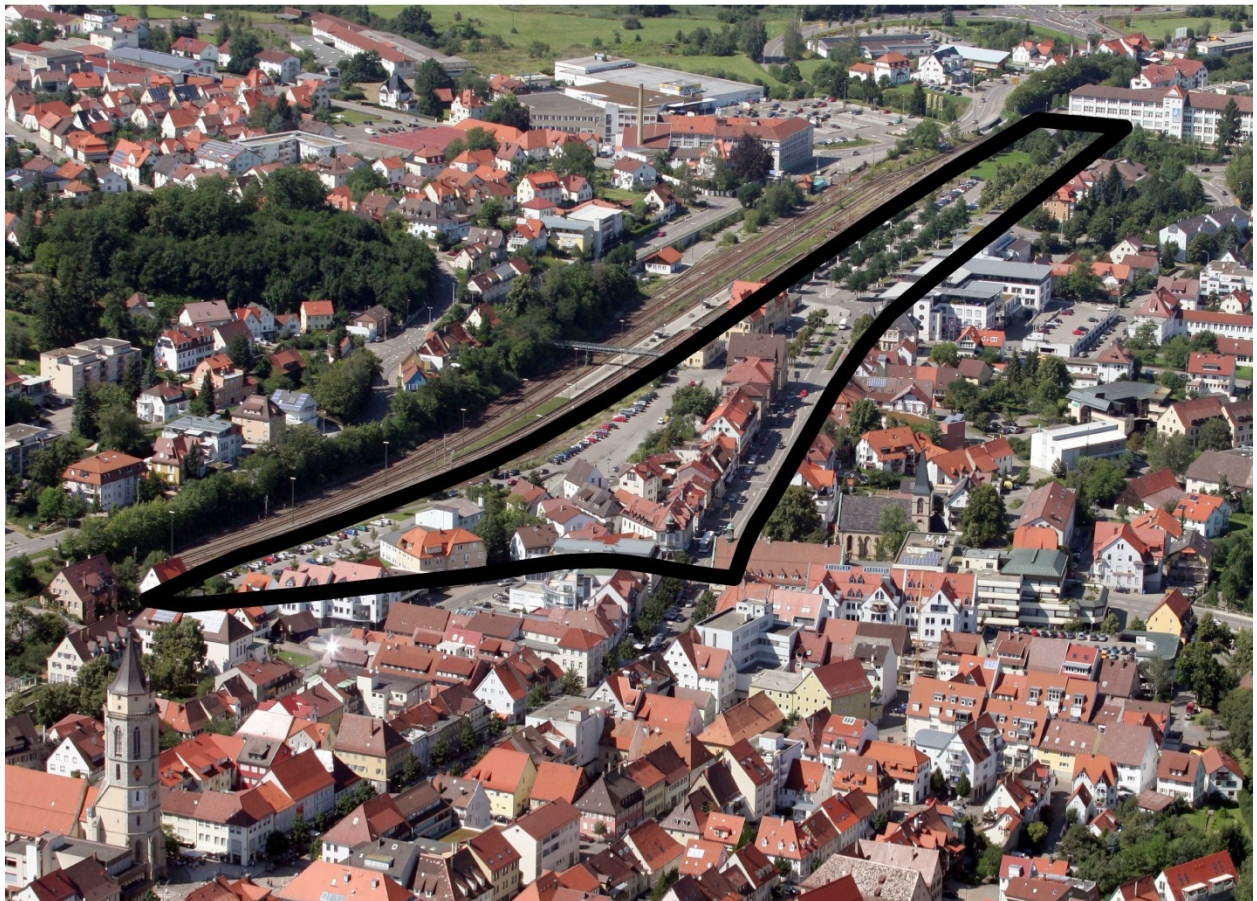


Ergebniszusammenfassung

Nicht offener Ideenwettbewerb mit Realisierungsteil

Bahnhofsareal – Stadteingang Nord



Kontinuierliche Stadtentwicklung in Balingen

Mit großem Erfolg betreibt die Stadt Balingen seit über 30 Jahren die städtebauliche Erneuerung des Stadtkerns.

Als Startschuss einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Stadtentwicklung gilt der in den 1980er Jahre durchgeführte Städtebauliche Ideenwettbewerb, der im Zusammenwirken von Verkehrskonzept und Einzelhandelskonzeption die heutige Fußgängerzone mit Marktplatz erst möglich machte. In den Folgejahren wurden u.a das Gebiet „Klein Venedig“ zum attraktiven Wohnquartier weiterentwickelt, das unter dem Stichwort „Integrierte Stadtquartiersentwicklung am Wasser“ bundesweite Beachtung fand.

