

PROTOKOLL DES PREISGERICHTS

BEURTEILUNGEN DER WETTBEWERBSARBEITEN

PREISTRÄGER

vierter Preis – 2028 – Artikular Architekten, Faiss Landschaftsarchitektur und Planungsbüro StadtVerkehr

Der städtebauliche Leitgedanke der Arbeit basiert auf der Ausbildung einer Raumkante, die sich als Verlängerung der westlichen Platzwand des Münsterplatzes in das neue Quartier entwickelt und das Rückgrat für einen sich durch das neue Quartier „mäandernden“ öffentlichen Grünraum bildet. Dieser zieht sich von Süden nach Norden durch das Gebiet und weist an verschiedenen Stellen unterschiedliche Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten aus. Allerdings zeigt er sich in seiner Gestaltung zu wenig differenziert zu den parallel dazu angelegten privaten Grünflächen zwischen den Gebäudestrukturen. Die Ausbildung der westlichen Raumkante ist ein interessanter Ansatz zur räumlichen Anbindung an den Bestand, führt aber bei der zu erwartenden Nicht-Verlegung des Tunnelmundes nur zu einer schwachen räumlichen Geste im Übergangsbereich zum Münsterplatz. Das zwischen der westlichen Raumkante und Heinrich Schatzstraße eingestellte Gebäude wirkt bei der vorgeschlagenen Verschiebung des Tunnelmundes beliebig und bei Beibehaltung der jetzigen Situation undefiniert hinsichtlich seiner Ausrichtung. Der südlich dieses Solitär entstehende Platz ist zu gering dimensioniert um als Pendant zum Münsterplatz zu funktionieren, der nördlich entstehende Raum in seiner Dimension mit der angegliederten Einzelhandelsnutzung könnte dagegen auf Grund der Entfernung zur Innenstadt zu einem Konkurrenten des Münsterplatzes werden. Zudem bedingt die großzügige Öffnung zur Heinrich-Schatz-Straße Schallschutzmaßnahmen für die in den Obergeschossen an dem entstehenden Platzraum vorgesehenen Wohnungen. Die Kantine sowie der Quartierstreiff sind an der Aufweitung des Grünzuges stimmig platziert, auch die Flächen für Büros und gewerbliche Nutzungen sind an der Schussenstraße richtig angeordnet.

Das Quartier wird am westlichen Rand durch eine neue Süd-Nord-Verbindung zwischen Abt-Hyller-Straße und Schussenstraße erschlossen, die auch an die Schillerstraße anbindet. Am nord-östlichen Quartiersrand ist eine weitere Erschließungsstraße vorgesehen. Alle vorgesehenen sechs Tiefgaragenzufahrten sind ausschließlich über dieses quartiersinterne Erschließungsstraßennetz erreichbar. Mit der neuen Süd-Nord-Verkehrsverbindung wird eine Entlastung der Abt-Hyller-Straße im Übergangsbereich zwischen Altstadt und neuem Quartier erreicht und die fußläufige Verbindung zwischen Münsterplatz und neuem Quartier aufgewertet. Durch diese Verkehrsverlagerung wird allerdings das bestehende Wohnquartier im Westen mit zusätzlichem Verkehr und den damit verbundenen Emissionen belastet. Auch das Einfügen der neuen Einbahnverbindung im Nord-Osten führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen von Bestandsgebäuden. Das Verkehrskonzept liefert damit die Möglichkeit der gewünschten Attraktivierung der fußläufigen Anbindung der Altstadt mit dem neuen Quartier; ob dieses allerdings mit der Mehrbelastung der bestehenden Gebäude erkauf werden darf erscheint fraglich.

