

## Tarnzahl 1490 – 1. Preis



### **Lieb + Lieb Architekten GmbH**

Raiffeisenstraße 17  
72250 Freudenstadt

Verfasser: Gerhard Lieb; Beteiligte: David Keppler, Lisa  
Fritzenschaft, Roman Benz und Mark Wissmann.  
mit

### **Marquardt Projektentwicklungs GmbH**

Spitalgasse 4  
71083 Herrenberg

### **Fachplaner**

Acer Planungsgruppe  
Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll vom 16.10.2012:

„Die Arbeit zeichnet sich besonders durch die Maßstäblichkeit der Bauteile und die Durchlässigkeit beiderseits des Bahnhofsgebäudes aus. Neben dem Bahnhofplatz entsteht ein lebensfähiger großzügiger zusammenhängender öffentlicher Raum. Das geplante Hotel bildet als Auftakt- und Orientierungspunkt der Anlage eine positive Eingangssituation von Osten und gibt der Anlage Halt. Es wird eine attraktive Vernetzung der Querungen in Nord-, Südrichtung in qualitativ hochwertiger Art angeboten. Die Aussagen zur Verbindung nach Norden bleiben unscharf. Hier wird im weiteren Verlauf eine genaue Ausarbeitung erfolgen müssen. Hinsichtlich der barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnanlagen wäre ein zusätzlicher Nachweis über Rampen am Bahnhof wünschenswert. Der direkte Zugang über die Brücke im Westen zum Bahnsteig ist lobenswert. Der Standort und die Nutzung für das westliche Gebäude wurden gut gewählt, die angebotene städtebauliche Lösung ist jedoch unbefriedigend. Sehr positiv ist der Umgang mit dem alten Bahnhofsgebäude. Es wird ein angenehm proportionierter Abstand gewählt. Der Sockel hebt die Bedeutung als Denkmal positiv vor.

Der jetzt angebotene Busbahnhof hat Mängel, die durch Vergrößerung nach Norden behoben werden können. Im Bereich der Erschließung sind alle wesentlichen funktionalen Erfordernisse erfüllt. Es wird nur ein relativ geringes Parkierungsangebot südlich der Bahn, ebenerdige Stellplätze- kein Parkierungsgebäude, angeboten. Aus verkehrlicher Sicht keine gravierenden Defizite, sondern akzeptable Erschließung für den Individualverkehr. Gute Lage des ZOB mit zwei Zugängen zur S-Bahn. Die Arbeit weist die höchste Bruttogeschossfläche auf. Die Einzelhandelskonzeption funktioniert im Hinblick auf die Verkaufsflächenzuschnitte und der Anlieferungen. Die Arbeit stellt für die von der Stadt Ditzingen geplanten Steigerung der Attraktivität und Aktivierung des Geländes und der funktionellen Aufwertung des Bahnhofs einen wertvollen Betrag dar.

Bemängelt wird die Situierung der Lagerflächen zur Bahn, sodass die Erscheinung zur Bahn negativ besetzt sein wird. Die angebotene Lösung lässt sich problemlos in unterschiedlichen großen Abschnitten realisieren.“

## Tarnzahl 1492 – 2. Preis



### **Freie Planungsgruppe 7**

Ludwigstraße 57

70176 Stuttgart

Verfasser: Ulrike Beckmann, Peter Pechloff, Petra Zeese,

Beteiligte: Eva Oppenländer, Heide Buff.

mit

### **Activ-Immobilien GmbH**

Ferdinand-Dünkel-Straße 5

88433 Schemmerhofen

### **Fachplaner**

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung

Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll vom 16.10.2012:

