



Bietigheim-Bissingen

BOGEN VIERTEL

städtebaulicher Realisierungswettbewerb
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,
Annabelle Ries, Isabel Sagasser

Shanghaiallee 6
20457 Hamburg
fon: +49 (0) 40/7070807-0
fax: +49 (0) 40/7070807-80
www.luchterhandt.de
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
- Claus Stöckle, 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 verweist 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
Unterschriftenliste

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.

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

Unterschriftenliste

Name, Institution

Unterschrift

STEFFEN BRAUN

FRAUNHOFER-INSTITUT



CARINA GROSS

STADTENTWICKLUNGSAMT



ANDREAS HOFER

INTENDANT IBA 2027 STADT REGION STUTTGART GMBH



JÜRGEN KESSING

OBERBÜRGERMEISTER



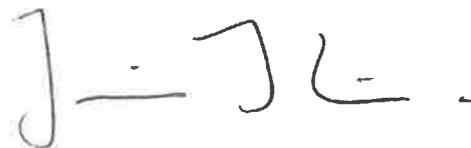
WERNER KLIMPEL

LEITER BAURECHTSAMT



JOACHIM KÖLZ

BÜRGERMEISTER



ALBRECHT KURZ

TEILNEHMER GEMEINDERAT FRAKTION GAL



PETRA KÜHLTHAU

TEILNEHMER GEMEINDERAT FRAKTION FW



PROF. DR. DIETER MAURMAIER

MAP MAURMAIER & PARTNER INGENIEURBÜRO



**STÄDTEBAULICHER REALISIERUNGSWETTBEWERB
BOGENVIERTEL BIETIGHEIM-BISSINGEN**

PREISGERICHTSSITZUNG 07. NOVEMBER 2018

Unterschriftenliste

Name, Institution

Unterschrift

VOLKER MÜLLER

TEILNEHMER GEMEINDERAT FRAKTION SPD

PIT MÜLLER

FREIER LANDSCHAFTSARCHITEKT

GÖTZ NOLLER

TEILNEHMER GEMEINDERAT FRAKTION FDP

MARKUS OSWALD

OSWA

WERNER OSWALD

OSWA

ROSWITHA OTT

LEITERIN BAUHOF U. STADTGÄRTNEREI

JOACHIM RAAB

05 ARCHITEKTEN BDA

HANS REIMER

OSWA

CHRISTOPH SCHONHOFF

NSP LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

STÄDTEBAULICHER REALISIERUNGSWETTBEWERB BOGENVIERTEL BIETIGHEIM-BISSINGEN

PREISGERICHTSSITZUNG 07. NOVEMBER 2018

Unterschriftenliste

Name, Institution

Unterschrift

MATTHIAS SCHUSTER

LEHEN DREI ARCHITEKTUR STADTPLANUNG



TOBIAS SCHUNN

STADTENTWICKLUNGSAMT



ANDREA SCHWARZ

LEITERIN STADTENTWICKLUNGSAMT



STEFFEN SPEIDEL

ABTEILUNGSLEITER, STADT- UND HOCHBAUPLANUNG



MANFRED SPINNER

ISIS INGENIEURBÜRO



JÜRGEN WELLER

TEILNEHMER GEMEINDERAT FRAKTION CDU



ERWIN WIRTH

VERKEHRSPLANER, GROSSSACHSENHEIM



