

Schrägluftbild Plangebiet, Quelle: Stadt Stuttgart 2022

Stadt am Fluss - Vernetzung Untertürkheim

**Mehrfachbeauftragung mit partizipativen Elementen
in Stuttgart – Untertürkheim**

PHASE 2

Protokoll der Jurysitzung am 23.11.2022

Ausloberin

Landeshauptstadt Stuttgart
vertreten durch
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Planungsabteilung Neckar
Graf-Eberhard-Bau - Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart

Kooperationspartnerin

Internationale Bauausstellung 2027
StadtRegion Stuttgart GmbH
Alexanderstraße 27
70184 Stuttgart

Verfahrensbetreuung:

die **STEG**
Stadtentwicklung GmbH
Olgastraße 54
70182 Stuttgart
wettbewerb@steg.de

Svenja Dickmann, M. Sc. Architektur u. Stadtplanung
Natalie Strauß, M. Eng. Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung
Dr. Tilman Sperle, Dipl. Ing. Architektur, Stadtplaner

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE JURYSITZUNG (2. PHASE) DER DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG AM 23. NOVEMBER 2022

09:00 Uhr: Konstituierung der Jury

Die Jury tritt um 09:00 Uhr in der Sängerkirche Untertürkheim zusammen. Herr Donn begrüßt die Anwesenden im Namen der Ausloberin und übergibt an die Juryvorsitzende Frau Meyer.

Frau Meyer erinnert an ihre einführenden Worte beim Zwischenworkshop im September und erläutert nochmals in kurzen Zügen die Besonderheiten des Verfahrens sowie den Ablauf und das Ziel der heutigen Jurysitzung.

Alle zur Jury zugelassenen Personen werden von der Vorsitzenden nachdrücklich auf ihre Verpflichtung zur Vertraulichkeit im Rahmen der Sitzung hingewiesen.

Die Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, während dem Bericht der Vorprüfung alle Äußerungen über vermutliche Verfasser:innen zu unterlassen.

Die Vorsitzende Frau Meyer erinnert an die persönliche Verpflichtung der Jury auf eine objektive, allein der Aufgabenbeschreibung orientierte Beurteilung.

Sie weist auf die Arbeitsfähigkeit der Jury hin und bittet um Zusammenbleiben der Mitglieder und um durchgehende Anwesenheit.

Anschließend wird die Anwesenheit der Mitglieder der Jury wie folgt festgestellt.

Erschienen sind:

als Fachjuror:innen (stimmberechtigt)

- > Thorsten Donn, Amtsleitung Amt für Stadtplanung und Wohnen (Stadtplaner) bis 17:20 Uhr; es übernimmt Frau Corinna Althanns
- > Andreas Hofer, Intendant der IBA'27 in Stuttgart (Architekt)
- > Ute Meyer (Architektin und Stadtplanerin); Juryvorsitzende
- > Kerstin Müller (Architektin)
- > Stephan Oehler, 61-3 (Verkehrsplanung)
- > Gisela Stete (Verkehrsplanerin)
- > Johann Senner (Landschaftsarchitekt)
- > Daniel Zimmermann (Landschaftsarchitekt)

als stellvertretende Fachjuror:innen (ohne Stimmrecht)

- > Grazyna Adamczyk-Arns, Projektleitung IBA'27 GmbH (Architektin + Stadtplanerin)
- > Corinna Althanns, 61-6 (Architektin)
- > Cornelia Lutz, 61-2 (Grünordnung)
- > Wolfgang Maier, 61-2 (Grünordnung)

als Sachjuror:innen (stimmberechtigt)

- > Beate Bulle-Schmid, Stadträtin, CDU
- > Michael Jantzer, Stadtrat, SPD
- > Björn Peterhoff, Stadtrat, Bündnis 90 / Die Grünen
- > Florian Pitschel, Stadtrat, Bündnis 90 / Die Grünen
- > Armin Serwani, Stadtrat, FDP

als stellvertretende Sachjuror:innen (ohne Stimmrecht)

- > Fritz Currle, Stadtrat, CDU
- > Deborah Köngeter, Stadträtin, PULS (verspätet)

als Fachberater:innen und Sachverständige (ohne Stimmrecht)

- > Jakob Bubenheimer, Bezirksvorstand Wangen
- > Julia Cavcic (61-6 Stadtplanung)
- > Julia Denzel (61-6 Stadtplanung)
- > Alberto Gutiérrez (Amt für Umweltschutz)

- > Claudia Hautmann (Sachgebietsleiterin Schulentwicklungsplanung Region Neckar)
- > Andreas Hemmerich (61-3 Verkehrsplanung)
- > Christine Keinath, Sachkundige Bürgerin
- > Ingrid Kuhlmann (61-6 Stadtplanung)
- > Karl-Heinz Lehrer (Garten-, Friedhofs- und Forstamt, Stadtgrün Bezirk Neckar)
- > Jonas Marwein (61-3 Verkehrsplanung)
- > Birgit Kolb-Ruthardt (61-6 Stadtplanung)
- > Jeanette Schuster (IBA'27)
- > Dagmar Wenzel, Bezirksvorsteherin Untertürkheim

Als Vertreter:innen der Projektbeteiligten / Stakeholder (ohne Stimmrecht)

- > Thomas Böcker, Mercedes Benz Group AG (vormittags)
- > Walter Braun, Wasser- und Schifffahrtsamt
- > Nedelin Brenner, Bietigheimer Wohnbau (vormittags)
- > Michael Euchenhofer, Mercedes Benz Group AG (vormittags)
- > Stefan Häffner, Stuttgarter Rudergesellschaft
- > Martin Hasenmaile (SWSG)
- > Joachim Keller, SSB AG
- > Lars Mühlig, Bäderbetriebe