Stadtplanung ist ein niemals abgeschlossener Prozess: Die aktuellen Sanierungsprojekte „Vor dem Mühltor“, „Hinterer Kirchplatz“ und das „Bahnhofsareal – Stadteingang Nord“ sind eine konsequente Fortsetzung einer erfolgreichen Stadterneuerung.

Die Ausrichtung der Gartenschau im Jahr 2023 sowie das in den kommenden Jahren zu erarbeitende Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) bringen weitere Handlungsfelder mit sich und sorgen so für eine auf Zukunftsfähigkeit ausgerichtete Stadtentwicklung, die Balingen als attraktiven Standort für gesundes Wohnen und Arbeiten erhalten und dauerhaft weiterentwickeln wird.

Städtebauliche Ausgangssituation

Das Wettbewerbsgebiet liegt am nördlichen Stadteingang und ist Teil des Sanierungsteilgebiets „Bahnhofstraße“. Es erstreckt sich vom Park-and-Ride-Parkplatz im Norden über den zentralen Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz, der Bebauung westlich der Bahnhofstraße mitsamt der ausgedehnten Parkierungsfläche am ehemaligen Holzverladeplatz bis hin zum sog. Klöckner-Areal im Süden. Der städtebauliche Ideenwettbewerb soll Perspektiven für eine langfristige und nachhaltige Entwicklung im Plangebiet liefern.

Die Aufgabenstellung insgesamt ist komplex: Neben der Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen, der Schaffung ausreichender öffentlicher Parkieranlagen sowie einer sinnvollen Erschließung der rückwärtigen Bereiche zwischen Bahnhofstraße und Gleisanlagen werden auch nachhaltige städtebauliche Lösungen für Privatgebäude und Quartiere gesucht. Zur barrierefreien fußläufigen Anbindung der westlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebiete soll der unter Denkmalschutz stehende Fußgängersteg denkmalsensibel aufgewertet und mit einem Aufzug ausgestattet werden.

Der Stadteingang Nord soll als solcher eine angemessene Aufwertung erfahren. Im Zentrum des Wettbewerbs stehen der im Realisierungsteil gelegene Abschnitt der Bahnhofstraße vom ehemaligen Baltrikgebäude bis zur Einmündung Mörikestraße sowie der Bahnhofsvorplatz. Ziel der Neukonzeption ist es, den künftigen Vorplatz weitestgehend frei von Verkehr zu halten und zu einem von Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen genutzten, attraktiven Stadtraum zu machen.

Für die Neuordnung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der südlich daran angrenzenden Flächen rund um die ehemalige Bahnhofsgaststätte werden konkrete Gestaltungsvorschläge erwartet, die kurz- bis mittelfristig realisiert werden sollen. Sowohl Bahnhof als auch Bahnhofsgaststätte befinden sich in Privatbesitz. Beide Eigentümer sind in das Wettbewerbsverfahren eingebunden. Durch die Neugestaltung des Vorplatz kann das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude einen würdigen Auftakt und somit eine erhebliche Aufwertung erfahren.

Wettbewerbsverfahren

Städtebauliche bzw. Architekturwettbewerbe stellen die bestmögliche Qualitätssicherung hinsichtlich Funktionalität, Ökonomie, Ästhetik und Nachhaltigkeit dar und genießt aufgrund seiner fairen Wettbewerbsbedingungen und dem hohen Maß an Transparenz große Wertschätzung in der Öffentlichkeit.

Der Wettbewerb „Bahnhofsareal – Stadteingang Nord“ wurde als nichtoffener städtebaulicher Ideenwettbewerb mit Realisierungsteil nach den Richtlinien für Planungswettbewerben durchgeführt. In der Auslobung, die in der Preisrichtervorbesprechung am 6. Oktober 2016 im Konsens verabschiedet wurde, wurden sowohl formal-rechtliche wie auch inhaltliche Aspekte der Wettbewerbsaufgabe detailliert dargestellt.