In den relativ schlanken, überwiegend in Nord-Süd-Richtung angeordneten Baukörpern lassen sich die geforderten Wohnungen in der gewünschten Qualität darstellen. Zum Teil erscheinen die Gebäudeabstände bei den gegebenen Höhen als zu gering. Die Wohnqualität in den Erdgeschosszonen ist auf Grund nicht ausgebildeter Gebäudesockel bei gleichzeitig angrenzenden öffentlichen Flächen zu hinterfragen. Die trichterförmige Öffnung der Gebäudestruktur im Norden zur Schussenstraße mit dem Zurückweichen des nordwestlichen Baukörpers stellt eine attraktive Anbindung des Straßenraumes dar, birgt aber die Gefahr der unerwünschten Verlärmung in diesem Bereich.

dritter Preis – 2021 – Fink + Jocher Architekten und Stadtplaner und realgrün Landschaftsarchitekten + Stadtplaner

Die orthogonale Stadtstruktur, die sich im westlich dem neu zu überbauenden ehemaligen Industrieareal anschließenden Wohnquartier als räumliches Ordnungsmuster prägend zeigt, wird als Gliederung im Baufeld weitergeführt. Im so entstehenden konsequenten Bebauungsmuster werden die Randfelder zur leicht diagonal verlaufenden Heinrich-Schatz-Straße mit einer Sonderform als große und geschlossene Gebäudekörper mit Innenhöfen individuell geformt und zum Teil mit Gewerbenutzungen auch funktional differenziert.

Zwei unterschiedlich charakterisierte Freiräume gliedern das neue Quartier in zwei Bereiche, die über das begleitende orthogonale Wegenetz verbunden werden.

Im südlichen Teil wird der Schillerplatz vorgeschlagen, der mit öffentlichen Nutzungen und angelagerten Verkaufsflächen die gewünschte Verbindung und Öffnung zum Münsterplatz schaffen soll. Hier wird jedoch eine flaschenhalsartige räumliche Verengung eingeführt, die leider auch nicht mit der zaghaften Geste der Ausformung des Gewerbehauses wettgemacht werden kann.

Dieses Verhindern einer räumlich überzeugenden Anbindung an den wichtigen Münsterplatz wird zudem mit dem vorgeschlagenen Konzept einer zweigeschossigen Verkaufsfläche mit «mall-artiger» innerer Erschließung, deren Anbindung konkurrenzierend zur außenräumlichen Wegeverbindung angelegt ist, noch entscheidend unterstützt.

Die gewünschten Flächen für gewerbliche Nutzung sind sehr einseitig auf den Einzelhandel ausgelegt. Auch fehlen leider Angaben zu den geforderten Flächen für Dienstleistungs- und Büronutzungen. Es ist jedoch schwer vorstellbar, dass in dem Gewerbehaus mit den tiefen Grundrissen vernünftiger belichtete Flächen für diese zusätzlich gewünschten Nutzungen geschaffen werden können.

Im nördlichen Bereich des Areals wird durch das Freilassen dreier Baufelder ein großer Grünraum geschaffen und als Quartierpark vorgeschlagen, der zur großzügigen räumlichen Mitte der vornehmlich angelagerten Wohnnutzung wird. Leider bleibt er in seiner Ausformulierung noch zu offen und kann sein großes Potential für den Stadtraum nicht aufzeigen.

Die umgebenden Baufelder werden mit großen Stadthäusern bebaut, die mit ihrer volumetrischen Baukörpergliederung eine villenartige Erscheinung generieren und mit einem leicht erhöhten privaten Grünbereich umgeben sind. Der geschaffene Maßstabssprung zur Körnigkeit der anschließenden Wohnquartiere ist als neue Interpretation einer tradierten Villenbebauung und mit dem zugehörigen großen Stadtpark nachvollziehbar und verständlich.

Gegen die Schussenstraße wird die im System gesetzten Einzelhäuser mit einem dazwischengesetzten schlanken Baukörper zum geschlossenen Reihenhaus verdichtet und verhindern so eine Beeinträchtigung der Straßenimmissionen in die Tiefe der Wohnanlage.