Verfahrensbetreuung und Vorprüfung (ohne Stimmrecht)

- > Svenja Dickmann, M. Sc. Architektur u. Stadtplanung
- > Natalie Strauß, M. Eng. Nachhaltige Stadt- u. Regionalentwicklung
- > Dr. Tilman Sperle, Dipl. Ing. Architektur, Stadtplaner

Entschuldigt

- > Peter Pätzold, Bürgermeister für Städtebau, Wohnen und Umwelt, LHS Stuttgart (Architekt und Stadtplaner)
- > Luigi Pantisano, Stadtrat, FrAktion
- > Konrad Zaiß, Stadtrat, Freie Wähler
- > Christian Köhler, Stadtrat, AfD
- > Stefan Haag, Amt für Umweltschutz (vertreten durch Hr. Gutiérrez)
- > Bernd Peter Haas, EnBW AG
- > Jochen Pfisterer, Sachkundiger Bürger
- > Martin Glemser, Bezirksrat Untertürkheim

09:15 Uhr: Allgemeine Vorstellung der Vorprüfung

Die Verfahrensbetreuung beginnt mit dem allgemeinen Bericht der Vorprüfung. Frau Dickmann und Frau Strauß erläutern zunächst die allgemeinen Grundlagen zur Vorgehensweise.

Abgabetermin für die Pläne war Dienstag, der 25.10.2022 um 12:00 Uhr (digital und analog, Submissionstermin). Es galt die Eingangsbestätigung der STEG.

Einlieferungstermin für die Modelle war Dienstag, der 08.11.2022 um 12:00 Uhr. Es galt die Eingangsbestätigung der STEG.

Alle Pläne und Modelle wurden fristgerecht abgegeben.

Die Anonymität wurde bei allen eingereichten Plänen, Unterlagen und Modellen gewahrt. Die Aufbereitung der Arbeiten ist im Sinne der Aufgabenbeschreibung erfolgt. Abweichungen werden je Arbeit separat aufgeführt.

Frau Dickmann erläutert das System des Vorprüfberichts. Zunächst werden die Ergebnisse der formalen Prüfung aufbereitet, anschließend wird jede Arbeit auf je vier Seiten dargestellt.

09:30 Uhr: Vorstellung der Arbeiten durch die Vorprüfung

Die Frau Dickmann und Frau Strauß stellen die vier Arbeiten anhand der eingereichten Pläne neutral vor.

Es ergeben sich einige Rückfragen zum Verständnis der Arbeiten und in Teilen auch zur Aufgabenstellung, die von der Vorprüfung und von der Vorsitzenden der Jury beantwortet werden.

Die Vorprüfung stellt geringe Abweichungen von den geforderten Leistungen bei einigen Arbeiten fest. Die Jury stellt auf Basis des Vorprüfberichts und der anschließenden Besprechung fest, dass alle Arbeiten für die Bewertung zugelassen sind.

Damit erhalten alle vier teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften die vorgesehene Aufwandsentschädigung von jeweils **39.600,00 € netto**.

11:35 Uhr: Vorbereitung der Betrachtung der Arbeiten

Vier Teams, aus Fachjurorinnen und -juroren gebildet, befassen sich jeweils intensiv mit einer der vier Arbeiten und bereiten den ersten Rundgang vor.

12:15 Uhr: 1. Rundgang – erster Teil

Im ersten Rundgang werden die vier Arbeiten durch die Teams der Fachjury vorgestellt und eingehend im Plenum diskutiert. Alle Arbeiten werden ausführlich hinsichtlich ihrer Stärken und möglichen Schwächen besprochen.

Es wurden Stichworte für die anschließende Bewertung der Entwürfe gesammelt und erste Hinweise auf eine Einordnung in eine mögliche Rangfolge gegeben.

Alle vier Arbeiten werden anschließend schriftlich von den zugeordneten Teams der Fachjury beschrieben und bewertet. Die Texte werden im zweiten Rundgang vorgetragen und von der Sachjury ergänzt.

Nach der Besprechung der Arbeiten 1001 und 1002 findet eine Mittagspause statt.

MITTAGSPAUSE (13:20)

14:00 Uhr: Fortsetzung 1. Rundgang – zweiter Teil

Anschließend wird die Besprechung mit den Arbeiten 1003 und 1004 fortgesetzt. Nach Abschluss der Besprechung im Plenum ziehen sich die Teams der Fachjuror:innen zum Verfassen der Beurteilungstexte zurück.

15:20 Uhr: Formulierung und Verlesen der Beurteilungstexte

1001

Die Arbeit 1001 mit dem Titel „Grüne Parkinseln im Fluss“ bietet eine „Erlebnislandschaft“ an. Der Beitrag ist prozessorientiert und schlägt die Entwicklung in verschiedenen Phasen und über das Angebot zahlreicher Einzelbausteine vor. Die Umgestaltung soll mit einem Co-kreativen Prozess mit den Stakeholdern gestaltet werden – weniger klar als die Qualitäten während des Prozesses selbst sind die nach seinem Abschluss.

Kleinteilige Nutzungsangebote werden wie ein Teppich über den gesamten Raum gelegt. Die städtebauliche Wirksamkeit der Gleichbehandlung aller Räume ohne Verdichtungs- oder Schwerpunkte wird in Frage gestellt.

Der Radwegschnellweg wie dargestellt funktioniert so nicht.

Die Jury bezweifelt, dass es sinnvoll ist, die geringe bauliche Dichte auf der Landseite durch die zusätzliche intensive Nutzung der Wasserflächen zu kompensieren. Die Wasserflächen stellen wichtige Freiräume dar. Wenn der Neckar erlebbar gemacht werden soll, ist dann eine Bebauung desselben die richtige Antwort?