Am 08. November 2016 war der Bewerbungsschluss für das europaweit ausgeschriebene Verfahren. Die Teilnehmer mussten sich über festgelegte Eignungskriterien für die Teilnahme qualifizieren. Insgesamt haben sich 23 Büros, zum Teil auch aus dem europäischen Ausland, beworben. 22 davon haben das Auswahlverfahren erfolgreich durchlaufen. Da die Anzahl der Teilnehmer auf 20 begrenzt war, entschied am 15. November das Los. Zusätzlich zu den so ermittelten Teilnehmern sind 6 weitere Planungsbüros durch die Stadt Balingen direkt gesetzt worden, so dass insgesamt 26 Teilnehmer an der Ausarbeitung der Entwürfe beteiligt waren. Die Auslobung wurde am 18. November an die Teilnehmer verschickt.

Am Freitag, 31. März 2017 tagte das Preisgericht: 19 Arbeiten lagen unter Wahrung der Anonymität zur Beurteilung vor. Die nachfolgend dargestellten Arbeiten wurden mit Preisen und Anerkennungen von insgesamt 70.000 € gewürdigt.

Das Preisgericht empfiehlt dem Gemeinderat der Stadt Balingen einstimmig, den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf von HOLZWARTH Landschaftsarchitektur in Arbeitsgemeinschaft mit Yellow Z aus Berlin (mit Plänen verlinken) mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen.

Preisgericht

Fachpreisrichter:

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

Stellvertretende Fachpreisrichter:

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

Sachpreisrichter:

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

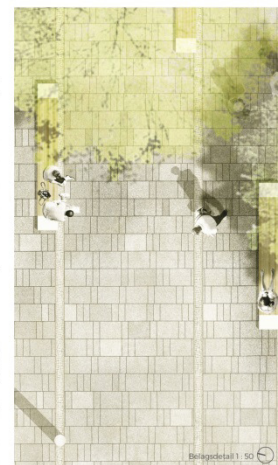
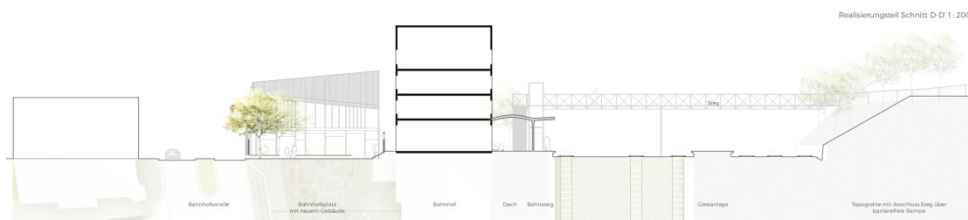
Stellvertretende Sachpreisrichter:

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

Sachverständige ohne Stimmrecht:

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

1. Preis: Holzwarth Landschaftsarchitektur mit Yellow Z, Berlin





Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

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

Im Norden geben zwei Baukörper der Freikirche und Villenbebauung ein räumliches Gegenüber. Dieses bauliche Band wird gebildet aus einer Parkgarage und, funktional sinnfällig, aus einem Gebäude für Dienstleistungen und Büros. Zwischen Parkhaus und neuem Bahnhofplatz spannt sich die Anlage des bestehenden Busbahnhofs. An der Grenze zum Bahnhofplatz wird ein angemessener Übergang geschaffen – ein Baumhain ergänzt die Kubatur des bestehenden Trafohauses und bildet einen gleichzeitig durchlässigen, trotzdem räumlich wirksamen Abschluss zwischen beiden Stadträumen.

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

Für den Bereich südlich des Bahnhofs wird ein in kompakten Baufeldern organisiertes, trotzdem in seiner Körnung durchlässiges Quartier vorgeschlagen. Durch die baulichen Ergänzung und Interventionen wird dieser Bereich sinnfällig neu geordnet und räumlich aufgewertet: Gegenüber der Bahn wird eine klare bauliche Kante gebildet, die die dichte innerstädtische Bebauung abschließt.

Zur Bahnhofstraße bieten fußläufig bzw. für Fahrverkehr zu nutzende Verbindungen die nötige Durchlässigkeit. Das neue Quartier ist gut mit einer baumbestandenen Straße entlang der Bahn erschlossen. Sie ist angebunden über die Straße am Lindle und eine Zufahrt südlich des Bahnhofplatzes.

