

**Nichtoffener Städtebaulicher Ideenwettbewerb  
Neckarknie  
Stuttgart-Bad Cannstatt  
2017**

**Protokoll der Preisgerichtssitzung vom 16.03.2018**

Das Preisgericht tritt am Freitag, 16. März 2018, 9:00 Uhr im Kursaal in Stuttgart-Bad Cannstatt zusammen. Im Namen der Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt Herr Bürgermeister Pätzold alle Anwesenden. Nachdem die Anwesenheit der unten aufgeführten Personen festgestellt wurde, wird Frau Professor Bott auf Vorschlag der Jury einstimmig zur Vorsitzenden gewählt. Frau Professor Bott nimmt die Wahl an.

**Fachpreisrichter/-innen**

Prof. Ulrike Böhm, Stuttgart  
Prof. Cornelia Bott, Korntal  
Stefan Helleckes, Karlsruhe  
Prof. Gunter Kölz, Ludwigsburg  
Dr. Detlef Kron, Stuttgart  
Peter Pätzold, Stuttgart  
Prof. Stefan Werrer, Stuttgart

**Stellvertreter/-innen**

Dr. Hermann-Lambert Oediger, Stuttgart  
Wolfgang Maier, Stuttgart  
Stephan Oehler, Stuttgart

**Sachpreisrichter/-innen**

Beate Bulle-Schmid, Stuttgart  
Marita Gröger, Stuttgart  
Christoph Ozasek, Stuttgart  
Björn Peterhoff, Stuttgart

**Stellvertreter/-in**

Philipp Hill, Stuttgart  
Andrea Münch, Stuttgart

**Sachverständige Berater**

Walter Braun, Stuttgart  
Matthias Busch, Stuttgart  
Wallie Heinisch, Stuttgart  
Bernd-Marcel Löffler, Stuttgart  
Dr. Volker Christiani, Stuttgart

## **Beobachter**

Arnold Maiwald, Stuttgart  
Hans-Joachim Treiber, Stuttgart

## **Vorprüfung und Protokoll**

Joachim Andelfinger, Stuttgart  
Kilian Bezold, Stuttgart  
Winfried Börner, Stuttgart  
Hermann Degen, Stuttgart  
Andreas Hemmerich, Stuttgart  
Hansjörg Herrmann, Stuttgart  
Diana Meierhofer, Stuttgart  
Irmela Renner, Stuttgart  
Johannes Rentsch, Stuttgart  
Ina Rund, Stuttgart  
Karl-Heinz Staudinger, Stuttgart

Das Preisgericht ist damit beschlussfähig.

Die Vorsitzende versichert sich, dass alle Jurymitglieder bis zum Tag des Ideenwettbewerbs weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsleistungen erhalten, noch mit Teilnehmern einen Meinungs austausch über die Wettbewerbsaufgabe geführt haben. Alle Anwesenden werden gebeten, während des Preisgerichts Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen und die Beratung vertraulich zu behandeln.

Danach erfolgt der formale Bericht der Vorprüfung.

## **Formaler Bericht**

Von 20 teilnahmeberechtigten Planungsbüros haben 10 ihre Arbeiten fristgerecht abgegeben. Die Aufbereitung und Kennzeichnung der eingereichten Leistungen entsprechen den Vorgaben der Ausschreibung. Abweichungen sind im Einzelnen dokumentiert. Die Durcharbeitungen in den Zeichnungen, den Texten und den Berechnungen waren für die Vorprüfung ausreichend. Die Anonymität wurde gewahrt.

## **Fachliche Prüfung**

Die fachliche Vorprüfung wurde nach folgenden Hauptkriterien vorgenommen:

- Leitidee und gestalterische Einheit
- Erfüllung der funktionalen Vorgaben insbesondere der Anforderungen an den Hochwasserschutz sowie die Erfordernisse der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße
- Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, Fuß- und Radwege, Erschließung
- räumlich funktionale Gliederung in Bezug auf unterschiedliche Nutzungsansprüche, Freizeit- und Erholungsnutzung, Ortsbezüge
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Begrünung/Grünqualität
- räumlich-gestalterische Gliederung
- Korrespondenz mit den angrenzenden Quartieren
- Erlebbarkeit des Wassers
- Material und Ausstattung
- ökologische Qualität der Grünausstattung

- Umgang mit dem Baumbestand
- Gewässerökologie
- Wirtschaftlichkeit von Bau und Betrieb
- Nachhaltigkeit in Bezug auf Unterhalt, Pflege und Nutzung

Die Ergebnisse aller unter diesen Oberbegriffen zusammengefassten Einzelprüfpunkte, sind an der jeweiligen Arbeit abzulesen.

