

## STADT REMSECK AM NECKAR

### Städtebaulicher Ideenwettbewerb

### „EINE NEUE STADTMITTE FÜR REMSECK AM NECKAR“

Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichts am 16.09.2011 in der Gemeindehalle Aldingen in Remseck-Aldingen.

#### 1.1 Das Preisgericht tritt um 9.00 Uhr zusammen.

Für den Auslober begrüßt Herr Oberbürgermeister Schlumberger die Anwesenden, betont noch einmal die hohe Bedeutung des Wettbewerbs und dessen Entscheidung für die Zukunft der Stadt und wünscht dem Verfahren allen Erfolg.

#### 1.2 Im Anschluss stellt er als anwesend namentlich fest:

##### Als Preisrichter sind erschienen

- Herr Oberbürgermeister Karl-Heinz Schlumberger, Remseck
- Herr Dr. Frank Knödler, Stadtrat Remseck
- Herr Dr. Karl Burgmaier, Stadtrat Remseck
- Herr Kai Buschmann, Stadtrat Remseck
- Herr Gerhard Waldbauer, Stadtrat Remseck
- Herr Harald Sommer, Stadtrat Remseck
- Herr Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner
- Herr Dr.-Ing. Eckart Rosenberger, Architekt und Stadtplaner
- Herr Prof. Dipl.-Ing. Kai Haag, Architekt
- Frau Dipl.-Ing. Angela Bezenberger, Landschaftsarchitektin
- Herr Dipl.-Ing. Pit Müller, Landschaftsarchitekt
- Herr Dipl.-Ing. Martin Bernhard, Fachbereichsleiter Bautechnik/Bauplanung, Remseck
- Herr Prof. Dipl.-Ing. Peter Schürmann, Architekt

##### Als stellvertretende Preisrichter sind erschienen

- Herr Erster Bürgermeister Karl-Heinz Balzer, Remseck
- Herr Michael Hörr, Stadtrat Remseck
- Herr Horst Leutenecker, Stadtrat Remseck
- Herr Dipl.-Ing. Tim von Winning, Architekt und Stadtplaner
- Frau Dipl.-Ing. Elke Tittel, Fachbereich Bautechnik/Bauplanung, Remseck

##### Als Sachverständige Berater (ohne Stimmrecht) sind erschienen

- Herr Dr. Donato Acocella, Stadt- und Regionalentwicklung
- Herr Dr. Volker Christiani, Stuttgarter Straßenbahnen AG-SSB
- Herr Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz, Verkehrsplaner
- Herr Dipl.-Ing. Jörg Tigges, Wüstenrot Haus- und Städtebau

##### Als Beobachter (ohne Stimmrecht) sind erschienen

- Herr Siegmund Kellert, Leiter Fachbereich Finanzen, Remseck
- Herr Raphael Dahler, Leiter Fachgruppe Kultur, Remseck

##### Für die Vorprüfung sind erschienen

- Frau Dipl.-Ing. Dietrun Locher, Architektin und Stadtplanerin, ORplan
- Herr Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Schwinge, Architekt und Stadtplaner, ORplan
- Frau Dipl.-Ing. (FH) Heike Ebinger, Architektin, ORplan  
(am Spätnachmittag dann zur technischen Unterstützung)
- Frau Nadja Hillebrand, ORplan
- Frau Rita Lutz-Zanker, Stadt Remseck
- Frau Birsel Tak, Stadt Remseck

- 1.3 Herr Oberbürgermeister Schlumberger bestätigt die Vollzähligkeit und Beschlussfähigkeit des Preisgerichts.
- 1.4 Auf Vorschlag aus dem Kreis der Preisrichter wird Herr Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch einstimmig zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt.
- 1.5 Herr Prof. Pesch nimmt die Wahl an, bedankt sich für das damit ausgedrückte Vertrauen und bestimmt mit der Leitung der Protokollführung Frau Dipl.-Ing. Locher vom wettbewerbsbetreuenden Büro ORplan.
- 1.6 Auf die entsprechende Frage des Vorsitzenden hin geben alle zu den Sitzungen des Preisgerichtes zugelassenen Personen die Versicherung ab zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten, noch mit Wettbewerbsteilnehmern einen Meinungsaustausch über die Aufgabe gehabt haben.
- 1.7 Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung des Preisgerichts alle Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen. Er versichert dem Auslober, den Teilnehmern und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der RPW.
- 2.1 Im Anschluss beginnt das Preisgericht seine Beratungen mit einer nochmaligen Rekapitulation der Wettbewerbsaufgabe.  
Auf die entsprechenden Inhalte der Auslobung unter den Kapiteln
- Städtebau
  - Nutzungen und Einrichtungen
  - Vernetzung mit den angrenzenden Ortsteilen
  - Landschaft/Topographie/Freiraumstruktur
  - Stadtraumqualität/Freiraumqualität im Mündungsbereich der Rems in den Neckar
  - Verkehr/Erschließung
  - Realisierung
- wird verwiesen.
- 2.2 Der Vorsitzende erläutert nun das Wettbewerbsverfahren und den Grundsatz der alleinigen Entscheidung auf der Basis der in der Auslobung gesetzten Beurteilungskriterien.  
Im Anschluss daran fordert er die Vorprüfung zum Bericht über den Eingang der Arbeiten, den Ablauf der Prüfung sowie Abweichungen und Besonderheiten im Zusammenhang mit den geforderten Leistungen auf.
- 2.3 Die Vorprüfung stellt hierzu fest
- Alle Arbeiten wurden in den wesentlichen Leistungen vollständig abgegeben.
  - Für alle Arbeiten wird der rechtzeitige Eingang festgestellt.
  - Alle Arbeiten waren prüffähig.
  - Bezüglich fertiggestellter Verstöße gegen bindende Vorgaben bei 3 Arbeiten verweist die Vorprüfung auf detaillierte Erläuterung im Informationsrundgang
- Sie verweist im Übrigen auf den detaillierten Vorprüfbericht, der jedem Mitglied des Preisgerichts vorliegt.