Stadtklima

Stadtklimatologisch leistet dieser Entwurf keinen zukunftsweisenden Beitrag für Untertürkheim.

Karl-Benz-Platz

Der Karl-Benz-Platz wird nach wie vor als großer, offener Raum konzipiert. Es stellt sich die Frage, ob die antizipierten Raumqualitäten in ausreichendem Maße eine positive Veränderung darstellen. Die Verbindung zur Schule unter Querung der Benzstraße ist nicht gegeben. Baumpflanzungen sind an den Rändern des Platzes vorgesehen und bringen damit nicht dort Schatten, wo dieser nötig wäre. Die Verlagerung der U4 wird begrüßt; das dadurch entstehende Potential wird jedoch nicht genutzt. Die Wendemöglichkeit für den Bus ist nicht mehr vorhanden. Der Bus wird in den Ortskern gelenkt, dies ist keine ideale Lösung, da so ein zusätzliches Verkehrsaufkommen generiert wird.

Lindenschulzentrum

Die Promenade am Ölhafen wird ausgebaut, aber die Prägnanz des Ortes fehlt. Die vorgeschlagene Schulerweiterung erfolgt vorwiegend auf dem Neckar sowie per Ersatzneubau der Sporthalle. Dabei liegen die Schulgebäude auf dem Neckar dort, wo derzeit die Umgestaltung des Neckarufers geplant ist. Wie diese beiden Aspekte in Bezug stehen ist nicht erkennbar. Die weitere Erweiterung der Schule inklusive Sportmöglichkeiten sind auf dem heutigen Parkplatz des Inselbades verortet. Die fußläufige Zugänglichkeit für die Schüler:innen ist ungeklärt. In Bezug auf die Trennung von öffentlichen Räumen und privatem Schulgelände lässt die vorgeschlagene Spiellandschaft etliche Fragen offen. Alles ist öffentlich, es gibt keine Trennung der schulnutzungsbezogenen Flächen. Seitens des Stakeholders Schule wird eine Bebauung der Schule 5-geschössig auf dem Neckar nicht als umsetzbar / bezahlbar / gewünscht betrachtet.

Produktive Parklandschaft

Der Bebauungsvorschlag liegt ein- und zweigeschossig in der neuen Parklandschaft. Die Körnung, bauliche Dichte und kleinteilige Nutzungsdichte wird als unmaßstäblich wahrgenommen und wird den Anforderungen ressourcenschonender Flächenentwicklung nicht gerecht. Die Zuordnung der Freiflächen ist als öffentlicher Raum angedacht – ob das so funktioniert, ist offen. Das „Puritas-Gebäude“ wird abgerissen, um Platz zu machen für kleinvolumetrische Baukörper. Dies scheint nicht gerechtfertigt. Vor allem, da die Anordnung der Baukörper beliebig erscheint und kein Nachverdichtungskonzept ersichtlich ist.

Inselbad

Die vorgeschlagene Lösung am Vorplatz des Inselbades wird in ihrer Angemessenheit und Nutzung als Mobilityhub angezweifelt. Wie ist die Zugänglichkeit zum Mobilityhub und wie ist die Zugänglichkeit zu den Sportanlagen, die auch durch die Schüler:innen der Lindenschule genutzt werden soll? Ein öffentlicher Weg entlang der Südseite des Inselbades auf vorgelagerter Plattformen wird vorgeschlagen. Diese Plattformen scheinen zu zahlreich, der Weg ist nicht hochwasserfrei, die Bespielung der gesamten Neckarkante wird als unverhältnismäßig eingestuft. Die Eingriffe ins Inselbad werden von den Stuttgarter Bädern (STB) nicht mitgetragen. Weiter werden Nutzungskonflikte an der Nordseite des Inselbades befürchtet (z.B. verhindern die vorgesehenen Stege / die Bootsnutzungen). Der Vorschlag, den Ruderclub zu verlagern scheint nicht zielführend, da ein direkter Wasserbezug erforderlich ist. Die Ideen zur Umnutzung des bestehenden Parkhauses der Fa. Mercedes-Benz sind gut vorstellbar und werden positiv gesehen.

Oberkanal

Die Fischtreppe ist richtig verortet und richtig dimensioniert. Die Pflanzinseln dienen der ökologischen Aufwertung am Oberkanal. Die Wasserbespielung zur Wassereinigung funktioniert nicht, da der Wasserdurchfluss zu hoch ist.

Zonierung in Bauphasen

Die phasenweise Betrachtung der Umstrukturierung wird positiv gesehen. Die Endphase, die im Entwurf dargestellt wird, scheint aber zu kleinteilig und wenig stringent in den Flächennutzungen.

1002

Wesentliches Merkmal des Entwurfs ist die Zonierung des Untersuchungsgebiets in unterschiedliche funktionale Bereiche, die über den öffentlichen Raum miteinander vernetzt werden. Diese Funktionen sind auch stadträumlich mit einer unterschiedlichen Formensprache abgebildet und schaffen damit einerseits Identifikationsmöglichkeiten für jedes Quartier, andererseits entstehen dadurch auch eine gewisse Beliebigkeit und die Gefahr einzeln isolierter Bereiche.

Karl-Benz-Platz

Die Fläche des Karl-Benz-Platzes öffnet sich vom Bahnhof kommend strahlenförmig in die Umgebung. Zwei neue Baukörper enthalten zum einen öffentlichkeitswirksame Nutzungen an der neuen Stadtbahnhaltestelle sowie eine gemischte Nutzung mit großer Fahrradstation zur Benzstraße.

