

Stadt Schwäbisch Hall

„Mobilitätsknoten und Bahnhofsumfeld Hessental“

Planungswettbewerb nach RPW

Realisierungswettbewerb mit Ideenteil

[Protokoll der Preisgerichtssitzung](#)

Stand: 23.01.2025

PROTOKOLL DER SITZUNG DES PREISGERICHTS

Preisgerichtssitzung am 23.01.2025 in der Aula des Schulzentrums West, Berliner Straße 14, 74523 Schwäbisch Hall.

Beginn der Sitzung 09:00 Uhr

1. Konstituierung des Preisgerichts

Für die Stadt Schwäbisch Hall begrüßt Herr Bürgermeister Peter Klink die Anwesenden und führt in die Bedeutung des Projekts für die städtebauliche Entwicklung der Stadt ein.

In Vertretung der Ausloberin stellt Herr Michael Schröder, Vertreter der Vorprüfung die Anwesenheit der Mitglieder des Preisgerichts namentlich fest.

Fachpreisrichter*innen

1. Stefan Fromm, Landschaftsarchitekt, Dettenhausen
2. Ursula Hochrein, Landschaftsarchitektin Stadtplanerin, München
3. Peter Klink, Erster Bürgermeister Stadt Schwäbisch Hall
4. Thorsten Kock, Architekt, Stuttgart
5. Dr. Eckart Rosenberger, Architekt und Stadtplaner, Fellbach
6. Prof. Dr. Christina Simon-Philipp, Architektin Stadtplanerin Stuttgart

Stellvertreter Fachpreisrichter*innen

7. Bärbel Hofmann, Architektin, Stuttgart
8. Irene Sperl-Schreiber, Architektin Stadtplanerin Landschaftsarchitektin, Stuttgart
9. Holger Göttler, Architekt Regierungsbaumeister, Fachbereichsleiter Planen und Bauen, Stadt Schwäbisch Hall

Sachpreisrichter*innen (stimmberechtigt)

1. Daniel Bullinger, Oberbürgermeister der Stadt Schwäbisch Hall
2. Willem Tette, Bündnis 90 / Die Grünen
3. Ulrich Reichert, CDU
4. Michael Reber, FWV
5. Annette Sawade, SPD

Stellvertreter Sachpreisrichter*innen

6. Ruth Striebel, FDP
7. Tillmann Finger, fraktionslos

Sachverständige Berater*innen

1. Dieter Albrecht, Kreisverkehr Schwäbisch Hall
2. Cordula Eymann, Kreisbehindertenbeauftragte
3. Sebastian Hofherr, R+T, Verkehrsplaner
4. Bärbel Nägele, Untere Denkmalschutzbehörde

Gäste

1. Dr. Richard Leidig, Eigentümer
2. Christian Müller, Deutsche Bahn AG
3. Jörg Selert, Deutsche Bahn AG
4. Thomas Thamm, Stadt Schwäbisch Hall

Als Vertreter der Vorprüfung:

1. Michael Schröder, Studio Stadtlandschaften, Stuttgart
2. Kristin Kalbhenn, Studio Stadtlandschaften, Stuttgart
3. Amelie Piller, Studio Stadtlandschaften, Stuttgart

Wahl des Vorsitzes des Preisgerichts

Aus der Mitte des Preisgerichts wird der Vorschlag gemacht, Herrn Dr. Eckart Rosenberger zum Vorsitzenden des Preisgerichts zu wählen.

Herr Dr. Rosenberger wird einstimmig bei eigener Enthaltung gewählt und nimmt die Wahl zum Preisgerichtsvorsitzenden an.

Der Vorsitzende des Preisgerichts übernimmt die Sitzungsleitung.

2. Grundsatzberatung

Alle zur Sitzung des Preisgerichts zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten, noch mit Wettbewerbsteilnehmenden einen Meinungsaustausch über die Aufgabe hatten und während des Preisgerichts nicht führen werden. Die Anonymität aller Arbeiten ist somit gewahrt.

Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung des Preisgerichts, alle Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen. Er versichert der Ausloblerin, den Teilnehmenden und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität.

tät des Preisgerichts nach den Grundsätzen der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW). Der Vorsitzende erinnert an die persönliche Verpflichtung der Mitglieder des Preisgerichts auf eine objektive, allein der Auslobung orientierte Beurteilung.

Anschließend erläutert der Vorsitzende den vorgesehenen Ablauf der Preisgerichtssitzung und die Arbeitsweise des Preisgerichts nach der RPW.

3. Bericht der Vorprüfung und Zulassung der Wettbewerbsbeiträge

Die Vorprüfung berichtet über das Ergebnis der formalen, quantitativen und inhaltlichen Vorprüfung und erläutert den Aufbau des Vorprüfberichts.

Es wurden insgesamt 14 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Gemäß der Auslobung war für die fristgerechte Abgabe der Wettbewerbsarbeit (alle Leistungen) die anonyme Abgabe beim Wettbewerbsbetreuer oder der Zeitpunkt der Einlieferung beim Versanddienst bindend. Für die Einlieferung aller Unterlagen war der 22.11.2024 maßgebend.

Die fristgerechte Abgabe konnte bei allen Planunterlagen durch das Datum auf dem Einlieferungsschein oder dem Versandgut bzw. durch Sendungsverfolgungsnummern oder persönliche Abgabe beim Wettbewerbsbetreuer festgestellt werden. Die Anonymität der Arbeiten ist gewährleistet. Für die Sitzung sind die Arbeiten mit Tarnzahlen gekennzeichnet. Alle Arbeiten waren prüffähig.

Neben der formalen Prüfung erfolgte eine inhaltliche Überprüfung in Bezug auf Kennwerte, sowie auf konzeptionelle und funktionelle Anforderungen der Auslobung. Die Inhalte der Vorprüfung sind im Vorprüfbericht je Arbeit auf 5 Seiten dargestellt.