2.4 Nach kurzer Beratung verzichtet das Preisgericht auf eine nochmalige Besichtigung des Wettbewerbsgeländes, da die örtlichen Verhältnisse jedem Mitglied des Preisgerichts vertraut sind.

2.5 Daraufhin bittet der Vorsitzende zum Informationsrundgang. Alle zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten werden von der Vorprüfung hinsichtlich der Ergebnisse der quantitativen und inhaltlichen Prüfung ausführlich und wertfrei erläutert. Dabei gewinnt das Preisgericht folgende Eindrücke:

- Die offensichtlich äußerst komplexe Aufgabe wird von den Teilnehmern mit einer großen Bandbreite von Lösungen und in den Größenordnungen sehr weitgespannten Programmbeiträgen beantwortet. So variiert die Zahl der nachgewiesenen Wohnungen sehr stark.
- Die Durcharbeitung wichtiger Einzelthemen, so z.B. des Verkehrs, musste bei dem gegebenen Charakter des Ideenwettbewerbs notwendigerweise im Prinzipiellen bleiben. Gleichwohl sind alle Beiträge nachvollziehbar und beurteilbar.
- Eine Grundsatzfrage wird die richtig „themperierte“ Mitte, der städtebauliche Maßstab und die der Stadtgröße angemessene städtebauliche Dichte sein.
- Letztlich wird zu fragen sein, was an diesem Ort „Urbanität“ bedeuten kann.

Das Preisgericht unterbricht seine Sitzung für einen kurzen Mittagsimbiss zwischen 12.30 und 13.15 Uhr.

2.6 Das Preisgericht stellt nunmehr die zur Beurteilung zuzulassenden Arbeiten fest mit folgendem Ergebnis:

Die Arbeiten 1001, 1013 und 1021 können nicht zur Beurteilung zugelassen werden wegen des hier festgestellten massiven Eingriffs in die regionale Grünzäsur mit der neuen Umfahrung L1140 (Verstoß gegen bindende Vorgaben der Auslobung). Alle übrigen Arbeiten werden zur Beurteilung zugelassen.

3.1 Anschließend beginnt der erste Wertungsrundgang mit einer kritischen Beurteilung der Arbeiten und Feststellung von grundsätzlichen und schwerwiegenden Mängeln in Bezug auf die Anforderungen der Aufgabe.

Einstimmig werden dabei folgende Arbeiten ausgeschieden:

Tarnzahl 1004 u.a. wegen grundsätzlicher Probleme der Maßstäblichkeit

Tarnzahl 1006 u.a. wegen grundsätzlicher Probleme in der Ordnung der öffentlichen Räume

Tarnzahl 1008 u.a. wegen der überstarken Dominanz des Verkehrs

Tarnzahl 1014 u.a. wegen der als mangelhaft erkannten stadträumlichen Qualitäten

Tarnzahl 1019 u.a. wegen der fehlenden städtebaulichen Prägnanz

Tarnzahl 1020 u.a. wegen der überzogenen Querungsinszenierung

Tarnzahl 1025 u.a. wegen der fehlenden Auseinandersetzung mit der als unbefriedigend geltenden jetzigen Verkehrssituation und der Stereotypie des Städtebaus

Tarnzahl 1026 u.a. wegen überzogener Maßstäbe im Süden und verweigerter Entscheidung am Siedlungsrand

Tarnzahl 1030 u.a. wegen der überzogenen städtebaulichen Dichte

- 3.2 Danach versammelt sich das Preisgericht erneut zu einer eingehenden Diskussion der Wettbewerbsaufgabe und der damit verfolgten Ziele, in der insbesondere auch die örtlichen Preisrichter noch einmal hervorheben, dass die neue Stadtmitte insbesondere folgende Qualitäten nachweisen muss.
- Lebendigkeit und Kommunikationsdichte
  - Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen
  - Abschnittsweise Realisierbarkeit
  - Synergiewirksamkeit der Einrichtungen
  - Maßstäblichkeit
  - Entsprechung mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt
  - Erreichbarkeit und verkehrskonzeptionelle Stringenz
  - Stadteingangsqualitäten
  - Landschaftsbezug (Hinweis: Diese Besprechung haben wir sinnvollerweise (!) vor dem 1. Rundgang vorgenommen. Ich würde deshalb vorschlagen, den Punkt nach vorn zu stellen)

Danach werden in einem zweiten Wertungsrundgang die verbliebenen Arbeiten nunmehr detaillierter und kritischer untersucht.

Mängel in einzelnen Prüfbereichen führen zum Ausscheiden der Arbeiten

Tarnzahl 1005, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1009, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1010, Stimmverhältnis 12:1

Tarnzahl 1011, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1012, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1022, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1023, Stimmverhältnis 11:2

Tarnzahl 1024, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1027, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1032, Stimmverhältnis 13:0

Tarnzahl 1033, Stimmverhältnis 12:1

- 3.3 Es verbleiben danach 10 Arbeiten in der Engeren Wahl. Diese Arbeiten werden in Arbeitsgruppen, orientiert an den Ergebnissen der umfassenden Diskussion des Tages, schriftlich beurteilt.  
Die Einzelbeurteilungen sind im Folgenden in der Ordnung der Tarnzahlen dargestellt.

