



Bahnhofsareal – Stadteingang Nord BALINGEN

Protokoll der
Preisgerichtssitzung
31.03.2017

Ausloberin und Vorprüfung

Ausloberin des Wettbewerbs ist die
Stadt Balingen, vertreten durch
Herrn Baudezernent Michael Wagner

Neue Straße 31
72336 Balingen

Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung

kohler grohe architekten
Julius-Hölder-Straße 26
70597 Stuttgart
T 0711 769639 30
F 0711 769639 31
E wettbewerb@kohlergrohe.de

Niederschrift der Preisgerichtssitzung in Balingen am 31.03.2017

Beginn: 9:00 Uhr

Herr Oberbürgermeister Reitemann begrüßt die Anwesenden im Namen der Ausloberin.

Herr Grohe prüft die Vollzähligkeit des Preisgerichts.

Es sind erschienen als:

Fachpreisrichter:

- Prof. Dr. Ing. Franz Pesch, Freier Architekt und Stadtplaner BDA, Stuttgart
- Matthias Schuster, Freier Architekt und Stadtplaner SRL BDA DASL, Stuttgart
- Sibylle Waechter, Freie Architektin BDA, Darmstadt
- Prof. Ulrike Böhm, Freie Landschaftsarchitektin, Berlin

Stellvertretende Fachpreisrichter:

- Johann Senner, Freier Landschaftsarchitekt BDLA, Überlingen
- Carolin von Lintig, Freie Landschaftsarchitektin, Reutlingen

Sachpreisrichter:

- Helmut Reitemann, Oberbürgermeister, Stadt Balingen
- Michael Wagner, Baudezernent, Stadt Balingen
- Eduard Köhler, Amtsleiter Tiefbauamt Stadt Balingen

Stellvertretende Sachpreisrichter:

- Nadine Wißmann, Architektin, Amt für Stadtplanung und Bauservice Stadt Balingen

Sachverständige ohne Stimmrecht:

- Wolfgang Rehfuß, Gemeinderat, CDU Fraktion
- Prof. Irmgard Priester, Gemeinderätin, FDP-Fraktion
- Ute Theurer, Gemeinderätin, Fraktion der Freien Wähler
- Georg Seeg, Gemeinderat, SPD-Fraktion
- Peter Seifert, Gemeinderat, Fraktion die Grünen

Entschuldigt ist:

- Reinhold Schäfer, Bürgermeister, Stadt Balingen

Anschließend leitet Herr Grohe die Wahl des Vorsitzenden ein.

Herr Prof. Dr. Pesch wird einstimmig bei eigener Enthaltung zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt.

Der Vorsitzende bestimmt als Protokollführer Herrn Grohe.

Alle zu den Sitzungen zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage der Jurysitzung weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten, noch mit Wettbewerbsteilnehmern einen Meinungsaustausch über die Aufgabe gehabt haben oder während der Preisgerichtssitzung führen werden.

Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung der Jury alle Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen. Er bittet alle Teilnehmer um größtmögliche Sorgfalt bei der Beurteilung der Arbeiten. Der Vorsitzende weist auf die Vertraulichkeit der Jurysitzung hin und bittet das Preisgericht um entsprechendes Verhalten.

Herr Prof. Dr. Pesch erläutert die Formalien des Beurteilungsverfahrens.

Herr Grohe erläutert den formalen und inhaltlichen Aufbau des Vorprüfberichtes und erstattet den allgemeinen Bericht des Vorprüfers:

19 von 26 zugelassenen Arbeiten wurden abgegeben.

Alle 19 Arbeiten sind rechtzeitig und anonym eingegangen.

Es wird festgestellt, dass bei den zur Bewertung zugelassenen Arbeiten trotz einzelner Abweichungen gegen keine bindenden Vorgaben verstoßen wurde.

Das Gremium beschließt einstimmig, alle Arbeiten zur Bewertung zuzulassen.

Um 9:30 Uhr beginnt der Informationsrundgang. Herr Grohe erläutert ausführlich, jedoch wertfrei die einzelnen Arbeiten. Der Informationsrundgang endet um 11:30 Uhr.

In einer sich anschließenden Diskussion werden die Erkenntnisse aus dem Informationsrundgang intensiv diskutiert und die Beurteilungskriterien der Auslobung bestätigt.

Um 12:15 Uhr schließt die Mittagspause an.

In dem ersten kritischen Wertungsrundgang ab 13:15 Uhr werden die Arbeiten intensiv diskutiert und bewertet. Trotz erkennbarer einzelner Qualitäten werden die Arbeiten mit den Tarnzahlen 1006, 1010, 1011, 1012, 1015, 1018 und 1019 einstimmig wegen schwerwiegender städtebaulicher, funktionaler und/oder architektonischer Mängel ausgeschieden.