Leider können die dargestellten Grundrisse noch nicht die mögliche Qualität zeigen, die eigentlich in einem freistehenden Gebäudetypus möglich wären. Im gleicher Weise müssen auch die vorgeschlagenen Privatgärten erwähnt werden, die als Idee des erhöhten Gartens zwar überzeugen, jedoch in ihrer gezeigten Konzeption in Beziehung zu den Wohnungen sowie in ihrem Zuschnitt nur eingeschränkt nutzbar sind.

Das Quartier wird durch ein rasterförmiges Straßen- und Wegenetz erschlossen, das von Fußgängern, Radfahrern und Kfz gleichberechtigt, im Sinne eines Shared Space, genutzt werden soll. Sechs der insgesamt acht geplanten Tiefgaragenzufahrten, in die gut zonierte einzelnen Tiefgaragen, werden über dieses quartiersinterne Erschließungsstraßennetz angefahren. Nur zwei Tiefgaragenzufahrten sind auf schnellstem Wege, direkt von der Heinrich-Schatz-Straße bzw. der Abt-Hyller-Straße erreichbar. Diese hohe Anzahl an Tiefgaragenzufahrten schränkt zudem die Freiraumnutzung ein und lässt teilweise Restflächen entstehen.

Die Konzeption führt zu einer erhöhten und unnötigen Geräuscheinwirkung im neuen Quartier sowie in der anstoßenden bestehenden Wohnzone. Ansonsten wirkt die gewählte Bebauungsstruktur im Norden und Osten als ausreichende Abschirmung von externeren Geräuscheinwirkungen gegenüber den Innenbereichen des Quartiers.

Das Projekt zeigt den interessanten Ansatz, eine vorgefundene Quartierstruktur im Maßstab weiterzuentwickeln und zu verdichten ohne die außenräumliche Großzügigkeit zu verlieren. Leider wird dieser Ansatz nicht konsequent genug weiterentwickelt und verliert vor allem im Umgang mit der gewünschten Öffentlichkeit an Aussagekraft.

dritter Preis – 2024 – LAUX Architekten und ver.de landschaftsarchitektur

Die Verfasser schlagen für das neue Stadtquartier eine Blockstruktur vor, die durch verschränkte öffentliche Räume mit platzartigen Aufweitungen und angenehmen Größen gegliedert sind. Vorhandene Erschließungswege und Raumbezüge werden aufgenommen und mit dem neuen Stadtquartier gut vernetzt. So entsteht ein spannungsreiches Raumgefüge mit angenehmen Proportionen und verschiedenen Angeboten der Raumnutzungen im insgesamt verkehrsfreien Stadtquartier.

Lediglich im nördlichen Anschluss und im Süden zum neuen „Postplatz“ verengt sich der öffentliche Raum auf eine Gassenstruktur, die im Hinblick auf die Wohnnutzung zumindest im nordöstlichen Abschnitt hinterfragt werden muss. Mit dieser Inszenierung erfolgt eine bewusste Setzung und Gliederung der Raumstruktur: im Norden geschlossenen Baustruktur nach Süden mit gassenartigem Anschluss im Übergang zum Platz an der Alten Post.

Die geschlossene Bebauung im Norden ermöglicht eine ausreichende Abschirmung externer Geräuscheinwirkungen gegenüber den Innenbereichen des Quartiers. Die Zuordnung von Wohnnutzung an der Schussenstraße wird in der vorgeschlagenen Baukörperstruktur kritisch gesehen. Die trichterförmige Öffnung zur Heinrich-Schatz-Straße / Postplatz macht geeignete Maßnahmen zur Geräuschminderung auch für Außenwohnbereiche erforderlich. Dies gilt analog auch für die übrige, relativ offene Bebauungsstruktur im Osten über dem Sockelgeschoss mit Handelsnutzung.

Das Alte Postgebäude wird erhalten und soll für kulturelle oder touristische Zwecke genutzt werden. Freigestellt in den neuen Platzraum wirkt das Gebäude damit als Bindeglied Richtung Münsterplatz. Im nördlich angrenzenden Baublock ist kompakt die Handelsnutzung gut zugeordnet und dimensioniert. Der Anlieferverkehr im Norden des Baublocks erscheint schlüssig.