Im Anschluss versammelt sich das Preisgericht vor den Arbeiten der Engeren Wahl. Die schriftlichen Beurteilungen werden verlesen, in wichtigen Einzelaussagen ggf. nochmals korrigiert und einvernehmlich genehmigt.

Die Verfasser leiten das städtebauliche Gesamtkonzept für die neue Mitte aus einer sorgfältigen Analyse der Stadtstruktur ab. Überzeugend legen sie dar, wie sich das Zentrum mit den Ortsteilen verbinden könnte. Die vorgeschlagene Zonierung – im Norden eine durchgrünte Wohnsiedlung (der Begriff Gartenstadt erscheint etwas übersetzt), am nördlichen Neckarufer ein offener Freiraum mit Stadtbahnhaltestelle und Bibliothek und am Südufer der Marktplatz mit Rathaus / Bürgersaal und Einzelhandel / Dienstleistungen erscheint plausibel. Die Vernetzung der neuen Mitte mit den Ortsteilen wird in mehreren Skizzen belegt, ist aber räumlich nicht ausgeformt. Die einzelnen Teilgebiete sind baulich oder freiräumlich weder untereinander noch mit der Umgebung verknüpft. So entsteht der Eindruck, dass die Verfasser im Bemühen um eine ortsangepasste städtebauliche Korngröße zu wenig Bauvolumen anbieten, um die gewünschte stadträumliche Verknüpfung zu erreichen. So zerfällt die Mitte in Einzelquartiere, die die von der Ausloberin gewünschte Lebendigkeit nicht hinreichend entwickeln. Dieses Problem wird umso deutlicher, wenn man sich die stadträumlichen Qualitäten im Detail vergegenwärtigt:

Dem durchgrünten Wohngebiet fehlt es an räumlicher Prägnanz: der Anger ist kaum gefasst und der westliche Ortsrand wirkt etwas beliebig. Der Platz am nördlichen Neckarufer setzt die Bibliothek geschickt in Szene, lässt aber eine adäquate Platzwand im Norden vermissen. Besonders ist zu bedauern, dass die Südexposition des Platzes nicht besser genutzt wird. Das Pendant zu diesem Freiraum, der Marktplatz am Südufer, ist hingegen richtig dimensioniert und baulich gut gefasst. Da im Süden des Wettbewerbsgebiets außer einigen kleineren Arrondierungen keine weiteren Baumaßnahmen vorgesehen sind, bleiben die zentralen Nutzungen jedoch buchstäblich in der Luft hängen.

Sieht man von der etwas untersetzten städtebaulichen Dichte und der zu starken Trennung der Teilgebiete ab, findet man im Wettbewerbsbeitrag einige interessante Vorschläge zur Entwicklung der Freiräume: Hervorzuheben sind u.a. die Fußgängerbrücken über die L 1140, der vorgeschlagene Holzgarten am Remsufer und die Eingrünung des Ortsrandes.

Aus dem Entwurf ist nur eine vergleichsweise geringe Fläche für Einzelhandel ablesbar. Die Anordnung der Handelsflächen dürfte funktionsfähig sein, erzeugt aber entweder lange Rückseiten oder erfordert zwei Eingangsseiten, die von Betreibern ungern realisiert werden. Durch die Anordnung der Zentrumsfunktionen auf der Südseite (außer Bibliothek) werden ÖV-Nutzern relativ weite Wege zugemutet. Die „gefühlte Verbindung“ zwischen Norden und Süden ist zu schwach ausgeprägt.

Die prinzipielle Führung des überörtlichen Verkehrs ist in der vorgeschlagenen Form möglich, allerdings in den zentralen Knotenpunkten zu optimieren. Da keine westliche Anbindung des Gesamtquartiers vorgesehen ist, wird der zentrale Platzgedanke südlich und nördlich des Neckars durch verstärkten Erschließungsverkehr beeinträchtigt. Die geplante Einschnittlage der neuen L 1140 bietet gute Voraussetzungen für natürlichen Lärmschutz und Integration in die Landschaft. Die nördliche Erschließung der Stadtbahn vergrößert die Distanz zu öffentlichen Nutzungen und Handel. Zudem sind die Bushaltestellen dezentral angeordnet und so für die Umsteigebeziehungen ungeeignet.

Die modulare Umsetzung des städtebaulichen Konzepts ist nicht nachgewiesen, sollte aber gegeben sein. Die vergleichsweise geringe Ausnutzung des Wettbewerbsgebiets könnte eine wirtschaftliche Realisierbarkeit gefährden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Verfasser eine ortbezogene Antwort für die städtebauliche Aufgabe finden, deren sparsames Bauvolumen und Zonierung zu wenig urbane Atmosphäre versprechen.

## 1003

Kennzeichen des Entwurfs sind 5 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 angeschlossenem 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 Randedingungen 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.

Ein bestimmender Aspekt des Gesamtkonzepts ist die neue Trassenführung der L1140/42 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- in Einkaufsstraße umzunutzen, die lediglich durch die verkehrsbelastete Fellbacherstraße 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 Neckargrönings, 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 2. 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 Busystem gut verknüpft.

Entlang der genannten Einkaufstraßen werden im EG weitgehend Einzelhandelsgeschäfte 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 1-2 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 nördlich des Neckars entwickelten Mitte überzeugt jedoch weniger.

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 L1140) 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 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 L1140 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 abschnittsweise Realisierung ist in der dargestellten Form nicht sinnvoll nachgewiesen.

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



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 recourcenschonenden 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 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 L1140 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 Hafenterrasse. 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 L1140 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 Haltestelle 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 somit gegeben. Der Entwurf zweier, in etwa gleichwertiger Zentrumsquartiere, die in Konkurrenz zueinander stehen, stellt höchste Anforderungen an die Verknüpfung.