„Die Verfasser schlägt einen lang gestreckten Bahnhofplatz vor, der durch eine ca. 350 m lange, lineare Gebäudegroßform gefasst wird, die an den Stirnseiten L-förmig ausformuliert ist. Zusätzlich gliedert ein vorgelagerter Solitär die Bereiche in einen kleineren östlichen und einen größeren westlichen Teil, der auch den eigentlichen Bahnhofplatz beinhaltet. Positiv wird der respektvolle Abstand zum bestehenden Bahnhofsgebäude und die Gestaltung des unmittelbaren Vorbereiches mit dem alten Baumbestand bewertet. Die Großform hat mit 2-3 Geschossen zwar eine moderate Höhenentwicklung, die Gesamtlänge der beiden Gebäudeteile wird jedoch sehr kritisch gesehen. Die Gliederung der Baukörper überzeugt nicht. Die Großform sprengt den städtebaulichen Maßstab und schirmt den Bahnbereich so ab, dass eine ausgeprägte Vor- und Rückseite entsteht. Die Verfasser schlagen einen Nutzungsmix aus Handel, Gastronomie und Hotel vor. Auch innerhalb der Handelsflächen wird ein ausgewogener Mix vorgeschlagen, lediglich mit einem Defizit im Lebensmittelbereich. Alle Verkaufsflächen liegen im Erdgeschoss, mit Ausnahme des 2-geschossigen Drogeriemarktes im Westen. Die Erdgeschossflächen orientieren sich sinnfällig zum Vorplatz im Norden, die Andienung ist nicht nachvollziehbar. Eine Realisierung in Bauabschnitten ist technisch möglich, städteräumlich jedoch nicht befriedigend, da die Großform nur als Ganzes seine Wirkung entfalten kann. Der Entwurf stellt einen positiven Beitrag dar, der jedoch in wichtigen Teilen weiterentwickelt werden müsste. Das Konzept sieht einen guten und ausgewogenen Branchenmix, der sich überwiegend im EG befindet vor. Die Andienung ist größtenteils nicht gelöst bzw. nicht aufgezeigt. Konflikte entstehen durch die Überlagerung "Anlieferverkehr"/ Kundenverkehre und der Zufahrt über die westliche Leonberger Strasse. Die Anlieferung ist nur begrenzt dargestellt aber möglich. Die Anbindung der Stellplätze an den dargestellten Mini-Kreisverkehr wird kritisch angesehen. Die Fahrgasse im Norden ist zu eng, was zu Konflikte bei ein- und ausfahrenden PKW der P + R- Tiefgarage führt. Die Kiss- and Ride - Anlage ist falsch konzipiert. Bei Ausweisung nur einer Warteposition und Verlegung der TG-Zufahrt sowie der Kiss- and Ride- Plätze ist der Entwurf realisierbar.“

## Tarnzahl 1494 – 3. Preis



**Auer + Weber + Assoziierte GmbH**

Haußmannstraße 103 A

70188 Stuttgart

Bearbeiter: Achim Söding

mit

**Blue Estate GmbH**

Kronprinzstraße 24

70173 Stuttgart

Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll vom 16.10.2012:

„Die Verfasser schlagen eine starke flexibel gedachte 2-geschossige Struktur aus Stahl, Glas und Holz vor, die in der Jury kontrovers diskutiert wird. Die Entwurfsverfasser wollen mit dieser Struktur gleichermaßen Fragen der Maßstäblichkeit zum Bestand, einen kraftvollen Auftritt entlang der Bahn mit Güterverkehr, als auch großzügigen Handelsangebot ( Kaufkraftbindung, Ankernutzung/ Markthalle) Rechnung tragen, einem städtebaulichen Angebot, das sich nicht nur einem flexiblen Anpassen des Wachsens und Reduzierens per se nicht verschließt, sondern durchaus dazu einen städtebaulichen Beitrag für diese Frage der Nachhaltigkeit zur Diskussion anbietet. Dieses erkennbare architektonische und auch zu würdigende Strukturkonzept, das im übrigen ein Erkennbares "Hinten" und "Vorne" weitgehend vermeiden möchte, löst die ausgeprägte Skepsis aus, in wie weit die reale Umsetzung die strukturellen Vorgaben respektiert, was unbedingt zwingend sein müsste. Das Konzept steht und fällt, aber mit der stringenten Umsetzung des Strukturgedankens, der jegliches "Füllen" der Distanzstücke zwischen den Kuben mit Grundrissnutzungen verbietet. Funktionale Vorschläge für die Anlieferung sind sinnvoll gelöst auch durch die gewählte Distanz zum Gleiskörper.