In einer intensiven Diskussion werden ab 14:45 Uhr im 2. Wertungsrundgang die verbleibenden Arbeiten detailliert besprochen. Durch Mehrheitsbeschluss sind dann die folgenden Arbeiten ausgeschieden worden:

1002 (7:0), 1003 (6:1), 1004 (7:0), 1005 (7:0) und 1017 (6:1)

Auf Grund ihrer Stärken in Konzeption und Ausarbeitung sind nun die Arbeiten 1001, 1007, 1008, 1009, 1013, 1014 und 1016 in der engeren Wahl verblieben.

Diese Arbeiten werden ab 15.45 Uhr in Arbeitsgruppen von Sach- und Fachpreisrichtern auf Grundlage der Beurteilungskriterien der Auslobung diskutiert und bewertet.

- Gesamtkonzept / städtebauliche Idee
- Städtebauliche und freiräumliche Qualität
- Einbindung in die bestehende Stadt- und Freiflächenstruktur
- Nutzungskonzept
- Umgang mit dem Bestand
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen
- Umsetzbarkeit des Bebauungskonzeptes
- Mobilitätskonzept

Nach intensiver Diskussion über Vorzüge und Nachteile der in der engeren Wahl verbliebenen Entwürfe beschließt das Preisgericht mehrheitlich die folgende Rangfolge:

- | | |
|---------|---------------------|
| 1. Rang | Tarnzahl 1009 (7:0) |
| 2. Rang | Tarnzahl 1013 (6:1) |
| 3. Rang | Tarnzahl 1016 (7:0) |
| 4. Rang | Tarnzahl 1007 (7:0) |
| 5. Rang | Tarnzahl 1001 (7:0) |
| 6. Rang | Tarnzahl 1008 (7:0) |
| 7. Rang | Tarnzahl 1014 (7:0) |

Anschließend beschließt das Preisgericht einstimmig die Preise entsprechend zur Auslobung wie folgt zu vergeben:

1. Preis:	28.000,- Euro	Tarnzahl 1009
2. Preis:	18.000,- Euro	Tarnzahl 1013
3. Preis:	10.000,- Euro	Tarnzahl 1016
Anerkennung	3.500,- Euro	Tarnzahl 1007
Anerkennung	3.500,- Euro	Tarnzahl 1001
Anerkennung	3.500,- Euro	Tarnzahl 1008
Anerkennung	3.500,- Euro	Tarnzahl 1014

Die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) von 19 % ist in den genannten Beträgen enthalten.

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf der weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen. Dabei werden die Verfasser dieser Arbeit auch die in der schriftlichen Beurteilung kritischen Würdigungen, insbesondere sind folgende Aspekte bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen:

- Das Gebäude auf dem Bahnhofplatz soll nach Süden verschoben werden,
- der Belag des Bahnhofplatzes soll sich bis über die Straße entwickeln,
- im Ideenteil soll die Höhenentwicklung der Bebauung in Bezug auf die Bestandsgebäuden geprüft werden,
- die Herstellung, bzw. Ertüchtigung eines bahnparallelen Radweges soll geprüft werden.

Dies sollte in enger Zusammenarbeit mit der Ausloberin erfolgen.

Danach werden die von der Vorprüfung unter Verschluss gehaltenen Verfassererklärungen geöffnet und die Verfasser festgestellt. Das Protokoll wird vom Vorsitzenden verlesen, vom Preisgericht gebilligt und unterschrieben.

Abschließend bedankt sich der Vorsitzende beim Preisgericht für die konstruktive und angenehme Zusammenarbeit. Er bedankt sich bei der Vorprüfung für die professionelle und hervorragende Vorbereitung und Mitwirkung während des Preisgerichts. Er beglückwünscht die Ausloberin zu dem erreichten Ergebnis, dankt ihm für die Veranstaltung des Wettbewerbs und wünscht ihm für das weitere Verfahren allen Erfolg.

Der Vorprüfung wird einstimmig Entlastung erteilt.

Herr Prof. Dr. Pesch gibt den Vorsitz an Herrn Oberbürgermeister Reitemann zurück, der sich bei ihm für die hervorragende Leitung der Preisgerichtssitzung und bei allen am Verfahren Beteiligten für die sehr gute Zusammenarbeit bedankt.

Die mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin.
Das Preisgericht beendet seine Beratungen um 19:15 Uhr.

