

Martin Körner, Stuttgart
Hannes Rockenbauch, Stuttgart
Kai Fischer, Stuttgart

entschuldigt

Stellvertretender Sachpreisrichter/-in (5)

Dr. Carl-Christian Vetter, Stuttgart
Gabriele Munk, Stuttgart
Jürgen Zeeb, Stuttgart
Bernd Klingler, Stuttgart
Michael Conz, Stuttgart

entschuldigt
entschuldigt

Sachverständige Berater/-innen (15)

Veronika Kienzle, Stuttgart
Sabine Mezger, Stuttgart
Tatjana Strohmaier, Stuttgart
Robin Bischoff, Stuttgart
Jochen Hammer, Stuttgart
Josef Klegraf, Stuttgart
Thomas Rossmann, Stuttgart
Dr. Michael Hascher, Stuttgart
Dr. Martin Hahn, Stuttgart
Thomas Zügel, Stuttgart
Dr. Hans-Wolf Zirkwitz, Stuttgart
Benjamin Gab, Stuttgart
Wolfgang Maier, Stuttgart
Jochen Hutt, Stuttgart
Jürgen Rein, Stuttgart

entschuldigt

Vorprüfung und Assistenz (31)

Carolin Barz, Stuttgart
Winfried Börner, Stuttgart
Petra Blümlein, Stuttgart
Silke Drautz, Stuttgart
Ulrike Faßnacht, Stuttgart
Carola Flad, Stuttgart
Benjamin Gab, Stuttgart
Frank Gwildis, Stuttgart
Martin Hampp, Stuttgart
Frank Hermann, Stuttgart
Jens Kretschmer, Stuttgart
Carmen Kühnle-Weissflog, Stuttgart
Nicole Kunath, Stuttgart
Susanne Maurer, Stuttgart
Diana Meierhofer, Stuttgart
Ortrun Melix, Stuttgart
Marvin, Naszaly, Stuttgart
Maria Omeridou Pantalona, Stuttgart
Juliane Rausch, Stuttgart
Ina Rund, Stuttgart
Christoph Schindelin, Stuttgart
Miriam Schmid, Stuttgart
Christiane Schneider, Stuttgart
Ulrike Schnitzer, Stuttgart
Corinna Schulz, Stuttgart
Lisa Springer, Stuttgart
Karl-Heinz Staudinger, Stuttgart

Tosin, Stifel, Stuttgart
Nico Straub, Stuttgart
Marco Tschöp, Stuttgart
Rainer Wallisch, Stuttgart

Herr Börner teilt mit, dass 11 Arbeiten fristgerecht abgegeben wurden und dem Reglement entsprechend geprüft werden konnten.

Das Preisgericht bewertet die Arbeiten der Phase II unter folgenden Kriterien:

Städtebauliches Grundkonzept

- Leitideen für den Stadtteil und gestalterische Qualität
- Parkerweiterung

Funktionale Qualität

- Qualität der Topografie, nachhaltige Topografie
- städtebauliche Gliederung/Quartiersbildung
- Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, ruhender Verkehr
- räumlich funktionale Gliederung in Bezug auf unterschiedliche Nutzungsansprüche, Freizeit- und Erholungsnutzung
- Gliederung und Differenzierung der Grün- und Freiflächen
- Einbindung in den stadträumlichen Kontext, Ortsbezüge
- Einbindung in das Grünflächen- und Freiraumsystem der Stadt
- Nutzungsoffenheit, lebendige Nutzungsmischung
- verbindende Mobilität

Gestalterische Qualität

- attraktiver öffentlicher Raum, Aufenthaltsqualität
- Gestaltungsqualität der Quartiere, Identitätsbildung
- Gestaltung und Qualität der Parkerweiterung sowie der Grün- und Freiräume im Quartier, räumlich-gestalterische Gliederung
- Korrespondenz und Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren
- identitätsstiftende Bauten

Umweltqualität

- Mobilität, Nachhaltigkeit
- klimagerechtes Quartier
- ökologische Qualität der Parkerweiterung sowie der Freiräume
- Grünausstattung im Quartier
- stadtklimatologische Qualität
- Umgang mit Wasser und Niederschlagswasser
- Energieversorgung/CO₂-Neutralität
- Anpassung an den Klimawandel/Resilienz

Sozialräumliche Qualität

- Korrespondenz mit den angrenzenden Quartieren
- Aufenthaltsqualität
- Versorgung mit sozialer Infrastruktur/Nahversorgung
- Quartiersbildung und Maßstäblichkeit
- Identitätsbildung
- soziale Nachhaltigkeit

Die Vorsitzende versichert sich, dass alle Jurymitglieder weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsleistungen erhalten, noch mit Teilnehmern einen Meinungsaustausch über die Wett-

bewerbsaufgabe geführt haben. Alle Anwesenden werden gebeten, während des Preisgerichts Äußerungen über vermutete Verfasser zu unterlassen und die Beratung vertraulich zu behandeln.