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

Bei einer insgesamt positiven Diskussion werden einige Punkte kritisch gesehen: die Positionierung des neuen Gebäudes auf dem Bahnhofplatz ist ungünstig gewählt. Der Bahnhofplatz selber erscheint zu klein, der Übergang zum historischen Steg zu eng. Dagegen wird für die Zufahrt zum südlichen Quartier zusammen mit Stellplätzen, Abstandsflächen und

Baumsetzungen eine deutlich zu breite Öffnung erzeugt, die der eigentlichen Platzfläche vor dem Bahnhof Konkurrenz macht. Etwas monoton wirkt auch die Gestaltung der Straße entlang der Bahn. Bezogen auf Baumsetzung und Anordnung der Parkierung wären mehr freiräumliche Qualitäten und Akzentuierungen möglich. Überprüft werden müsste auch der eingefügte großflächige Einzelhandel mit seinen Auswirkungen auf das Nachbargrundstück. Insgesamt bietet die Arbeit jedoch sehr gute Vorschläge und ein robustes Konzept für die städtebauliche Neuordnung und die Platzgestaltung - mit einer Veränderung der Dimensionierung des Bahnhofplatzes ein realisierbarer, angemessener Entwurf.

**2. Preis: Günter Hermann Architekten, Stuttgart mit
Siegmond Landschaftsarchitektur, Schömburg**





Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

Der von Verkehr frei geräumte Bahnhofsvorplatz weist eine in sich ruhige Struktur auf und wird gegenüber dem ZOB durch eine Baumgruppe räumlich und optisch abgetrennt, behält gleichzeitig aber seine verbindende Funktion zwischen ZOB und Bahnhof. Das Baumquartier rahmt zugleich das optisch durch eine angefügte Fahrradstation mit WC optisch aufgearbeitete Trafostation.

Auf der südlichen Seite wird der Bahnhofsvorplatz durch ein eingefügtes Gebäude eingefasst, welches für sich die Kubaturen der bestehenden Bebauung entlang der Bahnhofstraße wiederaufnimmt. Insgesamt erscheint der Platz zwar in der Größe deutlich reduziert, jedoch für seine Funktion im Stadtgefüge noch ausreichend dimensioniert. Die Gestaltung des Platzes wird durch ein Fontänenfeld dominiert, welches in Größe und Funktion nur eingeschränkt mit der Verkehrsbedeutung eines Bahnhofsvorplatzes harmoniert. Gleichwohl lockert dieses den Platz wiederum auf. Die Fahrbahn der Bahnhofstraße wird nicht in die Platzgestaltung integriert, sondern verbleibt in tangentialer Lage, wodurch die Trennwirkung des Verkehrs eher gesteigert wird.

Die Besonnung und Belichtung der Außengastronomie des Bahnhofs bleibt durch den Verzicht eines Ersatzbaus der bisherigen Bahnhofsgaststätte gewahrt und verbessert sich insgesamt. Auf der südlichen Seite des Bahnhofs bestehen Erweiterungsflächen für die Gastronomie. Der Aufgang zum denkmalgeschützten Fußgängerüberweg erfolgt über eine langgezogene Treppenrampe, die gut gelungen neben dem Bahnhofsgebäude beginnt und von der Bahnhofstraße gut auffindbar bzw. erreichbar erscheint.

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

Die Parkierung erfolgt nördlich des ZOB in einem großen Parkhaus über vier Ebenen. Das Parkhaus wirkt in seinen Dimensionen gegen über der östlich gelegenen Bebauung dominant, gleichwohl städtebaulich durchgeplante Grünstrukturen noch vertretbar. Der ZOB bleibt insgesamt unverändert. Im Bereich der bestehenden Parkierungsanlagen am Lindle erfolgt eine neue Wohn- und Geschäftsbebauung welche vorzugsweise über die Straße am Lindle erschlossen wird.

Die geplante Neubebauung ist in ihrer städtebaulichen Körnung und Höhenentwicklung der städtebaulichen Situation angemessen. Insgesamt werden zwischen der Neubebauung und der Bebauung entlang der Bahnhofsstraße neue Innenräume geschaffen, die die Wohnfunktion klar verbessern. In diesem Bereich wird zugleich eine Tiefgarage angeordnet.