Balingen, 31.03.2017
Prof. Dr. Pesch (Vorsitzender)

-
- | | | |
|------|---------------|--|
| 1001 | - Anerkennung | - deckert mester architekten gbr, Erfurt mit club L94 Landschaftsarchitekten, Köln |
| 1002 | - 2. Rundgang | - Rainer Heinz, Rosenheim mit landschaftsentwicklung krotzsch, Gröbenzell |
| 1003 | - 2. Rundgang | - Zink Architekten, Stuttgart mit Jedamzik + Partner, Stuttgart |
| 1004 | - 2. Rundgang | - Miralles Tagliabue EMBT, Barcelona |
| 1005 | - 2. Rundgang | - Schreiber Plan, Stuttgart |
| 1006 | - 1. Rundgang | - Clemens Fauth Landschaftsarchitekten, München |
| 1007 | - Anerkennung | - studio wessendorf mit ST/GRIEGER Landschaftsarchitekt, Berlin |
| 1008 | - Anerkennung | - roedig . Schop mit METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin |
| 1009 | - 1. Preis | - HOLZWARTH Landschaftsarchitektur mit YELLOW Z, Berlin |
| 1010 | - 1. Rundgang | - A24 LANDSCHAFT mit HINRICHS WILKENING, Berlin |
| 1011 | - 1. Rundgang | - bauchplan mit hdg Architekten, München |
| 1012 | - 1. Rundgang | - UTA Architekten und Stadtplaner GmbH, Stuttgart mit TH Landschaftsarchitektur, Hamburg |
| 1013 | - 2. Preis | - Günter Hermann Architekten, Stuttgart m. Siegmund Landschaftsarch., Schömberg |
| 1014 | - Anerkennung | - A-U-R-A Architecture, Urbanism + Research Agency, Ulm mit el:ch, München |
| 1015 | - 1. Rundgang | - Krisch und Partner, Tübingen mit Dagmar Hedder Landschaftsarchitektur, Tübingen |
| 1016 | - 3. Preis | - w+p Landschaften, Schiltach mit Lieb und Lieb Architekten, Freudenstadt |
| 1017 | - 2. Rundgang | - K9 Architekten, Freiburg mit faktorgrün, Rottweil |
| 1018 | - 1. Rundgang | - kienleplan mit mharchitekten, Stuttgart |
| 1019 | - 1. Rundgang | - Hähnig und Gemmeke, Tübingen mit Stefan Fromm, Dettenhausen |

1009 - 1.Preis

HOLZWARTH Landschaftsarchitektur mit YELLOW Z, Berlin

Der Arbeit gelingt es, ausgehend vom Bestand, den Stadteingang von Balingen neu zu formulieren und die unterschiedlichen Zonen von Nord nach Süd entlang der Bahnhofstraße angemessen und in richtiger städtebaulicher Körnung weiter zu entwickeln.

Im Norden geben zwei Baukörper der Freikirche und Villenbebauung ein räumliches Gegenüber. Dieses bauliche Band wird gebildet aus einer Parkgarage und, funktional sinnfällig, aus einem Gebäude für Dienstleistungen und Büros.

Zwischen Parkhaus und neuem Bahnhofplatz spannt sich die Anlage des bestehenden Busbahnhofes. An der Grenze zum Bahnhofplatz wird ein angemessener Übergang geschaffen – ein Baumhain ergänzt die Kubatur des bestehenden Trafohauses und bildet einen gleichzeitig durchlässigen, trotzdem räumlich wirksamen Abschluss zwischen beiden Stadträumen.

Der Bahnhofplatz selber wird durch ein neues Gebäude für Gastronomie im Süden verkleinert und baulich akzentuiert. Ein mit Streifen gegliederter Pflasterteppich markiert zusätzlich den Platzraum und schafft Orte für weitere Bespielung mit Bäumen, Bänken und Aufenthaltsbereichen. Insgesamt entsteht ein ruhiger Platz, der gut als Ankunfts-, Umsteige- und Aufenthaltsort funktionieren kann. Stellplätze für Taxis und Kurzzeitparker sind an den Platzrändern positioniert.

Für den Bereich südlich des Bahnhofs wird ein in kompakten Baufeldern organisiertes, trotzdem in seiner Körnung durchlässiges Quartier vorgeschlagen. Durch die baulichen Ergänzung und Interventionen wird dieser Bereich sinnfällig neu geordnet und räumlich aufgewertet: Gegenüber der Bahn wird eine klare bauliche Kante gebildet, die die dichte innerstädtische Bebauung abschließt. Zur Bahnhofstraße bieten fußläufig bzw. für Fahrverkehr zu nutzende Verbindungen die nötige Durchlässigkeit. Das neue Quartier ist gut mit einer baumbestandenen Straße entlang der Bahn erschlossen. Sie ist angebunden über die Straße am Lindle und eine Zufahrt südlich des Bahnhofplatzes.

