

Hochdorf
Hochberg

verbinden

begegnen



erleben Neckarrens
Aldingen
begegnen

Eine neue Stadtmitte für Remseck am Neckar

Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Neckargröningen
Pattonville

verbinden

erleben

Eine neue Stadtmitte für Remseck am Neckar

Beteiligung:

33 Arbeiten

Preisgerichtssitzung:

16. September 2011

Auslober:

Große Kreisstadt Remseck am Neckar

Vorprüfung:

Büro ORplan, Stuttgart,

Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Schwinge

Dipl.-Ing. Dietrun Locher

Preisgericht:

Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Architekt /
Stadtplaner, Stuttgart (Vorsitzender)

Dipl.-Ing. Martin Bernhard,

Leiter FB Bautechnik / Bauplanung,

Remseck am Neckar

Dipl.-Ing. Angela Bezenberger,

Landschaftsarchitektin, Darmstadt

Prof. Dipl.-Ing. Kai Haag,

Architekt, Stuttgart

Dipl.-Ing. Pit Müller, Landschaftsarchitekt,

Freiburg im Breisgau

Dr.-Ing. Eckart Rosenberger,

Architekt / Stadtplaner, Gerlingen

Prof. Dipl.-Ing. Peter Schürmann,

Architekt, Stuttgart

Oberbürgermeister

Karl-Heinz Schlumberger,

Remseck am Neckar

Dr. Frank Knödler, Stadtrat CDU,

Remseck am Neckar

Gerhard Waldbauer, Stadtrat

Freie Wähler, Remseck am Neckar

Dr. Karl Burgmaier,

Stadtrat Bündnis 90 / Grüne,

Remseck am Neckar

Kai Buschmann, Stadtrat FDP,

Remseck am Neckar

Harald Sommer, Stadtrat SPD,

Remseck am Neckar



Wettbewerbsaufgabe

Die Stadt Remseck am Neckar besteht aus sechs Ortsteilen mit historisch unterschiedlich gewachsenen Ortskernen. Es fehlt ein urbanes Zentrum als verbindendes Element, das eine städtische Atmosphäre schafft und ein Gefühl der Zusammengehörigkeit vermittelt und den Bürgerinnen und Bürgern die Identifikation mit Remseck erleichtert.

Daraus entwickelte sich die Vision einer „Neuen Mitte“ als Zentrum, das mit allen wichtigen Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten aufwarten kann. Eine erlebbare, lebendige und merkantile Stadtmitte mit hoher Aufenthaltsqualität und zahlreichen kulturellen Angeboten soll entstehen. Ein Ort der Begegnung für Jung und Alt, ein Ort der Kommunikation und des kulturellen Austausches.

Das soll die Neue Mitte können:

- Die umgebenden Ortsteile werden durch die Neue Mitte miteinander verbunden.
- Gebäude für Kultur und öffentliche Einrichtungen finden einen angemessenen Ort.
- Der Fluss wird erlebbar und zugänglich gemacht. Remseck wird eine Stadt am Wasser.
- Eine Stadtmitte lädt zum Verweilen und Wohlfühlen ein.
- Neue Stadteingänge werden geschaffen.
- Die Neue Mitte bietet öffentlichen Raum für Stadtfeste und Märkte.
- Neue Möglichkeiten für Wohnen, Arbeiten und Einkaufen entstehen.

Die künftige Stadtmitte Remsecks besetzt eine einzigartige Lage: Mit dem Mündungsbereich der Rems in den Neckar, der dadurch erlebbaren Aufweitung des ansonsten auf langer Strecke eher als Kanal empfundenen Verlaufs des „Schwäbischen Stroms“ zur Flusslandschaft



mit breiteren grünen Rändern wird ein Raum mit vielfältigen Eindrücken und Reizen wirksam, der gleichwohl noch einer entsprechenden gestalterischen Interpretation bedarf. Aber auch das Panorama mit der Flussaue und der dahinter stehenden Kulisse des Schlossbergs ist einzigartig.

Von den Wettbewerbsteilnehmern wurde eine Interpretation und Inszenierung dieser Lagequalitäten erwartet, die geeignet ist, diesen „Geist des Ortes“ innerhalb der 16 Hektar großen Wettbewerbsfläche zu einer Identität mit Remseck am Neckar zu entwickeln.

Preisgerichtsempfehlung

Die Jury des Ideenwettbewerbs „Neue Mitte Remseck“ empfiehlt dem Gemeinderat einstimmig, der anstehenden städtebaulichen Entwicklung den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf zugrunde zu legen.

1. Preis (30.000 €)

Thomas Schüler Architekten, Büro für Stadtplanung und Architektur, Düsseldorf
faktorgrün, Landschaftsarchitekten bdla
Martin Schedlbauer, Freiburg
Modus Consult, Karlsruhe
Dr.-Ing. Frank Gericke (Verkehr)



2. Preis (20.000 €)

Planungsgruppe Welz-Lorenz-Jetter, Peter Welz, Göppingen / Dr. Peter Lorenz, Esslingen
Landschaftsarchitekt: Frank Jetter, Stuttgart
Ingenieurbüro Stahl + Partner (Verkehr)



4. Preis (11.000 €)

Trojan Trojan + Partner, Darmstadt
Landschaftsarchitekt: WGF Objekt, Nürnberg
Pirker+Pfeiffer Ingenieure (Verkehr)



4. Preis (11.000 €)

Arge C1 Architekten,
Darius Cwienk, Stuttgart
Landschaftsarchitekt:
Schmid Treiber Partner, Leonberg
MAP Prof. Maurmeier+Partner (Verkehr)



Anerkennung (4.500 €)

Freiräumer+Schrölkamp, Berlin
Landschaftsarchitekt: Koehler, Potsdam

Anerkennung (4.500 €)

Office 03, Waldmann Jungblut, Köln
Landschaftsarchitekt:
Helleckes und Dieterle, Karlsruhe

Anerkennung (4.500 €)

Klaus Molenaar, München
Landschaftsarchitektin:
Claudia Weber-Molenaar, München
Dr. Brenner Ingenieurges.mbH (Verkehr)

Anerkennung (4.500 €)

atelier pk, Philipp Koch, Berlin
Landschaftsarchitekt: hutterreimann, Berlin



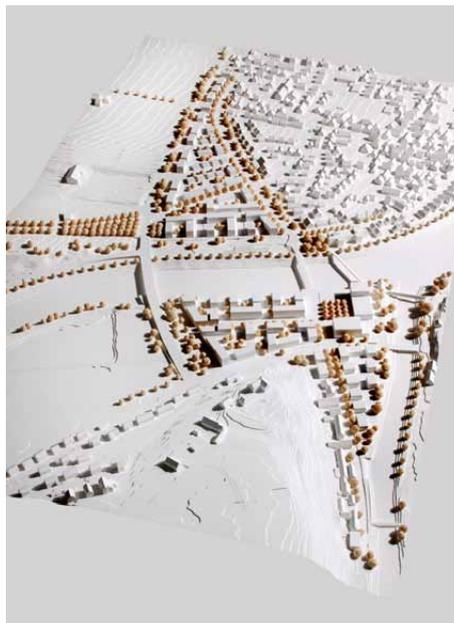
1. Preis

Thomas Schüler Architekten
Büro für Stadtplanung und Architektur,
Düsseldorf

faktorgrün
Landschaftsarchitekten bdla
Martin Schedlbauer,
Freiburg

Verkehr:
Modus Consult, Karlsruhe
Dr.-Ing. Frank Gericke

„Das Konzept zielt darauf ab, den Neckar mit seinen Qualitäten herauszuarbeiten, zugänglich zu machen und ihn als verbindendes Element der beiden Uferseiten zu betrachten. Remseck öffnet sich zum Wasser und inszeniert diese Lagequalität. So entsteht eine neue Identität – Remseck am Fluss. (...) Die ‚Neue Mitte von Remseck‘ liegt im Mündungsbereich von Rems und Neckar und betont hier diese einzigartige Situation. Sie zeigt sich als eigenständiger urbaner Stadtraum im Knotenbereich der Stadtteile Aldingen, Neckargröningen und Neckar-rem. Die öffentlichen Gebäude, Bibliothek und Rathaus, werden als eigene Bausteine herausgestellt und erhalten im Stadtgrundriss eine wiedererkennbare Sonderstellung. Über einen zentralen repräsentativen Platzraum, dem neuen Rathausplatz, kommen die markanten Architekturen zur Geltung.“



