



Bietigheim-Bissingen

BOGEN VIERTEL

offener städtebaulicher Wettbewerb
Preisgerichtsprotokoll

Ausloberin

Stadt Bietigheim-Bissingen
Stadtentwicklungsamt
Bahnhofstraße 1
74321 Bietigheim-Bissingen
www.bietigheim-bissingen.de
www.bogenviertel.de

Auftraggeber

Westside City Immobilien GbR
Stuttgarter Straße 75
74321 Bietigheim-Bissingen

Verfahrenskoordination

büro luchterhandt
stadtplaner architekten landschaftsarchitekten

Daniel Luchterhandt,
Jana Mielke, Annabelle Ries

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

Hamburg, im April 2018

Protokoll zur Preisgerichtssitzung

Am 10. April 2018 tritt um 8:00 Uhr das Preisgericht für den offenen, einphasigen, städtebaulichen Ideenwettbewerb „Bogenviertel Bietigheim-Bissingen“ in den Räumlichkeiten der historischen Kelter, Hinter der Stadtkirche in 74321 Bietigheim-Bissingen zusammen.

Herr Jürgen Kessing, Oberbürgermeister der Stadt Bietigheim-Bissingen, begrüßt die Anwesenden und wünscht dem Verfahren einen erfolgreichen Verlauf. Er dankt allen Beteiligten für die Vorbereitung der Sitzung und den Preisrichterinnen und Preisrichtern für ihre Bereitschaft, an dieser für die Stadt Bietigheim-Bissingen wichtigen Entscheidung mitzuwirken.

1. Anwesenheit und Konstituierung des Preisgerichts

Anschließend prüft Herr Daniel Luchterhandt als Verfahrensbetreuer die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit des Preisgerichts. Aus dem Kreis der Preisrichter wird Herr Jan Watzl, stimmberechtigter Sachpreisrichter, später zur Sitzung dazustoßen (ab 10:00 Uhr). Herr Werner Oswald übernimmt vorübergehend sein Stimmrecht. 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 a. Main
- Prof. Dr. Dieter Maurmaier, Bauingenieur, Stuttgart
- Christoph Schonhoff, freier Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, Hannover
- Andrea Schwarz, Architektin und Stadtplanerin, Leiterin Stadtentwicklungsamt

Stimmberechtigte SachpreisrichterInnen

- Jürgen Kessing, Oberbürgermeister (abwesend von 14:05 bis 15:40 Uhr, Vertretung: Herr Werner Klimpel)
- Joachim Kölz, Bürgermeister
- Markus Oswald, OSWA
- Jan Watzl, OSWA (anwesend von 10:00 bis 14:45 Uhr, vertreten durch Herrn Werner Oswald)

Stellvertretende FachpreisrichterInnen

- Erwin Wirth, Verkehrsplaner, Sachsenheim
- Steffen Speidel, Architekt, Abteilungsleiter Stadt- und Hochbauplanung

Stellvertretende SachpreisrichterInnen

- Werner Klimpel, Leiter Baurechtsamt
- Roswitha Ott, Leiterin Bauhof und Stadtgärtnerei
- Werner Oswald, OSWA

Sachverständige, Berater und Vorprüfer

- Steffen Braun, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO (ab ca. 9 Uhr)
- Jürgen Weller, Fraktion CDU
- Volker Müller, Fraktion SPD
- Werner Kiemle, Fraktion SPD
- Petra Köhltau, Fraktion FW
- Karin Wittig, Fraktion FW
- Albrecht Kurz, Fraktion GAL
- Götz Noller, FDP
- Carina Groß, Stadtentwicklungsamt
- Tobias Schunn, Stadtentwicklungsamt
- Hans Reimer, OSWA

Vom wettbewerbsbetreuenden Büro sind anwesend:

- Daniel Luchterhandt, büro luchterhandt
- Annabelle Ries, büro luchterhandt
- Marieke Prilop, 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 Meinungsaustausch 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 des heutigen Tages und bittet anschließend das Büro Luchterhandt um den Bericht der Vorprüfung.

2. Bericht der Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte in der Zeit vom 22.03.2018 bis 05.04.2018 durch das Büro Luchterhandt sowie Sachverständige der Stadt Bietigheim-Bissingen.

Eingereichte Arbeiten, Vollständigkeit und Fristen
Insgesamt wurden 25 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Die Arbeiten wurden von den Verfassern mit einer sechsstelligen Kennzahl gekennzeichnet, welche durch Tarnzahlen mit den Ziffern 1001 bis 1025 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. Anmerkungen zu den geforderten Leistungen gibt es zu folgenden Arbeiten:

- 1016: schematische perspektivische Darstellung des Wettbewerbsgebiets, Erschließungs- und Mobilitätskonzept fehlen
- 1017: Mobilitätskonzept fehlt
- 1011: Das Modell ist beschädigt eingegangen, wobei lediglich die umliegende Bestandsbebauung Schaden genommen hat.

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 zwei 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.

Der Informationsrundgang wird um 10:00 Uhr für eine Kaffeepause unterbrochen und um 10:10 Uhr fortgesetzt. Um 11:15 Uhr endet der Informationsrundgang. Das Preisgericht versammelt sich anschließend, um erste Erkenntnisse aus der ersten Befassung mit den Entwürfen zu erörtern und sich die Beurteilungskriterien in Erinnerung zu rufen.