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

**3. Preis: w+p Landschaften, Schiltach mit
Lieb und Lieb Architekten, Freudenstadt**





Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

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

Der Bahnhofslatz besticht durch seine Großzügigkeit und ruhigen Gesamteindruck. Das lockere Baumgrün ist prägnant und richtig gesetzt. Es schafft zusammen mit der langen Sitzbank eine hohe Aufenthaltsqualität. Das Element Wasser wird allerdings sehr zurückhaltend eingesetzt. Der Platz öffnet sich wie selbstverständlich zum denkmalgeschützten Steg. Besonders wertvoll ist die Situierung der südlich des Bahnhofs gelegenen Kaffeeterrasse. Auch die anderen Funktionen auf dem Platz, wie Taxi und Fahrräder sind geschickt gelöst. Ein separater Raum für Kiss & Ride fehlt jedoch.

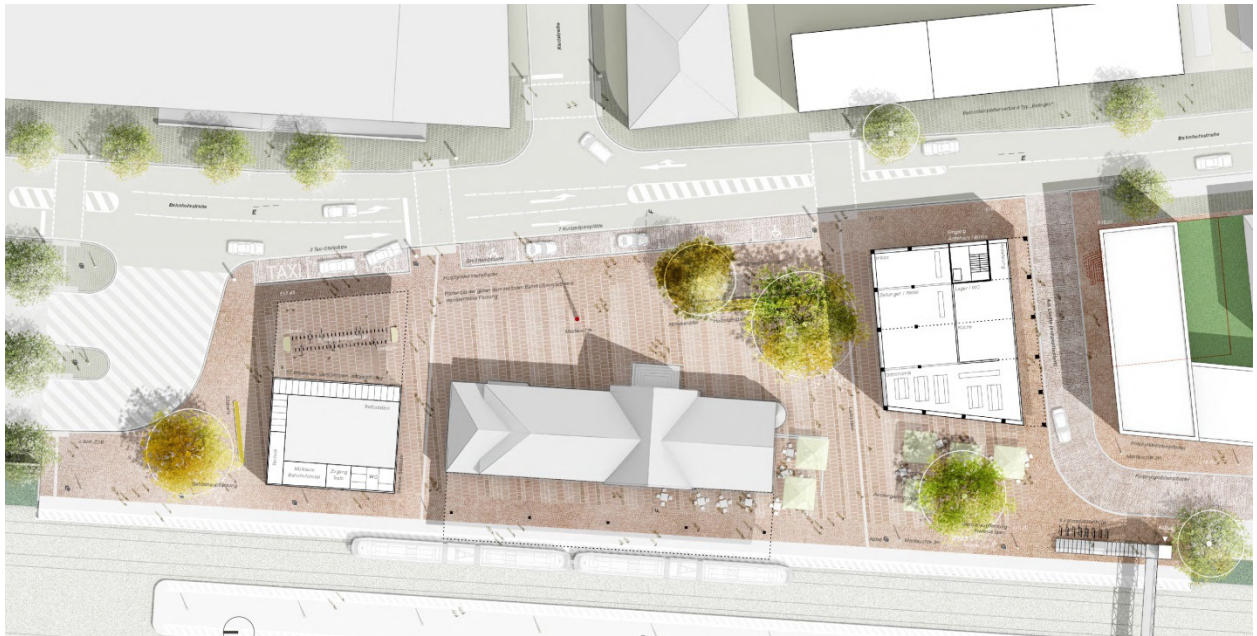
Der vorgeschlagene Ort beton als Platzbelag ist funktional, wie gestalterisch denkbar und führt die Ankommenden in Richtung Karlstrasse, Krankenhaus und Landesgartenschau gelände wie auch in die Innenstadt. Das Parkierungsgebäude mit P&R Stellplätzen nördlich des ZOBs ist gut erreichbar und komplettiert das Mobilitätszentrum.

Die vorgeschlagene Stadtstruktur "Am Lindle" und im "Glöckler-Areal" wirkt robust und nimmt die vorhandenen Stadträume folgerichtig auf. Die langgestreckten Gebäudekörper wirken stadträumlich plausibel und bieten den erforderlichen Lärmschutz. Die durchgehende Baumreihe entlang des Bahnkörpers schafft die notwendige Distanz und bietet Platz für einen durchgehenden Rad und Fußweg.

Der vorgeschlagene Mix aus Wohnungen und Gewerbe mit attraktiven Plätzen und Höfen ist überzeugend gelöst und bietet eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit. Die zentral gelegene Tiefgarage mit Zufahrt über die Bahnhofstraße reduziert den Individualverkehr im Quartier entscheidend.