Innerhalb des nördlichen Baufelds wird der Höhenunterschied genutzt, um einen Standort für großflächigen Einzelhandel vorzusehen. Dieser erzeugt durch seine Höhe am Nachbargrundstück eine neue räumliche Grenze und unterbricht die Durchgängigkeit der Hoffläche.

Bei einer insgesamt positiven Diskussion werden einige Punkte kritisch gesehen: die Positionierung des neuen Gebäudes auf dem Bahnhofplatz ist ungünstig gewählt. Der Bahnhofplatz selber erscheint zu klein, der Übergang zum historischen Steg zu eng. Dagegen wird für die Zufahrt zum südlichen Quartier zusammen mit Stellplätzen, Abstandsflächen und Baumsetzungen eine deutlich zu breite Öffnung erzeugt, die der eigentlichen Platzfläche vor dem Bahnhof Konkurrenz macht. Etwas monoton wirkt auch die Gestaltung der Straße entlang der Bahn. Bezogen auf Baumsetzung und Anordnung der Parkierung wären mehr freiräumliche Qualitäten und Akzentuierungen möglich. Überprüft werden müsste auch der eingefügte großflächige Einzelhandel mit seiner Auswirkungen auf das Nachbargrundstück.

Insgesamt bietet die Arbeit jedoch sehr gute Vorschläge und ein robustes Konzept für die städtebauliche Neuordnung und die Platzgestaltung - mit einer Veränderung der Dimensionierung des Bahnhofplatzes ein realisierbarer, angemessener Entwurf.

1013 - 2.Preis

Günter Hermann Architekten, Stuttgart mit Siegmund Landschaftsarchitektur, Schömburg

Der von Verkehr frei geräumte Bahnhofsvorplatz weist eine in sich ruhige Struktur auf und wird gegenüber dem ZOB durch eine Baumgruppe räumlich und optisch abgetrennt, behält gleichzeitig aber seine verbindende Funktion zwischen ZOB und Bahnhof.

Das Baumquartier rahmt zugleich das optisch durch eine angefügte Fahrradstation mit WC optisch aufgearbeitete Trafostation.

Die Unterbringung der Trafostation unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude ist funktional gelungen. Auf der südlichen Seite wird der Bahnhofsvorplatz durch ein eingefügtes Gebäude eingefasst, welches für sich die Kubaturen der bestehenden Bebauung entlang der Bahnhofstraße wiederaufnimmt. Insgesamt erscheint der Platz zwar in der Größe deutlich reduziert, jedoch für seine Funktion im Stadtgefüge noch ausreichend dimensioniert. Die Gestaltung des Platzes wird durch ein Fontänenfeld dominiert, welches in Größe und Funktion nur eingeschränkt mit der Verkehrsbedeutung eines Bahnhofsvorplatzes harmoniert. Gleichwohl lockert dieses den Platz wiederum auf.

Die Fahrbahn der Bahnhofstraße wird nicht in die Platzgestaltung integriert, sondern verbleibt in tangentialer Lage, wodurch die Trennwirkung des Verkehrs eher gesteigert wird.

Die Besonnung und Belichtung der Außengastronomie des Bahnhofs bleibt durch den Verzicht eines Ersatzbaus der bisherigen Bahnhofsgaststätte gewahrt und verbessert sich insgesamt. Auf der südlichen Seite des Bahnhofs bestehen Erweiterungsflächen für die Gastronomie.

Der Aufgang zum denkmalgeschützten Fußgängerüberweg erfolgt über eine langgezogene Treppenrampe, die gut gelungen neben dem Bahnhofsgebäude beginnt und von der Bahnhofstraße gut auffindbar bzw. erreichbar erscheint.

Die Anbindung der Taxi- und Kurzzeitparkplätze an die Bahnhofstraße erfolgt hauptsächlich nur über den neugeschaffenen Platz und führt hier zu einer unvermeidbaren Verkehrsbelastung, welche zugleich auch störend für die Außenterrasse ist. Das gleiche gilt auch für die neuen Stellplätze des Bahnhofshotels.

Die Parkierung erfolgt nördlich des ZOB in einem großen Parkhaus über vier Ebenen. Das Parkhaus wirkt in seinen Dimensionen gegen über der östlich gelegenen Bebauung dominant, gleichwohl städtebaulich durchgeplante Grünstrukturen noch vertretbar.