4. Wertungsrundgänge

Nach dem Informationsrundgang setzt das Preisgericht seine Arbeit mit dem ersten Wertungsrundgang um 11:30 Uhr fort, bei dem eine Arbeit nur einstimmig ausgeschieden werden kann.

Folgende Arbeiten werden durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichtes ausgeschieden: 1005, 1006, 1009, 1011, 1013, 1016, 1023

Damit verbleiben folgende Arbeiten im Verfahren: 1001, 1002, 1003, 1004, 1007, 1008, 1010, 1012, 1014, 1015, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021, 1022, 1024, 1025.

Der erste Wertungsrundgang ist um 12:30 Uhr beendet. Rückholanträge werden nicht gestellt. Es schließt sich eine Mittagspause an.

Um 13:45 Uhr tritt das Preisgericht für den 2. Wertungsrundgang erneut zusammen. Alle verbliebenen 18 Arbeiten werden jeweils ausführlich besprochen und die unterschiedlichen Aspekte im Gremium intensiv diskutiert. Hierzu werden die Arbeiten im Wechsel von einem Preisrichter vorgestellt und einer kritischen Bewertung unterzogen. Das Preisgericht würdigt die sorgfältige Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe und die unterschiedlichen konzeptionellen Ansätze. Das Preisgericht erörtert anhand der in der Auslobung formulierten Beurteilungskriterien eingehend die Entwurfskonzepte. Insbesondere widmet es sich der Qualität der städtebaulichen Gesamtkonzeptionen, der freiraumplanerischen Konzeption, der verkehrlichen Erschließungskonzeption, der Ansätze zum Hochbau und zum Wohnungsbau, zu Fragen der Wirtschaftlichkeit sowie Aspekten der Nachhaltigkeit (energetisch optimiertes Bauen).

Über den Verbleib der Arbeiten im Verfahren stimmt das Preisgericht wie folgt ab:

1001 (0:9), ausgeschieden
1002 (1:8), ausgeschieden
1003 (9:0)
1004 (5:4)
1007 (2:7), ausgeschieden
1008 (9:0)

1010 (0:9), ausgeschieden
1012 (0:9), ausgeschieden
1014 (1:8), ausgeschieden
1015 (0:9), ausgeschieden
1017 (0:9), ausgeschieden
1018 (6:3)
1019 (7:2)
1020 (0:9), ausgeschieden
1021 (8:1)
1022 (1:8), ausgeschieden
1024 (2:7), ausgeschieden
1025 (8:1)

Damit verbleiben die folgenden Arbeiten im Verfahren:

1003, 1004, 1008, 1018, 1019, 1021, 1025.

Das Preisgericht beschließt einstimmig, dass diese Arbeiten die engere Wahl bilden. Rückholanträge werden nicht gestellt. Damit ist der zweite Wertungsrundgang um 15:50 Uhr abgeschlossen.

5. Engere Wahl, Bildung einer Preisgruppe

Anschließend werden alle Arbeiten der Engeren Wahl einer vergleichenden schriftlichen Bewertung unterzogen. Zu jeder Arbeit der Engeren Wahl wird eine schriftliche Beurteilung ausgearbeitet und dem Preisgericht zur Abstimmung vorgelegt und anschließend diskutiert.

Unter Berücksichtigung der vorgetragenen Argumente werden die Arbeiten der Engeren Wahl an den Modellen und Plänen intensiv diskutiert und erörtert, die Arbeit 1019 verbleibt in der Engeren Wahl, die Arbeiten 1003, 1004, 1008, 1018, 1021, 1025 bilden die Preisgruppe, die zur Teilnahme an dem sich anschließenden Realisierungswettbewerb berechtigt.

Das Preisgericht beschließt einstimmig die Wettbewerbssumme (gem. Auslobung Wettbewerbssumme von 100.000 EUR (netto)) auf 102.000 EUR (netto) zu erhöhen und zu je gleichen Teilen auf die ausgewählten Büros (bzw. Bewerbergemeinschaften der Preisgruppe zu verteilen.

Allgemeine Empfehlungen

6. Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die Arbeiten der Preisgruppe zum anschließenden Realisierungswettbewerb einzuladen. Weiter empfiehlt das Preisgericht einstimmig folgende allgemeine Überarbeitungshinweise:

- **Erschließung:** Die Haupteerschließungen des neuen Stadtfeldes sollen auf Leistungsfähigkeit und Umsetzbarkeit näher geprüft werden. Die innere Erschließung ist konzeptbezogen differenzierter darzustellen. Hierbei werden Aussagen zu verkehrsfreien befahrenen Bereichen (Anlieferverkehr, Ver- und Entsorgung, Einsatzfahrzeuge) erwartet.
- **Am nördlichen Übergang zum „bigpark-Areal“** sind die bestehenden Geh- und Fahrrechte sowie die damit verbundenen Flächenbedarfe realitätsbezogen zu berücksichtigen und nachzuweisen.
- **Baukörper:** Die Dimensionierungen der Baukörper sind mit Blick auf bauliche Umsetzbarkeit zu prüfen. Dabei sind Aspekte wie ausgewogenes Wohngemenge, bezahlbare Wohnraumschaffung und wirtschaftliche Grundrissgestaltung ebenso zu beachten wie unterschiedliche Strukturen der Umsetzung (Bauträger, Genossenschaften, Baugemeinschaften, etc.).
- **Bauliche Vielfalt:** Es werden nähere Aussagen erwartet, wie bauliche Vielfalt im Zusammenspiel mit Parkierung und Gewerbenutzung umgesetzt werden kann.
- **Realisierung in Abschnitten:** Das Bogenviertel wird in Abschnitten realisiert werden, wobei die einzelnen Realisierungsphasen jeweils voll funktionsfähig sein müssen. Dazu werden differenzierte Darstellungen zu Bauabschnitten, Erschließung und Parkierung erbeten.
- **Private und öffentliche Freiflächen:** Bei Wohnnutzungen sind privat nutzbare Freiflächen zu berücksichtigen. Hier wird die Darstellung zu Art und Umfang sowie zum Übergang Privat-Öffentlich erwartet.
- Bei der weiteren Bearbeitung sind neben Verkehrsplanern auch Landschaftsarchitekten einzubeziehen.

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 Herrn Matthias Schuster mit dem Verfassen und der Abstimmung des Protokolls in Zusammenarbeit mit dem Büro Luchterhandt 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 17:55 Uhr beendet.

Für das Protokoll
Andrea Schwarz (Leiterin Stadtentwicklungsamt)
Matthias Schuster (Vorsitzender des Preisgerichts)
Daniel Luchterhandt, Annabelle Ries (Verfahrensbetreuung)

Bietigheim-Bissingen, 12. April 2018

Aufhebung der Anonymität

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

Anhang

Beurteilungstexte
Entwurfsverfasser
Unterschriftenliste

Anhang

Schriftliche Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl und der Preisgruppe

1003 – Preisgruppe

Die Verfasser betrachten die städtebauliche Struktur als „Membran“, deren weitgehend geschlossene Ränder vier innenliegende Blockrandbebauungen und den zentralen Quartierspark vor den Belastungen der Bahntrasse und der Stuttgarter Straße abschirmen sollen. Gezielt gesetzte Zugänge und richtig angeordnete Querungen vernetzten das neue urbane Quartier mit dem Umfeld. Zur erhöhten Bahntrasse hin ist eine lineare Bebauung vorgesehen. In den Erdgeschossen liegen dort Gewerbeflächen mit vorgelagerten Werkhöfen. Die sehr lange bauliche Struktur wird durch unterschiedliche Gebäudehöhen strukturiert. Eine abschnittsweise Bebauung ist möglich, sodass hier eine durchaus abwechslungsreiche räumliche Fassung entstehen kann. Nach Westen schützt ein sehr langer, schmaler Block den großen, aber wenig differenziert gestalteten Quartiersplatz. Dieser sogenannte Kreativhof sieht in den Erdgeschossen Dienstleitungen und Räume für Existenzgründer vor. Diese liegen zur Stuttgarter Straße sehr repräsentativ und bereichern die Stuttgarter Straße. Mit unterschiedlichen Gebäudehöhen und möglichen Parzellierungen kann auch hier eine interessante Architektur entstehen. Allerdings erscheinen die Gebäudeabstände teilweise viel zu klein, sodass eine qualitätsvolle Nutzung kaum vorstellbar ist.

Die inneren, aufgebrochene Blöcke sehen eine kleinteilige Parzellierung vor. Hier sind unterschiedliche und damit vielfältige Wohnungsangebote sehr gut umsetzbar. Die Differenzierung von privaten und öffentlichen Flächen ist konsequent und bietet durchgrünte private Innenhöfe mitten in der Stadt.

Nach Süden schließt eine markante, abgestufte Gebäudeformation aus zwei Winkelbauten den Quartiersplatz nach Süden ab. Dabei bildet das zwölfgeschossige Hotel ein adäquates Stadtzeichen. Hier liegt auch die Hauptzufahrt in das neue Quartier. Mit zwei „Turbo-Kreiseln“ gelingt den Verfassern ein umsetzbares Erschließungskonzept, dessen Leistungsfähigkeit im weiteren Verfahren auch im

Hinblick auf den nahegelegenen Knotenpunkt B27 / Poststraße / Freiburger Straße nachgewiesen werden muss. Die Zufahrt führt am Quartierseingang an der „Mobilitätsfiliale“ in einem Bogen entlang der Schallschutzbebauung. So können alle Bereiche des Quartiers pragmatisch erschlossen werden. Ein großes und etwas ungeschickt platziertes Baumfeld betont die ebenerdigen Fußgängerquerungen in Richtung Bahnhof und unterstreicht den Hauptzugang zum neuen Stadtquartier.

Trotz der einfachen und stringenten Haupteerschließung bleiben die inneren Erschließungen ungeklärt, da hier die Tiefgaragen unter den Baublöcken angebunden werden. Die damit zu erwartenden Verkehre in den schmalen Straßen am Quartierspark werden kritisch gesehen.

Eine zusätzliche Erschließung führt von Norden über das bigpark-Areal zum nördlichen Gebäuderiegel. Die räumliche Qualität wird hier sehr stark beeinträchtigt durch die notwendigen Wendemöglichkeiten und die Erfordernis, mit technischen Mitteln den Schleichverkehr zu unterbinden.