Das Preisgericht beschließt alle 14 Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen.

Informationsrundgang

In einem Informationsrundgang werden durch die Vorprüfung die zugelassenen Arbeiten ausführlich und wertfrei erläutert. Das Preisgericht kann zunächst Verständnisfragen stellen. Der Informationsrundgang ist um 12.15 Uhr beendet.

4. Beratung des Preisgerichts

Erörterung der gewonnenen Eindrücke

Vor dem ersten Wertungsrundgang werden vom Preisgericht die erlangten Eindrücke aus dem Informationsrundgang diskutiert. Es wird festgestellt, dass sowohl im Realisierungs- als auch im Ideenteil eine wünschenswerte Bandbreite an Lösungsansätzen hoher Qualität durch die Verfassenden angeboten wird. Das Preisgericht tauscht sich über die grundsätzlichen städtebaulichen, landschaftsplanerischen und hochbaulichen Ansätze aus. Das Preisgericht diskutiert die Bedeutung der einzelnen Bausteine und ihrer Fügung im Gesamtkontext, sowie die sich hieraus ergebenden Konsequenzen für den Gesamtbereich.

Das Preisgericht hält im Rahmen der Beurteilungskriterien der Auslobung folgende Aspekte für besonders beachtenswert:

- Realisierbarkeit des Mobilitätsknotens
- Auffindbarkeit der unterschiedlichen Mobilitätsarten
- Gliederung und Funktionalität des öffentlichen Raums
- Adressbildung am Bahnhof
- Konzeptioneller Ansatz zum Umbau des Empfangsgebäudes
- Maß der Urbanität
- Gestalterische Gesamtidee
- Konstruktion + Materialität der Schutzdächer
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Materialität und Nutzerfreundlichkeit der Oberflächen

Mittagspause von 12:45 Uhr bis 13:15 Uhr

Erster Wertungsrundgang ab 13:15 Uhr

Es beginnt der erste Rundgang mit einer kritischen Beurteilung der Arbeiten und der Feststellung von grundsätzlichen und schwerwiegenden Mängeln.

Es werden folgende Arbeiten einstimmig ausgeschieden:

Tarnzahl 1009

Tarnzahl 1013

Tarnzahl 1014

Der erste Rundgang endet um 14.45 Uhr.

Die Herren Müller und Selert verlassen die Preisgerichtssitzung.

Zweiter Wertungsrundgang ab 15:00 Uhr

Im zweiten Rundgang werden die verbliebenen Arbeiten weiter intensiv diskutiert und vertiefend bewertet. Über den Antrag auf Ausscheiden der Arbeiten wird wie folgt abgestimmt:

Tarnzahl 1001	Stimmverhältnis: 10 : 1
Tarnzahl 1002	Stimmverhältnis: 2 : 9
Tarnzahl 1003	Stimmverhältnis 0:11
Tarnzahl 1004	Stimmverhältnis: 6 : 5
Tarnzahl 1005	Stimmverhältnis: 11 : 0
Tarnzahl 1006	Stimmverhältnis: 2 : 9
Tarnzahl 1007	Stimmverhältnis: 10 : 1
Tarnzahl 1008	Stimmverhältnis: 11 : 0
Tarnzahl 1010	Stimmverhältnis: 6 : 5
Tarnzahl 1011	Stimmverhältnis: 11 : 0
Tarnzahl 1012	Stimmverhältnis: 2 : 9

Für die Arbeiten mit den Tarnzahlen 1004 und 1010 werden Rückholanträge gestellt. Die Arbeit mit der Tarnzahl 1004 wird mit 8:3 Stimmen zurückgeholt. Für die Arbeit mit der Kennzahl 1010 wird der Rückholantrag mit 5:6 Stimmen abgelehnt.

Folgende Arbeiten bilden somit die engere Wahl:

Tarnzahl 1002
Tarnzahl 1003
Tarnzahl 1004
Tarnzahl 1006
Tarnzahl 1012

Herr Tette verlässt um 16.30 Uhr die Sitzung. Herr Finger rückt als stimmberechtigter-Sachpreisrichter auf.

Schriftliche Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl

Die Beiträge der engeren Wahl werden seitens der Fachpreisrichter unterschiedlicher Fachdisziplinen schriftlich beurteilt. Die Beurteilungen werden im Plenum vorgelesen, diskutiert und vom Preisgericht genehmigt. Die Beurteilungen liegen dem Protokoll unter Ziffer 5 bei.

Festlegung der Rangfolge der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht beschließt nach gründlichem Meinungs austausch und intensiver Diskussion folgende Rangfolge der Wettbewerbsbeiträge:

1. Rang Tarnzahl 1003 Stimmverhältnis: 7 : 4
2. Rang Tarnzahl 1002 Stimmverhältnis: 9 : 2
3. Rang Tarnzahl 1012 Stimmverhältnis: 9 : 2
4. Rang Tarnzahl 1006 Stimmverhältnis: 10 : 1
5. Rang Tarnzahl 1004 Stimmverhältnis: 11 : 0

Festlegung der Preise und Anerkennungen

Der Qualität der Arbeiten und der Auslobung entsprechend wird über die Verteilung der Preise und Anerkennungen wie folgt abgestimmt:

1. Rang Tarnzahl 1003 = 1. Preis Preissumme 52.000 € Stimmverhältnis: 11:0
2. Rang Tarnzahl 1002 = 2. Preis Preissumme 32.500 € Stimmverhältnis: 10:1
3. Rang Tarnzahl 1012 = 3. Preis Preissumme 19.500 € Stimmverhältnis: 11:0
4. Rang Tarnzahl 1006 = Anerkennung Preissumme 13.000 € Stimmverhältnis: 11:0
5. Rang Tarnzahl 1004 = Anerkennung Preissumme 13.000 € Stimmverhältnis: 11:0

Empfehlung und Hinweise des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die mit dem ersten Preis prämierte Arbeit der weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen und die Verfasserinnen der mit dem ersten Preis ausgezeichneten Arbeit mit den weiteren Planungsleistungen nach Ziffer 17.5 der Auslobung zu beauftragen. Dabei sind die Hinweise und Empfehlungen aus der Beurteilung der Arbeit durch das Preisgericht zu berücksichtigen.