Mit Hinweis auf die Wettbewerbsordnung gibt Prof. Pesch einen Überblick zum weiteren Procedere in der Jurysitzung. Er wünscht sich eine konzentrierte und zielgerichtete Preisgerichtssitzung. Die Botschaft sollte lauten, nach Festlegung einer Rangordnung eine belastbare Wettbewerbsarbeit als Sieger präsentieren zu können.

In einem **Informationsrundgang** werden alle 11 Arbeiten von den Vorprüfern vorgestellt und wertfrei erläutert.

Danach bittet der Vorsitzende die Jury ins Plenum an den Tisch, um Erfahrungen aus dem Informationsrundgang intensiv zu erörtern und die weitere Vorgehensweise noch genauer zu strukturieren. Mit Hinweisen auf die Aufgabenstellung bittet er das Preisgericht um Statements, um Schwerpunkte bei der Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge zu setzen. Dabei werden folgende Themenfelder genannt:

- Zuordnung bzw. Einbindung in das übrige Stadtgebiet
- Aussagen zum geforderten Mobilitätskonzept
- hochwertige und funktionsfähige Stadträume
- Umgang mit der Parkerweiterung
- Adressbildung als neuer Stadtteil und Wohnstandort
- klimatische Aspekte

In einem **Ersten Wertungsrundgang** werden die Entwürfe von jeweils einem Fachpreisrichter kritisch beurteilt und im Gremium eingehend diskutiert. Fehler in einzelnen Prüfbereichen und nicht kompensierbare Mängel führen zum einstimmigen Ausschluss folgender Arbeiten:

Tarnzahl 1254
Tarnzahl 1257
Tarnzahl 1258.

In einem **Zweiten Wertungsrundgang** werden die Arbeiten detaillierter untersucht und beurteilt. Der Vorsitzende macht deutlich, dass Beiträge mit einfacher Mehrheit ausgeschieden oder weitergeführt werden können.

Es scheiden die Arbeiten mit folgendem Stimmverhältnis aus:

1253	9 : 8 Stimmen
1255	14 : 3 Stimmen
1259	13 : 4 Stimmen
1260	13 : 4 Stimmen

Somit verbleiben in der **Engeren Wahl** die Arbeiten mit den Tarnzahlen:

1251	14 : 3 Stimmen
1252	12 : 5 Stimmen
1256	13 : 4 Stimmen
1261	14 : 3 Stimmen

Ein Antrag auf **Rückholung** der Arbeit mit der Tarnzahl 1253 wurde mit 10 : 7 Stimmen abgelehnt.

Danach werden vier Beurteilungsteams gebildet, die jeweils aus einem Fach- und aus einem Sachpreisrichter bestehen. Die Beurteilungen werden vor den Arbeiten im Plenum verlesen, korrigiert und wie folgt verabschiedet:

Tarnzahl 1251

Der Arbeit gelingt es überzeugend, mit stark an den Bestand angelehnten räumlichen Strukturen und baulichen Typologien die vier neuen Quartiere an die bestehenden Stadtgebiete anzubinden. Die wesentlichen städtebaulichen Achsen und Straßenräume werden aufgenommen und gliedern schlüssig die neuen Baufelder. Verbunden durch den zu einem Park umgenutzten Gleisbogen entstehen vier unterschiedliche Quartiere mit erkennbarer Atmosphäre in einer aus dem Kontext abgeleiteten Maßstäblichkeit.

Besonderes Element - die neue Mitte - ist der Gleisbogenpark, der u. a. mit einem zentralen Radweg, Bewegungsflächen, sozialen und kulturellen Einrichtung durch das gesamte Areal verbindet. Er führt bis zur geplanten Konzerthalle an der Wolframstraße und integriert das Überwerfungsbauwerk, das mit kulturellen Nutzungen belebt wird. Als „Grünes Band“ und als verkehrsbaugeschichtliches Relikt wird der Gleisbogen sehr gut erfahrbar - alle wichtigen Teile des Denkmals bleiben erhalten.

Die Hauptbelüftungsachse findet durch Verbreiterung des Unteren Schlossgartens Berücksichtigung. Die lokalklimatische Bedeutung des Störzbaches ist hingegen nicht berücksichtigt.

Die neuen Quartiere erfahren eine weitere Gliederung im nachbarschaftlichen Maßstab: Blockrandtypologien gruppieren sich schlüssig um einen kleinen öffentlichen Platz, der jeweils mit einem Quartiers-Hub als Solitärgebäude akzentuiert wird. In dem Hub befinden sich neben Stellplätzen auch Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Eine minimierte Ringerschließung bindet diese quartiersbezogenen Mobilitätspunkte an.