Die Verfasser nennen die Arbeit „Stadtwasserlandschaften“ und – in der Tat – steht die Auseinandersetzung mit den sich aus der Nähe zu Neckar und Rems ergebenden Entwicklungsmöglichkeiten im Zentrum der Arbeit. Eine der zentralen Ideen ist das sogenannte 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 Blockrandbebauung mit Dienstleistungen, die in ihrer Ausformung und dichte als angemessen bewertet wird. Im Zentrum – in direktem Kontext zum „Neckarfenster“ – wird ein Bürgerzentrum als Solitärbau vorgeschlagen. Der Vorschlag für diese Art von neuer Mitte wird von der Jury kontrovers diskutiert. So wird erkannt, dass der sich bildende Platz deutlich zu groß ist, dass der zunächst spannend wirkende Effekt der sozusagen verschiedenen Aggregatzuständen (überflutet / nicht überflutet) in der Realität nicht wirklich gesichert werden und zu attraktiven Aufenthaltsqualitäten führen kann.

Die Konzeption des übergeordneten Verkehrssystems ist richtig gewählt. Allerdings muss der Verknüpfungsbereich L1140/ Neckartalstraße/Meslay-du-Maine-Straße/Neue Mitte verkehrstechnisch und trassentechnisch modifiziert werden. Durch die westliche Anbindung an die L1140 ist eine ausgewogene Verteilung des Erschließungsverkehrs möglich. Durch die Unterbrechung der Nord-Süd-Verbindung (L1140 alt) ist ein guter Ansatz für eine Verkehrsberuhigung im gegeben. Die Rücknahme der Stadtbahn ist möglich und schafft Voraussetzungen für einen Uferpark. Die Bushaltestellen sind relativ weit (ca. 100m) von der Stadtbahn entfernt.

Der Entwurf konzentriert die Einzelhandelsflächen nördlich des nördlichen 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 entzogen wird. Die Entfernung zum ÖV wird auf diese Weise erhöht.

Deutlich kritisch wird die Ausbildung des Wohnens am Wasser auf der Südseite des Neckars bewertet. Eine Flußaufweitung in der gewählten rechteckigen Ausbildung ist hydraulisch problematisch. Sehr positiv wird der entstehende „Inselpark Remseck“ an besonderer Stelle am Hechtkopf bewertet.

Im Vergleich zu anderen Arbeiten im Verfahren und vor allem auch vor dem Hintergrund der selbstgewählten Schwerpunkts der Erarbeitung „freiräumlicher Qualitäten“ erscheint der vorgeschlagene westliche Stadtrand entlang der L1140 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 überzeugenderer Gebäudegruppen und angepasster Maßstäblichkeit geboten.

Die Verfasser weisen daraufhin, dass die einzelnen Planungsvorschläge weitgehend frei hinsichtlich der Bauabschnittsbildung realisiert werden können. Dies wird von der Jury kritisch hinterfragt, zumal keine Abfolge von Maßnahmen vorgeschlagen 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 freiräumlich und stadträumlich gesetzten Planungsansatz und -anspruch zurück.

Der Entwurf spannt das Zentrum über den Neckar in einen südlichen Bereich mit Verwaltung und Bürgersaal sowie Handelsnutzung und Bibliothek im Norden. Obwohl damit zwei unterschiedliche Orte mit jeweils eigenständiger Atmosphäre entstehen, wird vom Preisgericht bezweifelt, ob die entstehenden öffentlichen Räume damit ausreichend über den Tag hinweg belebt werden können.

Insbesondere die nördliche Platzfläche wird durch ein eingestelltes Gebäude aus Handel und Wohnen etwas diffus und hat keine klaren zuordenbaren Begrenzungen. Das westliche Gebäude in Form eines niedrigen Einzelhandels bietet wenig stadträumliche Qualität. Die Bibliothek besetzt einen prominenten Ort und kann damit den Brückenschlag zwischen den Quartieren unterstützen. Sie findet ihr Pendant im gegenüberliegenden Bürgersaal.

Während auf der Südseite ein schöner Bezug zum Neckar gegeben ist, wird auf der Nordseite das bestehende Steilufer beibehalten und mit Sitzsteinen durchsetzt. Die Chance auf eine räumlich wirksame Verbindung zwischen Platz und Neckar wird damit nicht genutzt. Die beiden zentralen Bereiche werden jeweils durch kleinere Wohngebiete ergänzt. Auch wenn diese jeweils attraktive Wohnformen mit unterschiedlichen Typologien anbieten, stellt sich die Frage, ob diese eigenständigen Bereiche aufgrund der geringen Größe eigene Quartiersidentität entwickeln können.

Besondere Qualitäten der Arbeit liegen in der Freiräumung des Mündungsbereichs von Rems und Neckar. So entsteht in der Mitte der Ortsteile ein hochwertiger kleiner Stadtpark mit hoher Aufenthaltsqualität.

Auch die Freihaltung des sehr schmalen Bereichs im Norden des Wettbewerbsgebietes und ein Zurückbleiben mit der Bebauung gegenüber der neuen L1140 zugunsten eines grünen Ortsrands und Stadteingangs werden sehr begrüßt. Leider wird über die neue Straße keine Verbindung mit der freien Landschaft in Richtung Aldingen gesucht, so dass auch der westlich angrenzende Landschaftspark ohne Bezug zur Neuen Mitte bleibt.

Das überörtliche Verkehrssystem ist richtig gewählt. Allerdings führt die sehr restriktive westliche Anbindung des Gesamtquartiers zu einer Intensivierung des Verkehrsaufkommens in der inneren Erschließungsachse (L1140 alt), die zu einem „Boulevard“ zurückgebaut wird. Dieser hat allerdings keinen Bezug zu den zentralen Nutzungen und liegt im Hinblick auf die städtischen Funktionen eher abseitig. Aufgrund der geraden Straßenführung und des Offenhaltens der Brücke für den IV ist fraglich, ob damit der Durchgangsverkehr in N-S-Richtung aus der Neuen Mitte herausgehalten werden kann.