Die Arbeit geht sehr souverän mit den Herausforderungen des Ortes um und bietet ein robustes und maßstäblich gut dimensioniertes städtebauliches Gerüst für eine facettenreiche Ausgestaltung. Der quadratische Hochpunkt am südlichen Quartierszugang und die eher schematische Ausgestaltung der anschließenden Schallschutzbebauung sind allerdings ungelenkt. In Teilen sind die Gebäudeabstände zu gering. Der Quartierspark erscheint zu groß. Die Möglichkeiten einer kleinteiligen Parzellierung lassen sich mit der angebotenen Tiefgaragenlösung gut in Einklang bringen, sodass der Beitrag in Summe einen guten Vorschlag für das neue Bogenviertel darstellt.

1004 – Preisgruppe

Das städtebauliche Konzept basiert auf einem klar strukturierten Gebietsentwurf. Lärmintensive Bereiche entlang der B27 und der Bahnlinie werden mit Gewerbeflächen bebaut, die aktiven Lärmschutz für die Innenbereiche bilden. Die Wohnbebauung im Inneren des Quartiers mit einer Höhe von acht Geschossen ist dadurch ausreichend lärmgeschützt, mit Ausnahme der geplanten Wohnbebauung gegenüber dem bigpark Areal.

Auf das optionale gemeinsame Dach der südlichen Gewerbefläche sollte verzichtet werden, da dafür keine ausreichende Funktion erkennbar ist.

Die freiraumplanerische Besonderheit bildet die diagonale Wegeverbindung zwischen Bahndurchlass und Bahnhofsvorplatz. Eine direkte Führung über die B27 wäre wünschenswert. Die Aufteilung der Wegeflächen und Innenhöfe in öffentlich und privat wäre jedoch zu überprüfen.

Positiv beurteilt wird die gewerbliche Bebauung mit fünf Geschossen und Staffeldach entlang der B27 und der Bahnlinie mit dahinterliegender, lärmgeschützter Bebauung, die auch Wohnen ermöglicht. Ebenfalls positiv bewertet werden die winkelförmigen Blöcke im Inneren des Quartiers, die ein ruhiges Wohnen ermöglichen.

Die im Norden angeordneten Wohngebäude gegenüber dem bigpark Areal sind kritisch zu sehen und sollten in ihrer Nutzung überprüft werden, da weiterhin mit LKW-Anlieferverkehr zu rechnen ist. Das Erschließungskonzept basiert auf einem Ringssystem, das alle Quartiersbereiche ausreichend erschließt und verkehrsberuhigte Wohninnenbereiche ermöglicht.

Die diagonale Wegeverbindung zum Bahnhof soll Fußgänger und Radfahrer aufnehmen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollten für Radfahrer alternative, schnelle Wegeführungen angeboten werden, z. B. über die vorhandenen Erschließungsstraßen.

Die Arbeit stellt ein stimmiges städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept dar, wobei die Gestaltung der Freiräume hinsichtlich der fehlenden Differenzierung zwischen privaten und öffentlichen Flächen kritisch bewertet wird.

1008 – Preisgruppe

Der Verfasser schlägt eine klare und robuste städtebauliche Struktur, bestehend aus einer in ihrer Ausgestaltung gelungenen Blockrandbebauung mit geöffneten Blöcken vor. Der südliche Eingang ins Quartier wird gekonnt durch einen Platz mit Hochpunkt markiert. Der Kantinenpark im Norden wird ausgebaut und dadurch ein überzeugender Übergang zum bigpark Areal hergestellt, der eine spätere Weiterentwicklung des Gebiets nach Norden erlaubt. Dort wird auch das Kinderhaus an angemessener Stelle verortet. Ein weiterer, kleiner Quartiersplatz der durchaus etwas größer ausfallen könnte findet sich im Inneren des Gebiets und kann sich zu einer qualitätsvollen Quartiersmitte entwickeln. Ein konsequenter Lärmschutz zur Bahnlinie wird durch eine geschlossene Bebauung mit gewerblicher Nutzung hergestellt, deren Durchlässe in ihrer Größe schalltechnisch nachzuprüfen sind.

Die Umsetzung des Hochbaus kann durch die vorgeschlagene Blockstruktur in einzelnen Bauabschnitten erfolgen. Die geöffneten Blöcke erlauben qualitätsvollen, städtischen Wohnungsbau mit Bezug zu grünen, privaten Höfen. Der „Mobility Hub“ ist an der Südspitze des Gebiets gut positioniert und dient als Ausgangspunkt einer attraktiven Fußgängerbrücke zum Bahnhof. Ein zweiter „Mobility Hub“ befindet sich im Norden. Die Erschließung des Gebiets erfolgt über zwei Stichstraßen von Süd und Nord, die über einen „Überlauf“ getrennt sind. Die Anbindung im Süden funktioniert über die Ellipsenlösung, im Norden über die bestehende Anbindung beim bigpark-Areal.

Die Erschließungsstraße zwischen Bahndamm und Lärmschutzbebauung stellt hinsichtlich der Schaffung eines angenehmen öffentlichen Raums eine Herausforderung dar. Eine Parallelstraße entlang der B27 erschließt die westlichen Gebäude. Die Gebietsausfahrt nach links wird dort kritisch gesehen. Die Parkierung im Quartier erfolgt über stimmig angeordnete Tiefgaragen unter der Blockbebauung, die von den Randstraßen angefahren werden. Sonst ist das Wegenetz im Inneren des Quartiers autofrei.