Die Fahrerschließung und Zufahrten zu den Tiefgaragen erfolgt ausschließlich an den äußeren Rändern über das vorhandene Straßennetz. Mit gut gesetzten Zufahrten zu den jeweils den einzelnen Baublöcken zugeordneten Tiefgaragen kann das Quartier weitgehend autofrei gehalten werden und ermöglicht damit eine hohe Aufenthaltsqualität und attraktive Bewegungsräume für Fußgänger und Radfahrer. Mit der baublockbezogenen Zuordnung der Tiefgaragen kann gut auf topografische und nutzungsbedingte Höhendifferenzierungen reagiert werden. So wird im Erdgeschossbereich mit geplanter Wohnnutzung ein Hochparterre mit Vorgärten vorgeschlagen, wodurch eine gute Wohnqualität auch im Erdgeschoss ermöglicht wird. Die Raumaufteilung in öffentliche, halböffentliche und private Grünräume ist gut ablesbar und ermöglicht eine gute Umfeldqualität, die durch die nahezu autofreie Widmung des Quartiers nochmals unterstützt wird.

Die Baufelder sind durch variierende Baukörper gerahmt und bilden einen Wechsel von geschlossenen und teils durchlässigen Raumkanten. Die Baukörper selbst sind durch große Baukörpertiefen geprägt (bis ca. 17 m Gebäudetiefe zzgl. Balkone). Damit entstehen oft einseitige Orientierungen von Wohnungen und innenliegende Erschließungskerne. Die sehr kompakten Baukörper ermöglichen damit nur bedingt den gewünschten Wohnungsmix, die Qualität der Wohnungen kann nicht überzeugen und die Marktfähigkeit der Wohnungen in Weingarten wird hinterfragt.

Die gewählte Dachform wird ambivalent gesehen. Sie ist nicht aus der Bautypologie entwickelt und scheint formal aufgesetzt, um den Maßstabsprung der Baukörper zu kompensieren. Insbesondere der Baukörper im Süd-Osten mit der Handelsnutzung im Erdgeschoss und damit der Ausbildung einer massiven Sockelzone und den Aufbauten mit Satteldach „Sockel + Sattel“ kann stadtgestalterisch nicht überzeugen.

Bedingt durch die tiefen Baukörper werden auch die Blockinnenbereiche räumlich beengt und nutzbare Freibereiche deutlich beschränkt. Das Spielen in den kleinen halböffentlichen Höfen und die Nutzungen in den Alleen ist zu hinterfragen. Die hohe Dichte mindert den Wohn- und Aufenthaltswert.

Den Verfassern gelingt insgesamt ein räumliches Strukturkonzept, bei dem die Qualität des öffentlichen Raums besonders hervorzuheben ist mit einer guten Setzung von Raumkanten. Die gewählte Bautypologie erzeugt dagegen eine zu hohe Dichte und mindert damit die Wohnqualität, die stadtgestalterische Ausprägung der Gebäude mit den gewählten Dachformen kann nicht überzeugen.

erster Preis – 2022 – Ackermann + Raff Architekten und Stadtplaner und faktorgruen Landschaftsarchitekten

Mit einfachen Mitteln schafft der Entwurf eine robuste und gleichzeitig vielfältige städtebauliche Struktur, die sich mit großer Selbstverständlichkeit in die Umgebung einfügt, die wichtigen Bezüge aufnimmt und den angrenzenden Quartieren ein angenehmes Gegenüber anbietet. Die Verteilung der geforderten Nutzungen im Quartier ist sinnvoll und nachvollziehbar. Den Belangen des Schallschutzes nach Norden wird schon auf städtebaulicher Ebene Rechnung getragen. Ein zentraler öffentlicher Bereich bindet das Quartier in Längsrichtung zusammen, seine Bestandteile „Boulevard“, „Grüne Mitte“ und der baubestandene Platz am nördlichen Zugang sind gut proportioniert, differenziert gestaltet und bieten insgesamt eine spannende Raumwahrnehmung. Hingegen erscheint der Bereich rund um die alte Post knapp geschnitten und stiefmütterlich behandelt - dadurch ist auch der Übergang zur Altstadt und besonders zum Münsterplatz nicht hinreichend attraktiv. Der großzügig zur Heinrich-Schatz-Straße hin geöffnete „Stadtplatz“ im Osten des Quartiers erscheint an dieser Stelle überzogen und hätte darüber hinaus unnötige Probleme beim baulichen Lärmschutz zur Folge. Das Verhältnis zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiflächen ist klar formuliert, die verschiedenen Stufen der Privatheit fördern die Nutzbarkeit der Freiräume. Kritisiert wird, dass der nordöstliche Innenhof nicht barrierefrei zugänglich ist.