Der ZOB bleibt insgesamt unverändert. Im Bereich der bestehenden Parkieranlagen am Lindle erfolgt eine neue Wohn- und Geschäftsbebauung welche vorzugsweise über die Straße am Lindle erschlossen wird. Die geplante Neubebauung ist in ihrer städtebaulichen Körnung und Höhenentwicklung der städtebaulichen Situation angemessen.

Insgesamt werden zwischen der Neubebauung und der Bebauung entlang der Bahnhofstraße neue Innenräume geschaffen, die die Wohnfunktion klar verbessern. In diesem Bereich wird zugleich eine Tiefgarage angeordnet. Eine adäquate Nutzung der Erdgeschosslage ist nicht erkennbar.

Im Bereich des Klöckner-Areals erfolgt eine Neubebauung mit Einzelhandel, welche hier gut an die Einkaufslage der Friedrichsstraße angebunden werden kann. Auch hier entsteht für die Wohnnutzung in den Obergeschossen über die begrünte Dachfläche eine angemessene Wohnqualität.

Zwischen der neuen Bebauung und den Bahngleisen erfolgt die Erschließung mit begleitenden Parkierungsflächen. Die Anzahl ebenerdiger Stellplätze ist ausreichend dimensioniert. Insgesamt ist die Durchgrünung und Aufenthaltsqualität als gut zu bezeichnen. Mit dem Gebäudebestand wird sensibel umgegangen und insgesamt eine Aufwertung für die heutige Nutzung erzielt. Die funktionalen Zuordnungen sind weitgehend adäquat, jedoch ist die Anordnung Parkierung Taxi bzw. Bahnhofandienung verbesserungswürdig.

Die Umsetzbarkeit der geplanten Bebauung ist vorliegend gegeben. Die Anordnung der Funktionen Wohnen, Dienstleistung, Einkaufen sind städtebaulich überlegt gewählt.

Die vorliegende Arbeit zeigt einen sehr angemessenen Umgang mit der Aufgabenstellung. Der konzeptionellen Stärke des städtebaulichen Entwurfs steht jedoch keine entsprechend sensible Platzgestaltung gegenüber.

1016 - 3.Preis

w+p Landschaften, Schiltach mit Lieb und Lieb Architekten, Freudenstadt

Die Verfasser entwickeln eine nachvollziehbare Gesamtidee aus dem historischen Stadtgrundriss: Langstrecke Baukörper mit Innenhöfen im Lindle Quartier, einen Bahnhofplatz von Hauswand zu Hauswand und in der Fortführung des ZOB ein großzügiges Parkierungs-Gebäude.

Der Bahnhofplatz besticht durch seine Großzügigkeit und ruhigen Gesamteindruck. Das lockere Baumgrün ist prägnant und richtig gesetzt. Es schafft zusammen mit der langen Sitzbank eine hohe Aufenthaltsqualität. Das Element Wasser wird allerdings sehr zurückhaltend eingesetzt.

Der Platz öffnet sich wie selbstverständlich zum denkmalgeschützten Steg. Besonders wertvoll ist die Situierung der südlich des Bahnhofs gelegenen Kaffeeterrasse. Auch die anderen Funktionen auf dem Platz, wie Taxi und Fahrräder sind geschickt gelöst. Ein separater Raum für Kiss & Ride fehlt jedoch.

Der vorgeschlagene Ortbeton als Platzbelag ist funktional, wie gestalterisch denkbar und führt die Ankommenen in Richtung Karlstrasse, Krankenhaus und Landesgartenschauengelände wie auch in die Innenstadt.

Das Parkierungsgebäude mit P&R Stellplätzen nördlich des ZOBs ist gut erreichbar und komplettiert das Mobilitätszentrum.

Die vorgeschlagene Stadtstruktur "Am Lindle" und im "Glöckler-Areal" wirkt robust und nimmt die vorhandenen Stadträume folgerichtig auf. Die langgestreckten Gebäudekörper wirken stadträumlich plausibel und bieten den erforderlichen Lärmschutz. Die durchgehende Baumreihe entlang des Bahnkörpers schafft die notwendige Distanz und bietet Platz für einen durchgehenden Rad und Fußweg. Der vorgeschlagene Mix aus Wohnungen und Gewerbe mit attraktiven Plätzen und Höfen ist überzeugend gelöst und bietet eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit.

Die zentral gelegene Tiefgarage mit Zufahrt über die Bahnhofstraße reduziert den Individualverkehr im Quartier entscheidend.

Die Arbeit schafft somit einen überzeugenden Beitrag für das Balinger Bahnhofsareal. Die zurückhaltende städtebauliche Durcharbeitung lässt einige Fragen unbeantwortet. Die Entscheidung für einen homogenen Belang aus Ortbeton führte zu Diskussionen im Preisgericht.