Die Rücknahme der Stadtbahn ist möglich, ohne die bisherigen Umsteigebeziehungen zum Bus zu verschlechtern.

Die bestehende Fußgängerbrücke über den Neckar wird abgebrochen, der Fuß- und Radverkehr damit konsequent auf die zentrale Achse geführt.

Die Konzentration des Einzelhandels im Norden und der öffentlichen Dienstleistung im Süden kann zu einem Zentrum der kurzen Wege führen. Die Konzeption für den Einzelhandel dürfte funktionieren. Städtebaulich besteht aber die Gefahr, dass hier ein gefühltes Fachmarktzentrum entsteht, was die Entwicklung einer urbanen Mitte behindern könnte. Insbesondere die Einzelhandelsnutzung auf dem nördlichen Platz erscheint willkürlich und funktional problematisch.

Insgesamt bietet die Arbeit eine klare Ordnung der Funktionen mit hohen Qualitäten in der Ausformung der Grünräume. Insgesamt können die zentralen Bereiche funktional und räumlich jedoch nicht überzeugen und entwickeln zu wenig Prägnanz und Identität.

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 auf 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 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.

Die vorgeschlagenen Baustrukturen übersetzen bauliche Qualitäten des angrenzenden Stadtteils Neckargröningen 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. Das übergeordnete Verkehrssystem ist richtig gewählt, einzig die Anbindung der Remstalstraße (L1140) 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.

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.

## 1031

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 Neckargröningen wirkt in Verbindung mit der verschobenen alten Trasse der Landesstraße eher trennend. Die Verbindung Wasenstraße/Meslay-du-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 Stadtplatz verspricht eine angenehme, Identität stiftende Aufenthaltssituation. Der Preis der Geschlossenheit des Stadtraums ist ein geschwächter 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 Erschließungskonzeption 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.

- 3.4 In einer sich anschließenden ausführlichen, engagierten und im Einzelfall auch durchaus kontroversen Diskussion beschließt das Preisgericht einstimmig die Rangfolge der Arbeiten der Engeren Wahl. Es bestimmt
- auf den 1. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1029
  - auf den 2. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1016
  - auf den 3. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1015
  - auf den 4. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1017
  - auf den 5. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1003
  - auf den 6. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1007
  - auf den 7. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1018
  - auf den 8. Rang die Arbeit mit der Tarnzahl 1031

Die Beiträge 1002 und 1028 verbleiben in der Engeren Wahl.

- 3.5 Auf Vorschlag aus dem Kreis der Preisrichter beschließt die Jury einstimmig eine Änderung der ausgelobten Preisverteilung.

Der Qualität der Arbeiten entsprechend wird die Verteilung der Preise und Anerkennungen wie folgt festgelegt:

- 1. Preis (30.000,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1029
- 2. Preis (20.000,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1016
- 4. Preis (11.000,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1015
- 4. Preis (11.000,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1017
- Anerkennung (4.500,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1003
- Anerkennung (4.500,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1007
- Anerkennung (4.500,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1018
- Anerkennung (4.500,00 Euro) die Arbeit mit der Tarnzahl 1031

- 3.6 Das Preisgericht beglückwünscht die Ausloberin zum überzeugenden Ergebnis des Wettbewerbs.

Es empfiehlt ihm gleichzeitig einstimmig, die Arbeit des 1. Preisträgers zur Grundlage der weiteren Entwicklung des Plangebiets zu machen und die Verfasser daran angemessen zu beteiligen.

- 3.7 Die Jury des Verfahrens "Neue Mitte Remseck" empfiehlt dem Gemeinderat mit einstimmigem Votum, der anstehenden städtebaulichen Entwicklung den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf zugrunde zu legen. Für die vom Verfasser gewählte Lage des Zentrums am Südufer des Neckars sprechen mehrere gute Gründe:

Die eingegangenen Wettbewerbsbeiträge haben gezeigt, dass die Nordseite des Neckars aufgrund der komplizierten verkehrstechnischen Rahmenbedingungen im öffentlichen wie auch privaten Verkehr erhebliche Einschränkungen für die Entwicklung der Neuen Mitte mit sich bringt. Ein attraktives und leistungsfähiges Zentrum, das alle geforderten Funktionen optimal verbindet, konnte dort von den Wettbewerbsteilnehmern, die sich für diesen Standort entschieden haben, nicht angeboten werden.

Eine gleichwertige Aufteilung der Zentrumsfunktionen auf Flächen nördlich und südlich des Neckars wäre nur bei einer sehr hohen städtebaulichen Dichte vertretbar. Mit einer Nutzungskonzentration an beiden Ufern würde man jedoch den städtebaulichen Maßstab der dörflichen Struktur der Stadt Remseck verlassen.



Die Lage westlich des Hechtkopfes ist ideal für ein Zentrum mit gleichwertigen städtebaulichen Bezügen zu den Ortsteilen Neckarrems, Neckargröningen und Aldingen. Dieser Standort am Zusammenfluss von Neckar und Rems erleichtert den Bürgern der Ortsteile die Identifikation mit ihrer Neuen Mitte.

Die städtebauliche Entwicklung des Südufers verspricht zudem ein besonders reizvolles Stadtbild. Denn die öffentlichen Gebäude der neuen Mitte stehen in direktem Bezug zum Mündungsgebiet und werden von der imposanten Kulisse des Schlossbergs gerahmt. So werden die Potentiale des einmaligen Standorts bestmöglich genutzt. Die Stadt Remseck erhält damit erstmalig Postkartenmotiv für die gemeinsame Identität, auf das die Bürgerinnen und Bürger besonders stolz sein können.