Alle Quartiere sind nutzungsgemischt vorgesehen, mit schwerpunktmäßig gewerblicher Nutzung in den Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den Obergeschossen. Funktionale Schwerpunkte bilden die beiden Campusanlagen. Sie liegen richtig gesetzt zu Beginn und Ende des Rosensteinviertels am Übergang zum Park. Der Campus im Norden greift jedoch mit seinen Sportflächen zum Teil in den Rosensteinpark ein. Auch scheinen die Flächen für die Bildungseinrichtungen nicht ausreichend groß dimensioniert.

Rund um die Wagenhallen wird mit der Maker-City eine neue Bautypologie vorgeschlagen, die den experimentellen Charakter des Ortes aufnimmt und für die entsprechenden Nutzungen vorgesehen ist.

Die kulturellen Einrichtungen akzentuieren als Sonderbausteine städtebaulich wichtige Gelenke bzw. Übergänge. Lediglich das Lindenmuseum am nordöstlichen Rand erscheint etwas schwer erreichbar.

Insgesamt wird ein funktionierendes Mobilitätskonzept angeboten. Im Bereich Nordbahnhof/Gäubahntrasse kollidiert die Planung jedoch mit den projektierten und vorhandenen Gleisanlagen. Die Ost-West-Verbindungen sind bei der vorgeschlagenen Topographie an der Parkkante barrierefrei schwer umsetzbar. Die Radwegeverbindung entlang des Schlossgartens liegt zu nahe am Naturdenkmal „Platanenallee“, ebenso bieten die Terrassen und Böschungen zwischen Rosensteinviertel und Schloßgarten zu wenig Platz für die erforderlichen, ökologischen Ausgleichsflächen.

Die S-Bahn-Unterbauung in der Athener Straße wurde nicht berücksichtigt. Flächen für das Nordkreuz sind nicht freigehalten, ebenso wird auf den Bestand der Gäubahn keine Rücksicht genommen.

Der aus energetischer Sicht kompakte Entwurf zeichnet sich durch eine gute Süd-orientierung aus. Das Verhältnis der Dachflächen als Energiesammler zur gesamten Nutzfläche erlaubt es, das dargestellte Plusenergiekonzept umzusetzen.

Insgesamt bietet die Arbeit sehr solide und gut durchdachte Lösungen für die gestellte Aufgabe an. Sie lässt aber ein wenig Experimentierfreude und Zukunftsvision vermissen. Die durchweg sehr moderate Höhenentwicklung der Bebauung wird der exponierten Lage des außergewöhnlichen Grundstücks nicht ganz gerecht.

Tarnzahl 1252

Der Entwurf formuliert vier sehr unterschiedlich ausgeprägte Quartiere, die sich an einem Fahrradschnellweg, dem „Super-Cycle-Highway“ längs der Parkkante des mittleren Schlossgartens andocken. Der Auftakt beginnt am künftigen Manfred-Rommel-Platz am klug gesetzten Kongress- und Konzerthaus und führt diagonal durch das Europaviertel in Richtung Felix-Mendelssohn-Allee in den Schlossgarten. Den Verfassern gelingt im Europaviertel eine überzeugende Antwort auf die großmaßstäbliche Bebauung des Baufelds A mit vielen Quermöglichkeiten zum Schlossgarten. Allerdings entspricht der Querschnitt der Athener Straße nicht der Lage der darunterliegenden S-Bahn-Trasse.

Ans Europaviertel anschließend erfolgt im Bereich Wolframstraße ein neuer Auftakt mit dem hier gut platzierten Lindenmuseum und dem anschließenden Schulcampus und einer großmaßstäblichen, mäanderförmigen Wohnbebauung mit straßenseitigen Erschließungs- und parkseitig großzügig geöffneten Gartenhöfen. Das dritte Quartier mit Schulcampus, innenliegenden Sportflächen und sehr kleinteiliger parkseitiger Wohnbebauung wird vom Preisgericht kontrovers diskutiert.

Das eigentliche Rosensteinquartier am ebenerdigen Übergang zur Mitternachtstraße wird als abgerücktes, geometrisch klar umgrenztes „Zukunftsquartier“ und Kontrapunkt zu traditionellen Stuttgarter Wohnquartieren gesehen. In großer Dichte ist es durch kleinmaßstäbliche Punktstrukturen und von bis zu 90 Meter hohen Wohnhochhäuser geprägt. Die insgesamt überdurchschnittliche Geschossfläche des Entwurfs gründet sich auf diesem Bauabschnitt. Das Preisgericht würdigt den Mut zu neuen Quartiersformen, gleichzeitig wird die konkrete Umsetzung kontrovers diskutiert. Der überwiegend kompakte Entwurf wird im Quartiersbereich „uptown“ sehr kleinteilig, so dass sich auch durch die gegenseitige Verschattung der Gebäude der Energieverbrauch erhöht. Vor allem wird die Frage aufgeworfen, ob die Qualität der Wohnungen im Inneren des Quartiers der zu erwartenden Nachfrage gerecht werden kann. Aus energetischer Sicht ist dieser Bereich durch seinen hohen A/V-Verhältnis sowie die zu erwartende gegenseitige Verschattung der Gebäude nicht optimal.