Der verbleibende Freiraum am Karl-Benz-Platz ist durch eine grün-blaue Hügellandschaft als Analogie zu den umgebenden Weinbergen geprägt. Insbesondere deren Funktionsfähigkeit in Bezug auf die Wasserflächen wird in Frage gestellt. Durch die vielen Wegebeziehungen über den Platz werden Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten beeinträchtigt und deren Qualität daher in Frage gestellt. Die durchgängig ebenerdigen Querungen über die Verkehrsachsen Benzstraße und Inselstraße sind angesichts der zu erwartenden Fußverkehrsströme wohl nicht umsetzbar. Dies betrifft insbesondere die ebenerdig vorgesehene Querung des Hochbahnsteigs an der Stadtbahnhaltestelle. Die Organisation des Stadtbusses (Lage der Haltestellen und Verknüpfung mit der Stadtbahn) ist im Entwurf nicht gelöst.

Schulstandort

Im südlich angrenzenden Bereich des Schulstandorts werden die Bestandsgebäude aufgegriffen und durch bauliche Ergänzungen maßstabsvoll arrondiert. Dies gilt sowohl für die Erweiterungsbauten der Schulnutzungen als auch für die gut proportionierte Wohnnutzung im Ostteil, die auf die vorhandenen kleinteiligen Strukturen sensibel reagiert. Hier liegt eine Stärke des Entwurfs. Die Öffnung des Schulgeländes zur Lindenschulstraße und die Schaffung eines Platzes gegenüber der Sängerkirche werten das Quartier zusätzlich auf.

Die Platzierung des Aufenthaltsraums für die Schule am Kanal wird positiv hervorgehoben. Der neue Steg schafft eine direkte Verbindung ins neue Wohnquartier an der Inselstraße. Diese kann allerdings nicht über die Inselstraße hinweg in der vorgeschlagenen ebenerdigen Ausbildung realisiert werden. Dies ist insbesondere angesichts des Vorhabens, eine Turnhalle am Inselbad zu integrieren, problematisch. Die zweite Stegverbindung über den Oberkanal ist entbehrlich.

Inselbad

Die Mehrfachnutzung des neuen Gebäudes am Inselbad wird prinzipiell begrüßt, auch wenn die Erschließung des Parkbereiches nicht ersichtlich ist. Es fehlen Aussagen zum Behindertenparken und zu Schulbushaltestellen. Die Auseinandersetzung mit ergänzenden Nutzungen des Inselbades wird diskutiert. Festgehalten wird, dass eine Überplanung dieses Bereichs seitens der Ausloberin nicht gewünscht ist.

Die Funktionalität der Plateaus auf dem Neckar wäre im Zusammenspiel mit den schwankenden Wasserständen zu überprüfen. Durch die geplante Renaturierung der Kanalufer soll langfristig die Wasserqualität des Neckars verbessert werden. Kritisiert wird allerdings die Wegnahme von bestehendem, gut

funktionierenden Baum- und Grünbestand durch die neue Gestaltung des Unterkanals. Aufgrund der dadurch anfallenden großen Eingriffe in den Bestand wird befürchtet, dass das vorhandene, einzigartige Ökosystem nachhaltig gestört würde. Die beiden Stege wirken in diesem Zusammenhang eher störend, als dass sie eine verbindende Wirkung entfalten.

Innovationscampus

Das Innovationsquartier im Vorfeld der Mercedes-Benz Group AG bietet zwar vielfältige Wohnungs- und Dienstleistungstypologien, allerdings überzeugen die Größe und Setzung dieser Baukörper nicht. Insbesondere der Quartiersplatz ist zu klein dimensioniert und entbehrt mangels klar definierter Ränder einer städtebaulichen Fassung. Er stellt keine adäquate Mitte für dieses Teilquartier dar.

Ein sehr kompakter, großmaßstäblicher Baukörper auf dem Parkplatz Böhlertahl ist als Mobilitätshub mit Wohnen und Dienstleistung ausgewiesen. Er erscheint in seiner Maßstäblichkeit angesichts der angrenzenden kleinteiligen Struktur entlang der Benzstraße nicht angemessen.

Stadtklimatologisch leistet dieser Entwurf keinen zukunftsweisenden Beitrag für Untertürkheim. Die Anbindung an den historischen Ortskern von Untertürkheim stellt keinen zufriedenstellenden Lösungsansatz dar.

1003

Die Arbeit stellt einen guten Beitrag zur Lösung der Aufgabenstellung dar. Die erwartete verkehrliche Innovation blieb jedoch in weiten Teilen unbearbeitet. Die städtebauliche Komposition aus zwei Hochpunkten, einmal am Neckar und einmal im Bereich des Werksgeländes Mercedes-Benz, spannt zwischen den beiden Hochpunkten ein interessantes neues Stadtquartier auf. Die Arbeit zeichnet sich dadurch aus, dass sämtliche Bestandsgebäude im Entwurf geschickt integriert werden.

Die Verbindungen aus dem Ortskern Untertürkheim zu den einzelnen Plätzen und Landschaftsqualitäten sind gut nachvollziehbar und bringen die Bevölkerung des Stadtteils qualitätsvoller zum Neckar- und Kanalufer.

Karl-Benz-Platz

Der Beginn der Platzsequenz liegt am historischen Bahnhof und setzt sich über die verbreiterte und gestaltete Unterführung zum Karl-Benz-Platz fort.

Der Karl-Benz-Platz wird begrenzt durch ein aufgeständertes, multifunktionales Gebäude (grünes „IBA-Haus“) inklusive Wohnnutzung. Die Stadtbahn wird hier zukünftig unter dem aufgeständerten Haus halten. Zum Bahnkörper (S-Bahn) hin schlagen die Verfasser:innen einen schmalen Baukörper mit versorgungsaffinen Angeboten vor.