„Die Nutzungsverteilung gliedert sich (...) in einen nördlichen Wohnbereich und einen südlichen Bereich für Handel und Verwaltung.“

Die Verfasser interpretieren die Aufgabe, eine „Neue Mitte“ für Remseck zu formulieren, mit einer strikten Trennung zwischen Wohnquartieren nördlich des Neckars und gemischt genutzten Quartieren mit Handel / Wohnen und Verwaltungsnutzungen südlich des Neckars.

Sie bilden in sämtlichen Quartieren maßstäbliche und den Nutzungen angemessene Innenhöfe und Platzbereiche aus, die südlich des Neckars – aufgrund der geplanten Nutzungsmischung auch außerhalb der Geschäftszeiten genutzt werden können. Die Wohnquartiere weisen hingegen Grünbereiche und Gärten auf, die ebenfalls ein hochwertiges Angebot versprechen. Die räumliche Fassung der Wohnbebauung und Abgrenzung zum überörtlichen Verkehrsraum im Westen erfolgt durch ein „grünes“ Band. Durch die von den Verfassern gewählten Kubaturen nördlich und südlich des Neckars erhält der Entwurf eine hohe Flexibilität für die Nutzungen „Handel und Wohnen“. Die Verfasser schaffen im Süden eine in sich geschlossene „Mitte“, deren momentane Anbindung aber zu einer Abschottung und unklaren Quartiersanbindung führt. Hier sollte zudem eine Entdichtung der südlichen Bebauung vorgenommen werden.

Insgesamt zeigt das städtebauliche Konzept neben einer hohen Dichte eine gute Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Neckars mit einer grünräumlichen Anbindung von Aldingen. Die hohe Einzelhandelsdichte ist auf der Südseite mit anderen öffentlichen Dienstleistungen konzentriert. Bei diesem Entwurf ist die Funktionsfähigkeit einiger Einzelhandelsstandorte durch eine unklare Lösung





„Die neue Uferpromenade schafft einen durchgängigen Uferweg und führt weiter in die angrenzenden Landschaftsräume.“



der Anlieferung nicht nachgewiesen. Die städtebauliche Anordnung vermeidet allerdings das klassische Rückseitenproblem. Die Kraft des räumlich prägnant entworfenen Zentrums dürfte den „gefühlten“ Weg von und zum ÖPNV verkürzen.

Der Entwurf ermöglicht die optimale Erlebbarkeit der Flussatmosphäre mit zusätzlichen landschaftsräumlichen Aufweitungen. Es entstehen durchgrünte Wohnquartiere mit hoher Aufenthaltsqualität, die sich aber nur durch einen sehr schmalen Streifen öffentlicher Flächen zum Fluss hin abgrenzen. Hier sollte der Anteil an von der Öffentlichkeit genutzten Flächen maßvoll erhöht werden. Die Schaffung neuer Räume (Quartierplatz, Marktplatz, Rathausplatz) erfolgt durchgängig in den Örtlichkeiten angemessener Größe. Das „Remseck“ (Hechtkopf) wird zum Auftakt der Uferpromenade.



Das übergeordnete Verkehrssystem ist richtig gewählt, einzig die Anbindung der Remstalstraße (L 1140) ist nicht abschließend gelöst. Die Knotenpunkte beim inneren Erschließungssystem mit den gewählten Anbindungen des Gesamtquartiers lassen eine ausgewogene Verkehrsverteilung erwarten. Die Beibehaltung des Stadtbahn- und Bussystems wird positiv beurteilt.



Verkehrskonzept

Die vorgeschlagenen Baustrukturen übersetzen bauliche Qualitäten des angrenzenden Stadtteils Neckargrönungen in eine zeitgemäße Formsprache. Die vorgesehene Höhenentwicklung reagiert gut auf die Topographie; die Bibliothek wird neben dem Rathaus zum Orientierungspunkt in der Flusslandschaft. Die Arbeit zeigt eine gut gelöste Anbindung an die bereits existierenden Straßen- und Wegenetze der angrenzenden Stadtteile. Die Erschließungsanlagen weisen eine klare Strukturierung mit ablesbaren Hierarchien auf. Zu bemängeln ist allerdings die sehr eingeschränkte Erreichbarkeit des südlichen Quartiers, denn es wird lediglich eine Hauptquerung angeboten.

Die Verfasser schaffen ein abgestuftes Wegesystem in Verbindung mit klar ablesbaren Funktionen, die Anbindung der „Neuen Mitte“ an den bestehenden Grünzug ist allerdings nicht hinreichend gelöst. Gut gelöst haben die Verfasser hingegen die Zugänglichkeit des Neckars sowie an die bestehenden Bebauungsstrukturen den angrenzenden Stadtteil. Insgesamt bieten die Verfasser einen glaubwürdigen und stadträumlich gut formulierten Entwurf für die Entwicklung der Neuen Mitte an. Die modulare Umsetzbarkeit ist in jeder Hinsicht (Zeit, Nutzung, Bebauung) gegeben. Die Wirtschaftlichkeit wird durch eine klare Zuordnung von Nutzungen (Wohnen + Mischnutzung) sowie durch die selbstbewusst vorgetragene urbane Dichte erreicht.



Städtebauliches Konzept

2. Preis

Planungsgruppe
Welz-Lorenz-Jetter,
Peter Welz, Göppingen /
Dr. Peter Lorenz, Esslingen