In der Südlage trägt die Neue Mitte zur Entwicklung des nicht mehr standortangemessenen Kieswerks bei. Mit anderen Worten: die Umnutzung des Betriebsgeländes verspricht städtebauliche Dynamik und eine zeitnahe Realisierung wichtiger Bausteine. Die Vermeidung einer langfristig möglichen Brache und die frühe Sichtbarkeit der städtebaulichen Entwicklung sind ein nicht zu unterschätzender Faktor für die Akzeptanz des Projekts in der Bürgerschaft.

Für die Besucher der Neuen Mitte, die mit Stadtbahn oder Bus anreisen, liegen die konzentriert angeordneten Versorgungseinrichtungen und öffentlichen Gebäude in günstiger Entfernung. Der Fußweg über den Neckar wird aufgrund der im Sichtfeld liegenden Bauten und Freiräume – Schloss, Rathaus, Bürgersaal und Bibliothek sowie Hechtkopf und Marktplatz – zu einer urbanen Attraktion. Die Atmosphäre des Stadt- und Landschaftsraums trägt überdies dazu bei, die wahrgenommene Weglänge zu verkürzen.


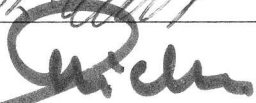


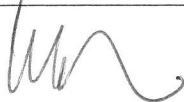

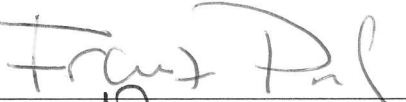
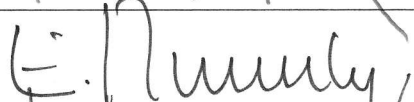


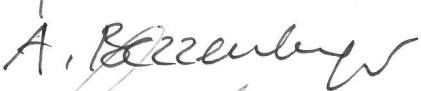





Mit der Anordnung der Nutzungen um einen zum Neckar offenen Platz wird die Chance wahrgenommen, einen Kristallisationspunkt für das öffentlich Leben der Stadt zu schaffen. In Verbindung mit dem Hechtkopf, beiden Neckarufern und dem öffentlichen Raum an der Stadtbahnhaltestelle entsteht ein übersichtlicher Stadtraum – ohne abseitige Bereiche oder Angsträume. Besucher haben alle Funktionen im Blick. Alle zentralen Nutzungen profitieren von der Wasserlage. Remseck gewinnt eine Mitte mit außergewöhnlicher Atmosphäre.

- 4.1 Nach der Öffnung der Umschläge werden die Namen der Verfasser der Arbeiten festgestellt (s. Liste zum Protokoll).
- 4.2 Das Preisgericht beauftragt die Vorprüfung, im Namen des Auslobers die Teilnahmeberechtigung der Verfasser der Arbeiten der Engeren Wahl bei der Architektenkammer Baden-Württemberg prüfen zu lassen.  
Es verfügt durch Beschluss, dass, sollte einer der Verfasser nicht die Teilnahmebedingungen erfüllen, diesem Verfasser der entsprechende Preis/die entsprechende Anerkennung abzuerkennen ist und die jeweils nachfolgenden prämierten Arbeiten/Arbeiten der Engeren Wahl entsprechend nachrücken.
- 4.3 Es ist vereinbart, die Ausstellung der Arbeiten am Montag, den 19.09.2011 um 19.00 Uhr am gleichen Ort zu eröffnen.  
Herr Prof. Schwinge wird bei der Eröffnung anwesend sein und die Entscheidung des Preisgerichts erläutern.

- 4.4 Der Vorsitzende entlastet nun die Vorprüfung und bedankt sich für ihre Arbeit.  
Er dankt dem Preisgericht für die engagierte und stets konstruktive Zusammenarbeit und dem Auslober dafür, dass er den nunmehr entschiedenen Wettbewerb ausgelobt hat.  
Er bekräftigt zudem die Überzeugung des Preisgerichts, dass mit dem Erfolg des Verfahrens ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zur Neuen Mitte der Stadt Remseck am Neckar getan ist.
- 4.5 Nach Verlesung und Unterzeichnung des Protokolls wird die Sitzung um 22.15 Uhr geschlossen.

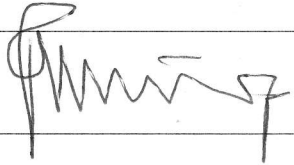
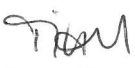
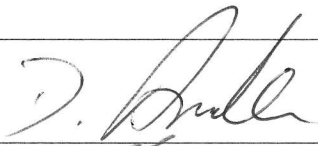
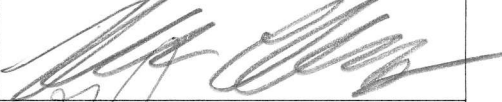