Hervorzuheben ist die gelungene Anordnung des Quartiersparks, von dem sowohl das Bogenviertel als auch das nördlich angrenzende Areal profitieren.

Die Arbeit stellt insgesamt einen soliden und stimmigen Beitrag dar, der durch seine klare Struktur und gute Umsetzbarkeit überzeugt.

1018 – Preisgruppe

Der Entwurf erschließt das Plangebiet über einen neuen signalisierten, kritisch diskutierten Vollanschluss an die B27 im Süden und legt die Haupteinschließung entlang der Bahngleise. Daran schließt sich die zentrale Parkierung an, die in mehreren Ebenen gleichzeitig den baulichen Lärmschutz zu den Bahngleisen ausbildet, aber durch die tiefliegende Straße auch eine Schneise zwischen Bahndamm und Quartiersgarage bildet. Der Ansatz wird als sehr interessant gewürdigt. Diese Quartiersgarage treppt sich nach Westen ab und erhält eine begehbare Begrünung. Auf dem Rücken der Quartiersgarage schließt eine gelungene Fuß- und Radwegbrücke über die B27 zum Bahnhof an.

Eine weitere Erschließungsmöglichkeit wird südlich der bestehenden Einfahrt an der Schöllerkreuzung angeboten. Diese Fläche gehört nicht mehr zum Plangebiet und begegnet auch aufgrund der Topografie einigen Schwierigkeiten. Diese Erschließung wird bis zur Bahnunterführung im Norden des Plangebietes, die Quartiersgarage querend, weitergeführt. Ob hier eine Verknüpfung zur Haupteinschließung entlang der Bahngleise besteht und damit eine Durchfahrung des Gebietes (Schleichverkehr) möglich ist, bleibt unklar – ebenso wie andernfalls notwendige Wendemöglichkeiten. Die formalistischen Anklänge an das Viadukt sind sehr gewollt. Ein weiterer Halbanschluss wird südlich der Einmündung Wilhelmstraße ausgebildet, der eine weitere Quartiersgarage und das zentrale Quartier ringförmig erschließt. Die Erschließung der Gewerbeflächen im Süden und entlang der B27 bleiben unklar.

Ein gelungenes Mobilitätskonzept wurde erstellt und muss im weiteren Planungsprozess vertieft werden.

Entlang des Bahnbogens auf der großen Quartiersgarage werden in einer starken städtebaulichen Geste drei gemischt genutzte Punkthäuser mit bis zu 18 Geschossen als neue Landmarke gesetzt. Westlich daran anschließend werden fünfgeschossige Wohnriegel in einen sie umfließenden Grünraum gesetzt. Dieser setzt sich im zentralen Quartier fort, das in experimenteller Form das Wohnen auf 2 bis 3-geschossigen kleinen Würfeln in der Art einer zweigeteilten Teppichbebauung anbietet. Das Preisgericht diskutierte hier die Möglichkeiten der Grundrissgestaltung kontrovers. Zwischen den beiden Baufeldern spannt sich ein wenig ausdifferenzierter Quartiersplatz.

Zur B27 hin und nach Norden wiederholen sich die 5-geschossigen Riegel in Kombination mit 2-geschossigen hallenartigen Gebäudeteilen, die die gewerblichen Nutzungen aufnehmen und Richtung B27 einen baulichen Lärmschutz bilden. Im Preisgericht wurde die Frage diskutiert, ob die gleichförmige Kubatur der Riegel der Entwurfsaufgabe gerecht werden.

Es entsteht dennoch eine große Bandbreite sowohl für größere als auch kleinere Parzellierungen für Wohn- und Gewerbeflächen, die gute Realisierungsmöglichkeiten eröffnet.

Das öffentliche Grün spannt sich großzügig von Nord nach Süd auf der Quartiersgarage und von dort in Ost-West-Richtung verlaufend in 3 Bereichen quer durch das Gebiet. Im Norden wird so erfreulicherweise der Kantinenpark eingebunden. Der mittlere Grünbereich führt auf den Quartiersplatz, von dort jedoch nicht weiter. Im südlichen Grünzug ergibt sich eine weitere fußläufige Anbindung des Plangebietes über die B27 hinweg an die Grünräume der Enz. Insgesamt werden die rad- und fußläufigen Verbindungen in den Grünräumen geführt, was im Detail auszuplanen ist, um Konflikte zu vermeiden. Die privaten Grünräume gliedern sich zwischen den 5-geschossigen Wohnriegeln als Gärten, deren Abgrenzungen noch unklar sind.

Eine abschnittsweise Realisierung wird für große Bereiche kritisch gesehen, da die zentrale Quartiersgarage entwurfsbestimmend ist und durchgehend hergestellt werden muss.

Der experimentelle Ansatz der Arbeit wird gewürdigt, jedoch auch kontrovers diskutiert, insbesondere hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit.

1019 – Engere Wahl

Die Arbeit 1019 entwickelt ausgehend von den stadträumlichen Bedingungen der Umgebung eine robuste städtebauliche Struktur, die vor allem auf die Anforderungen des Lärmschutzes entlang der Bahntrasse und der Stuttgarter Straße reagiert.