Die Quartiersergänzungen vis à vis der Wagenhallen bieten einerseits eine robuste Blockstruktur und lassen andererseits viel Raum für experimentelle Bauformen.

Die angebotenen Baumhaine im Übergang zu Schlossgarten und Rosensteinpark sind ein interessantes Freiraumelement. Die Pflanzung eines Baums pro Wohneinheit ist eine schöne Idee, die jedoch im Kontext der offenen Landschaftsstruktur des Rosensteinparks kontrovers diskutiert wird. Insgesamt ist der Freiraum noch nicht abschließend bearbeitet. Auch sind die Belange der Stadtklimatologie in der Arbeit nicht zufriedenstellend berücksichtigt.

Im Mobilitätskonzept zeigt sich eine kreative und zukunftsgerichtete Bandbreite von autofreien Quartieren, ausgeprägter Sharing-Kultur und Digitalisierung. Es ist aber nicht konkludent ausgearbeitet. Der „Super-Cycle-Highways“ kann einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität gesehen werden, bildet aber durch seine prominente Lage eine Barriere zum Park, die zudem durch die durchgehende Geländekante von ca. 12 Meter auch in der räumlichen Wahrnehmung kritisch zu sehen ist. Die hier beliebig eingestreuten fünf Hochhäuser erscheinen fehlplatziert.

Der Gleisbogen bleibt nur teils erhalten und ist im Süden als verkehrsgeschichtliche Fläche nicht mehr nachvollziehbar. Auch der Verbleib der Überwerfungsbauwerke ist unklar. Der Lokschuppen verliert sein „natürliches“ Vorfeld (= Schiebebühne) und versinkt in den Hochhausstrukturen. Der Lockschuppen wird in das Zukunftsquartier integriert, verliert aber durch die umgebende Hochhausstruktur an Prägnanz.

Das Mobilitätskonzept zeigt eine kreative Bandbreite, ist aber nicht konsequent ausgearbeitet. An der Parkkante verläuft ein „Super-Cycle-Highway“ für den Radverkehr. Die Parkkante selbst verhindert aber durch ihre Ausbildung als Wand einen barrierefreien Zugang zum Park, womit auch keine Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung besteht.

Es ist keine Berücksichtigung der maßgeblichen Durchlüftung (Schlossgarten, Störzbach) sowie der stadtklimatischen Vorgaben hinsichtlich der Gebäudehöhen erkennbar. Es sind teilweise klimatische Verzahnungen durch die Achsen vorhanden. Die Grünvernetzung im Gebiet ist gering.

Insgesamt regt der Entwurf die Diskussion über Qualität und Bild eines zukunftsfähigen Stadtquartiers in Stuttgart an.

Tarnzahl 1256

Das städtebauliche Konzept basiert auf der Grundidee, das neue Stadtquartier mit dem Freiraum in Ost-West-Richtung zu vernetzen. Ein fließender Übergang in den Schlossgarten wird in den unterschiedlichen Teilbereichen verwirklicht. Die Philharmonie bildet ein markantes Gelenk am Übergang vom Mittleren Schlossgarten in den Unteren Schlossgarten an der Wolframstraße. Auch beim Überwerfungsbauwerk wird mit dem Haus der Kulturen als Solitärbaukörper eine Vernetzung zwischen Freiraum und Baustruktur erreicht.

Auf dem Gleisbogen der ehemaligen Gäubahn werden ein Flanierbereich und ein Radweg ausgebildet, die von der Mitte des neuen Stadtteils aus über den Gleisbogen bis zu den Wagenhallen führen. Das Herz des Rosensteinquartiers bildet ein Marktplatz mit gastronomischen Nutzungen, Einzelhandel und Bildungseinrichtungen. Die Hochpunkte am Gleisbogen, die sich zum Rosensteinpark orientieren sowie der dortige Umgang mit dem Höhensprung sind wenig überzeugend.

Im Europaviertel wird mittels einer Blockstruktur, die in der Höhe und in der Tiefe strukturiert ist, eine Vernetzung mit dem westlich angrenzenden Gebiet erzielt. Zum Mittleren Schlossgarten hin wird mit einer Esplanade der Hauptbahnhof qualitativ an den Gleisbogen angebunden. Das Europaviertel ist ein autofreies Stadtviertel, das über eine vielfältige Nutzungsmischung belebt wird.

Das Rosensteinviertel wird durch differenzierte Blockstrukturen geprägt, die den Lokschuppen selbstverständlich einbinden und eine hohe Wohnqualität erwarten lässt. Auf der Ebene der Mikroquartiere werden verschiedene Wohnmodelle vorgeschlagen (Baugruppen, genossenschaftliches Wohnen, Stadthäuser). Die Platzierung der Einrichtungen des Gemeinbedarfs sowie der Nahversorgung ist nicht optimal. Der vorgegebene Flächenbedarf für die soziale Infrastruktur kann nicht nachgewiesen werden.