- Die städtebauliche Verbindung mit der Fußgängerbrücke wird wie vorgeschlagen positiv bewertet.

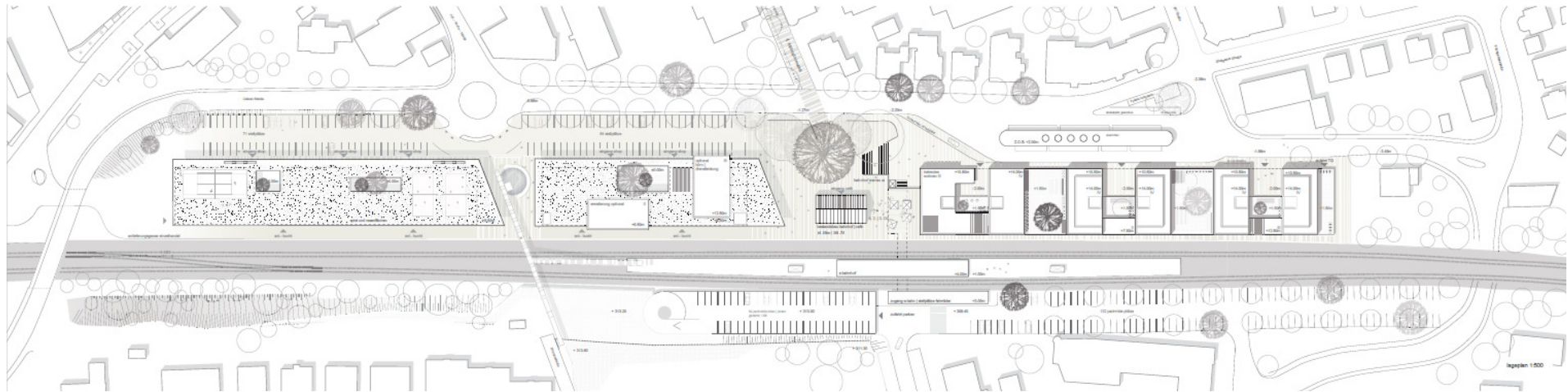
- Das Hotelgebäude als Störung der Struktur scheint in seiner Ausbildung und Höhe wenig überzeugend.

- Im Ideenteil wird mit vorgeschlagener Wohnnutzungen die Körnigkeit der Struktur fortgeführt.

- Die dargestellten Fassaden zeigen die Absicht der Verfasser in wohl dosierter Einfachheit und Klarheit, die Anmutung von Gliederung und Ortung zu vermitteln und keineswegs von Brutalität.

Erkennbar ist die Absicht die Zugänglichkeit der Unterführung der Bahngleise im Bahnhofsbereich auf der Südseite deutlich aufzuwerten und auszuweiten. Leider hat die Absicht deutliche Mängel im Bereich der allgemeinen Verkehrsführung und des ÖPNV, sodass der Bahnhofsvorbereich mit Busverkehr und Parken sehr kritisch gewertet werden muss. Die Einzelhandelskonzeption lässt keinen attraktiven Branchenmix erkennen. Dabei erscheint die Lebensmittelverkaufsfläche zu groß dimensioniert. Sehr problematisch hervorzuheben ist, dass der Handelsschwerpunkt ausschließlich über die westliche Leonberger Strasse umwegig und indirekt erfolgt. Die Überlagerung des P&R-Verkehrs mit dem ZOB ist ebenfalls sehr kritisch zu beurteilen. Die Arbeit hat aus verkehrskonzeptioneller Sicht schwerwiegende Mängel, die nur sehr schwierig beseitigt werden können. Der Entwurf ist bei erheblicher Nachbesserung unter Wegfall der P+R- Plätze möglicherweise umsetzbar.“