Entlang der Bahntrasse entwickelt sich vor dem zentralen Quartiersparkhaus eine bauliche Spange mit gewerblichen Nutzungen, die durch bauliche Ergänzungen unterschiedliche Höfe anbietet. Dies sind die notwendigen Räume für eine funktionierende gewerbliche Nutzung. Auch die verkehrliche Erschließung liegt parallel hierzu richtig.

Im Westen zur Stuttgarter Straße liegt eine verdichtete bauliche Struktur, die auch unterschiedliche gewerbliche Nutzungen anbietet und den notwendigen Lärmschutz ermöglicht. Die Mitte des Quartieres wird bestimmt durch drei große Blöcke, die hauptsächlich dem Wohnen dienen und unterschiedliche Wohnformen ermöglichen.

So gelingt es die gewünschte Mischung unterschiedlicher städtischer Strukturen zu gewährleisten. Die verkehrliche Erschließung ist einfach und im östlichen Bereich richtig und nachvollziehbar. Im Bereich entlang der Stuttgarter Straße ist sie allerdings nicht überzeugend gewährleistet und führt zu kontroversen Diskussionen. Die zentrale neue Promenade wird Autoverkehr aufnehmen müssen, um die gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen. Die angebotenen Freiraumstrukturen bieten die gewünschte Vielfalt. Die Wohn- und Gewerbehöfe, die großen Innenhöfe der Blockstrukturen und die Promenade ermöglichen Nutzungsvielfalt und teilweise hohe Aufenthaltsqualität.

Die Promenade endet im Süden auf einem kleinen Platz, der richtig gelegen die Anbindung über bestehende Querungen an den Bahnhof ermöglicht.

Im Norden geht die Promenade ein wenig unvermittelt in den Quartierspark über. Hier gelegen eröffnet der Quartierspark eine Möglichkeit die städtebauliche Entwicklung des nördlichen Gewerbequartiers an den neuen Stadtteil qualitativ umzusetzen.

Insgesamt bietet die Arbeit ein gutes, robustes Konzept für die Entwicklung des Bogenviertels, wirkt jedoch vor allem in der Gestaltsprache der öffentlichen Räume ein wenig spröde, die Arbeit lässt daher einige Potentiale und mutigere Ansätze vermissen.

1021 – Preisgruppe

Die Arbeit nimmt das vorhandene Potential auf und entwickelt es entsprechend der heutigen Anforderungen weiter. Insbesondere das Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten und Ausbildung ist dem Verfasser ein wichtiges Anliegen.

Rund um einen Start-Up-Campus, einen Hochschulstandort und einen mittig gelegenen Spielraum gruppieren sich blockartig verschiedene Wohntypologien mit integrierten und angrenzenden Flächen für Dienstleistung und Gewerbe, wodurch eine hervorragende Verbindung von Wohnen und Arbeiten geschaffen wird.

Die besondere Idee des Verfassers ist der zentrale SpielRaum, entwickelt aus einem bestehenden Hochregallager, der dem Marketing und als Experimentierfeld dienen soll. Langfristig ist ein Rückbau des SpielRaums und Umwandlung in eine andere Nutzung denkbar. Der zentrale Quartiersplatz mit Wasserspiel schafft eine attraktive Aufenthalts- und Kommunikationsfläche. Der Eingang ins Quartier vom Bahnhof wird von einem unsymmetrischen Hochhauspaar markiert und ist ein Blickfang am Stadteingang, dessen Wirtschaftlichkeit im weiteren Planungsprozess nachzuweisen ist.

Der Übergang zum Bahnhofsvorplatz ist leider nur indirekt möglich. Ein weiterer Zugang zum Quartier

besteht an der Wilhelmstraße. Konsequenter schlägt der Verfasser eine Umgestaltung des dortigen Parkplatzes vor.

Für die Radfahrer ist eine attraktive Verbindung durch die neue Grünfläche zum Bahnhof geplant. Die Verkehrserschließung erfolgt sowohl von Süden als auch von Norden. Sie endet jeweils in einem als „moility hub“ bezeichnetem Parkhaus. Die Fußwege um die Wohngebäude sind verhältnismäßig lang. Dies ist vom Verfasser aber auch ausdrücklich so gewollt. Zusätzlich wird eine Anliegerstraße durch das Gebiet vorgeschlagen.

Der Lärmschutz soll durch eine Lärmschutzwand entlang der Bahn und durch Abstand gewährleistet werden. Nicht geschützt sind damit jedoch die Nutzungen der oberen Geschosse der einzelstehenden Gebäude sowie auch die Gebäude in der zweiten Reihe.

Der Entwurf stellt neben dem städtebaulichen Konzept vor allem auch eine interessante Idee für die prozesshafte Entwicklung des gesamten Areals dar.

1025 – Preisgruppe

Städtebauliches Leitmotiv des Entwurfs ist die Werkssiedlung. Die Verfasser entwickeln einen Gebäudetypus, der durch eine Vermischung von Industrie und Wohnungsstrukturen geprägt ist. Die so hergeleitete Typologie der Schichtung wird auf das gesamte Bogenviertel angewendet und variiert.