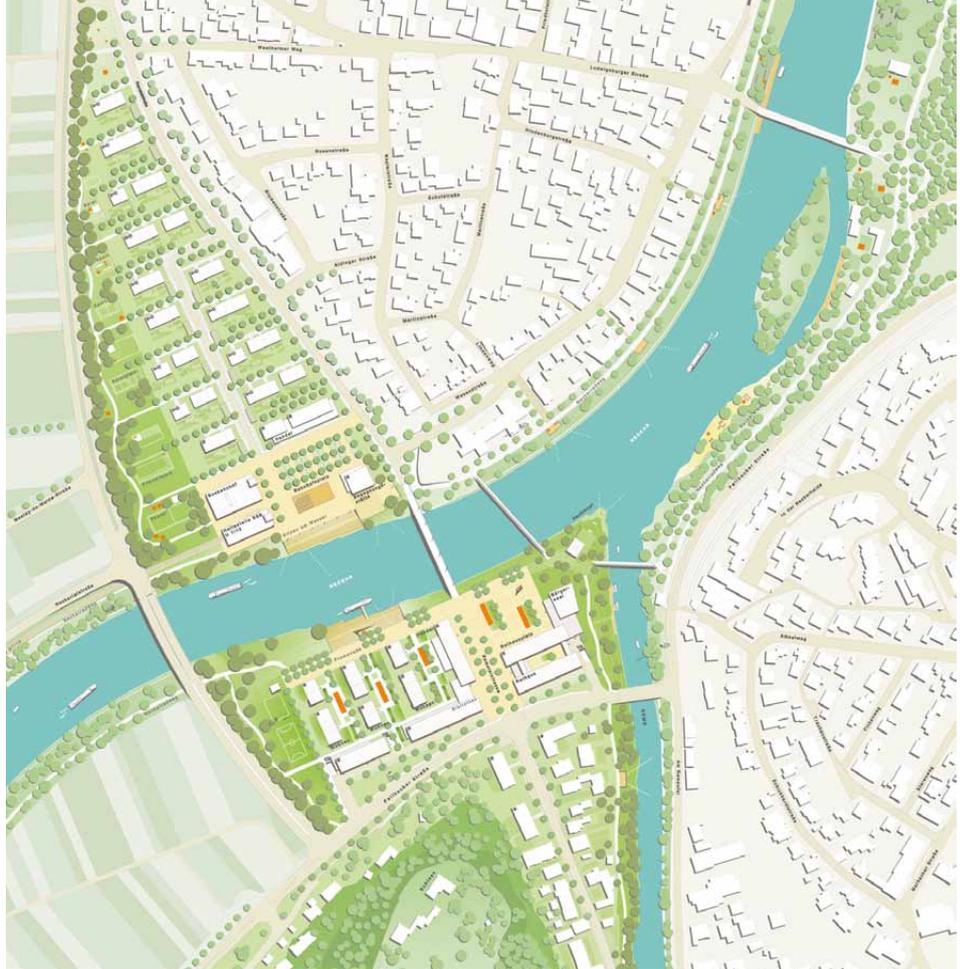
Landschaftsarchitekt:
Frank Jetter, Stuttgart

Verkehr:
Ingenieurbüro Stahl+Partner

„Eine neue Stadtmitte für die geteilte Stadt am Fluss kann nur eine sequentielle Stadtmitte mit mehreren Erlebnisräumen sein, die in ihrer Abfolge und Verbindung die Teilung überwinden.“

Die neue Stadtmitte für Remseck wird definiert durch das Zweigestirn von Bahnhofsplatz am Nordufer des Neckars und Rathausplatz an seinem Südufer. Beide verbinden sich über die verkehrsberuhigte und nun auch für Fußgänger erlebbare Neckarbrücke und über die befestigten Stufenanlagen am Neckar, die auch die Schiffsanleger für den Ausflugsverkehr aufnehmen.

End- und Zielpunkt des Bahnhofsplatzes ist die zeichenhafte Überdachung des Doppelbahnhofes für S-Bahn und Busse. Die Begegnungsstätte akzentuiert den Platz als Sonderbau am Fluss und weist hinüber zur Bebauung am Südufer.“



„Die südliche Bestandsbebauung an der Remstalstraße wird von störenden Nebenbauten befreit, saniert, neu strukturiert und mit nachhaltiger Begrünung wirksam in das Gesamtkonzept der Stadtbegrünung mit einbezogen.“

Die stadträumliche Situation ist charakterisiert durch eine lineare, südausgerichtete Anordnung der Baulichkeiten, die sich in einer orthogonalen Form am Südufer des Neckars fortsetzt. Die an sich wünschenswerte Konzentration der neuen Verwaltungseinrichtungen an einem Standort wird auf die beiden Uferseiten aufgesplittet, eine Begegnungsstätte befindet sich am nördlichen Ufer, Rathaus, Bibliothek und Bürgersaal auf der Südseite.

Durch die Anordnung der Gebäude werden auf beiden Uferseiten angemessene, öffentliche Plätze formuliert (Bahnhofsplatz und Rathausplatz), die über Freitreppenanlagen kommunizieren und den Zugang zum Wasser herstellen. Besonders auf der Südseite wird dem Rathausplatz eine hohe Freiraumqualität attestiert, vor allem in seiner Verbindungswirkung mit dem Ortsteil Neckarrems.

Positiv bewertet wird auch die bauliche Freihaltung des Hechtkopfes in der Verlängerung des naturnah gestalteten Remsufers. Ebenfalls als wertvoller Beitrag betrachtet wird die Ausbildung des neuen westlichen Ortsrandes als extensives Grünband, das sich über den Neckar bis zur Fellbacher Straße fortsetzt und in den Spiel-, Sport- und Freizeitflächen integriert sind.

Die beiden Uferbereiche des Neckars sind bis auf die Treppen zum Wasser in einem natürlichen Duktus gehalten, was als nachhaltiger ökologischer Beitrag gesehen wird.



Die städtebauliche Körnung wird ihrer Maßstäblichkeit als angemessen bewertet, auch die Bebauung des Neckarsüdufers berücksichtigt die sensible landschaftsräumliche Situation.

Der Umfang des neu geschaffenen Wohnraums liegt dadurch allerdings im unteren Bereich. Die Führung des überörtlichen Verkehrssystems ist in der vorgeschlagenen Form möglich, dies gilt auch für die übergeordneten Verknüpfungspunkte. Allerdings führt das Fehlen einer westlichen Quartiersanbindung zu einer zangenförmigen inneren Erschließung mit langen Fahrwegen von Norden und Süden. Dadurch wird vor allem im Süden die an sich wünschenswerte Platzsituation durch erhöhtes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt. Darüberhinaus ist in der Abfolge der heutigen L 1140 nach der Neckarbrücke kein verkehrsberuhigter Planungsansatz erkennbar.

Die Rücknahme der Stadtbahnhaltestelle bildet einen gelungenen Platzabschluss mit einer günstigen Umsteigesituation zum benachbarten Busbahnhof, allerdings werden die Distanzen zu den verschiedenen öffentlichen Einrichtungen – vor allem auf der Neckarsüdseite – sehr groß. Der langfristig angedachte Ausbau und die Anbindung an eine Stadtbahnstrecke Waiblingen – Ludwigsburg ist in das vorgelegte Konzept integrierbar.

Hinsichtlich einer modularen Realisierung der Maßnahmen für Verwaltung, Kultur, Handel und Wohnen erscheint der Wettbewerbsbeitrag unproblematisch und robust. Durch den flächensparenden Städtebau, die sensible Berücksichtigung der Ufer von Neckar und Rems sowie dem ausdifferenzierten Verkehrskonzept hin zur sanften Mobilität mit einer Präferenzierung von ÖPNV, Fußgänger- und Radfahrerverkehr, kann dem Beitrag sowohl eine hohe ökologische Nachhaltigkeit bescheinigt werden.

Der Wettbewerbsbeitrag wird durch seinen einfachen, maßstäblichen und ressourcenschonenden Gestaltungsansatz, verbunden mit einer hohen Freiraumqualität, als wertvoller Vorschlag betrachtet. Die verkehrliche Erschließung des nördlichen Siedlungsquartiers muss allerdings verbessert werden. Der Einzelhandel wurde auf die nördliche und südliche Seite verteilt. Das Angebot im Süden dürfte eine Zentrumsfunktion unterstützen, ist aber als zentraler Handelsstandort zu schwach. Die Zerteilung des Einzelhandelsangebotes kann zu Frequenzproblemen führen bzw. die Verkürzung der Wege stellt hier eine hohe Anforderung dar. Dies vor allem deshalb, weil die nördliche Handelsfläche alleine steht und somit als solitärer Zielpunkt zur Dezentralisierung beitragen kann.