1007 - Anerkennung

studio wessendorf mit ST/GRIEGER Landschaftsarchitekt, Berlin

Der Entwurfsvorschlag ist konzeptionell durchgängig strukturiert und vor allem in den öffentlichen Bereichen detailliert ausgearbeitet. Das neue Parkhaus und der bestehende Busbahnhof sind mit einem großen Baumfeld zusammengefasst. So entsteht in Verbindung mit den straßenbegleitenden Bäumen entlang der nördlichen Bahnhofstraße und dem so genannten Wiesenraum ein grüner Stadteingang, der bis zum Servicegebäude nördlich des Bahnhofs geführt wird. In dieses Gebäude ist die erhaltene Trafostation integriert. Die Fahrradstellplätze und –boxen sind hier angeordnet. Im Süden des neu gestalteten Platzes flankiert ein viergeschossiger Neubau mit Flachdach den alten Bahnhof. Seine Platzierung ermöglicht eine zeitnahe Realisierung des neuen Bahnhofsbereichs, schafft aber in Verbindung mit dem großen Servicegebäude einen relativ beengten Platz vor dem Bahnhof. Diesen Eindruck verstärkt die sehr verkehrstechnisch gestaltete Bahnhofstraße zusätzlich. Hier bleiben die gestalterischen Möglichkeiten ungenutzt. Die zu kleinteilige Gliederung der Funktionsbereiche durch unterschiedliche Belagsflächen und Formate verstärkt den beengten Charakter des Platzes. Im südlich anschließenden Baufeld entlang der Bahnhofstraße wird die städtebauliche Körnung aufgenommen. Die bestehenden Gebäude werden maßstäblich ergänzt. Dabei sind die Quergassen allerdings zu schmal dimensioniert. Das ehemalige Postgebäude am Bahnhofplatz wird durch einen Winkelbau ersetzt, der keine ausreichenden Freiräume zur Nachbarbebauung lässt.

Die südlichen Blockrandergänzungen sowie die Bebauung auf dem Klöckner-Areal lassen eine angemessene bauliche Körnung erwarten. In den Erdgeschossen befinden sich jedoch überdimensionierte Einzelhandelsflächen. Die über zwei Geschosse gestaffelten Ebenen in den Innenhöfen führen beengten Innenhöfen. Die vorgeschlagenen Anlieferungen über die Tiefgaragen dürften in dieser Form nicht funktionsfähig sein.

Die neue Blockrandbebauung ist von der Bahntrasse weit abgerückt. Damit entsteht ein großzügiger und funktionsfähiger Vorbereich, der ein attraktives Wohnen nach Westen erwarten lässt. Die Anordnung der Kurzzeitparkplätze hinter der Baumreihen entlang der Bahn ist sinnvoll und angemessen. In der verkehrsberuhigten Erschließungsstraße kann der Radverkehr aus nördlicher Richtung attraktiv nach Süden fortgesetzt werden. Die versiegelten Oberflächen lassen jedoch einen sehr breiten und ungegliederten Straßenraum entstehen. Am Lindle entsteht ein kleiner Quartiersplatz, der angenehm dimensioniert ist und die Topographie mit einfachen Mitteln bewältigt.

Der Vorbereich des denkmalgeschützten Stegs ist in die Freiraumkonzeption integriert und schafft eine gute kleinräumliche Vernetzung zwischen Eyach und den Quartieren westlich der Bahn. Die Arbeit zeichnet sich durch eine klare städtebauliche Struktur aus. Die beidseitige Einengung des Bahnhofplatzes kann jedoch ebenso wenig überzeugen wie die räumlich beengten Innenhöfe der südlichen Bebauung.

1001 - Anerkennung

deckert mester architekten gbr, Erfurt mit club L94 Landschaftsarchitekten, Köln

Die Verfasser interpretieren den Stadteingang Nord als ein Raumkontinuum mit dem Gemeindezentrum der evangelisch freikirchlichen Gemeinde im Norden, einem attraktiv gestalteten Bahnhofplatz als Mitte und dem neuen Klöckner Quartier im Süden. Über gut geschnittene Stadtbausteine wird eine Raumfolge zelebriert, die zu einer deutlichen Aufwertung des nördlichen Innenstadteingangs führt. Es entsteht ein Ort mit starker Identität.