Der Raumabschluss nach Osten über ein parkartiges Wäldchen wird in der Jury kontrovers diskutiert. Die Klima-Wirkung wird positiv bewertet. Neben der Klima-Resilienz wird jedoch die Nutzungsqualität durch die Lage (verkehrliche Emissionen) hinterfragt.

Die räumliche Öffnung zum Oberkanal über die Benzstraße hinweg wird als Mehrwert wahrgenommen.

Mercedes-Benz-Areal

Das Mercedes-Benz-Areal erhält einen markanten Hochpunkt. Die Geschosigkeit (XIX) erscheint in Bezug auf die Örtlichkeit zu hoch. Der Mix aus Boarding-House, Technologiezentrum, Kantine etc. verspricht eine hohe Flexibilität und Ausnutzungsrate. Der nördlich angrenzende Mobilitätshub scheint durch seine dezentrale Lage nicht geeignet das gesamte Quartier und unterschiedlichen Nutzungsbedarfe versorgen zu können.

Die vorgeschlagene Ergänzungsbebauung am „Puritas-Gebäude“ mit Wohnen in den oberen Geschossen bietet ein interessantes Angebot und wird von den Verfasser:innen als städtebaulich sinnvoll interpretiert.

Neckar- und Kanalufer

Die Aussagen zum Unterkanal zur ökologischen Aufwertung und Nutzbarkeit für die Untertürkheimer Bürgerschaft werden vermisst.

Der Vorbereich des Inselbads als öffentlicher Platz mit Wasserspiel im Übergang zum grünen „Aussichtsturm“ ist gut nachvollziehbar und gibt dem Entrée der „Insel“ eine neue Qualität.

Der „Neckarturm“ mit „Vertical Gardens“ und grünem Dach soll eine besondere Art der Plattform für die Bürgerschaft mit einem spektakulären Rundumblick im Neckartal bieten.

Der anschließende „Hochsteg“ am Neckarufer bildet zusammen mit der neuen Brücke an der Inselfspitze eine durchgehende Fußwegeverbindung, die neue Erlebnismöglichkeiten am Neckars darstellt.

Lindenschulviertel

Die Erweiterung des Lindenschulviertels erfolgt im Rahmen der Verdichtung des Kino-Bauer-Areals und wird ergänzt durch zusätzliche Bausteine für Wohnen und Gewerbe. Die vorgeschlagenen Höfe zeigen attraktive Grünräume. Die Planung der Ufergestaltung im Bereich des Lindenschulviertels wird in den Entwurf integriert.

Die neue Verbindung von Norden in Richtung Lindenschulviertel und neues Kino-Bauer-Areal im Bereich der Lindenschulstraße wird begrüßt.

Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept orientiert sich maßgeblich am Bestand. Die textlich beschriebenen Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes sind planerisch nicht ausgearbeitet und dargestellt. Insgesamt zeigt das Verkehrskonzept keine Vorschläge im Hinblick auf eine zukunftsweisende nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität.

Die vorgeschlagene Führung der Radschnellwegeverbindung weist starke Mängel auf. Dies gilt insbesondere im Bereich des Lindenschulviertels und in Bezug auf seine Netzeinbindung (Radwegenetz).

Insgesamt liefert der Beitrag wertvolle Impulse für die Diskussion, lässt jedoch eine präzise Ausarbeitung kritischer Themen vermissen.

1004

Die Arbeit vertritt eine klare Haltung. Sie konzentriert die Bebauung, um eine grüne Mitte – die Neckarwiese – zu schaffen. Als städtebauliche Vision wird auf dem Areal des heutigen „Puritas-Gebäudes“ eine rund 3 Hektar große Freifläche als öffentliche Parkanlage vorgeschlagen, die eine Anbindung der neuen Teilgebiete an den Neckar-Kanal-Unterlauf anbietet. Im Zuge der erweiterten Arlberg-Passage entsteht damit gleichzeitig auch ein neues Angebot für die Bewohner:innen des Ortskerns Untertürkheim.

Um diesen Park als neue Mitte entstehen Mercedes-Campus, Campus Lindenschule, Drehscheibe Karl-Benz-Platz und ein neuer Vorbereich am Inselbad.

Mercedes-Benz-Areal

Der neue Mercedes-Campus wird als eine Chance für das Unternehmen betrachtet, sich Richtung Untertürkheim zu öffnen. Der planerische Vorschlag geht bewusst über die Grenzen des vorgegebenen Bearbeitungsgebiets hinaus, um hier ein Angebot für die Fa. Mercedes-Benz zu schaffen, Zukunftsvisionen zu formulieren, sich neu zu präsentieren (Innovationsquartier analog zu den aktuellen Entwicklungen bei Audi, BMW und VW etc.) und dem angrenzenden Stadtgebiet zuzuwenden. Die Jury hält fest, dass der Beitrag einen intensiven Dialog mit der Mercedes Benz Group AG voraussetzt, um gemeinsam Entwicklungsperspektiven zu formulieren und Schritt für Schritt umzusetzen.

Karl-Benz-Platz

Der Karl-Benz-Platz bekommt eine neue urbane Bebauung mit unterschiedlichen Funktionen, wie ein Quartiershaus, Angebote für das Wohnen auf Zeit oder eine Quartiersgarage. Zudem wird hier das gesamte Thema des öffentlichen Verkehrs abgehandelt. Allerdings ist der verbleibende Platz als öffentlicher Freiraum zu klein dimensioniert (Stichwort: Fußballfans).