„Der Rathausplatz wird definiert durch die Baukörper der Stadtbibliothek mit Handelsnutzung im Erdgeschoss des neuen Rathauses mit ausgelagertem Bürgerhaus, dessen Sonderform in den Ufergrünzug und in den Mündungsbereich von Neckar und Rems verweist.“



Städtebauliches Konzept



Verkehrskonzept

4. Preis

**Trojan Trojan + Partner,
Darmstadt**

**Landschaftsarchitekt:
WGF Objekt,
Nürnberg**

**Verkehr:
Pirker+Pfeiffer Ingenieure**

„Der Entwurf greift das Konzept des Neckargrünzugs mit seinen spezifischen topografischen und landschaftlichen Elementen als naturräumlichen Rahmen für Ausformung und Atmosphäre des neuen Zentrums von Remseck auf. Der zwischen alter und neuer Brücke eingespannte Neckarraum und die neue Hafenanlage werden zur räumlichen Mitte der beidseits des Flusses liegenden, sich ergänzenden Zentrumsquartiere, die sich über uferbegleitende Plätze und Terrassen mit den öffentlichen Gebäuden und gewerblichen Versorgungseinrichtungen dem Fluss zuwenden.“



verbinden begegnen erleben

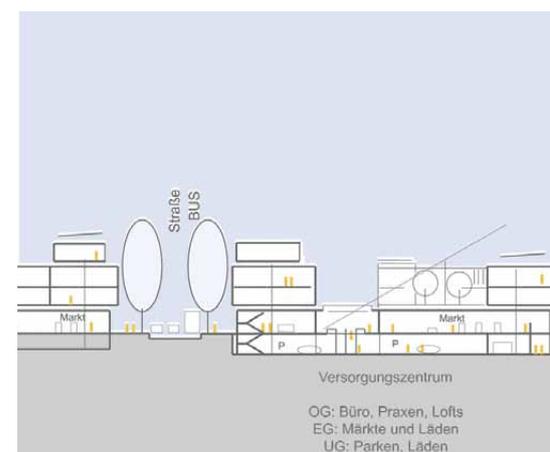


„Die neue Landesstraße wird so in die Topografie eingelassen, dass die begrünten Seitenböschungen im Bereich der Wohnbebauung als Lärmschutz dienen.“

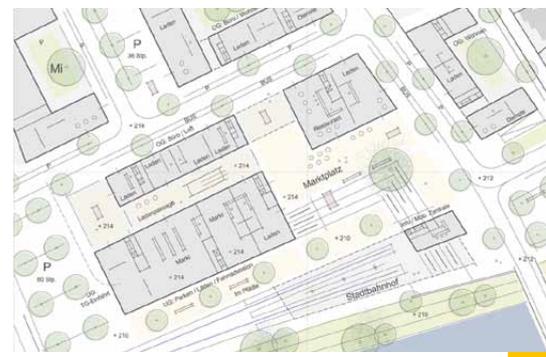
Der Entwurf ist klar strukturiert und teilt sich in ein südliches und ein nördliches Quartier mit etwa gleichem Gewicht auf. Das nördliche Quartier ist durch seine städtebauliche Struktur im Zentrum geprägt, die im Maßstab die beiden Bereiche – öffentlicher Nahverkehr und Dienstleistung – aufnimmt.

Der Verfasser geht auf den Landschaftsraum Neckar ein. An das Zentrum schließt sich eine Wohnnutzung an. Zwischen neuer Bebauung und der alten Bebauung liegt – sinnvoll platziert – ein Grünzug, der als Verbindungsglied dieser beiden Bereiche den städtebaulichen Charakter aufwertet. Ferner werden die Verbindungen zwischen Grünzug über die L 1140 neu in die neue Wohnbebauung gewürdigt.

Im südlichen Quartier sehen die Verfasser öffentliche Einrichtungen wie Rathaus und Bibliothek vor. Ergänzt wird die Bebauung durch einen klar ausformulierten Außenbereich wie Hafen und Hafenanlage.



„Auf der Seite von Neckargröningen ist das Ensemble von Straßenbahnterminal, der hangaufwärts gelegene Versorgungsschwerpunkt (...) und der zu Neckar und Stadtbahn terrassierte Marktplatz auf die gegenüberliegende Kulisse des Schlossbergs ausgerichtet.“



„Neckarraum und Hafen als Gelenk des neuen Zentrums.“



terrasse. Anerkannt wird die Ausformulierung des Außenbereiches mit Hafenterrasse und Übergang zum Freiraum. Der vorgeschlagene Hafen wird vom Preisgericht als nicht sinnvoll verworfen.

Über die Qualität der Freiräume in anderen Bereichen wird wenig ausgesagt. Das Quartier ist mit dem ÖPNV nicht unmittelbar angeschlossen. Die städtebauliche Dichte ist für die Stadt Remseck zu hoch. Die baulichen Dimensionen am Hechtkopf korrespondieren nicht angemessen genug mit dem herausragenden Standort.

Die Konzeption des übergeordneten Verkehrssystems entspricht den Vorgaben der Auslobung. Allerdings ist die gewählte Verknüpfung der Umfahrung L 1140 neu in der Neckartalstraße und der Meslay-du-Maine-Straße noch nicht optimiert. Das gewählte Erschließungssystem lässt eine ausgewogen innere Erschließung erwarten. Der Erhalt der Stadtbahnendhaltestelle ist positiv zu beurteilen. Allerdings wird die Umsteigebeziehung zum

Bus umständlicher, da die Haltestellen weiter entfernt und entlang der Straße liegen.

Der Entwurf konzentriert die Einzelhandelsfläche im Norden. Das geplante Angebot ist relativ hoch. Problematisch ist die vorgesehene Handelsfläche nördlich der Neuen Aldinger Straße, die wenig attraktive Rückseiten erzeugen dürfte. Dadurch wird eine produktive Wechselbeziehung zwischen den Einzelhandelsstandorten verhindert. Durch die vorgeschlagene Einzelhandelsdichte besteht allerdings die Gefahr der zu großen Konkurrenz zur Ortsmitte Aldingen.

Insgesamt ist der dargestellte städtebauliche Maßstab verhältnismäßig urban. Eine Umsetzung des Entwurfes in Modulen ist möglich. Eine wirtschaftliche Umsetzung ist somit gegeben. Der Entwurf zweier, in etwa gleichwertiger Zentrumsquartiere, die in Konkurrenz zueinander stehen, stellt höchste Anforderungen an die Verknüpfung.

„Mit der Entscheidung, Neckarraum und Hafen als Fokus und Gelenk des neuen Zentrums zu inszenieren, erhält die Gesamtstadt einen zentralen Ort, der mit seiner in Topografie und Landschaft eingebundenen Raum- und Baustruktur eine sehr spezifische Identität hat und den Ortsnamen ‚REMS-ECK‘ topologisch und topografisch verankert.“



4. Preis

**Arge C1 Architekten,
Darius Cwienk,
Stuttgart**

**Landschaftsarchitekt:
Schmid Treiber Partner,
Leonberg**

**Verkehr:
MAP Prof. Maurmeier+Partner**

„Entsprechend der unterschiedlichen naturräumlichen Gliederung der beiden Teile des Wettbewerbsgebiets erhalten diese ein jeweils unterschiedliches stadt- und landschaftsräumliches Konzept.

Im Bereich nördlich des Neckars entsteht die bauliche Neue Mitte von Remseck. Hier werden im Wesentlichen alle Nutzungsarten kombiniert und überlagert, sodass sich eine belebte Urbanität entwickeln kann.