## Tarnzahl 1495 – 2. Rundgang



**Wittfoht Architekten**

Reitzensteinstraße 27

70190 Stuttgart

Verfasser: Prof. Jens Wittfoht bda/ bdlb/ sia

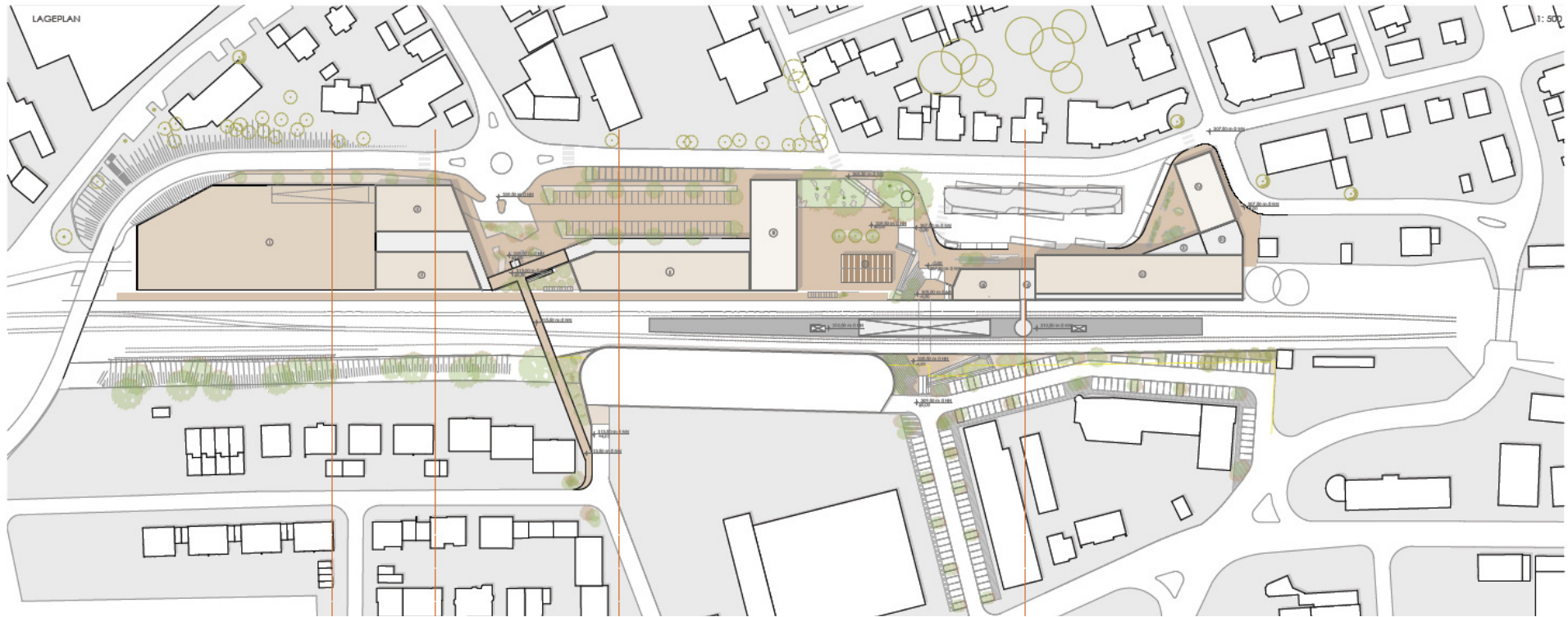
mit

**MAB Development GmbH**

Schillerstraße 20

60313 Frankfurt/M

## Tarnzahl 1491 – 2. Rundgang



**Hoffmann.Thiele Architekten**

Engesserstraße 4a

79108 Freiburg

und

**MVV Energiedienstleistungen Regioplan**

Besselstraße 14/16

68219 Mannheim

mit

**Moser Bau-Treuhand GmbH**

Türkenlouisstraße 13



## Tarnzahl 1493 – Nicht zur Wertung zugelassen



### **Project GmbH**

Ruiter Straße 1

73734 Esslingen / Neckar

Bearbeiter: Manfred Hagelstein, Kornelia Brändle, Sabine Brösl,  
Albert Ziefle

mit

### **LBBW Immobilien Development GmbH**

Fritz-Elsas-Straße 31

70174 Stuttgart