Das Wagenhallenviertel ist als Stadtlabor konzipiert, das als Impulsgeber für innovative Entwicklungen fungieren soll (Arbeits- und Lebenswelten, Co-Working-Spaces, öffentliche Stadträume). Im Kanon der vorgeschlagenen Wohn- und Arbeitsformen können von dieser Quartiersprägung positive Impulse auf die Stadtteilentwicklung ausgehen.

Der Freiraum ist durch ein differenziertes Fußwegenetz und eine intensive Wasserlandschaft geprägt. Die Sportanlagen im Norden liegen im Rosensteinpark und können so nicht realisiert

werden (LSG, FFH-Gebiet). Die erforderlichen trocken-warmen Lebensräume zwischen Rosensteinviertel und Schlossgarten sind nicht nachgewiesen.

Die Unterbauung der S-Bahn in der Athener Straße sowie die Möglichkeit eines dritten Gleises an der S-Bahnhaltestelle Mitnachtstraße wurden berücksichtigt.

Es fehlt die Anbindung der Gäubahn ebenso wie die Berücksichtigung der „Zukunftsoption“ Nordkreuz.

Das Mobilitätskonzept zeigt eine schlüssige Lösung für alle Verkehrsarten. Dabei ist insbesondere die Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung für Fuß- und Radverkehr hervorzuheben. Die Gebietserschließung ist gelöst, aber im Bereich des Stadtteilzentrums funktional anzupassen.

Der kompakte Entwurf zeichnet sich durch eine gute Südorientierung aus. Lediglich einzelne Punkthäuser könnten aus energetischer Sicht bei einer Überarbeitung überdacht werden.

Die maßgeblichen Durchlüftungsachsen sind berücksichtigt. Eine klimatische Verzahnung und wirkungsvolle Grünvernetzung ist vorhanden. Die Blockstruktur ist für die Durchlüftung nicht optimal.

Der Gleisbogen wird stärker transformiert, das Gelände teils abgetragen, das Überwerfungsbauwerk ins neue Lindenmuseum integriert. Insgesamt bleibt das Verkehrsband aber noch erlebbar. Dem Lokschuppen fehlt sein „natürliches“ Vorfeld, d. h. die Schiebebühne. Wichtige Teile des Denkmals bleiben aber bestehen.

Insgesamt stellt der Entwurf einen guten Beitrag zu der gestellten Aufgabe dar, weil es ihm gelingt, das Neue und den Bestand intensiv zu vernetzen und zugleich neue Wohn- und Lebensformen zu schaffen. Es bleibt jedoch die Frage, ob die die grünen Fugen nicht der Idee einer starken Quartiersidentität entgegenstehen könnten.

Tarnzahl 1261

Das städtebauliche Grundgerüst besteht aus Blockrändern, die sich in der Dimension an den bestehenden Strukturen im Nordbahnhofviertel orientieren. Dazwischen bilden die Sondergebäude mit eigenen Typologien Gelenke und Übergänge.

Den Auftakt bildet beim neuen Bahnhof die Kongress- und Konzerthalle, die mit ihrer Geometrie eine Achse einleitet, die dann leicht geknickt bis zum Schloss Rosenstein führt und das Baugebiet zum Rosensteinpark begrenzt. Diese feine stadträumliche Ziselierung hat ihren Reiz, die sehr kleinteiligen Baublöcke im Europaviertel können indes nicht überzeugen

Bei der Wolframstraße ist das Lindenmuseum teilweise im Überwerfungsbauwerk integriert und bildet einen schönen Auftakt in den nächsten heterogenen Quartierbaustein mit einer Schulanlage und einer gemischten Gewerbe- und Wohnbebauung.

Auf der ehemaligen Gleisharfe entwickelt sich das Rosensteinquartier als Wohnquartier mit polygonalen Blockrändern, die ein System verschiedener Achsen aufbauen. Diese Achsen verknüpfen das Quartier mit der bestehenden Überbauung und öffnen Blickbeziehungen Richtung Schloss, Park und Stadtlandschaft. Bei der Station Mitnachtstraße liegt ein Platz, als Eingangstor ins Quartier. Nördlich schaffen eine Kulturhalle im ehemaligen Lokdepot, eine Schwimmhalle und Sportflächen den Übergang zum Park. Die Höhenlage des Gleisfeldes wird beibehalten, zum Park entstehen Terrassen und mehrere gestufte Abgänge. Hinsichtlich der Nutzbarkeit bleiben hier jedoch einige Fragen unbeantwortet.