Im Bereich südlich des Neckars wird in Form verschieden genutzter Park- und Freianlagen der ursprüngliche landschaftliche Charakter wieder hergestellt. Dieser Bereich kann in besonderem Maße die Einzigartigkeit und Identität von Remseck versinnbildlichen und auch überregionale Bedeutung als Sport-, Freizeit- und Naherholungsgebiet in einer landschaftlich sehr reizvollen Situation erlangen.“



„Alle öffentlichen Freibereiche sind mit Fuß- und Radwegen vernetzt, wodurch ‚weiche Mobilität‘ gefördert wird.“

Die Grundidee der Verfasser, ein urbanes Zentrum auf der Nordseite und landschaftsbetonte Nutzungen auf der Südseite des Neckars zu arrangieren, nutzt die räumlichen Potenziale des Standorts im Grundsatz gut.

Der zentrale Platz bietet unter Einbeziehung der Verkehrsfunktionen interessante und identitätsstiftende Voraussetzungen für eine lebendige Mitte von Remseck. Sensibel wird die ansteigende Topografie vom Neckar hin zum Wohngebiet im Norden über Stufenanlagen entwickelt.

Der sich nach Norden fortsetzende mittige Grünzug wird als Bereicherung der Wohnqualität gesehen. Das städtebauliche Konzept ist tragfähig und bietet gute Wohnlagen. Die städtebaulichen Daten liegen dabei im unteren Bereich.

Die Konzentration des Zentrums im Norden verkürzt die Wege zum ÖPNV. Die Bündelung mit Wohnen nördlich der öffentlichen Dienstleistungen hat funktionale Vorteile, lässt aber räumliche Prägnanz vermissen.

Die vorgesehene Geschäftsnutzung in den Gebäuden entlang der Stadtstraße (ehemalige L 1140) ist aufgrund der Flächenbedarfe in dieser Form nicht möglich und widerspricht dem Anspruch an die urbane Qualität. Die entlang der L 1140 alt angeordneten Geschäftsnutzungen haben keine Realisierungschance. Denn die Handelsabfolge nach Norden ist nicht tragfähig bzw. erzeugt keine funktionale Verknüpfung. Ein städtebauliches Problem ergibt sich aus der gehäuften Schaffung von Rückseiten, besonders beim Lebensmittelmarkt.

„Der ‚Aquapark‘ ist eine Wasserfläche, die unterschiedliche Aspekte des Elements Wasser thematisiert. Sowohl Erleben von Wasser in Form von Wasserwaten, Wasserspielzeugen, Kaltwasserduschen etc., als auch Vegetation im Wasser wie Schilf und Seerosen können Elemente dieses Freiraums darstellen.“



„Rathausplatz am Fluss.“



„Grünmall mit Fenster zum Neckar.“

Der vorgesehene Handel im Süden dürfte langfristig nicht tragfähig sein.

So diskussionswürdig die Nordseite entwickelt wurde, so kritisch werden die Nutzungen auf der südlichen Neckarseite beurteilt. Der Aquapark fällt durch ein Sammelsurium an sich widersprechenden Angeboten auf. Für die baulichen Nutzungen wird der Bedarf in Frage gestellt. Der Hechtkopf ist in ein beliebiges Freizeitprogramm eingeordnet, obwohl dieser Ort ein Höchstmaß an besonderer Poesie oder Gestaltung verlangt. Der zusätzliche Steg dürfte kaum realisierbar sein.

Die Führung des überörtlichen Verkehrssystems ist möglich. Allerdings ist die städtebauliche Betonung der Umlenkungspunkte unausgereift. Die innere Erschließung von Westen ermöglicht eine

Verkehrsreduktion auf der alten Neckarbrücke. Die Überdeckung der Randstraße L 1140 bewirkt innerstädtische Verbesserung und landschaftliche Integration, stellt jedoch in der vorgeschlagenen Form einen enormen finanziellen Aufwand dar.

Die Beibehaltung der heutigen Stadtbahnhaltestelle und die niveaugleiche Querung im Zuge des Platzes sind positiv zu bewerten. Auch die Umsteigebeziehungen Stadtbahn – Bus sind benutzerfreundlich angelegt. Die Anlage des Parkdecks im Bereich des Rathauses erfordert die Unterbauung der L 1140 neu und ist deshalb mit einem erhöhten Kostenfaktor verbunden.

Insgesamt kann der Arbeit ein Maß an ökologischen Vorteilen hinsichtlich der geringen Oberflächenversiegelung attestiert werden. Die ab-

schnittsweise Realisierung ist in der dargestellten Form nicht sinnvoll nachgewiesen.

Die unterschiedliche Behandlung der beiden Uferseiten und die zentrale Platzgestaltung werden als tragende Idee des Entwurfs anerkannt. Durch die städtebauliche und landschaftliche Ausformulierung werden diese positiven Ansätze jedoch geschwächt.



„Das neue Rathaus bildet den Auftakt zum Stadtgebiet (...) Der anschließende Markt- und Rathausplatz, am Neckar gelegen, bildet den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens.“

Anerkennung

**Freiräumer+Schrölkamp,
Berlin**

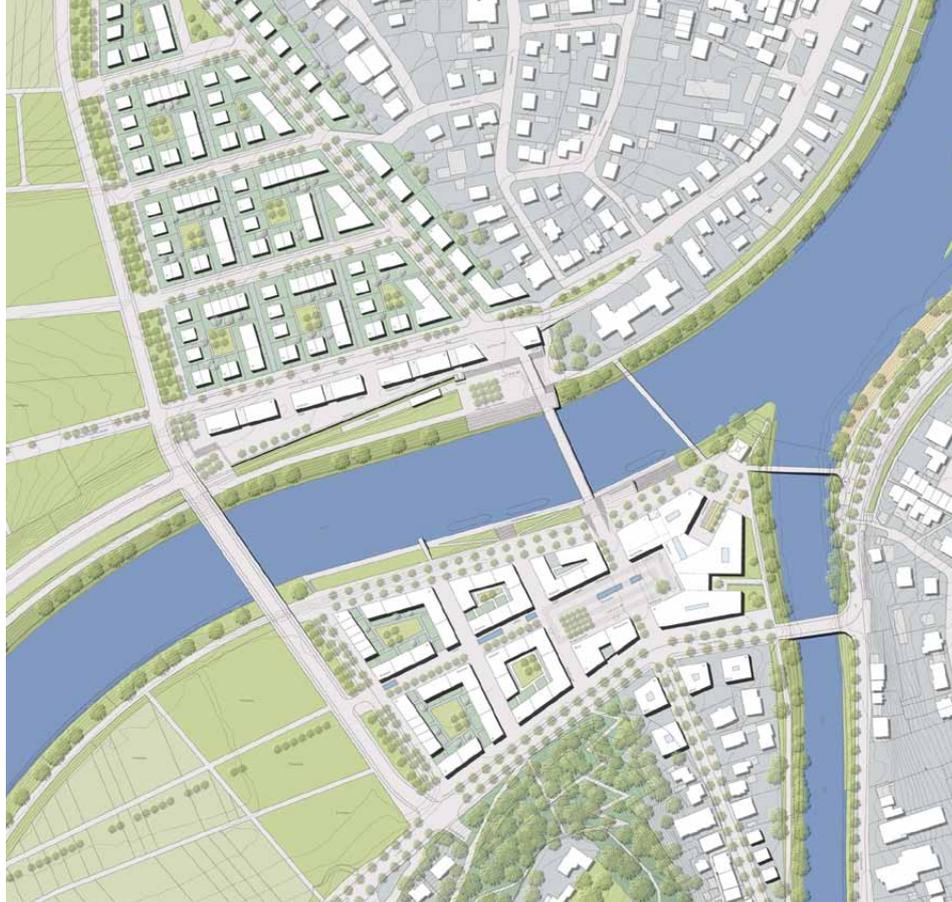
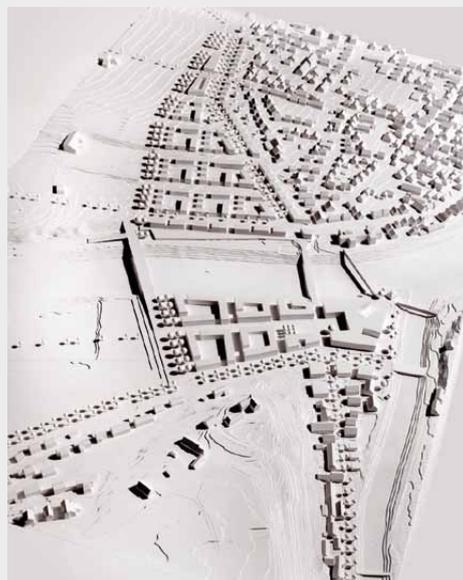
**Landschaftsarchitekt:
Koehler,
Potsdam**



