öffentliche Nutzungen vorgesehen sind.

Als Lärmschutz zur Bahn wird Abstand und eine Lärmschutzwand vorgeschlagen. Für die Wohnnutzung in den Punkthäusern reicht dies nicht aus. Zudem dringt der Schall weit in das Gebiet hinein. Die Idee eines Modellprojekts wird gewürdigt, dennoch erscheint es nicht tragfähig für die Entwicklung des Gebiets.

## 1005 – 1. Rundgang

Der Verfasser schlägt eine heterogene städtebauliche Struktur vor, um der vielfältigen Nutzung im Quartier Ausdruck zu verleihen. Mit einer robusten, gemischt genutzten Blockrandstruktur im Westen an der B27 beginnend, geht die Bebauung in der Quartiersmitte recht unvermittelt in eine flächenhafte Einfamilienhausbebauung in Form von Hofhäusern über. Den östlichen Anschluss zum Bahnbogen bilden auf einem Wall positionierte Punkt- und Terrassenhäuser. Während die gekoppelte Blockrandbebauung eine sehr hohe, angesichts der vorgeschlagenen Wohnhöfe eher zu hohe Dichte aufweist, lässt die anschließende treppenartige Bebauung den Mut zur Dichte und vor allem die von der Ausloberin geforderte Urbanität vermissen. Gleiches gilt für die Wohnbebauung auf und entlang des Walls, die eher suburbane Motive aufnimmt und eher zufällig angeordnet erscheint. Die Anordnung von öffentlichen Nutzungen im Norden im Übergang zum Gewerbepark sowie die vorgeschlagene Ansiedlung eines Uni Campus im Süden als Entree ins Gebiet erscheinen gelungen. Mit der Entscheidung für einen aufgelockerten Städtebau ergeben sich Schwierigkeiten beim Freiraum, die vom Verfasser nicht im Sinne der Auslobung gelöst werden. So ist nicht überzeugend dargestellt, wie aus dem Straßenraum zwischen den verschiedenen Bebauungstypen tatsächlich ein urbaner öffentlicher Raum entstehen kann. Die Anordnung von Vorgärten zur Straße hin verstärkt diesen Eindruck. Zwar bietet die Arbeit mit dem Campus im Süden und dem Kantinenpark im Norden zwei definierte öffentliche Räume an, zudem soll der Wall als grüne Promenade ausgestaltet werden, ein klares und überzeugendes Konzept für den Freiraum und dessen Vernetzung lässt sie jedoch vermissen.

Auch lässt das Erschließungs- und Mobilitätskonzept viele Fragen offen. So wird als Quartiersgarage ein unter dem Wall angeordnetes Parkhaus vorgeschlagen, dessen verkehrliche Anbindung ungeklärt ist. Der zwischen der Parkhausfassade und dem Bahndamm entstehende Straßenraum stellt eine schwer zu meisternde Gestaltungsaufgabe dar. Der verkehrliche Anschluss des zentralen Bereichs mit einem Knotenpunkt an die B27 im Bereich des Wilhelmplatzes ist in Frage zu stellen, da der Vollanschluss negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss der B27 befürchten lässt. Insgesamt würde die Leistungsfähigkeit der Verkehrslagen, insbesondere des Hauptanschlusses im Süden nicht nachgewiesen.

Die Anordnung der hohen Punkthäuser am Bahnbogen ist schalltechnisch kritisch zu sehen, insbesondere in den oberen Geschossen und nur mit hohem baulichen Aufwand herzustellen. Zudem könnte die Errichtung des Erdwalls und des darunter liegenden Parkhauses zu hohen Kosten führen, die deren Wirtschaftlichkeit in Frage stellen.

Insgesamt hat sich die Arbeit zum vorangegangenen Ideenwettbewerbsphase nicht weiterentwickelt und ist vor allem bei den besonderen Schwierigkeiten, die die vorgeschlagene, unkonventionelle städtebauliche Struktur mit sich bringt, auf der Ideenebene verhaftet geblieben.

## Entwurfsverfasser

### 1001 – Anerkennung (290379)

Stadtplanungsbüro  
MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH,  
Kaiserslautern  
Florian Groß, Henning Stepper, Thomas Müller

Landschaftsarchitekturbüro  
120GR, F-Strasbourg  
Philip Denkinger, Michel Fox

Ingenieurbüro  
Prof. Dr.-Ing. Christoph J. Menzel, Braunschweig  
Prof. Dr. Christoph J. Menzel, A. Eggeling

### 1002 – 1. Preis (130201)

Stadtplanungsbüro  
gmp international GmbH, Hamburg  
Nikolaus Goetze

Landschaftsarchitekturbüro  
WES Landschaftsarchitektur, Hamburg  
Michael Kaschke

Ingenieurbüro  
ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbH,  
Hamburg  
Thorsten Buch

### 1003 – ein 2.Preis (162413)

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

Landschaftsarchitekturbüro  
Planstatt Senner, Überlingen  
Johann Senner

Ingenieurbüro  
Verkehrsplanung Link, Stuttgart  
Christoph Link

### 1004 – 1. Rundgang (568188)

Stadtplanungsbüro  
noma architekten Nora Woborny Maik Schöffel  
PartGmbH, Bietigheim-Bissingen  
Nora Woborny, Maik Schöffel, Leonardo Alings

Landschaftsarchitekturbüro  
Grüne Welle Landschaftsarchitektur, Grünkraut  
Johannes Jörg

Ingenieurbüro  
SW Ingenieure, Ludwigsburg  
Ulrich Sauter-Weinmann

weitere Partner/Berater  
Thomas und Partner, Möglingen  
Frank Thomas

SoundPLAN GmbH, Backnang  
Svenja Veric

Georg Keller + Co. Ingenieurgesellschaft mbH,  
Tübingen  
Georg Keller

ludwig.schoenle, Stuttgart  
Daniel Schönle

### 1005 – 1. Rundgang (120388)

Stadtplanungsbüro  
Heim Kuntscher Architekten und Stadtplaner BDA  
PartGmbH, München  
F. Heim, M. O. Kuntscher, A. Darwanto, P. Basilio

Landschaftsarchitekturbüro  
atelier le balto, Berlin  
Marc Pouzol, Véronique Faucheur

Ingenieurbüro  
Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH,  
München  
R. Ulzhöfer

weitere Partner/Berater  
Prof. Schaller Umwelt Consult, München  
Dr. Johannes Gnädinger

## 1006 – ein 2.Preis (412377)

Stadtplanungsbüro

Architektenpartnerschaft Stuttgart GbR, Stuttgart  
Robert Schneider, Andreas Janecky, Marie Huber,  
Sabine Merker, Emanuelle Simon

Landschaftsarchitekturbüro

Architektenpartnerschaft Stuttgart GbR, Stuttgart  
Ulrike Fischer

Ingenieurbüro

BIT Ingenieure AG, Öhringen  
Helmut Mörgenthaler, Mara Sefrin

weitere Partner/Berater

MS Architekturmodelle, Leutenbach  
Michael Schluchter

plan b Agentur für visuelle Kommunikation GmbH,  
Stuttgart

Andreas Pflomm