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

Anerkennung: **studio wessendorf mit ST/GRIEGER Landschaftsarchitekt,**
Berlin





Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

Der Entwurfsvorschlag ist konzeptionell durchgängig strukturiert und vor allem in den öffentlichen Bereichen detailliert ausgearbeitet. Das neue Parkhaus und der bestehende Busbahnhof sind mit einem großen Baumfeld zusammengefasst. So entsteht in Verbindung mit den straßenbegleitenden Bäumen entlang der nördlichen Bahnhofstraße und dem so genannten Wiesenraum ein grüner Stadteingang, der bis zum Servicegebäude nördlich des Bahnhofs geführt wird. In dieses Gebäude ist die erhaltene Trafostation integriert. Die Fahrradstellplätze und -boxen sind hier angeordnet.

Im Süden des neu gestalteten Platzes flankiert ein viergeschossiger Neubau mit Flachdach den alten Bahnhof. Seine Platzierung ermöglicht eine zeitnahe Realisierung des neuen Bahnhofsbereichs, schafft aber in Verbindung mit dem großen Servicegebäude einen relativ beengten Platz vor dem Bahnhof. Diesen Eindruck verstärkt die sehr verkehrstechnisch gestaltete Bahnhofstraße zusätzlich. Hier bleiben die gestalterischen Möglichkeiten ungenutzt. Die zu kleinteilige Gliederung der Funktionsbereiche durch unterschiedliche Belagsflächen und Formate verstärkt den beengten Charakter des Platzes.

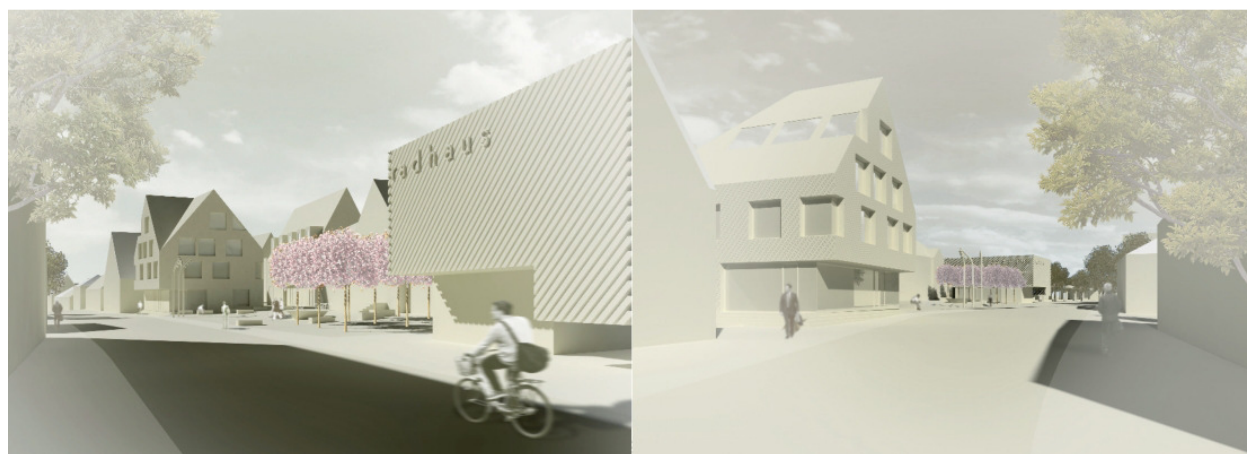
Im südlich anschließenden Baufeld entlang der Bahnhofstraße wird die städtebauliche Körnung aufgenommen. Die bestehenden Gebäude werden maßstäblich ergänzt. Dabei sind die Quergassen allerdings zu schmal dimensioniert. Das ehemalige Postgebäude am Bahnhofsplatz wird durch einen Winkelbau ersetzt, der keine ausreichenden Freiräume zur Nachbarbebauung lässt.

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

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

Am Lindle entsteht ein kleiner Quartiersplatz, der angenehm dimensioniert ist und die Topographie mit einfachen Mitteln bewältigt. Der Vorbereich des denkmalgeschützten Stegs ist in die Freiraumkonzeption integriert und schafft eine gute kleinräumliche Vernetzung zwischen Eyach und den Quartieren westlich der Bahn. Die Arbeit zeichnet sich durch eine klare städtebauliche Struktur aus. Die beidseitige Einengung des Bahnhofsplatzes kann jedoch ebenso wenig überzeugen wie die räumlich beengten Innenhöfe der südlichen Bebauung.





Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

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

Das im Norden vorgeschlagene Parkhaus soll langfristig mit der vorgeschlagenen Überdachung des Busbahnhofs zu einer baulichen Kante zusammen gefasst werden, die den Straßenraum der Bahnhofstraße rahmt. Eine gute Idee, die allerdings von der geplanten Realisierungsschritten abweicht. Der lang gezogene Stadtraum endet im Süden vor dem Fahrradparkhaus, das die Trafostation sinnvoll ummantelt und den Bahnhofplatz mit einem gastronomischen Angebot im Erdgeschoss bereichern soll.

Man kann den Verfassern durchaus folgen, wenn sie sich Gedanken über die räumliche Fassung des Bahnhofplatzes machen. Fraglich ist es allerdings, ob die Sichtverbindung zwischen Busterminal und Bahnhofplatz aufgegeben werden sollte. Würde nicht der kleine Hain als Membran besser geeignet sein, die Sichtbarkeit des Busbahnhofs zu sichern?

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

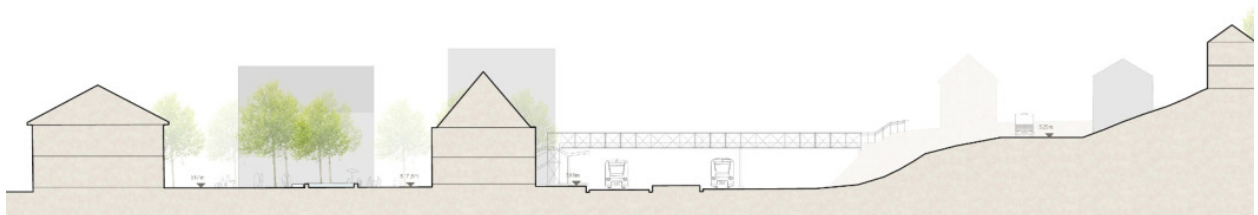
Die städtebauliche Figur – eine Folge von Wohnhöfen mit integrierten Handelsflächen – fügt sich wie selbstverständlich in die Umgebung ein. Die zeitgemäße Interpretation eines klassischen städtebaulichen Motivs Balingens wird mit den Bestandsbauten zu einem angenehm geformten Quartier verbunden.

Bei der Umsetzung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Durchwegung wäre allerdings darauf zu achten, dass Konflikte zwischen Privatheit und Öffentlichkeit vermieden werden. Kritisch zu bewerten ist aber vor allem, dass die Verfasser die Wohnhöfe bis an die Grundstücksgrenze heranführen und deshalb die von der Deutsche Bahn AG geforderten Abstände zu den Gleisen unterschreiten. Zu eng dimensioniert sind außerdem einige Gassen im Quartier, die zur Verschattung führen und in frequenzarmen Tageszeiten auch atmosphärische Probleme erzeugen könnten.

Mit geschickt in die Topografie hineingeschobenen Handelsflächen erreichen die Verfasser, dass die Innenhöfe eine hohe Qualität erreichen, an der auch die Bewohner der Bestandsgebäude partizipieren können. Das Nutzungskonzept ist standortgerecht entwickelt und tragfähig, der Umgang mit dem Bestand vorbildlich. Die freiräumliche Qualität ist passabel.

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

Anerkennung: roedig . Schop mit METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin





Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

Die Verfasser setzen zwei bauliche Akzente: nördlich des zentralen Omnibusbahnhofes wird ein längsgestrecktes Parkhaus verortet, südlich des Bahnhofsvorplatzes erstreckt sich ein Band aus unterschiedlich großen und in der Höhe (2-5 Geschosse) absinkenden Baukörper, die im Wesentlichen Wohnnutzungen enthalten.