Die Bebauung wird in Blöcke strukturiert, wobei diese nach außen zu den Quartiersgrenzen eine klare Kante bilden, sowohl südlich als auch westlich zur Stuttgarter Straße sowie zur Bahnlinie. Zur Mitte hin sind die angemessen dimensionierten Blöcke aufgebrochen und ermöglichen vielfältige Sichtbeziehungen. Die formulierten Einzelgebäude weisen eine Geschossigkeit von überwiegend fünf bis sechs Geschossen auf. Wünschenswert wäre eine stärkere Akzentuierung einzelner Baukörper.

Das Preisgericht diskutiert, ob die vorgeschlagene Durchmischung von Wohnen und Gewerbe und die daraus abgeleitete Gebäudefigur in allen Blöcken gleichermaßen realisiert werden kann. In den Blockstrukturen mit überwiegender Wohnnutzung

wirken die eingeschossigen auskragenden Gebäudeteile, die die Höfe allseitig prägen, fremd.

Initialpunkt der Bebauung bildet das Hauptgebäude des DLW-Areals, an dem ein großer Quartiersplatz vorgeschlagen wird. Von dort aus ist eine Bebauung des Bogenviertels über mehrere Phasen plausibel und nachvollziehbar. Positiv zu bewerten ist, dass die vorgeschlagene Position des Quartiersplatzes einen Brückenschlag zum gegenüberliegenden westlichen Wohnquartier ermöglicht.

Die Erschließung des Individualverkehrs erfolgt maßgeblich von Süden über die Stuttgarter Straße auf einer parallel zum Bahndamm verlaufenden Straße. An dieser neuen Straße sind sowohl am südlichen als auch am nördlichen Quartierseingang zwei große Parkgaragen vorgesehen. Im westlichen Teil des Bogenviertels erfolgt die Erschließung des Quartiers über die Stuttgarter Straße und den Quartiersplatz, im nördlichen Teil über die Zufahrtsstraße am bigpark-Areal. Die Verfasser schlagen zudem eine Anbindung des Quartiers über eine Furt über die Stuttgarter Straße zum Bahnhofsplatz vor. Alle darüber hinaus im Quartier vorgeschlagenen Straßen sind als Shared Spaces ausgelegt. Dies wird im Preisgericht kritisch diskutiert. Wünschenswert wäre innerhalb des Quartiers eine Differenzierung zwischen befahrbaren Straßen und verkehrsfreien Bereichen.

Die BGF der vorgeschlagenen Bebauung liegt insgesamt leicht über dem Durchschnitt und ist somit als wirtschaftlich zu bewerten.

Insgesamt gelingt es den Verfassern mit dem abgeleiteten Leitmotiv der Werkssiedlung ein identitätsstiftendes Quartier zu formulieren, welches einen tragfähigen Beitrag zur gestellten Entwurfsaufgabe darstellt.

Entwurfsverfasser

1001 – 2. Rundgang (687421)

Stadtplanungsbüro
Haak + Höpfner Architekten BDA, PartG mbB, München
John Höpfner

Ingenieurbüro
Planungsbüro Dipl.-Ing. Michael Angelsberger,
Rosenheim
Michael Angelsberger

Berater
Gerhard Hilz, Müller-BBM GmbH

1002 – 2. Rundgang (151620)

Stadtplanungsbüro
Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf
Thomas Schüler

Ingenieurbüro
Modus Consult, Karlsruhe
Dr. Frank Gericke

faktorgruen – Landschaftsarchitekten, Freiburg
Martin Schedlbauer

1003 – Preisgruppe (251015)

Stadtplanungsbüro
MESS Stadtplaner Amann & Groß PartGmbH, Kaiserslautern
Florian Groß

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

1004 – Preisgruppe (243112)

Stadtplanungsbüro
gmp international GmbH, Hamburg
Nikolaus Goetze

Ingenieurbüro
ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg
Christoph Ludwig

1005 – 1. Rundgang (210602)

Stadtplanungsbüro
Freudenreich Architekt und Stadtplaner, Stuttgart
Hannes Freudenreich

Ingenieurbüro
GAUSS Ingenieurtechnik GmbH, Rottenburg
Paul Gauss

1006 – 1. Rundgang (031299)

Stadtplanungsbüro
PWB Architekten, Prof. Stadtplaner Andreas Wolf,
Leipzig
Dott. Arch. Maria Bozzo-Costa

Ingenieurbüro
Prof. Stadt- und Regionalplaner Ingo A. Wolf,
Leipzig
Herbert Bading

Berater
Dr. Jeff Logsdon, Freiraumgestaltung

1007 – 2. Rundgang (568203)

Stadtplanungsbüro
Hermansson Hiller Lundeborg Arkitekter AB,
Stockholm
Andreas Hermansson, Andreas Hiller, Samuel Lundberg

Ingenieurbüro
Sweco Sverige, Stockholm
Sverker Hanson

1008 – Preisgruppe (775918)

Stadtplanungsbüro
ARP- Architektenpartnerschaft GbR, Stuttgart
Franz Baur, Robert Schneider, Ulrike Fischer,
Andreas Janecky

Ingenieurbüro
BIT Ingenieure AG, Öhringen
Dr.-Ing. Volker Mörgenthaler

1009 – 1. Rundgang (181614)