Öffnung der Verfassererklärungen und Aufhebung der Anonymität

Nach der Öffnung der Umschläge werden die Namen der Verfasser der prämierten Arbeiten festgestellt:

1. Preis (1003)	52.000 €
Teilnehmer:	TERRA.NOVA Landschaftsarchitektur, München Wich Architekten, München
2. Preis (1002)	32.500 €
Teilnehmer:	Faktorgruen Landschaftsarchitekten, Freiburg Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf
3. Preis (1012)	19.500 €
Teilnehmer:	Uniola AG Landschaftsarchitektur, Stuttgart HPP ArchitektenGmbH, Stuttgart
Anerkennung (1006)	13.000 €
Teilnehmer:	A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin KRP Architektur GmbH, Berlin Machleidt Städtebau+Stadtplanung GmbH, Berlin
Anerkennung (1004)	13.000 €
Teilnehmer:	Planorama GmbH, Berlin MONO Architekten Greubel&Schilp&Schmidt Part GmbH, Berlin

Abschluss der Preisgerichtssitzung um 19:00 Uhr

Der Vorsitzende bedankt sich dafür, dass die Ausloberin für diese wichtige Planungsaufgabe das Verfahren des Wettbewerbs gewählt hat.

Der Vorsitzende beantragt, mit einem Dank für die sehr gute Betreuung des Verfahrens und sorgfältige Vorprüfung, die Entlastung der Vorprüfung. Das Preisgericht folgt dem Antrag. Er dankt der Ausloberin und den Preisrichterinnen und Preisrichtern und sachverständigen Beratern und Beraterinnen für die gute Zusammenarbeit und die konstruktive Sitzung.

Der Vorsitzende gibt die Sitzungsleitung an die Ausloberin zurück.

Herr Oberbürgermeister Bullinger bedankt sich bei den Beteiligten und schließt die Sitzung.

Alle Wettbewerbsarbeiten verbleiben in der Aula des Schulzentrums West und werden vom 24.01. -26.01.2025 jeweils von 13.00 Uhr bis 17:00 Uhr als Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

für den Preisgerichtsvorsitz: gez. Dr. Eckart Rosenberger

aufgestellt:
Studio Stadtlandschaften, 23.01.2025

Teilnehmer / Anwesenheitsliste

Realisierungswettbewerb mit Ideenteil
Mobilitätsknoten und Bahnhofsumfeld Hesselental, Schwäbisch Hall

Preisgerichtssitzung
Donnerstag, 23.01.2025

Schulzentrum West
Aula
Berliner Straße 14
74523 Schwäbisch Hall

Beginn 9:00

	Name	Unterschrift
	Fachpreisrichter*innen	
1	Stefan Fromm	S. Fromm
2	Ursula Hochrein	U. Hochrein
3	Thorsten Kock	T. Kock
4	Peter Klink	P. Klink
5	Dr. Eckart Rosenberger	E. Rosenberger
6	Prof. Dr. Christina Simon-Philipp	C. Simon-Philipp
	Stellvertretende Fachpreisrichter*innen	
7	Bärbel Hofmann	B. Hofmann
8	Irene Sperl-Schreiber	I. Sperl-Schreiber
9	Holger Göttler	H. Göttler
	Sachpreisrichter*innen	
10	Daniel Bullinger	D. Bullinger
11	Michael Reber, FWV	M. Reber
12	Annette Sawade, SPD	A. Sawade
13	Willem Tette, Bündnis 90 /Die Grünen	W. Tette
14	Ulrich Reichert, CDU	U. Reichert
	Stellvertretende Fachpreisrichter*innen	
15	Ruth Striebel, FDP	R. Striebel
16	Tilmann Finger, fraktionslos	T. Finger
	Sachverständige Berater*innen	
17	Dieter Albrecht	D. Albrecht
18	Cordula Eymann	C. Eymann
19	Sebastian Hofherr	S. Hofherr
20	Bärbel Nägele	B. Nägele
	Gäste	
21	Dr. Richard Leidig	R. Leidig
22	Christian Müller	C. Müller
23	Jörg Selert	J. Selert
24	Thomas Thamm	T. Thamm
25	Damian Boll*	- entschuldigt -
	Verfahrensbetreuung / Vorprüfung	
26	Michael Schröder	M. Schröder
27	Kristin Kalbhenn	K. Kalbhenn
28	Amelie Piller	A. Piller

5. Schriftliche Bewertung der Arbeiten

1002

Die Arbeit überzeugt auf den ersten Blick durch ihre klare städtebauliche Struktur und eine ablesbare Grundordnung, die zu einer guten Orientierung und räumlichen Verbesserung im gesamten Wettbewerbsbereich beiträgt. Es besteht eine ausgewogene Balance aus bebauten und grünen Bereichen, die eine angemessene Dichte entstehen lässt.

Bei der konkreten Ausformung der Bebauung im Ideenteil gibt es dagegen Bedenken. So werden die sehr kompakten und geschlossenen Blockrandstrukturen, die sich gleichermaßen im Wohnbereich östlich als auch im Gewerbebereich westlich der Eberhard-Heim-Straße finden, hinsichtlich Körnung, Maßstäblichkeit und Typologie kritisch gesehen.

Auch wäre eine städtebauliche Differenzierung zwischen Wohn- und Gewerbebebauung durchaus vorstellbar. Positiv gesehen wird die stadträumlich gelungene Verbindung zwischen Karl-Kurz-Areal und Bahnhofsbereich durch eine klare, zurückgenommene Raumkante, in der auch ein Café mit Pförtnerhaus an einem grünen Platz gut verortet ist.