Platz „Neue Mitte“, Blick zum neuen Rathaus



Terrasse auf der Nordseite des Neckars



Das Gesamtkonzept ist schlüssig und konzentriert alle öffentlichen Einrichtungen auf der Südseite des Neckars. Handel und Dienstleistungen sind hingegen auf beide Neckarufer verteilt.

Ob sie damit zur gewünschten Lebendigkeit des Zentrums beitragen können, ist fraglich. Ebenso kritisch ist zu sehen, dass das Stadtzentrum und die ÖPNV-Erschließung auf verschiedenen Neckarseiten liegen. Durch die städtebauliche Konzeption ist das Neckarufer wenig erlebbar, eher abgeschirmt. Die vorgeschlagene Wohnbebauung entlang des westlichen Ortsrands von Neckargrönningen wirkt in Verbindung mit der verschobenen alten Trasse der Landesstraße eher trennend. Die Verbindung Wasenstraße / Meslaydu-Maine-Straße und die Achse von Stadtplatz in die freie Landschaft wirken verbindend.

Leider gibt die Arbeit keine Antwort auf die Freiraumverbindung der Mitte zum Ortsteil Aldingen auf der Nordseite des Neckars. Die Freiraumqualität ist insgesamt positiv zu bewerten. Insbesondere überzeugen die Öffnung des zentralen Dienstleistungsgebäudes zum Hechtkopf, der räumlich gut gefasste Stadtplatz und der Grüngürtel entlang der neu geplanten Landesstraße. Insbesondere der Stadtplatz verspricht eine angenehme, Identität stiftende Aufenthaltssituation. Der Preis der Geschlossenheit des Stadtraums ist ein geschwächerter Bezug zum Neckar.

Die Verdichtung von Wohnen und Handel überschreitet die Vorgaben im Wettbewerb, überzeugt jedoch durch ein schlüssiges Konzept. Die beiden Dienstleistungsstandorte im Norden des Planungsgebiets sind nicht zielführend. Die Erschließungs-

konzeption erscheint sinnvoll, beantwortet jedoch die technischen / topographischen Ansprüche in der Verknüpfung von Hauptverkehrs- und Erschließungsnetz nicht befriedigend. Auch die einseitige Anordnung der Bushaltestellen ist im Hinblick auf die verschiedenen Linienführungen und das Rendez-vous-Prinzip zu hinterfragen. Die unveränderte Lage der Stadtbahn wird dagegen positiv gesehen.

Die funktionale Stabilität des Zentrums hängt auch von der Funktionstüchtigkeit des Einzelhandels ab. Dafür bedarf es aber auch einer schlüssigen Anbindung. Diese ist hier nicht erkennbar. Insbesondere der Lebensmitteleinzelhandel erzeugt städtebaulich problematische Rückseiten. Die funktionale Kraft des geplanten Zentrums dürfte zur gefühlten Verkürzung der Wege zwischen Nord- und Südseite des Neckars beitragen. Inwieweit der Einzelhandel auf der Nordseite überlebensfähig ist, muss offen bleiben. Zur Zentralität bietet der Einzelhandel hier keinen Beitrag.

Eine modulare Realisierung der Gebietsentwicklung erscheint machbar, allerdings ist in einem ersten Schritt die Landesstraße zu verlegen. Eine wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit erscheint wegen der hohen baulichen Nutzung gut erreichbar.

Die Trennung der verkehrlichen Hauptströme (ÖPNV + IV) nördlich des Neckars gegenüber der Konzentration fast aller Einrichtungen südlich des Neckars lässt zumindest Zweifel an der langfristigen Stabilität des Konzepts aufkommen.

Die Verfasser nennen die Arbeit „Stadtwas-serlandschaften“, und in der Tat steht die Aus-einandersetzung mit den sich aus der Nähe zu Neckar und Rems ergebenden Entwick-lungsmöglichkeiten im Zentrum der Arbeit.

Eine der zentralen Ideen ist das so genannte Neckarfenster, ein Überschwemmungsfeld, um das sich – in einem großen Umgriff (in einer Art Schnittpunkt vorhandener Wegebeziehungen) – ein großer baumbestandener Platz entwickelt. Die Raumkanten bildet eine 4-geschossige Blockrand-bebauung mit Dienstleistungen, die in ihrer Aus-formung und Dichte als angemessen bewertet wird. Im Zentrum – in direktem Kontext zum „Neckarfenster“ – wird ein Bürgerzentrum als

Stadtbahn entfernt. Der Entwurf konzentriert die Einzelhandelsflächen nördlich des Stadtplatzes. Das geplante Angebot ist relativ hoch. Durch die vorgesehene Anordnung der Einzelhandels-Angebote / Sortimente wird eine Ost-West-Ausrichtung der Frequenzen provoziert. Daraus ergibt sich die Gefahr, dass dem Platz die nötige Frequenz entzo-gen wird. Die Entfernung zum ÖV wird auf diese Weise erhöht. Deutlich kritisch wird die Ausbil-dung des Wohnens am Wasser auf der Südseite des Neckars bewertet. Eine Flussaufweitung in der gewählten rechteckigen Ausbildung ist hydraulisch problematisch. Sehr positiv wird der entste-hende „Inselpark Remseck“ an besonderer Stelle am Hechtkopf bewertet. Im Vergleich zu anderen Arbeiten im Verfahren und vor allem auch vor dem



Solitärbau vorgeschlagen. Der Vorschlag für diese Art von neuer Mitte wird von der Jury kontrovers diskutiert. So wird erkannt, dass der sich bilden-de Platz deutlich zu groß ist, dass der zunächst spannend wirkende Effekt der sozusagen ver-schiedenen Aggregatzustände (überflutet / nicht überflutet) in der Realität nicht wirklich gesichert werden und zu attraktiven Aufenthaltsqualitäten führen kann.