Das im Norden vorgeschlagene Parkhaus soll langfristig mit der vorgeschlagenen Überdachung des Busbahnhofs zu einer baulichen Kante zusammen gefasst werden, die den Straßenraum der Bahnhofstraße rahmt. Eine gute Idee, die allerdings von der geplanten Realisierungsschritten abweicht. Der lang gezogene Stadtraum endet im Süden vor dem Fahrradparkhaus, das die Trafostation sinnvoll ummantelt und den Bahnhofplatz mit einem gastronomischen Angebot im Erdgeschoss bereichern soll. Man kann den Verfassern durchaus folgen, wenn sie sich Gedanken über die räumliche Fassung des Bahnhofplatzes machen. Fraglich ist es allerdings, ob die Sichtverbindung zwischen Busterminal und Bahnhofplatz aufgegeben werden sollte. Würde nicht der kleine Hain als Membran besser geeignet sein, die Sichtbarkeit des Busbahnhofs zu sichern?

Die Verfasser haben sich für einen relativ kleinen Bahnhofplatz entschieden, der auch im Süden durch ein neues Haus gefasst wird. Ob Zuschnitt und Größe des Platzes ausreichen, wird im Preisgericht intensiv diskutiert. Kritisch gesehen wird auch, dass der denkmalwerte Verbindungssteg von der Geislinger Straße im Rückraum ankommt.

Südlich des Bahnhofs werden die baulichen Fragmente mit präzisen baulichen Setzungen ergänzt. Die städtebauliche Figur – eine Folge von Wohnhöfen mit integrierten Handelsflächen – fügt sich wie selbstverständlich in die Umgebung ein. Die zeitgemäße Interpretation eines klassischen städtebaulichen Motivs Balingens wird mit den Bestandsbauten zu einem angenehm geformten Quartier verbunden. Bei der Umsetzung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Durchwegung wäre allerdings darauf zu achten, dass Konflikte zwischen Privatheit und Öffentlichkeit vermieden werden. Kritisch zu bewerten ist aber vor allem, dass die Verfasser die Wohnhöfe bis an die Grundstücksgrenze heranführen und deshalb die von der Deutsche Bahn AG geforderten Abstände zu den Gleisen unterschreiten. Zu eng dimensioniert sind außerdem einige Gassen im Quartier, die zur Verschattung führen und in frequenzarmen Tageszeiten auch atmosphärische Probleme erzeugen könnten. Mit geschickter in die Topografie hineingeschobenen Handelsflächen erreichen die Verfasser, dass die Innenhöfe eine hohe Qualität erreichen, an der auch die Bewohner der Bestandsgebäude partizipieren können.

Das Nutzungskonzept ist standortgerecht entwickelt und tragfähig, der Umgang mit dem Bestand vorbildlich. Die freiräumliche Qualität ist passabel.

Die Verfasser beginnen mit einem weiten Blick auf die gestellte Aufgabe, der sie zu einer starken und Identität stiftenden städtebaulichen Konzeption trägt. Die Trennung zwischen Bahnhofplatz und Busbahnhof und fehlende Abstände zur Bahn führen zu Abstrichen in der Bewertung.

1008 - Anerkennung

roedig . Schop mit METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin

Die Verfasser setzen zwei bauliche Akzente: nördlich des zentralen Omnibusbahnhofes wird ein längsgestrecktes Parkhaus verortet, südlich des Bahnhofsvorplatzes erstreckt sich ein Band aus unterschiedlich großen und in der Höhe (2-5 Geschosse) absinkenden Baukörper, die im wesentlichen Wohnnutzungen enthalten. Den Auftakt bildet direkt am denkmalgeschützten Fußgängerübergang ein 5 geschossiges Gebäude, welches neben der barrierefreien Erschließung des Steges auch diverse öffentliche und halböffentliche Nutzungen beherbergt. Der Baukörper wirkt an dieser Stelle unmaßstäblich, besonders in Hinsicht auf die Höhenentwicklung der Bestandsgebäude.

Nicht wirklich nachvollziehbar erscheint auch die Höhenentwicklung entlang der Bahn. Die lineare Struktur bietet keine Antwort bzw. Neuordnung, der rückwertigen diffusen Zonen des Entwicklungsbereichs Bahnhofstraße.

Die Aussagen zur Gestaltung der Verkehrs- und Freiräume in diesem Areal bleiben schematisch und bedürfen einer stärkeren Klärung.

Durch Wegfall des südlichen Bestandes (Gastronomie) und den Verzicht auf weitere bauliche Elemente auf dem Bahnhofsvorplatz, wird der denkmalgeschützte Bahnhof freigestellt und bekommt somit einen würdigen Auftritt.