Die Parkieranlage mit Parkpalette auf der Südseite der Bahnlinie stellt einen maßstäblichen und dem Ort angemessenen Beitrag dar. Durch die Aufteilung der Stellplätze in einer zweigeschossigen Parkpalette und einem offenen Parkplatz bleibt die Überbauung städtebaulich und landschaftlich verträglich und scheint dem Bedarf angemessen.

Die Ausnutzung der Hangsituation durch die geschickte Platzierung des Parkhauses und die damit verbundene höhengleiche Anbindung an den Bahnsteig 4 wird ausdrücklich gewürdigt. Durch einen Aufzug ist die barrierefreie Anbindung an die Unterführung gewährleistet.

Im Realisierungsteil nördlich der Bahnlinie wird eine klare städtebauliche Situation geschaffen, die durch die drei historischen Gebäude, Bahnhof, Gasthof Leidig und östliches Wohngebäude, geprägt wird und folgerichtig gegenüber dem Bahnhofsgebäude eine Grüne Mitte offenlässt, die die vorhandene Obstwiese integriert und eine gute freiräumliche Vernetzung in die nördlichen Entwicklungsbereiche darstellt.

Der vorhandene Höhenunterschied zur Karl-Kurz-Straße wird durch grüne Sitzstufen gestalterisch überzeugend überwunden. Der historische Gasthof Leidig wird dadurch wieder in Wert gesetzt und erhält eine Außengastronomie in bester Lage. Durch eine Hotelenerweiterung im Norden kann auch eine gute wirtschaftliche Grundlage für den künftigen Betrieb geschaffen werden. Allerdings darf diese nicht zu Lasten des vorhandenen Küchenanbaus gehen.

Entsprechend dem städtebaulichen Ansatz wird der Bereich nördlich des Bahnhofs als Shared Space ausgebildet und platzartig über die Straße gezogen. Die in der Machbarkeitsstudie hier verorteten Bushaltestellen werden konsequenterweise nach Osten verschoben, wobei hierbei die Funktionalität leicht eingeschränkt wird und überprüft werden müsste.

Die Längsparkplätze werden in Verbindung mit den gegenüberliegenden Senkrechtparkern aufgrund der hohen Verkehrszahlen kritisch gesehen, ebenso wie die dadurch eingeschränkte Durchlässigkeit.

Der Fahrradhub und die Überdachung des DB-Unterführungsbauwerks werden beidseitig des Bahnhofsgebäudes in untergeordneter städtebaulicher und architektonischer Form angeordnet, was aufgrund der Konsequenz der Grundhaltung schlüssig und funktional richtig erscheint.

Den Zwischenbau der Bahnhofswillingsgebäude in derselben Architektursprache zu gestalten ist dagegen fragwürdig und in Verbindung mit dem verglasten Übergang im 1. OG wenig überzeugend.

Die grundrissliche Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes ist grundsätzlich vorstellbar und stellt mit der Bäckerei im EG einen belebenden Baustein des Bahnhofsumfelds dar.

Der im Osten zusätzliche vorgeschlagene Baukörper mit einem Kulturraum und einem Café stellt eine gute städtebauliche Ergänzung dar und bildet einen gelungenen Auftakt zu einem großzügigen, grünen und verkehrsfreien Vorfeld der KZ-Gedenkstätte, das in extensiver Grüngestaltung auch wirtschaftlich machbar wäre. Kritisch diskutiert wird die große Länge des Grünbereichs in Verbindung mit der Lage des zusätzlichen Kulturgebäudes. Hier wäre eine räumliche Entzerrung zu Gunsten weiterer und günstiger verorteter Stellplätze durchaus vorstellbar.

Insgesamt überzeugt die Arbeit durch ihre klare und gut lesbare Grundstruktur und eine gekonnte und konsequente Gestaltung der Freiräume.

1003

Eine Besonderheit der Arbeit stellt die Ausbildung eines Bahnhofsplatzes im Zusammenspiel der historischen Bahnhofsgebäude mit der gegenüberliegenden Nordseite dar. Durch die Setzung eines ergänzenden Ärztehauses entsteht ein zusätzlicher Platzteil in Verbindung mit der nördlichen Bushaltestelle und der möglichen Außengastronomienutzung des bestehenden Gasthofes, welcher dennoch eine gute Anbindung in den Freiraum nach Norden bietet und weiter, über eine im Quartier liegende Grünverbindung zum Karl-Kurz-Quartier. Auch hier im Karl-Kurz-Quartier sind die baulichen Ergänzungen im direkten Kontext mit dem Bestand angeordnet, so dass der übrige Hang zu einem Park entwickelt werden kann. Diese Baukörper sind allerdings sehr schematisch gesetzt. Die kleinmaßstäbliche Körnung der Wohnbebauung im Ideenteil wird grundsätzlich als angemessen beurteilt, die Anzahl der im Norden liegenden Quartiersplätze, welchen eine räumliche Orientierung fehlt, wird kritisch gesehen. Der Ersatzbau anstelle der Anbauten am Gasthof Leidig ist so nicht funktionabel.

Das Parkdeck mit seinem Splittlevel im Süden der Bahn ist sinnvoll, allerdings nicht ganz unaufwändig organisiert und stellt mit seinen Rampen und Treppen eine gute Anbindung an Bahnsteig 4 und die Unterführung dar. Gut vorstellbar wäre hier eine zusätzliche Anordnung von Behindertenstellplätzen, einigen Fahrradständern und den E-Ladeplätzen in diesem Bereich, um die nördlichen Flächen zu entlasten.