Die Konzeption des übergeordneten Verkehrs-systems ist richtig gewählt. Allerdings muss der Verknüpfungsbereich L 1140 / Neckartalstraße / Meslay-du-Maine-Straße / Neue Mitte verkehr-sstechnisch und trassentechnisch modifiziert wer-den. Durch die westliche Anbindung an die L 1140 ist eine ausgewogene Verteilung des Erschlie-ßungsverkehrs möglich. Durch die Unterbrechung der Nord-Süd-Verbindung (L 1140 alt) ist ein guter Ansatz für eine Verkehrsberuhigung gegeben. Die Rücknahme der Stadtbahn ist möglich und schafft Voraussetzungen für einen Uferpark. Die Bus-haltestellen sind relativ weit (ca. 100 m) von der

Hintergrund des selbstgewählten Schwerpunkts der Erarbeitung „freiräumlicher Qualitäten“ er-scheint der vorgeschlagene westliche Stadtrand entlang der L 1140 wenig kraftvoll und mit den straßenbegleitenden viergeschossigen Häusern nicht überzeugend gestaltet. Insgesamt scheint das nördliche erweiterte Wohngebiet etwas dicht. Eine etwas geringere Dichte hätte voraussichtlich die Chance besserer Freiraumbildungen und über-zeugenderer Gebäudegruppen und angepasster Maßstäblichkeit geboten.

Die Verfasser weisen daraufhin, dass die einzelnen Planungsvorschläge weitgehend frei hinsicht-lich der Bauabschnittsbildung realisiert werden kön-nen. Dies wird von der Jury kritisch hinterfragt, zumal keine Abfolge von Maßnahmen vorgeschla-gen wird. Aufgrund der relativ hohen Dichte ist ein wirtschaftlicher Vorschlag mit der Arbeit gegeben. Insgesamt bleibt die Arbeit in ihrer Durchbildung deutlich hinter dem selbstformulierten freiräum-lich und stadträumlich gesetzten Planungsansatz und -anspruch zurück.

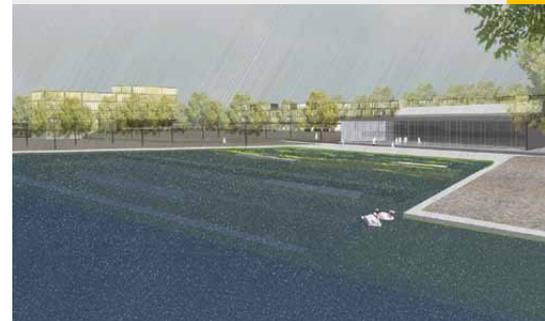
Anerkennung

Office 03, Waldmann Jungblut, Köln

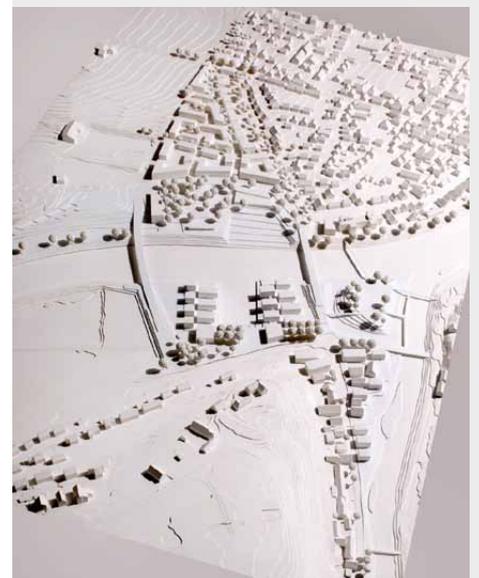
**Landschaftsarchitekt:
Helleckes und Dieterle,
Karlsruhe**



Neckarfenster



Neckarfenster bei Hochwasser



Anerkennung

Klaus Molenaar, München

**Landschaftsarchitektin:
Claudia Weber-Molenaar, München**

**Verkehr:
Dr. Brenner Ingenieures.mbH**



Remsecker Treffpunkt bei Sonnenschein



Das neue Zentrum mit nächtlicher Illumination



Ein bestimmender Aspekt des Gesamtkonzepts ist die neue Trassenführung der L 1140/42 auch südlich des Neckars entlang des Schlossberges.

Dadurch gelingt es den Verfassern die vorhandene Remstalstraße im Süden vom Durchgangsverkehr zu befreien und zu einer verkehrsberuhigten Wohn- und Einkaufsstraße umzunutzen, die lediglich durch die verkehrsbelastete Fellbacher Straße gekreuzt wird. Durch die Verlegung der Remstalstraße nördlich des Neckars nach Westen wird auch hier der neu vorgeschlagene Wohnbereich verkehrsberuhigt erschlossen und ermöglicht zusätzlich einen attraktiven Grünzug mit Fußweg zum östlichen Ortsrand Neckargröningsens, der dadurch aufgewertet wird.

Die übergeordnete Hierarchie des neuen Netzsystems ist dadurch deutlich ablesbar und in der Linienführung konsequent umgesetzt. Lediglich die westliche Anbindung der Neckartalstraße an die Neckarquerung und an die Mesley-du-Maine-Straße müsste verkehrstechnisch optimiert werden.

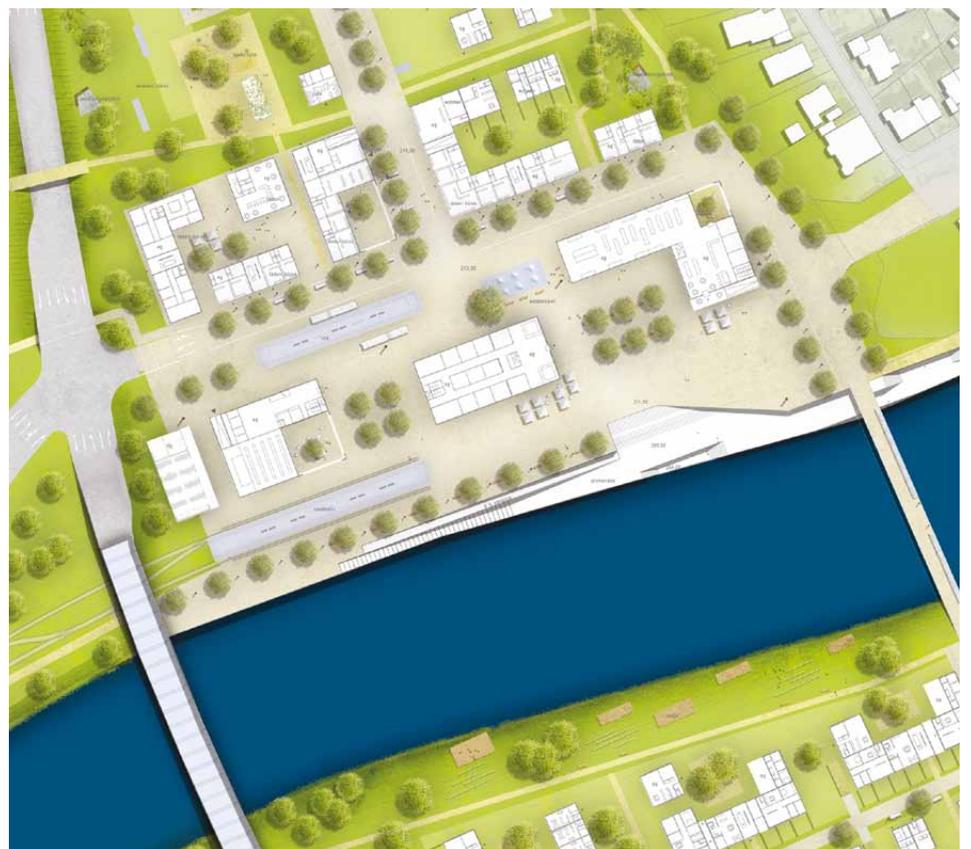
Eine weitere Qualität des Entwurfs stellt auch der zentrale Bereich mit der Zusammenfassung aller öffentlichen Einrichtungen an der Nordseite des Neckars dar. Rathaus und Bibliothek bilden zwar einen kleinen Platz, der aber in Größe und Prägnanz nicht den Erwartungen an die neue Ortsmitte entspricht, die Lage des Bürgerhauses in zweiter Reihe überzeugt in diesem Zusammenhang ebenso wenig wie die Ladenzeile in der Rücklage.

