

1006 - ein 2. Preis

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

Preisgerichtsbeurteilung

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 Radfahrerweg 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.