Ein großer Schulcampus ist in den ansteigenden Bahndamm eingegraben. Das spart Fläche, wird aber hinsichtlich der innenräumlichen Qualität und Umsetzbarkeit im Preisgericht diskutiert. An der S-Bahnhaltestelle Nordbahnhof liegt ein weiteres Schulgebäude. Zu den Wagenhallen werden die Blockränder ergänzt.

Die Blockränder sind kleinteilig strukturiert und Hochpunkte zeichnen wichtige Stellen in den Baufeldern aus. Typologisch müssen einige etwas niedlich wirkenden Kubaturen jedoch in Frage gestellt werden.

Die KFZ-Erschließung des Gebiets ist funktional gelöst, es besteht aber an verschiedenen Stellen die Gefahr von unerwünschtem Durchgangsverkehr. Eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels ist Teil des vorgeschlagenen Mobilitätskonzepts. Die Durchlässigkeit der Ost-/Westverbindungen für den Fuß- und Radverkehr ist Bestandteil des Konzepts, allerdings sind die Gefälleverhältnisse an der Parkkante nicht optimal.

Die Kompaktheit des Entwurfs wird durch die Terrassierung der obersten Geschosse etwas eingeschränkt. Das Projekt berücksichtigt die maßgeblichen Durchlüftungssachsen und die Verzahnung mit den Grünräumen ist teilweise gegeben. Allerdings sind die geschlossenen Blockränder aus stadtklimatologischer Sicht nicht ganz optimal.

Die Verfasser schlagen an den Übergängen im Norden und Osten zum Rosensteinpark verschiedene Wasserläufe- und Wasserflächen vor.

Der Gleisbogen bleibt nur in Teilen erhalten und wird im Süden durch eine Bebauung unterbrochen. Damit wird die Nachvollziehbarkeit der historischen Verkehrsfläche deutlich gemindert. Dem Lokschuppen fehlt das «natürliche» Vorfeld, die Schiebebühne. Einige andere Teile des Denkmals bleiben bestehen.

Das Projekt bietet situativ und aus den Nutzungen hergeleitete Teilquartiere an. Diese Strategie hat durchaus Potenzial für eine vielfältige Stadterweiterung mit hohen Alltagsqualitäten. Der typologische Reichtum in den gut geschnittenen Höfen wird positiv wahrgenommen. Über alle Teilquartiere hinweg vermisst das Preisgericht allerdings eine stärkere Varianz.

Danach bittet der Vorsitzende die Jury ins Plenum zur **Festlegung der Rangfolge**. Dabei werden die vier in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten intensiv diskutiert. Es ergibt sich folgende Rangfolge:

Tarnzahl	Rang	Stimmenverhältnis
1261	4	16:1
1256	3	15:2
1252	2	13:4
1251	1	12:5

Die anschließende Zuordnung der Preisgelder erfolgt (wie in der Auslobung aufgeführt) einstimmig und analog der Rangfolge.

Im weiteren Verlauf befasst sich das Preisgericht intensiv mit der Empfehlung der Jury hinsichtlich des Auftrages zur weiteren Bearbeitung des ersten Preises. Es wurde einstimmig beschlossen, keine Empfehlung für die alleinige Weiterführung der Siegerarbeit auszusprechen. Stattdessen werden die Arbeiten auf Rang 1 und 2 (Tarnzahlen 1251 und 1252) einstimmig mit einem Überarbeitungsauftrag beschlossen. Das Ergebnis soll in Kürze im Ausschuss für Umwelt und Technik und im Städtebauausschuss vorgestellt werden.

Dabei stellt das Preisgericht heraus, dass beide Teilnehmer die Nachprüfbarkeit der Quantitäten und des Mengengerüsts ihres Entwurfs (auch datentechnisch) ermöglichen sollen.

Folgende Themenfelder sind dabei unbedingt zu beachten und zu präzisieren:

Tarnzahl 1251

- Ausbildung der Parkkante/Parkabschluss im Hinblick auf die städtebauliche Formulierung der Parkkante, die zu berücksichtigenden Ausgleichsflächen und die barrierefreie Erreichbarkeit des Schlossgartens
- Weiterentwicklung des Schulcampus hinsichtlich Größe/Lage und städtebaulicher Verknüpfung
- Höhenentwicklung und die städtebauliche Akzentuierung entsprechend der Bedeutung des neuen Stadtteils für die Landeshauptstadt
- Quartiersbildung im Hinblick auf die erwarteten Wohnqualitäten und Freiräume
- Herausarbeitung der Qualitäten des Gleisbogens im Verhältnis zu vorhandenen Parklandschaft

Tarnzahl 1252

- Überprüfung der Parkkante, insbesondere im Hinblick auf die parkseitig eingestreuten Hochpunkte
- Erhöhung der Durchlässigkeit zwischen Stadtteil und Schlossgarten
- Nachweis von Wohnqualität und Wohnatmosphäre im vorgeschlagenen Hochhausquartier
- Umsetzung der Quartiersidee vor dem Hintergrund der erforderlichen Abstandsflächen

Es wird empfohlen, beide Preisträger zu der anberaumten Pressekonferenz am 09.04.2019 um 13:30 Uhr in den Wagenhallen einzuladen. Die zwei ersten Preisträger sollen ihre Entwürfe am 30.04.2019 im Ausschuss für Umwelt und Technik vorstellen.