Lediglich lose Baumgruppen zonieren auf eine unpräzise Weise den Bahnhofsvorplatz, der sich in seiner Materialität über die Bahnhofstraße hinweg bis zur gegenüberliegenden Gebäudefront erstreckt. Durch diese Öffnung Richtung Bahngleise entsteht durch einfache Art und Weise eine gelungene Stärkung der Ost-West Wegebeziehung. Auch der denkmalgeschützte Fußgängerübergang kommt somit gut zur Geltung.

Das für die Stadt Balingen so wichtige „Trittsteinkonzept“ durch Schaffung größerer und kleinerer Einzelhandelsflächen in der Bahnhofstraße und eventuell dem rückwertigen Bereich wird leider nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Entwurf des Bahnhofsvorplatzes birgt aufgrund seiner Einfachheit und Großzügigkeit einen großen Charme - die städtebauliche Gesamtkonzeption kann jedoch nicht überzeugen.

1014 - Anerkennung

A-U-R-A Architecture, Urbanism + Research Agency, Ulm

Das Konzept der Verfasser, mit neuen Raumkanten das Wettbewerbsgebiet zu strukturieren und zu einer gesamträumlichen Einheit zusammenzubinden wird gewürdigt. Die Setzung des nördlichen Parkhauses ist nachvollziehbar, die vorgeschlagenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsgebäude an der östlichen Grenze des ZOB vermögen aber nicht zu überzeugen: Auf minimierter Erdgeschossfläche kragen verhältnismäßig große Kubaturen der Obergeschosse aus, die die darunterliegenden Freiflächen verschatten. Der Fahrweg der Busse wirkt hier sehr beengt. In wirtschaftlicher Hinsicht wird dieser Vorschlag sehr kritisch bewertet.

Die lockere Reihung von Wohngebäuden mit ausreichendem Abstand zur Bahn wird positiv bewertet. Auch die Ergänzung des Lindle- und Klöckner Arealen mit Einzelhandel und Dienstleistung wertet den Bestand angemessen auf. Ob die für den Einzelhandel notwendigen Stellplätze ausschließlich in Tiefgaragen angeboten werden können, wird bezweifelt. Neue Freiräume und kleine Plätze bilden gute Raumfolgen.

Der Bahnhofplatz wird kontrovers diskutiert: Der Platzboden ist großflächig dimensioniert, die Dreiteilung der Fläche in Fahrradstation, Bahnhofsvorplatz und Baumfeld zergliedert den Raum mehr, als sie ihn zusammenbindet. Die Führung des Busverkehrs über die Platzfläche wird grundsätzlich hinterfragt. Die über die Fahrradplätze gestellten Pergolen muten sehr urban an und reagieren nicht angemessen auf den Charakter des alten Bahnhofsgebäudes. Das eingestellte Baumdach wirkt überdimensioniert; der diagonale Schnitt durch die Fläche unruhig und nicht notwendig, da die Verbindung zum Steg für den Fußgänger auch unter den Baumkronen hindurch möglich wäre. Mit der hier beginnenden Baumreihe Richtung Eyach könnte die Verbindung sinnvoll hergestellt werden. Der neue Ausgang zum Steg über die Bahn ist klar und angemessen.

Insgesamt reagiert die vorgeschlagene städtebauliche Körnung gut auf den umgebenden Bestand. Die ideenreich vorgetragene Konzeption erscheint jedoch nicht immer realisierungstauglich; das gilt sowohl für einzelne Baustrukturen wie auch für die innere Erschließung.

Unterschriftenliste:

- Prof. Dr. Ing. Franz Pesch, Freier Architekt und Stadtplaner BDA, Stuttgart
- Matthias Schuster, Freier Architekt und Stadtplaner SRL BDA DASL, Stuttgart
- Sibylle Waechter, Freie Architektin BDA, Darmstadt
- Prof. Ulrike Böhm, Freie Landschaftsarchitektin, Berlin
- Johann Senner, Freier Landschaftsarchitekt BDLA, Überlingen
- Carolin von Lintig, Freie Landschaftsarchitektin, Reutlingen
- Helmut Reitemann, Oberbürgermeister, Stadt Balingen
- Michael Wagner, Baudezernent, Stadt Balingen
- Eduard Köhler, Amtsleiter Tiefbauamt Stadt Balingen
- Nadine Wißmann, Architektin, Amt für Stadtplanung und Bauservice Stadt Balingen
- Reinhold Schäfer, Bürgermeister, Stadt Balingen
- Wolfgang Rehfuß, Gemeinderat, CDU Fraktion
- Prof. Irmgard Priester, Gemeinderätin, FDP-Fraktion

- Ute Theurer, Gemeinderätin, Fraktion der Freien Wähler
- Georg Seeg, Gemeinderat, SPD-Fraktion
- Peter Seifert, Gemeinderat, Fraktion die Grünen