Das neu zu entwickelnde Bahnhofsumfeld wird als relativ gut begrünter und einheitlich mit großen Granitplatten gestalteter Raum entwickelt, der die gewünschten Funktionen gut organisiert integriert. Wünschenswert wäre, auch über die Straße hinweg die gewünschte räumliche Verbindung im Belag ablesen zu können. Kontrovers diskutiert wird, ob die Taxis auf der Westseite zu weit weg liegen und auch die hier geschaffenen Aufenthaltsflächen für fremde Besucher zu dezentral sind.

Die Belange der Barrierefreiheit sind gut berücksichtigt.

Zur Optimierung der Aufenthaltsqualität könnten die auch gestalterisch sehr dominanten Fahrradständer entlang der Rampe zugunsten Sitzangeboten reduziert werden. Das dargestellte klare Heranführen des Großgrüns an den zentralen Bahnhofsbereich und demgegenüber Offenhalten im Bereich der räumlichen Verbindung nach Norden stellt eine wichtige, den Gesamtraum ordnende Gestaltung dar.

Die Anordnung eines Bäckers am gut frequentierten Ausgang vor der Bahnunterführung ist richtig gewählt, diskutiert wird, ob dennoch eine Integration in das Bahnhofsgebäude wirtschaftlicher wäre und dem Platzbereich mehr Offenheit geben würde.

Die vorgeschlagene Stahlfaltung für die erforderlichen Dachflächen stellt eine eigenständige Gestaltung dar, rückt allerdings mit dem Hauptdach im Westen sehr nahe an den denkmalgeschützten Bahnhof.

Fahrradständer, Behindertenstellplätze und Carsharingplätze sind richtigerweise zusammen mit den Bushaltestellen in optimaler Nähe zu den Bahnsteigen angeordnet. Kritisch gesehen wird, dass die Parktasche im Osten mit den abschließenden Senkrechtparkern eine Barriere in Richtung KZ-gedenkstätte darstellt und als Sackgasse organisiert ist. Der Zugang zur Gedenkstätte wirkt abgehängt und entspricht nicht der gewünschten Aufwertung.

Die neugestaltete Fugenbebauung zwischen den Bestandsgebäuden des Bahnhofs wird in ihrer architektonischen Ausbildung kritisch gesehen. Die vorgeschlagenen Nutzungen sind denkbar.

Die relativ konzentrierte Gestaltung und Reduzierung des Granitbelages auf die Platzflächen lässt eine durchschnittliche Wirtschaftlichkeit erwarten.

Insgesamt stellt die Arbeit einen vor allem auch im Realisierungsbereich gut organisierten Vorschlag dar, der mit der Realisierung des nördlichen Platzteiles die gewünschte Identität des Mobilitätsknotenpunktes Hessental entwickeln könnte.

1004

Die VerfasserInnen können mit ihrem städtebaulichen Ansatz, die Flächen des Ideenteils zu verdichten, mit der vorgeschlagenen Bebauung zwischen Karl Kurz und Eberhard Heim Strasse grundsätzlich überzeugen, indem sich Körnung und Dichte in nachvollziehbaren Typologien angemessen weiter entwickeln. Die ergänzenden Bausteine auf dem Kurz Areal und auch die südlich der Bahngleise vorgeschlagene Parkpalette werden in ihrer Setzung und ihrem Volumen jedoch kontrovers diskutiert.

Für den neuen Mobilitätsknoten und das Bahnhofsumfeld bietet die Arbeit mit dem die Bestandsbauten umspannenden Vordach und dem von Bahngleis zur nördlichen Straßenkante laufenden Natursteinbelag als ruhigem Teppich zwei große Gesten an, um das bisher heterogene Bahnhofsumfeld neu zu ordnen und neu zu strukturieren.

Der großzügige im Sinne eines ‚Shared Space‘ angelegte Straßenraum vor den historischen Bahnhofsgebäuden findet im nördlichen Straßenabschluss mit Wartehaus, Pflanzfläche und erhöht liegender Außengastronomie und anschließender Grünfläche ein unaufgeregtes-attraktives Gegenüber, das Wartenden am Bahnhof einen qualitätvollen Aufenthaltsort bieten kann.

Auf dieser gemeinsam genutzten Fläche werden Busverkehr, MIP sowie Fußgänger- und Radverkehr gleichberechtigt geführt.

Das Bahnhofsdach bindet die vielzähligen notwendigen Einzelelemente zu einem Ganzen zusammen, was der Ordnung und Orientierung des Mobilitätsknoten sicherlich entgegenkommt.

Auch wenn das Bahnhofsdach und auch die Bahnhofplatzgestaltung bezüglich ihrer vertieften Ausarbeitung und feinen Materialität grundsätzlich anerkannt werden, wird doch kritisiert, dass sowohl die Länge des Bahnhofsdaches als auch die Ausmaße des gepflasterten Bahnhofsvorbereichs eine den Ort sprengende Dimension annehmen. Insbesondere auch in Hinblick auf Klimaanpassung und Starkregenereignisse scheinen die versiegelten Flächen weit übertrieben und nicht mehr ‚State of the Art‘.

Ebenfalls wird das Umschließen und Einbauen der beiden denkmalgeschützten Bahnhofsbauten mit der großen Dachform, die sich sogar an den historischen Mauern abstützt, hinterfragt.

Die Arbeit kann bezüglich Lage des ruhenden Verkehrs, Verkehrsführung und Mobilitätsverknüpfung in ihren funktionalen Angeboten gut überzeugen. Es werden jedoch einige Kurzzeitparkplätze vermisst. Die Anforderungen einer Mobilitätsdrehscheibe werden konsequent und kompakt umgesetzt, sowohl in den Einzelementen als auch in der Zuordnung und Nähe zu den Bahnsteigen.

Die Ausgestaltung des Zuweges zur KZ-Gedenkstätte mittels Auftaktplatz, wo sich Besucher treffen und sammeln können und dem von Bäumen und Grün gesäumten Weg zur Gedenkstätte wird positiv und als angemessen bewertet.