Nach einstimmiger Entlastung der Vorprüfung bedankt sich Prof. Pesch bei allen Beteiligten und gibt seinen Vorsitz an Bürgermeister Pätzold zurück. Herr Pätzold bedankt sich ebenfalls für die konstruktive Mitarbeit der Preisrichter, der Vorprüfer und sonstigen Beteiligten sowie für den souveränen Vorsitz von Herrn Prof. Pesch. Er schließt die Preisgerichtssitzung am

8. April 2019 um 21:00 Uhr.

gez. Pesch

gez. Börner

Verfasser

Tarnzahl	Kennziffer	Verfasser
1251 1. Rang 1. Preis	16 07 90	<p>asp Architekten GmbH Dipl.-Ing. Cem Arat Dipl.-Ing. Markus Weismann Dipl.-Ing. Karsten Schust Talstraße 41 70188 Stuttgart</p> <p>in Arge mit: Köber Landschaftsarchitektur GmbH Dipl.-Ing. Joachim Köber Azenbergstraße 31 70174 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: D. Kunz, J. Melber, H. Büchle, N. Mansour, L. Seldwood, Y. Chen, H. Commichau, R. Dietz</p> <p>Fachplanung: Verkehrswesen – Köhler & Leutwein S. Wammetsberger</p> <p>Dr. Bouteiller Consulting Ph. Bouteiller</p> <p>ee-concept GmbH Th. Stark, M. Zeumer</p>
1252 2. Rang 2. Preis	65 43 21	<p>Laux Architekten Stadtplaner Dipl.-Ing. Ina Laux Prof. Dr.-Ing. Gunther Laux Blutenburgstraße 55 80636 München</p> <p>in Arge mit: terra.nova landschaftsarchitektur München Dipl.-Ing. Peter Wich</p> <p>Fachplanung: Energie/Nachhaltigkeit Ingenieurbüro Hausladen, Kirchheim Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. G. Hausladen Dipl.-Ing. E. Endres</p> <p>Mobilität Verkehrsplanung: Inovaplan GmbH Prof. Dr.-Ing. W. Manz Karlsruhe</p>
1253 2. Rundgang	13 57 90	<p>Architektur und Stadtplanung Meili, Peter Architekten München Mittererstraße 3</p>

		<p>80336 München</p> <p>Mitarbeiter: A. Müsseler, F. Hartmann, O. Noak, L. Yamaguchi, V. Bogaert, H. Lee, A. Wimberger</p> <p>in Arge mit: Grabner Huber Lipp Landschaftsarchitekten und Stadtplaner Partnerschaft mbB Jürgen Huber Urszula Cryer und Team Red Deutschland Bodo Schwiager Tobias Kipp</p> <p>Fachplanung: Energiekonzept und Nachhaltigkeit Müller-BBM, M. Kruse</p> <p>Modellbau Meili, Peter Munich Models mit Grüne Modellbau</p>
1254 1. Rundgang	27 76 83	<p>Dipl.-Ing. Till Schweizer Mühlthalstraße 61/2 69121 Heidelberg</p> <p>Mitarbeiter: A. Lampier, L. Pipkorn, P. Leandro, S. Linner,</p> <p>n Arge mit: GDLA Gornik, Denkel Landschaftsarchitektur Partg mbB Achim Denkel Daniel Gornik Bergstraße 132 69121 Heidelberg</p> <p>Mitarbeiter: N. Boskamp, A. Lock</p> <p>Fachplanung: Städtebau – Prof. Dr. Th. Sieverts Verkehr – Hochschule f. Wirtschaft und Umwelt Prof. Dr.-Ing. H. Krug, Nürtingen Energie und Umwelt – ATP Sustain GmbH, Dipl.-Ing. M. Haugeneder, Dipl.-Ing. T. Tazarek, Wien Schulen und Soziale Infrastruktur – Metris Architekten und Stadtplaner, Dr.-Ing. Th. Erl, Heidelberg Denkmalschutz – Prof. U. Gleim, Darmstadt Nachhaltigkeit – CSD-Ingenieure GmbH, U. Ehrhardt, Mannheim Ausgleichsflächen – Inst. f. Umweltstudien Theobald & Ness GmbH, H. Müller-Falkenhahn, Heidelberg</p>