Lindenschulviertel

Die Idee des Campus Lindenschulviertel wird positiv bewertet, allerdings muss die Stellung und Dimensionierung einzelner Baukörper in Abstimmung mit den Schulen im weiteren Verlauf weiter präzisiert werden.

Neckar- und Kanalufer

Die Setzung eines städtebaulichen Hochpunktes im Bereich des Inselbads am Neckar wird in der vorgeschlagenen Weise kritisch gesehen. So ist die Gebäudehöhe mit Blick auf die Verschattung, den Wind und die Einsicht in den FKK-Bereich des Bads zu hoch. Auch wird die Verlegung des bestehenden Hallenbades an den neuen Standort von Seiten der städtischen Bäder kritisch gesehen, da sich technisch und im Betrieb keine Synergien einstellen. Positiv werden die Öffnung und die Neuformulierung des Neckarunterlauf-Kanals mit Umbau des Parkhauses zum Badehaus bewertet.

Mobilität

Die Fragen der Mobilität sind durchdacht und leisten einen erkennbaren Beitrag, Verkehre in Zukunft mit neuen Konzepten in die Stadt einzubetten. Drei dezentrale Standorte für Quartiersgaragen werden positiv gesehen. Die Ausbildung des „Mobilitäts-Hubs“ auf dem Karl-Benz-Platz wurde kontrovers diskutiert. Die KFZ-Verkehrsflächen werden halbiert, Kreisverkehre dienen dem

Verzicht von Abbiegespuren. Bei den Kreisverkehren muss aus Sicht der SSB der Konflikt zwischen U-Bahn und Bussen ausgeräumt werden.

Die Logistik und Anbindung der Fa. Mercedes-Benz sind gut gelöst. Der neue Radschnellweg wird in seiner Situierung positiv eingeschätzt. Die Fußwegeverbindungen zwischen den einzelnen Arealen sind schlüssig.

Stadtklima

Aus stadtklimatischer Sicht leistet der Entwurf einen sehr positiven, zukunftsweisenden Beitrag, auch mit Blick auf weiterreichende Konzepte für die blau-grüne-Infrastruktur. Im weiteren Verlauf muss geklärt werden, welche Qualitäten bereits kurzfristig mit dem vorgeschlagenen Lösungspaket erreicht werden können, da die grüne Mitte der zentrale Bestandteil des Bearbeitungsvorschlags ist und insbesondere der Mehrwert für Untertürkheim sowie grundsätzliche Haltung der Aufgabenstellung gegenüber den Charakter des Entwurfs ausmachen.

Hier gilt es sorgsam mit allen Beteiligten – Fa. Mercedes-Benz, städtischen Bädern, Ruderclub etc. – gemeinsam Entwicklungen anzustoßen. Und es gilt einen Prozess zu entwerfen, mit dem es gelingen kann, ein Quartier so grundlegend zu verändern.

17:30 Uhr: Abschließende Diskussion und Abstimmung mit der gesamten Jury

Es wird einstimmig festgestellt (13:0), dass sich die Arbeiten 1003 und 1004 im oberen Feld der Rangfolge bewegen und mit ihren Besonderheiten ausführlicher zu diskutieren sind.

Die stimmberechtigten Fachjuror:innen positionieren sich jeweils einzeln zu den beiden Arbeiten der engeren Wahl. Anschließend zieht sich die Ausloberin mit den Sachjuror:innen zur Besprechung zurück.

Nach intensiver Diskussion der Vorzüge und Nachteile der Entwürfe der engeren Wahl wird über folgende abschließende Rangfolge abgestimmt.

Rang 1: **1004 (9:4)**

Rang 2: **1003 (9:4)**

Rang 3: **1002 (8:5)**

Rang 4: **1001 (8:5)**

Die Jury empfiehlt der Ausloberin, die mit dem ersten Rang (**Tarnzahl 1004**) ausgezeichnete Arbeit auf der Grundlage der schriftlichen Beurteilung den weiteren Planungen zu Grunde zu legen. Die Kritikpunkte der Beurteilung sollen dabei im weiteren Verfahren berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind weitere „Prüfaufträge“ noch zu formulieren.

Im Anschluss an die Mehrfachbeauftragung soll nun mit den Verfasser:innen des ersten Rangs über eine Weiterbearbeitung verhandelt werden. Im weiteren Verfahren wird es darauf ankommen, alle Akteure im Umfeld in einen gemeinsamen Zukunftsprozess einzubinden. Bei der Langfristperspektive eines Parks ist es dabei auch wichtig, qualifizierte Zwischenschritte des Aufbruchs zu konzipieren und umzusetzen - unter Umständen auch erst einmal temporär.

Aufhebung der Anonymität

Tarnzahl	Kennziffer	Verfasser:innen
1001	578420	ADEPT, Kopenhagen Buro Happold GmbH, Berlin
1002	245137	Cityförster architecture+urbanism, Hannover Felixx Landscape Architects & Planners, Rotterdam 1komma2 Verkehrsplanung, Berlin
1003	291048	Atelier Kaiser Shen Architekten BDA, Stuttgart Von K Garten- und Landschaftsarchitektur, Ostfildern IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG, Stuttgart
1004	472771	Labor für urbane Orte und Prozesse, Stuttgart Koeber Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart Verkehrsplanung Link, Stuttgart

18:15 Uhr: Abschluss der Jurysitzung

Am Ende der Sitzung entlastet die Vorsitzende die Vorprüfung, bedankt sich bei der STEG für die Verfahrensbetreuung und Vorprüfung und bei allen Anwesenden für die sehr kollegiale und konstruktive Zusammenarbeit.

Frau Meyer schließt damit die Sitzung um 18.15 Uhr.