Alle vorgesehenen fünf Tiefgaragenzufahrten sind konsequent am Rand des neuen Quartiers angeordnet. So gelingt es, den ruhenden Verkehr auf schnellsten Wege in die Tiefgaragen zu führen. Im Inneren bleibt das Quartier weitgehend autofrei. Die inneren Wegeverbindungen stehen vorrangig dem Fußgänger- und Radverkehr sowie für den Aufenthalt zur Verfügung.

Die einzelnen Bausteine des Quartiers bestehen aus Gebäudetypen, die in sinnvoller Körnung und Tiefe Raum sowohl für attraktive Wohnungen als auch für flexible Nutzungen anbieten. Eine sinnvolle typologische Vielfalt ist schon im Entwurf vorgesehen, kann aber zusätzlich frei variiert werden, ohne das städtebauliche Gerüst zu schwächen. Die vorgeschlagenen Grundrisse im Vertiefungsbereich lassen eine hohe Wohnqualität erwarten. Das in Ansichten und Perspektiven dargestellte Erscheinungsbild der Gebäude erscheint attraktiv und der Situation angemessen. Besonders gewürdigt wird die Idee, durch Höhenstaffelung der Baukörper attraktiv nutzbare Dachflächen zu schaffen.

Allerdings schlägt der Entwurf im Vergleich zur Aufgabenstellung zwar zu viel Handelsfläche vor, bietet aber nur etwa 90% der geforderten Wohnflächen an. Diese Unterdeckung wird noch größer, da Wohnen entlang der Schussenstraße aus Gründen des Lärmschutzes nur bedingt möglich sein dürfte. Darüber hinaus fehlt manchen Gebäuden in ihrer vorgeschlagenen Erschließung die nötige Wirtschaftlichkeit.

Trotz der genannten Schwächen ist die Arbeit ein sehr wertvoller Beitrag zur gestellten Aufgabe, dessen praktische Umsetzung nach Überarbeitung der kritisierten Punkte gut vorstellbar ist.

Empfehlungen zur Überarbeitung

Das Preisgericht empfiehlt, in der weiteren Bearbeitung die Form und Größe der Plätze im Süden (an der alten Post) und Osten („Stadtplatz“) des Gebiets kritisch zu überprüfen, insbesondere hinsichtlich der gewünschten Aufwertung der Verbindung zur Innenstadt.

Das zu große Flächenangebot für Einzelhandel sollte zugunsten der zu geringen Wohnfläche reduziert werden. Die BGF-Vorgaben sind in der Überarbeitung auf die Vorgaben der Auslobung anzupassen. Ebenfalls ist die Situierung der Nutzung auf dem Areal zu prüfen. Die Höhenlage der bewohnten Erdgeschosse im Verhältnis zum „Boulevard“ und somit die Höhenlage der Innenhöfe (einschließlich ihrer barrierefreien Zugänglichkeit) ist zu überdenken.

Darüber hinaus sieht das Preisgericht großes Potenzial in der Ausweitung der formulierten Idee, durch Höhenstaffelung der Baukörper attraktiv nutzbare Dachflächen zu schaffen. Dies könnte auch ein Ansatzpunkt sein, durch angemessene Verdichtung die geforderten Wohnflächen zu erreichen.