		Kulturquartiere – M. Bellers, Heidelberg
1255 2. Rundgang	87 59 34	<p>Labor für urbane Orte und Prozesse Prof. Stefan Werrer Talstraße 81 70188 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: K. Zujeva, T. Weber, B. Tijani, C. Baur</p> <p>in Arge mit: Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur Prof. Frank Lohrberg Dirk Meiser Leuschnerstraße 58/1 70176 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: J. Walter, L. Zöllner</p> <p>Fachplanung: Mobilität – Prof. Dr.-Ing. J. Riel Energiekonzept – Solites, D. Mangold</p>
1256 3. Rang 3. Preis	28 35 49	<p>ars Herrmann + Hornung GmbH Architektur und Stadtplanung Dipl.-Ing. Thomas Herrmann Gablenberger Hauptstraße 77 70186 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: L. Herrmann</p> <p>in Arge mit: Johannes Jörg Landschaftsarchitektur</p> <p>Fachplanung: Visualisierung – W. Gothe, München Modell – B. Berec, Esslingen Mobilität – Brenner Plan GmbH, Dipl.-Ing. M. Novak, Stuttgart Nutzungsarten und Inkubationsprozesse – Reallabor Space Sharing, Staatl. Akademie der Bildenden Künste, Prof. M. Blaschitz, S. Behrens, I. Westheiden, Stuttgart</p>
1257 1. Rundgang	35 64 98	<p>Ernst Nikolaus Fausch Partner AG Ursina Fausch, Dipl. Architektin ETH/sia Feldstraße 133 CH – 8004 Zürich</p>

		<p>Mitarbeiter: L. Jung, R. Houska, L. Moser</p> <p>in Arge mit: Hager Landschaftsarchitekten Partner AG, Zürich</p> <p>Mitarbeiter: M. Schenk, N. Rhode, WB</p> <p>Fachplanung: WB-Planung GmbH, U. Weber, Bern</p>
1258 1. Rundgang	04 03 06	<p>rheinflügel severin Björn Severin Architekt BDA Stadtplaner DASL Karl-Anton-Straße 16 40211 Düsseldorf</p> <p>Mitarbeiter: M. Beckmann, J. Fritz, M. Kong</p> <p>in Arge mit: toponauten LandschaftsarchitekturGesellschaft mbH Luckengasse 3 85354 Freising</p> <p>Mitarbeiter: J. Peisl, Th. Finkel</p> <p>Fachplanung: Verkehr – Obermeyer Planen und Beraten GmbH, Stuttgart Energie – EGS-plan Ingenieurgesellsch. für Energie-, Gebäude- und Solartechnik mbH, Stuttgart Visualisierung – J. Kattinger</p>
1259 2. Rundgang	32 12 54	<p>Lorenzen Architekten GmbH Dipl.-Ing. Reinhard Mayer Waldemarstraße 33 A 10999 Berlin</p> <p>Mitarbeiter: G. Leifheit, J. Yates, K. Bohse, T. Teichmann, J. Westermann</p> <p>in Arge mit: Rehwaldt Landschaftsarchitekten Dipl.-Ing. Till Rehwaldt</p> <p>Mitarbeiter: U. Zänker, S. Hübner, M. Michalski</p> <p>Fachplanung:</p>

		Verkehr – ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg Energie – energydesign Braunschweig GmbH, Th. Wilken
1260 2. Rundgang	62 32 55	von Einsiedel Architekten BDA Dipl.-Ing. Sandro Graf von Einsiedel Rotenbergstraße 20 70190 Stuttgart Mitarbeiter: D. Frei, V. Guimera, J. Jacobs, M. Rama in Arge mit: Coqui Malachowska-Coqui Städtebau und Landschaftsarchitektur Joerg Th. Coqui Iza Malachowska-Coqui Tempelhofer Damm 2 12101 Berlin Mitarbeiter: A. Adamiec, K. Bigott-Lopez, Th. Fraedrich Fachplanung: Yellow Z – Dipl.-Ing. O. Bormann Mobilität – Büro Steteplanung, S. Bülow, Darmstadt Nachhaltigkeit und Energie – Büro Ebök, Dipl.-Ing. U. Rochard, Tübingen Regenwasser – Büro Sieker, Prof. Dr.-Ing. H. Sieker, Berlin
1261 4. Rang 4. Preis	86 82 88	Tovatt Architects & Planners Johannes Tovatt Hallvägen 21 12162 Johanneshov Schweden Mitarbeiter: A. Borodiienko, A. Scheutzow, J. Andersen, K. Karlsson in Arge mit: Ramboll Studio Dreiseitl Landschaftsarchitektur Dieter Grau Mitarbeiter: I. Nunes, L. von Glass, M. Schär Fachplanung: Fraunhofer ISE – G. Stryi-Hipp Steteplanung: G. Stete, M. Zech B. Horn HfT Stuttgart – Prof. Dr. Ch. Simon-Philipp, V. Loidl

		UrbanThinkTank – H. Klumpner, M. Fessel, D. Figueiredo, L. Lerchs, M. Walczak
--	--	--