Insgesamt leistet die Arbeit einen konzeptionell guten und vertieft durchgearbeiteten Beitrag zur gestellten Aufgabe dar, der jedoch in seiner Dimension und Haltung nicht vollumfänglich überzeugen kann.

Arbeit 1006

Die Verfasser:innen formulieren eine klare städtebauliche Idee mit prägnanten Setzungen: Nordöstlich der Fassfabrik entsteht im Ideenteil ein kräftiger, sehr gut proportionierter und gegliederter Gewerbecampus mit eigener Adressbildung und differenzierter Raumstruktur. Dieser Campus öffnet sich mit einer gut gelungenen Geste zum Bahnhof und schafft eine angemessene Urbanität mit gewerblichen Nutzungen an der neuen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Hessental. Angrenzend wird die größtenteils durch Wohnen geprägte Bebauung im Ideenteil sensibel ergänzt.

Gegenüber der historischen Bahnhofsgebäude wird angrenzend an den Gasthof Leidig ein öffentlicher Raum mit urbanem Charakter gestaltet. Er wird maßstäblich gut gelungen durch Gebäude gefasst und ist mit unterschiedlichen Nutzungsbereichen größtenteils begrünt gestaltet. Der Freiraum gibt dem historisch bedeutsamen Gasthaus Leidig eine angemessene Bühne, es wird jedoch bedauert, dass der historische Küchentrakt des Gebäudes abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt wird.

Der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld ist weitgehend gut und klar gegliedert, ein Belagswechsel im Bahnhofsbereich signalisiert die Bahnhofsmitte und verbindet die Straßenseiten. Allerdings liegt diese Geste genau im Bereich des Hochbords.

Die Möglichkeit, trockenen Fußes vom Bahnhof zum Bus zu gelangen wird begrüßt. Die Überdachungslösung erscheint jedoch städtebaulich sehr dominant und von der Dimension überzogen. Die architektonische Lösung des Bahnhof-Zwischenbaus ist noch entwicklungsfähig

Die Kompaktheit der Mobilitätsdrehscheibe ist gut gelungen und überwiegend nutzerfreundlich organisiert. Defizite gibt es bei der Zuordnung einzelner Nutzungen, beispielsweise sind die Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkung zu weit weg. Unglücklich ist auch der Umgang mit den Kurzzeitparkplätzen gelöst, die Entfernungen scheinen hier zu groß gewählt. Senkrechtparker an der relativ stark befahrenen Karl-Kurz-Straße werden kritisch gesehen, auch im Kontext der Busbewegungen, die störungsfrei erfolgen sollten.

Die Länge der Promenade zur Gedenkstätte wird kontrovers diskutiert. Es entsteht ein langer, gerader Weg parallel zu den Geleisen, gleichzeitig vermittelt diese Geste aber auch eine neue und würdige Adressbildung der Gedenkstätte.

Die Parkierung im Süden des Bahnhofs ist funktional und ökonomisch tragfähig gelöst. Nur ein Teil ist zweigeschossig ausgebildet. Die barrierefreie Verbindung zum Bahnhof ist jedoch aus Nutzer:innensicht nicht optimal und alltagstauglich gelöst. Es gibt keinen direkten Zugang in die Unterführung. Über Bahnsteig 4 erreicht man über eine Treppe oder den Aufzug die Unterführung, was umwegig ist.

Insgesamt stellt der Entwurf einen wertvollen Beitrag zur komplexen Aufgabenstellung dar, der insbesondere durch die starken Ansätze im Ideenteil hervorsteicht, im Realisierungsbereich jedoch funktional und gestalterisch Mängel erkennen lässt.

1012

Die vorliegende Arbeit besticht durch städtebaulich klare Setzungen. Im Ideenteil wird das dem Bahnhof gegenüberliegende Quartier im nordwestlichen Bereich arrondiert und das Gewerbegebiet maßvoll ergänzt. Die Qualität der 4 Stadtvillen am Übergang zwischen Wohnquartier und Gewerbegebiet wird kontrovers diskutiert, auch wenn diese die topographischen Randbedingungen gut bewältigen können.

Auf der Bahnhofseite besticht der Vorschlag ebenso durch klar abgegrenzte, räumlich differenzierte Setzungen aus mehreren Baupaketen und der Rampenüberdachung. Das Bahnhofsgebäude ist in gleicher Weise als eines dieser räumlichen Elemente aufgefasst wodurch es sehr selbstverständlich gelingt dieses Haus in den neuen Kontext zu integrieren. Die abwechselnd vor- und zurückspringenden Elemente erzeugen einen spannungsvollen Stadtraum, der durch die entstehenden unterschiedlichen Breiten gut auf die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen reagieren kann.

Durch die Verlagerung der nördlichen Bushaltestelle nach Westen schafft die Arbeit einen großzügigen Vorbereich vor dem Bahnhofsgebäude, dessen Potenzial aber sowohl auf der Fläche wie auch im Gestaltungsvorschlag für das Gegenüber noch nicht vollständig genutzt ist. Im Hinblick auf Orientierung und kurze Wege wird die starke Trennung der Bushalte kritisch diskutiert. Die Anordnung der Funktionen im Bahnhofsbereich ist grundsätzlich richtig, wenngleich die Kurzzeitparkplätze sehr weit vom Bahnhof entfernt sind und ihre Lage die angemessene Ausbildung des Zuganges zur KZ- Gedenkstätte behindert.

Die Ausbildung der Rampenüberdachung auf Basis des DB-Daches wird begrüßt, insbesondere auch wegen der Aufwertung durch die untergehängte Holzbekleidung. Allerdings rückt diese Überdachung zu nahe an das Bestandsgebäude. In diesem Zusammenhang ist auch die Lage des WC-Gebäudes zu hinterfragen, verstellt es doch Weg und Sicht zwischen Bahnhofsgebäude und Gleisanlagen. Auch seine Nähe zur Terrasse beim Bahnhofsbäcker ist, wie überhaupt die Lage und Attraktivität der Terrasse, zweifelhaft.