Die Arbeiten werden ab 05.12.2022 bis zum 15.12.2022 im Stuttgarter Rathaus (Marktplatz 1, 70173 Stuttgart) ausgestellt.

Die Öffnungszeiten des Rathauses sind

- Montag bis Freitag 08:00 bis 18:00 Uhr.

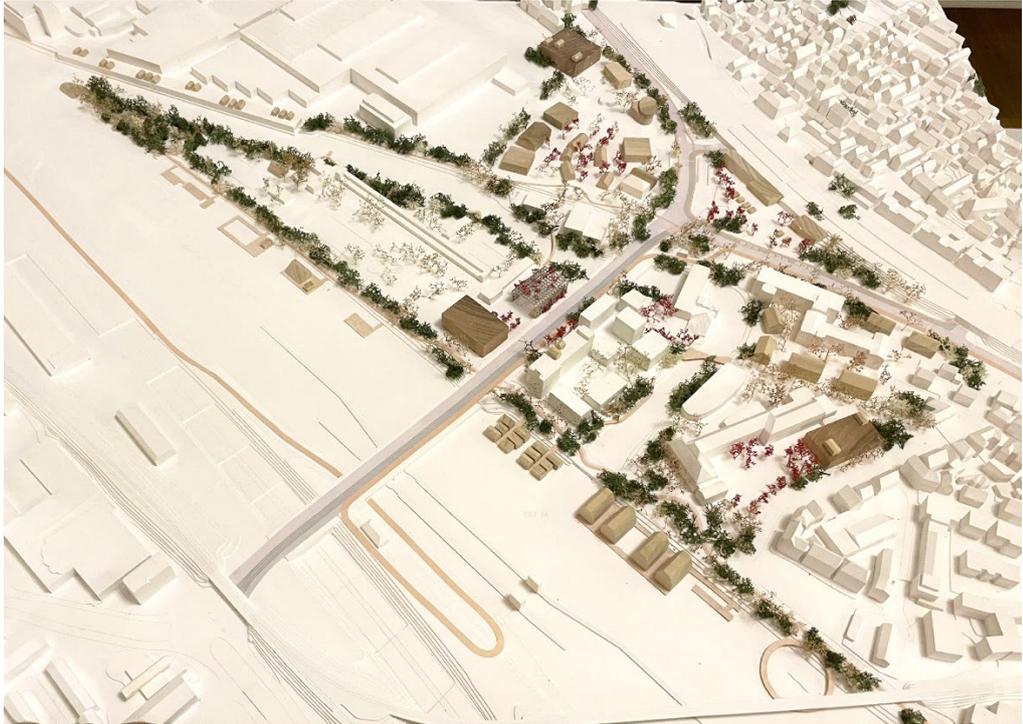
Gez.

Prof. Ute Meyer (Juryvorsitzende)

Svenja Dickmann (Verfahrensbetreuung)