Die Verlegung der Stadtbahnhaltestelle nach Westen ist möglich und dadurch mit dem Bussystem gut verknüpft. Entlang der genannten Einkaufsstraßen werden im EG weitgehend Einzelhandels-

geschäfte angeboten, dies führt jedoch einerseits zu einem Überangebot, andererseits stärkt dies nicht die gewünschte Zentrumsfunktion. Der großflächige Handel mit Magnetfunktion wird vermisst. Die sehr große Handelsfläche wird über die gesamte Länge des Plangebietes mit einer „Konzentration“ auf der Nordseite verteilt. Dies kann langfristig entweder zu Belegungsproblemen und/oder zum frühzeitigen Absterben des Einzelhandels an den nördlichen bzw. südlichen Stadteingängen führen. Durch die Verteilung der Einzelhandelsnutzung ist eine fußläufige Erlebbarkeit des Zentrums auf Grund der geringen Kopplungsmöglichkeiten von Nutzungen erheblich erschwert.

Durch die erwähnten Wohnsammelstraßen mit Stichstraßen in die maßstäblich gut entwickelten und durchgrüneten Wohnquartiere entstehen sowohl im Süden als auch Norden gute Wohnqualitäten. Die Trasse der L1100 ist in ihrem Verlauf tiefergelegt und bietet dadurch die Möglichkeit die Wohnquartiere über ebenerdige Brücken mit dem Landschaftsraum zu verknüpfen. Dieses Absenken dient auch als Schallschutzmaßnahme, die in den höheren Gebäuden entlang dieser Straße ihre bauliche Entsprechung findet. Eine um ein bis zwei Geschosse reduzierte Bebauung hätte dies allerdings auch erreicht. Aufgrund der hohen Dichte werden durchgängig Tiefgaragen vorgeschlagen, die im nördlichen Bereich eher realisierbar sind, in Neckarnähe allerdings zu erhöhtem baulichen Aufwand führen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass durch die konsequente Umfahrung des ganzen Gebiets eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität durch die Verkehrsberuhigung im Inneren entsteht. Die räumliche und nutzungsbedingte Ausformulierung der nördlich des Neckars entwickelten Mitte überzeugt jedoch weniger.



Anerkennung



Kennzeichen dieses Entwurfs sind fünf gemischt genutzte Cluster, die jeweils öffentliche Funktionen mit Wohnungen in den oberen Geschossen kombinieren und im Plangebiet nördlich und südlich des Neckars verteilt sind.

Einzig das Remseck bleibt mit Stadtpark und Kulturhaus ausschließlich öffentlicher Nutzung vorbehalten. Spannungsvoll liegen sich die Cluster Rathaus mit richtig dimensioniertem vorgelagertem Platz an der Nordseite und versetzt die Bibliothek mit jeweils angeschlossenen Einzelhandelszentrum an der Südseite des Neckars gegenüber. Die beiden Uferseiten, verbunden über die bestehende Fußgängerbrücke am Hechtkopf und eine neue Fußgängerbrücke am Grünzug entlang des Westrams der Bebauung, bilden den Rahmen für die Mitte, die die Verfasser nicht als einen einzigen Ort sondern als Rundweg, dem „Neckarloop“ verstehen.

Dieser Gedanke wird konsequent umgesetzt. Die Ausformung der einzelnen Cluster führt zu einer besonderen Identität, wie sie bei vielen der neugeschaffenen Stadtmitten vermisst wird. Gleichwohl sieht das Preisgericht in der Verteilung der zentralen Einrichtungen im Plangebiet einen wesentlichen Nachteil dieses ansonst guten Wettbewerbsbeitrags. Es fehlt ein zentraler Ort, an dem die Bürger zwanglos zusammen kommen können. Die Chance, Synergieeffekte durch die Bündelung der öffentlichen und privaten Nutzungen zu gewinnen, werden nicht genutzt.

Die Vorschläge für die Wohnbebauung, die sich maßstäblich einpasst – für die Begrünung sind ebenso überzeugend wie das durchgängige Freiraumkonzept. Die neue Neckarpromenade zwischen den beiden Brücken bis hin zum westlichen

Grünzug bringt die Stadt ans Wasser. Positiv gewertet wird auch der Vorschlag für das nördliche Neckarufer, das in seinem naturnahen Charakter erhalten bleibt. Die umgebende Natur fließt so in die Stadt ein.

Leider gibt die Arbeit keine Antwort auf die Frage, wie das neue Stadtquartier mit Aldingen vernetzt werden kann. Die Anordnung des Einzelhandels nördlich und südlich des Neckars im Schlagschatten der öffentlichen Nutzung erzeugt lange Wege zwischen den verschiedenen öffentlichen und Einzelhandelsnutzungen, die einer zentrenorientierten funktionalen Dichte entgegen stehen. Durch die vergleichsweise geringe Fläche für Einzelhandel und auf Grund der fehlenden räumlichen Konzentration der Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen wird die Zentrenbildung erschwert.

Die Führung des überörtlichen Verkehrs ist prinzipiell möglich und nimmt die Randbedingungen der Auslobung auf. Allerdings ist bei der gewünschten Abstufung zum inneren Erschließungssystem keine hierarchische Gliederung erkennbar. Verstärkt wird dieser Aspekt durch die neue und zur Tangente L 1140 parallel geführte Erschließungsstraße, die zu einem hohen Erschließungsaufwand führt. Die Rücknahme der Stadtbahnhaltestelle ist möglich, bewirkt jedoch eine deutliche Verschlechterung der Umsteigebeziehungen zum Bus.

Der Entwurf stellt in Ausgewogenheit und Maßstab einen diskussionswürdigen Beitrag zur Lösung der gestellten Aufgabe dar. Mit der Verteilung der zentralen Einrichtungen im Plangebiet wird jedoch die Chance vertan, eine von der Bürgerschaft angenommene urbane Mitte als integralen Bestandteil für dieses anspruchsvolle städtebauliche Projekt zu schaffen.

**atelier pk, Philipp Koch,
Berlin**

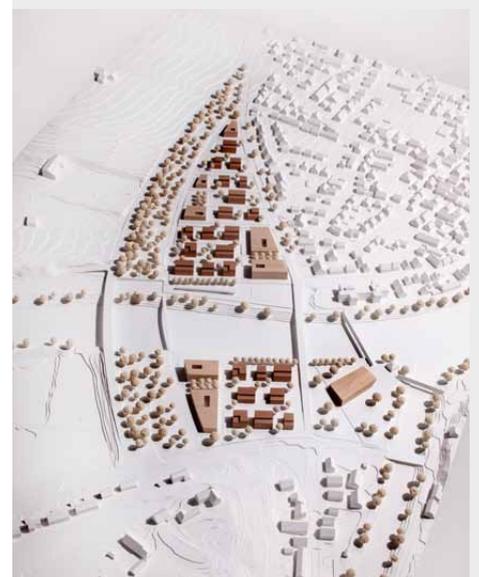
**Landschaftsarchitekt:
hutterreimann,
Berlin**



Rathaus und Rathausplatz am Nordufer



Die Neckaransicht am Südufer





Remseck am Neckar
Große Kreisstadt

IMPRESSUM:

Herausgeber: Stadt Remseck am Neckar
Gestaltung / Druck: twist · www.lets-twist.de
Illustrationen / Fotos: Architekturbüros / Michael Fuchs
© 2011 – Stadt Remseck am Neckar