Die bestehenden Teile des Bahnhofsgebäudes werden unpräzise umgenutzt, der Vorschlag für den neuen Zwischenbereich ist im Bezug auf dessen Nutzung und auch das gleisseitige, denkmalgeschützte Vordach zu voluminös. Auch eine klare gestalterische Haltung wird hier noch vermisst.

Die Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge unter den Baupaketen, mit Trinkbrunnen, Kneippbecken, Aufenthalt im Schatten, wassergebundener Decke, Regenwasserretention usw. lassen eine hohe Qualität sowohl für die Bürger und Bürgerinnen, als auch für das Stadtklima erwarten. Ob die Granitpflasterung der Verkehrsflächen in diesem Umfang angemessen und wirtschaftlich vertretbar ist, wird kritisch diskutiert.

Das im südlichen Bereich angeordnete Parkdeck wirkt sehr massiv und vermag aus der topographischen Situation keinen Nutzen zu ziehen. Die Anbindung von Gleisanlagen und

Bahnunterführung scheint die wesentlichen Anforderungen an Barrierefreiheit zu erfüllen, ist jedoch baulich eher aufwändig.

Insgesamt handelt es sich um einen konzeptionell klaren Beitrag, der mit der bestehenden Situation sehr geschickt umzugehen und diese zu integrieren weiß. Auch wenn noch nicht alle Potenziale vollständig gehoben sind, ist dies ein wertvoller Vorschlag für die Zukunft des Bahnhofsumfeldes in Hesselental.

