

## 1001 - Anerkennung

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

Landschaftsarchitekturbüro  
**120GR**, F-Strasbourg  
Philipp Denkinger, Michael Fox

Ingenieurbüro  
**Prof. Dr.-Ing. Christoph J. Menzel**, Braunschweig  
Prof. Dr. Ch. J. Menzel, Dipl.-Kfm. A. Eggeling

### Preisgerichtsbewertung

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 angelegerten 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 Haupteinschließung des Quartiers erfolgt über eine im Osten gelegene Quartiersstraße von der nahezu alle Tiefgaragen sowie die lineare Quartiersgarage 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 öffentlichen 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.