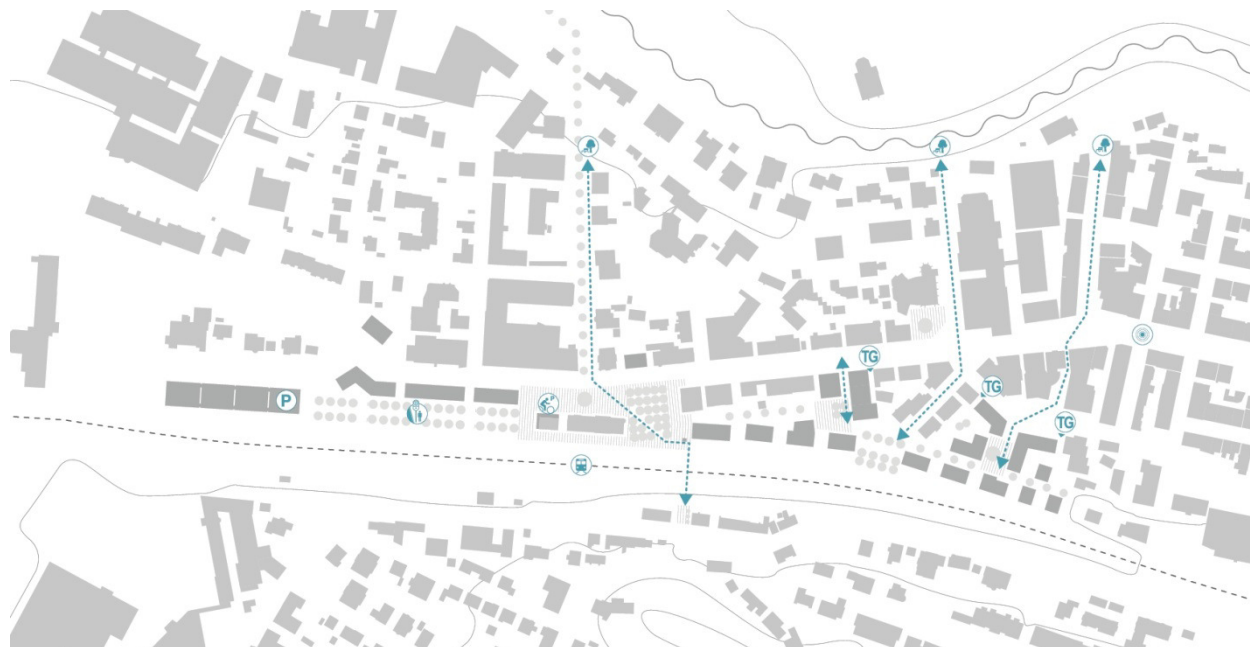
Den Auftakt bildet direkt am denkmalgeschützten Fußgängerübergang ein 5 geschossiges Gebäude, welches neben der barrierefreien Erschließung des Steges auch diverse öffentliche und halböffentliche Nutzungen beherbergt. Der Baukörper wirkt an dieser Stelle unmaßstäblich, besonders in Hinsicht auf die Höhenentwicklung der Bestandsgebäude. Nicht wirklich nachvollziehbar erscheint auch die Höhenentwicklung entlang der Bahn. Die lineare Struktur bietet keine Antwort bzw. Neuordnung, der rückwertigen diffusen Zonen des Entwicklungsbereichs Bahnhofstraße. Die Aussagen zur Gestaltung der Verkehrs- und Freiräume in diesem Areal bleiben schematisch und bedürfen einer stärkeren Klärung.

Durch Wegfall der ehemaligen Bahnhofsgaststätte und den Verzicht auf weitere bauliche Elemente auf dem Bahnhofsvorplatz, wird der denkmalgeschützte Bahnhof freigestellt und bekommt somit einen würdigen Auftritt.

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

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

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



Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht:

Das Konzept der Verfasser, mit neuen Raumkanten das Wettbewerbsgebiet zu strukturieren und zu einer gesamträumlichen Einheit zusammenzubinden, wird gewürdigt. Die Setzung des nördlichen Parkhauses ist nachvollziehbar, die vorgeschlagenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsgebäude an der östlichen Grenze des ZOB vermögen aber nicht zu überzeugen:

Auf minimierter Erdgeschossfläche kragen verhältnismäßig große Kubaturen der Obergeschosse aus, die die darunterliegenden Freiflächen verschatten. Der Fahrweg der Busse wirkt hier sehr beengt. In wirtschaftlicher Hinsicht wird dieser Vorschlag sehr kritisch bewertet.

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

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

Mit der hier beginnenden Baumreihe Richtung Eyach könnte die Verbindung sinnvoll hergestellt werden. Der neue Aufgang zum Steg über die Bahn ist klar und angemessen. Insgesamt reagiert die vorgeschlagene städtebauliche Körnung gut auf den umgebenden Bestand.

Die ideenreich vorgetragene Konzeption erscheint jedoch nicht immer realisierungstauglich; das gilt sowohl für einzelne Baustrukturen wie auch für die innere Erschließung.

Impressum:

Amt für Stadtplanung und Bauservice

Neue Straße 31

72336 Balingen

Stand: 05.04.2017