6. Teilnehmer

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1001 2. Rund- gang	<p data-bbox="363 521 555 548">Kennzahl 478296</p>  <p data-bbox="363 1149 606 1176">Hink. Hettich. Schönle</p> <p data-bbox="363 1205 903 1261">Büro Hink Landschaftsarchitektur GmbH Massenbachhauser Straße 62, 74193 Schwaigern</p> <p data-bbox="363 1290 802 1346">Hettich Architekten Untere Burggasse 5, 71063 Sindelfingen</p> <p data-bbox="363 1375 903 1431">Daniel Schönle Architektur und Stadtplanung BDA Sophienstraße 24b, 70178 Stuttgart</p> <p data-bbox="363 1460 890 1516">VerfasserInnen: Michael Hink, Abrecht w: Hettich, Daniel Schönle</p> <p data-bbox="363 1545 1297 1601">MitarbeiterInnen: Michael Hink, Annette Eicker-Foos, Franziska Stiefel, Johannes Weber, Bettina Hettich</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1002 2.Preis	<p data-bbox="352 488 544 517">Kennzahl 773675</p> 
	<p data-bbox="352 1115 1086 1171">Faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla beratende Ingenieure mbB Merzhauser Straße 110, 79100 Freiburg</p> <p data-bbox="352 1196 791 1252">Thomas Schüler Architekten Stadtplaner Ackerstraße 19, 40233 Düsseldorf</p> <p data-bbox="352 1276 756 1332">VerfasserInnen: Martin Schedlbauer, Thomas Schüler</p> <p data-bbox="352 1357 1158 1413">MitarbeiterInnen: Mustafa Mahmoud, Giorgos Grevenaris, Ricardo Patings, Simon Radmaier</p> <p data-bbox="352 1438 596 1494">Visualisierungen: Link 3D, Matthias Link</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1003 1.Preis	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 745683</p>  <p data-bbox="352 1077 762 1131">TERRA.NOVA Landschaftsarchitektur Birkenleiten 43, 81543 München</p> <p data-bbox="352 1160 651 1187">Wich Architekten, München</p> <p data-bbox="352 1216 616 1270">VerfasserInnen: Peter Wich, Martin Wich</p> <p data-bbox="352 1299 943 1352">MitarbeiterInnen: Margareta Pilot, Katerina Maksimentseva, Eva Greimel</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1004 Anerken- nung	Kennzahl 401257 
	<p>Planorama GmbH Sprengelstraße 15, 13353 Berlin</p> <p>MONO Architekten Greubel & Schilp & Schmidt PartGmbH Glogauer Straße 6, 10999 Berlin</p> <p>VerfasserInnen: Maik Böhmer, André Schmidt</p> <p>MitarbeiterInnen: Fabian Karle, Janina Gäckler, Tom Schneider, Sahra Lemnitz, Theresa Balogh, Franziska Knoblich, Julia Domanska, Klara Lehmann</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1005 2. Rund- gang	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 280318</p>  <p data-bbox="352 1077 647 1131">A2 Landschaftsarchitekten Venusweg 11, 90763 Fürth</p> <p data-bbox="352 1160 632 1187">Nomas Architekten, Fürth</p> <p data-bbox="352 1216 1018 1270">VerfasserInnen: Theresa Fraebel, Edgar Tautorat, Ulrich Wiese, Mátyás Török</p> <p data-bbox="352 1299 735 1352">MitarbeiterInnen: Jonas Sengstock, Ernestine Steger</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1006 Anerken- nung	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 198160</p> 
	<p data-bbox="352 1077 895 1133">A24 LANDSCHAFT Landschaftsarchitektur GmbH Köpenicker Straße 154A, 10997 Berlin</p> <p data-bbox="352 1160 735 1216">KRP Architektur GmbH Erkelenzdamm 59/61, 10999 Berlin</p> <p data-bbox="352 1243 810 1299">Machleidt Städtebau+Stadtplanung GmbH Mahlower Straße 23/24, 12049 Berlin</p> <p data-bbox="352 1326 1102 1382">VerfasserInnen: Jan Grimmek, Steffan Robel, Philip Norman Peterson, Benjamin Wille</p> <p data-bbox="352 1408 895 1520">MitarbeiterInnen: Courtney Jones, Xinyi Wang, Natalia Pérez Maruri Johanna Leyh-Cavanaugh, Anh Pham Phuong Robert Ritzel, Anne Schulz</p> <p data-bbox="352 1547 671 1603">Visualisierungen: A. Calitz Visual, Adrian Calitz</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1007 2. Rund- gang	Kennzahl 453674  <p>The image is an aerial site plan for a residential and commercial development. It shows a central area with several large, light-colored building footprints, likely multi-story structures. The buildings are interspersed with green spaces, including trees and smaller landscaped areas. A network of roads and paths is visible, connecting the buildings and green spaces. The plan also shows surrounding areas with more traditional residential buildings and a larger road or highway running through the site. The overall layout suggests a modern, integrated urban environment.</p>
	<p>KRAFT.RAUM Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung Wiesenstraße 51, 40594 Düsseldorf</p> <p>Birk Heilmeyer und Frenzel Architekten Gesellschaft von Architekten mbH, Stuttgart</p> <p>VerfasserInnen: René Rheims, Stephan Birk, Liza Heilmeyer, Martin Frenzel</p> <p>MitarbeiterInnen: Milena Renz, Lucas Baumann, Julia Biermann, Lucia Neumann, Jonas Dehner, Doreen Hüther, Ruben Strater</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1008 2. Rund- gang	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 201115</p>  <p data-bbox="352 1077 1075 1133">grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner part mbb Gutenbergstraße 11, 85354 Freising</p> <p data-bbox="352 1160 780 1216">dreisterneplus GmbH Architektur und Stadtplanung, München</p> <p data-bbox="352 1243 1075 1323">VerfasserInnen: Jürgen Huber, Florian Hartmann, Andreas Müsseler, Oliver Noak, Lisa Yamaguchi</p> <p data-bbox="352 1350 1003 1431">MitarbeiterInnen: Anna Illgner, Pratik Kulkarni, Sarah Sojka, Marlene Strasser, Eri Marko</p> <p data-bbox="352 1458 1106 1514">Berater/Sachverständige: Alexander Süßmuth, Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
<p>1009 1. Rundgang</p>	<p>Kennzahl 092384</p> 
	<p>Treibhaus Landschaftsarchitektur Hamburg Bernstorffstraße 71, 22767 Hamburg</p> <p>asp Architekten GmbH, Stuttgart</p> <p>VerfasserInnen: Gerko Schröder Cem Arat, Markus Weissmann</p> <p>MitarbeiterInnen: Klaus-Peter Lorenz, Sara Scheuing, Jonas Jakob, Sina Schröder Alina Gold, Timo Wendschuh, Oskar Bärtle, Inga-Lill Seitz, Philipp Maué, Eugen Grass, Lucas Gassert</p> <p>Berater/Sachverständige: Stete Planung: Gisela Stete, Mario Zech</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1010 2. Rund- gang	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 700034</p>  <p data-bbox="352 1077 759 1131">club94 Landschaftsarchitekten GmbH Venloer Straße 301-303, 50 823 Köln</p> <p data-bbox="352 1160 1011 1214">raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH Gutleutstraße 163-167, 60327 Frankfurt am Main</p> <p data-bbox="352 1243 991 1296">VerfasserInnen: Burkhard Wegener, Frank Flor, Jörg Homann, Sonja Moers</p> <p data-bbox="352 1326 1289 1435">MitarbeiterInnen: Priyambada Das, Anna Bayer, Tobias Kahl, Annabell Hoffmann, Franziska Lesser, Ste- fanie Esser Johanna Schulte, Yui Ohtsuka, Kai Rappold</p> <p data-bbox="352 1464 663 1491">Visualisierung: David Willner</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1011 2. Rund- gang	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 178956</p> 
	<p data-bbox="352 1077 970 1133">Lex Kerfers Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GbR Emling 25, 85462 Bockhorn</p> <p data-bbox="352 1160 632 1216">Glaser Architekten GmbH München</p> <p data-bbox="352 1267 724 1323">VerfasserInnen: Rita Lex Kerfers, Wolfgang Glaser</p> <p data-bbox="352 1350 834 1406">MitarbeiterInnen: Johannes Bartl, Elisabeth Maier, Bianka Noll</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1012 3. Preis	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 369558</p>  <p data-bbox="352 1077 718 1133">Uniola AG Kronenstraße 36, 70174 Stuttgart</p> <p data-bbox="352 1160 611 1216">HPP Architekten GmbH Stuttgart</p> <p data-bbox="352 1243 702 1299">VerfasserInnen: Raphael Kugler, Burkard Junker</p> <p data-bbox="352 1326 901 1404">MitarbeiterInnen: Pascal Posset, Tim Hegewald, Dominik Furtner Florian Beck, Carmen Stirmlinger, Gianluca Littardi</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1013 1. Rund- gang	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 274392</p> 
	<p data-bbox="352 1077 715 1133">Holzwarth Landschaftsarchitektur Friedenstraße 1, 10249 Berlin</p> <p data-bbox="352 1160 863 1216">Christoph Wagner Architektengesellschaft mbH Hasenheide 9, 10967 Berlin</p> <p data-bbox="352 1243 735 1299">VerfasserInnen: Gerd Holzwarth, Christoph Wagner</p> <p data-bbox="352 1326 994 1382">MitarbeiterInnen: Matthias Mauerlechner, Mohammed Essam, Zhaojun Wang</p>

Tarnzahl	Lageplan/ Teilnehmende
1014 1. Rund- gang	<p data-bbox="352 450 544 477">Kennzahl 951021</p>  <p data-bbox="352 1077 671 1160">Grün + Raum MASH - Müller - Architekten Im Moore 3, 30167 Hannover</p> <p data-bbox="352 1189 687 1245">VerfasserInnen: Kerstin Liesecke, Bernd Müller</p> <p data-bbox="352 1301 695 1357">MitarbeiterInnen: Sabine Spengler, Adeeb Khalis</p>