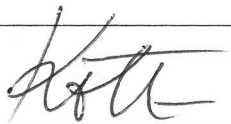




**Preisgericht**

**Teilnehmer**

Preisrichter/innen	
Oberbürgermeister Karl-Heinz Schlumberger, Remseck am Neckar	
Dr. Frank Knödler, Stadtrat CDU Remseck am Neckar	
Dr. Karl Burgmaier, Stadtrat Bündnis 90/Grüne Remseck am Neckar	
Kai Buschmann, Stadtrat FDP Remseck am Neckar	
Gerhard Waldbauer, Stadtrat Freie Wähler Remseck am Neckar	
Harald Sommer, Stadtrat SPD, Remseck am Neckar	
Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Architekt/Stadtplaner, Stuttgart	
Dr.-Ing. Eckart Rosenberger, Architekt/Stadtplaner, Gerlingen	
Prof. Dipl.-Ing. Kai Haag, Architekt, Stuttgart	
Dipl.-Ing. Pit Müller, Landschaftsarchitekt, Freiburg im Breisgau	
Dipl.-Ing. Angela Bezenberger, Landschaftsarchitektin, Darmstadt	
Dipl.-Ing. Martin Bernhard, Leiter FB Bautechnik/Bauplanung, Remseck am Neckar	
Prof. Dipl.-Ing. Peter Schürmann, Architekt, Stuttgart	
Stellvertreter/innen	
Erster Bürgermeister Karl-Heinz-Balzer, Remseck am Neckar	
Michael Hörr, Stadtrat Freie Wähler, Remseck am Neckar	
Horst Leutenecker, Stadtrat CDU, Remseck am Neckar	

**Preisgericht**

**Teilnehmer**

Dipl.-Ing. Tim von Winning RBM, Architekt/Stadtplaner, Tübingen	
Dipl.-Ing. Elke Tittel, FB Bautechnik/Bauplanung, Remseck am Neckar	
<b>Sachverständige Berater</b>	
Dr. Donato Acocella, Stadt- und Regionalentwicklung, Lörrach	
Dr. Volker Christiani, Stuttgarter Straßenbahnen AG- SSB, Stuttgart	
Dipl.-Ing. Jörg Tigges, Wüstenrot Haus- und Städtebau, Ludwigsburg	
Thomas Wolf, Stadt Ditzingen, Ditzingen	
Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz, Verkehrsplaner, Ludwigsburg	
<b>Beobachter</b>	
Siegmar Kellert, Leiter Fachbereich Finanzen, Remseck am Neckar	
Raphael Dahler, Leiter Fachgruppe Kultur, Sport und BE, Remseck am Neckar	
<b>Vorprüfer/innen</b>	
Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Schwinge, Architekt/Stadtplaner, Stuttgart	
Dipl.-Ing. Dietram Locher	
Dipl.-Ing. Heike Ebinger	

**Protokoll**

**Teilnehmerliste**

Tarnzahl	Einzelperson, Arbeitsgemeinschaft, Juristische Person	<b>Bevollmächtigter Vertreter</b> Mitarbeiter und Fachberater	Ergebnis
1001	Architekturbüro A. Luggenhölscher; Gladbeck	Dipl.Ing. Heribert Houben (Landschaftsarchitekt), Andreas Gasse, Dipl.-Ing. Tobias Luggenhölscher	nicht zur Bewertung zugelassen
1002	Arge bfa/büro für architektur, Partnerschaft g2 Landschaftsarchitekten; Stuttgart	<b>Antje Krauter</b> , Dipl.-Ing. Leslie Koch, Dipl.-Ing. Torsten Brenner (Verkehr)	Engere Wahl
1003	atelier pk/hutterreimann landschaftsarchitektur GmbH; Berlin	<b>Dipl.-Ing. Philipp Koch</b> , Dipl.-Ing. Johannes Bretschneider, Dipl.-Ing. Christian Roeder, Cand. B. Eng. Leonie Korbach	Anerkennung
1004	Arge c/o urban essences, Dipl.-Ing. Rolf Teloh; Dipl.-Ing. Tobias Micke, Landschaftsarchitekt; Berlin	Daniel Sebastian Pape, Belen Enguix Valero, Gianfillipo Vianello, Achim Nelke, Klaus E. Krauss, Kolja Wischnewski	1. Rundgang
1005	Arge Bau Eins/Mess/Denkinger+Menzel; Kaiserslautern	<b>Denis Andernach</b> , Yvonne Thönes, Elena Hanemann	2. Rundgang
1006	Arge Steiner Weißenberger Architekten; Lange Landschaftsarchitekten; Berlin	GIP Ingenieure GmbH, Herr Dittrich (Verkehr)	1. Rundgang
1007	Molenaar Architekten und Stadtplaner mit Weber-Molenaar Landschaftsarchitektin; München	Matthias Fink, Sebastian Grenzing, Felix Heinrich, Andrea Eidmann, Joachim Bissinger, Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz Dr. Brenner Ingenieurges.mbH (Verkehr), Dipl.-Ing. Roozbeh Karimi Möhler+Partner Ingenieure AG (Lärmschutz)	Anerkennung
1008	AR.D.D. Architekten GmbH und Stroetmann Hinz Planungsgesellschaft mbH mit R. Braun Landschaftsarchitektur; Stuttgart	<b>Guido Weinhardt</b> , Dipl.-Ing. Karin Haug	1. Rundgang
1009	oei architekten und Hermann Eisele Landschaftsarchitekt, Stuttgart	Dipl.-Ing. Jan-Beng Oei	2. Rundgang
1010	Gork Architekten und Gesswein Landschaftsarchitekten; Stuttgart	Eva Kiesel	2. Rundgang
1011	Dejozé & Dr. Ammann / Karl F. Grohs; Münster	Dr.-Ing. Kristin Ammann-Dejozé, Dipl.-Ing. Markus Brokmann, Stud.Arch. Linda Pöhler, Ing.-Büro Dipl.-Ing. Axel Westram	2. Rundgang
1012	architekten kay frahm, jens krimmel GbR   Gersch Architekten   Drei-Grün Freie Landschaftsarchitekten; Stuttgart	Daniel Zimmermann, Kovacic Ingenieure GmbH, Hansjoerg Madlener (Verkehr)	2. Rundgang
1013	Alexander Schwab und Rolf Martin, Saarbrücken	Hanna Lavall, Laura Sperl, Bernd Wagner, WSV Beratende Ingenieure GmbH (Verkehr)	nicht zur Bewertung zugelassen
1014	berger röcker architekten und specht landschaftsarchitektur; Stuttgart/Tübingen	Stud.Arch. Marc Schommer,	1. Rundgang