Stadtplanungsbüro
KohlmayerOberst Architekten Regina Kohlmayer
Prof. Jens Oberst, Stuttgart
Alina Beck, Aaron Schneider

Ingenieurbüro
Lang & Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau,
München
Till Burkhardt

1010 – 2. Rundgang (050798)

Stadtplanungsbüro
KAI DONGUS Freier Architekt BDA, Ludwigsburg
Kai Dongus

Ingenieurbüro
KARAJAN Ingenieure Beraten + Planen Ingenieurge-
sellschaft mbH, Stuttgart
Jürgen Karajan

weitere Partner
BLANK Landschaftsarchitekten, Stuttgart
Wolfgang Blank

1011 – 1. Rundgang (281051)

Stadtplanungsbüro
NÄGELIARCHITEKTEN, Berlin
Walter Nägeli, Gudrun Sack,
Aleksandar Vrangaloski, Anna Siwiec

1012 – 2. Rundgang (280013)

Stadtplanungsbüro
MGF Architekten GmbH, Stuttgart
Josef Hämmerl

Ingenieurbüro
Pirker + Pfeiffer Ingenieure GmbH & Co KG, Reut-
lingen
Thorsten Rupp

Berater
Jan-Friesco Gauder, Landschaftsarchitekt

1013 – 1. Rundgang (043340)

Stadtplanungsbüro
Karsten Schubert Architekt, Berlin
Karsten Schubert

Ingenieurbüro
Brenner Bernard ingenieure GmbH, Berlin
Matthias Eirich

1014 – 2. Rundgang (180703)

Stadtplanungsbüro
Powerhouse Company International B.V., Rotterdam
Constantijn Kemper

Ingenieurbüro
Fritz Spieth, Beratende Ingenieure GmbH, Esslingen
Bernd Schulz

weiterer Partner
DELVA Landscape Architects bV, Amsterdam
Steven Delva

1015 – 2. Rundgang (132639)

Stadtplanungsbüro
Walk Architekten, freie Architekten BDA, Reutlingen
Axel Walk, Andreas Wolfer

Ingenieurbüro
IGV GmbH & Co. KG, Stuttgart
Dieter H. Stahl

Berater
Jetter Landschaftsarchitekten, Stuttgart

1016 – 1. Rundgang (281938)

Stadtplanungsbüro
Noller Architekten, Bietigheim-Bissingen
Hans Noller

Ingenieurbüro
IB Westram, Büro für Bau- und Vermessungswesen,
Bietigheim-Bissingen
Axel westram

weiterer Partner

*Büro H+H, Freie Garten Landschaftsarchitekten,
Ludwigsburg
Birke Hörner*

1017 – 2. Rundgang (812298)

Stadtplanungsbüro
Raff Architekten – Architektur & Städtebau GmbH,
Bietigheim-Bissingen
Bernd Raff, Hardi Raff, Julia Raff

Ingenieurbüro
Rauschmaier Ingenieure GmbH,
Bietigheim-Bissingen
Wieland Rauschmaier

1018 – Preisgruppe (120388)

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

1019 – Engere Wahl (598631)

Stadtplanungsbüro
tobeStadt, Frankfurt am Main
Torsten Becker, Jonas Kleinemeier, Carolin Morell,
Paul Richter

1020 – 2. Rundgang (805470)

Stadtplanungsbüro
Octagon Architekturkollektiv, Leipzig
Julia Köpper, Henry Fenzlein, Katharina Tihl, Markus
Wiese, Philip St.

Ingenieurbüro
IHB GmbH, Leipzig
Oliver Thom

weiterer Partner

*GM013 Landschaftsarchitektur, Berlin
Paul Giencke, Mrco Mattelig*

1021 – Preisgruppe (232288)

Ingenieurbüro
noma architekten | Nora Woborny Maik Schöffel
PartGmbH, Bietigheim-Bissingen
Nora Woborny, Maik Schöffel

weiterer Partner

*SW Ingenieure, Ludwigsburg
Ulrich Sauter-Weinmann*

1022 – 2. Rundgang (403563)

Stadtplanungsbüro
TOP HOUSE REALTY S.L., Barcelona
Robertas Podjapolskis

Ingenieurbüro
JSC KELPROJEKTAS, Lithuania
Mindaugas Paknys

weiterer Partner

Angel Menargues

1023 – 1. Rundgang (810018)

Stadtplanungsbüro
LEISMANN AG, Bern
Stefan Leiseifer, Roman Lehmann

Ingenieurbüro
Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern
Guido Rindsfuser

1024 – 2. Rundgang (201827)

Stadtplanungsbüro
Helsinki Zürich Office GmbH, Zürich
Mirjam Niemeyer, Tommi Mäkynen

Ingenieurbüro
Planungsbüro StadtVerkehr, Stuttgart
Bernd Schönfuss

weiterer Partner

*S2L GmbH Landschaftsarchitekten, Zürich
Jan Stadelmann, Daia Stutz*

Berater

Durable Planung und Beratung GmbH

1025 Preisgruppe (162413)

Stadtplanungsbüro
Architekten Keller Daum, Stuttgart
J. Keller, C. Daum, M. Kondic, C. Reich

Ingenieurbüro
Verkehrsplaner Link, Stuttgart, C. Link