Modellfotos / Plandarstellung

1001



Modellfoto 1001, Quelle: die STEG 2022

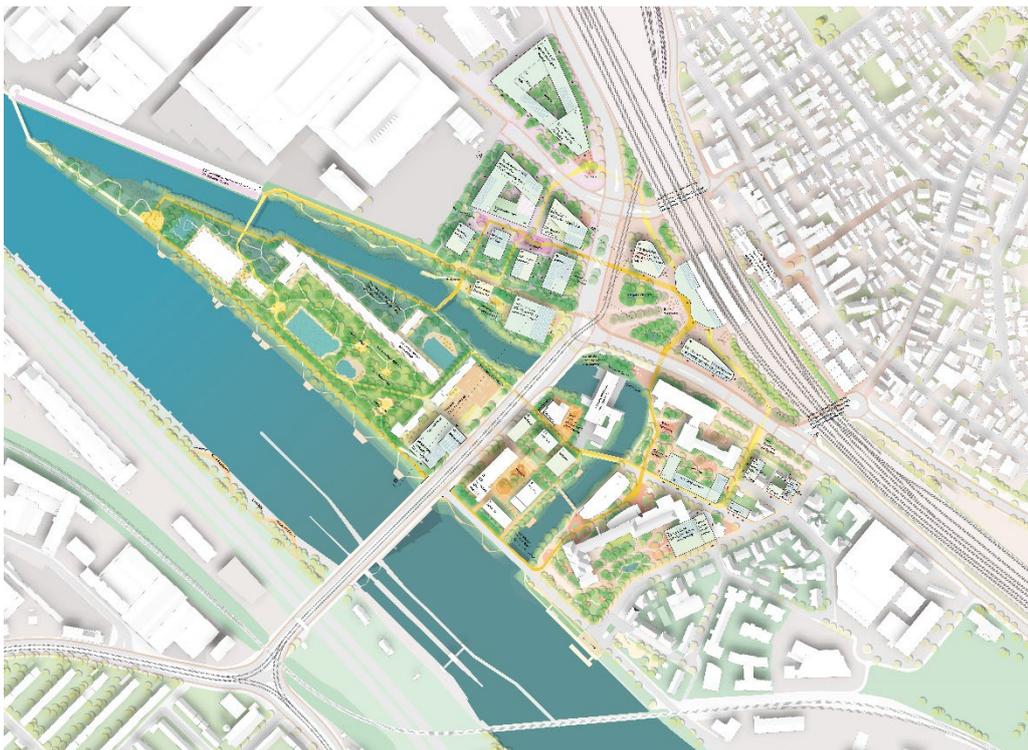


Gesamtkonzept 1001
Quelle: ADEPT | Büro Happold GmbH

1002

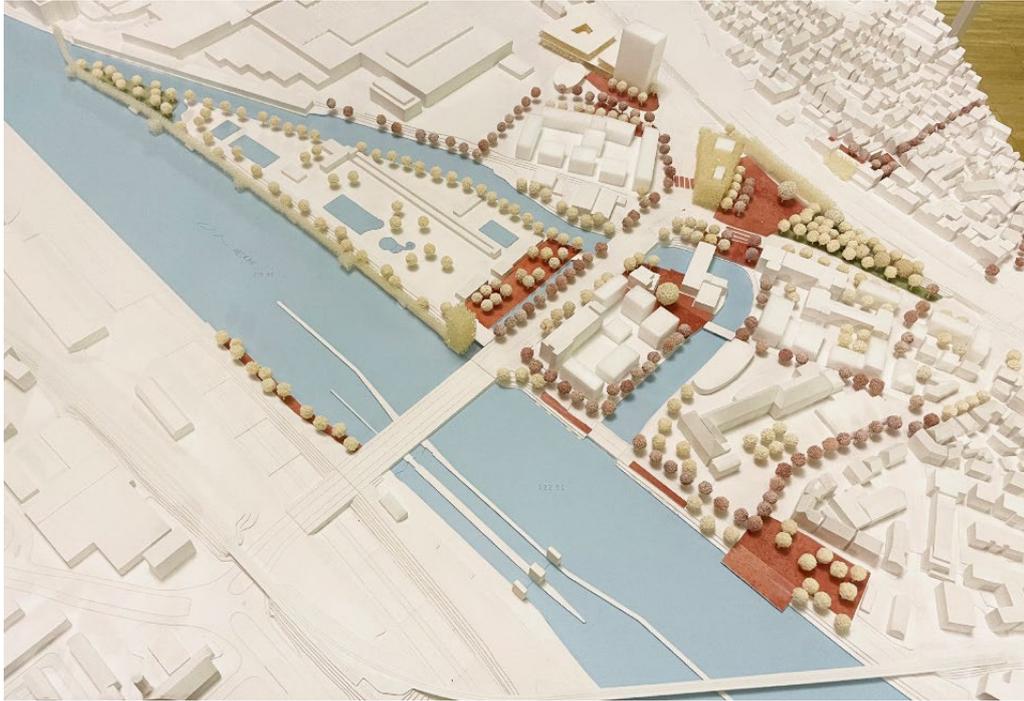


Modellfoto 1002, Quelle: die STEG 2022

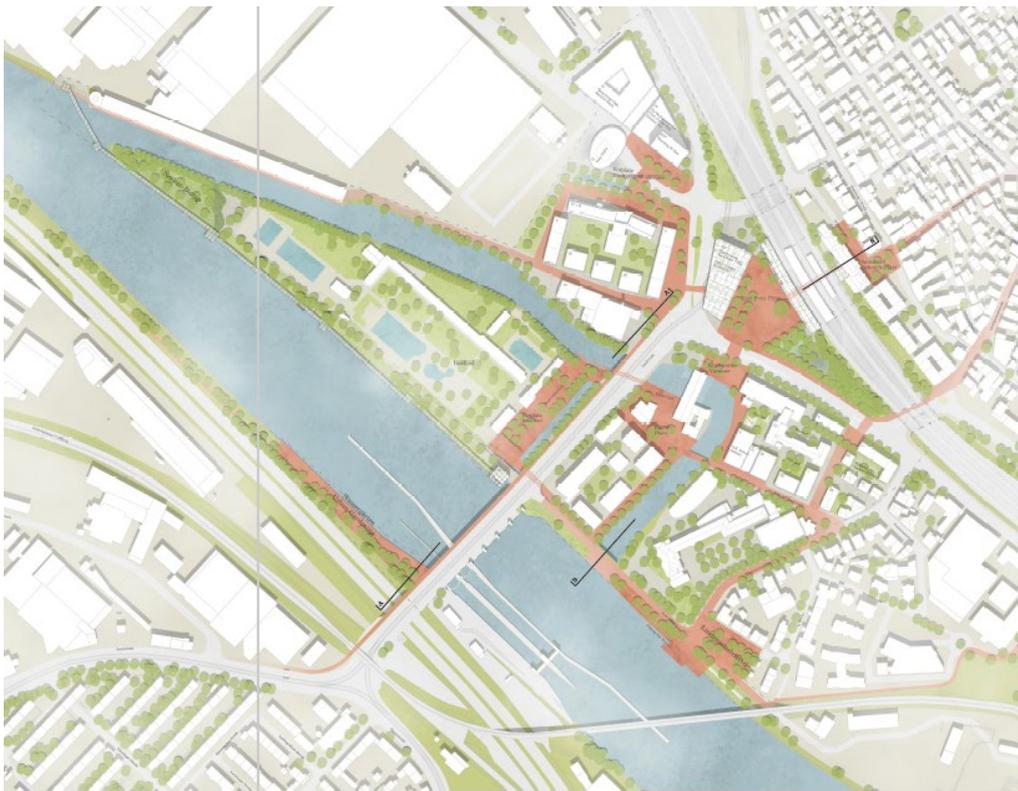


Gesamtkonzept 1002
Quelle: Cityförster architecture+urbanism | Felixx Landscape Architects & Planners |
1komma2 Verkehrsplanung

1003



Modellfoto 1003, Quelle: die STEG 2022



Gesamtkonzept 1003
Quelle: Atelier Kaiser Shen Architekten BDA | Von K Garten- und Landschaftsarchitektur | IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG

1004



Modellfoto 1004, Quelle: die STEG 2022



Gesamtkonzept 1004
Quelle: Labor für urbane Orte und Prozesse | Koeber Landschaftsarchitektur | Verkehrsplanung Link