**Protokoll**

**Teilnehmerliste**

Tarnzahl	Einzelperson, Arbeitsgemeinschaft, Juristische Person	Bevollmächtigter Vertreter Mitarbeiter und Fachberater	Ergebnis
1015	Arge C1 Architekten und Prof. Schmid Treiber Partner Freie Landschaftsarchitekten; Stuttgart/Leonberg	<b>Darius Cwienk</b> , Marek Mucha, MAP Prof. Maurmeier+Partner	4. Preis
1016	Planungsgruppe Welz-Lorenz-Jetter; Göppingen	<b>Peter Welz</b> , Elias Fauser, Kai Koreck, Ulrike Hail, Nadine Schmid, Stahl+Partner Ing.-Büro für Verkehrsplanung	2. Preis
1017	Trojan Trojan+Partner, Architekten und Städtebauer und WGF Objekt Landschaftsarchitekten; Darmstadt/Nürnberg	Carl Wilkens, Moritz Mücke, Anke Thestorf, Eva Hornek, Bruno Johannbroer, Pirker+Pfeiffer Ingenieure (Verkehr)	4. Preis
1018	Helleckes/Dieterle Landschaftsarchitektur mit office 3 Waldmann Jungblut GbR; Karlsruhe	Annette Lehn, Dipl.-Ing. (FH) Johannes Rutsch, Dipl.-Ing. (FH) Sigrid Ensfellner, Dipl.-Ing. Karin Fendler	Anerkennung
1019	Dipl.-Ing. Wolfgang Sterr, Freier Architekt und Wolfgang Blank Landschaftsarchitektur, Stuttgart	Dipl.-Ing. Sylvia Haller, Hans-Peter Henes Verkehrsplaner	1. Rundgang
1020	Keller Eckert Arch. GmbH und Atelier Herrmann; Stuttgart/Ostfildern	Phnoc Trung Tran, IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr, Herr Steinbach	1. Rundgang
1021	Most Architekten + Stadsontwerpers/AS CAD Planungsbüro; Rotterdam/Filderstadt	<b>Felix Lauffer</b>	nicht zur Bewertung zugelassen
1022	Franz Wohnhaas Dipl.-Ing. Freier Architekt und Manfred Tünnemann Dipl.-Ing. Freier Landschaftsarchitekt; Ludwigsburg	Emil Zanker Dipl.-Ing. Beratender Ingenieur Verkehrswesen	2. Rundgang
1023	Denzer + Jaschke   MetM-architects   Reinboth Landschaftsarchitekten; Remseck/Stuttgart/Esslingen	Michael Gural, Giuseppe Mastracobo, Markus Seemann, Pasqual Häcker, Thomas Maier, Liu Gang, Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Tögel (Verkehr)	2. Rundgang
1024	Studio Stadt Landschaft und LA 21 Landschaftsarchitekten; Schramberg/Stuttgart	<b>Stefanie Platsch</b> , Planungsbüro Stadtverkehr H. v. B. Schönfuss GbR	2. Rundgang
1025	Rüttenauer Architekten und Prof. Dipl.-Ing. Holger Haag Landschaftsarchitekt; Heidelberg	Christoph Vierneisel, Stadtplaner	1. Rundgang
1026	argeplan Stadtplaner u. Architekten; Hannover	<b>Jörg Günther</b>	1. Rundgang
1027	Reinhard Kühn Fr. Architekt und Bernd Kirn Landschaftsarchitekt; Stuttgart	Dipl.-Ing. (FH) Lilli Straub, BS Ingenieure H. Schäfer, H. Schröder	2. Rundgang
1028	Ernst Scharf Architekt und bbz Landschaftsarchitekten Timo Herrmann; Berlin	Wieschen Siewers, Malte Stellmann, Christian Bauer, Karsten Hentrich, Anderas Franken, M+O Berlin GmbH (Verkehr)	Engere Wahl

**Protokoll**

**Teilnehmerliste**

Tarnzahl	Einzelperson, Arbeitsgemeinschaft, Juristische Person	<b>Bevollmächtigter Vertreter</b> Mitarbeiter und Fachberater	Ergebnis
1029	Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner und faktorgrün Landschaftsarchitekten; Düsseldorf/Freiburg	Johannes Schittenhelm, Christian von Mikusch, Modus Consult Dr.-Ing. Frank Gericke (Verkehr)	1. Preis
1030	SWW-Architekten und Stadtplaner mit GTL Landschaftsarchitekten; Braunschweig	<b>Hendrik Welp</b> , Sybille Welp, BM Consult Herr Dipl.-Ing. G. Ruske (Verkehr)	1. Rundgang
1031	Freiräumer + Schrölkamp Architektur und Koehler Landschaftsarchitekten; Berlin	Ina Guderle	Anerkennung
1032	Erich W. Baier Architektur und Städtebau und Bernard und Sattler Landschaftsarchitekten; Gauting/Berlin	Dipl.-Ing. Fabian Lux, H. Glöckl Verkehrsplanung	2. Rundgang
1033	MEURER Architekten/Stadtplaner/Ingenieure PG; Frankfurt am Main	Dipl.-Ing. Magnus Jakob, M.A. Martin Mantinow, Dipl.-Ing. Kristina Meurer, Sommerlad, Haase, Kuhli Landschaftsarchitekten Dipl.-Ing. Raimund Haase, Runge+Küchler Ingenieure Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge	2. Rundgang