In einem **Informationsrundgang** werden die Arbeiten sachlich neutral vorgestellt und ausführlich und wertfrei erläutert.

Aufgrund des hohen Niveaus aller Arbeiten werden im **ersten Wertungsrundgang** keine Arbeiten ausgeschieden:

Anschließend erläutert die Vorsitzende nochmals das Vorgehen für den **zweiten Wertungsrundgang**, wonach Beiträge mit einfacher Mehrheit ausgeschieden oder weitergeführt werden können. Die Vorsitzende betont, dass die Arbeiten prioritär unter dem Leitbild „Stadt am Fluss“ mit Verbesserung der Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten sowie der Aufwertung der Wohnqualitäten in den angrenzenden Stadtquartieren beurteilt werden. Dabei müssen visionäre Lösungsvorschläge für den Verkehr weitestgehend vertretbar bleiben. Es folgen weitere Diskussionen im Gremium über die Unterschiede und der jeweiligen Ideenansätze sowie deren Umsetzung. Nachhaltige Mobilitätsansätze werden gewürdigt, jedoch stoßen sie teilweise auf Kritik bezüglich der Handhabbarkeit eines künftig tragfähigen Verkehrskonzeptes. Ebenso wurde erkannt, dass der Erhalt der ehemaligen Eisenbahnbrücke sehr sinnvoll erscheint, da dadurch die Wegebeziehungen über den Neckar wesentlich verbessert werden.

Nach intensiver inhaltlicher Diskussion vor den Arbeiten, schließt das Preisgericht folgende Arbeiten im **zweiten Wertungsrundgang** wie folgt aus:

Tarnzahl 1250	10 : 1 Stimmen
Tarnzahl 1252	7 : 4 Stimmen
Tarnzahl 1253	9 : 2 Stimmen
Tarnzahl 1254	einstimmig
Tarnzahl 1257	10 : 1 Stimmen
Tarnzahl 1259	einstimmig.

Somit verbleiben in der **Engeren Wahl** die Arbeiten mit den Tarnzahlen **1251, 1255, 1256 und 1258**.

Es kann festgestellt werden, dass insbesondere die Arbeiten positiv Beachtung finden, die ein großzügiges, räumliches Gesamtkonzept im Sinne des Neckarraumes formulieren, stadträumlich den Neckar gut mit den Stadtteilen Altstadt Bad Cannstatt und Neckarvorstadt verbinden, eine robuste Gestaltqualität aufweisen und verkehrstechnische Lösungen vorschlagen, die im Sinne der Auslobung sind.

Diese Arbeiten werden im Gremium intensiv diskutiert und im Anschluss durch Teams, bestehend aus Fach- und Sachpreisrichter/-innen schriftlich beurteilt. Die Beurteilungen werden im Plenum verlesen, diskutiert und durch weitere Anregungen ergänzt.

### **Tarnzahl 1251**

Die Arbeit interpretiert den Flussraum des Neckars als Sequenz von Freiräumen, die flussaufwärts abwechselnd als landschaftlich/weiche Uferzonen oder urban/harte Ufer gestaltet werden. Dieser stringente Entwurfsansatz überzeugt.

Zwischen König-Karls-Brücke und neuer Eisenbahnbrücke wird das Ufer auf der Altstadtseite schlüssig als aktiver urbaner Raum – „Schleusenplatz“ genannt – in Fortführung der „Hall of Fame“ mit Sport-, Spiel- und Gastronomienutzungen belebt. Hierfür wird die historische Eisenbahnbrücke zurückgebaut. Die freiräumliche und architektonische Gestaltung weiß hier zu überzeugen. Diesem Uferbereich vorgelagert wird die Mittelmole als Schleuseninsel mit reduzierter Gestaltung zum Anlege- und Badeplatz profiliert. Die Erschließung erfolgt ausschließlich über den zukünftigen Fuß- und Radsteg der neuen Eisenbahnbrücke.

Der Seilerwasen wird als Uferpark unter Einbeziehung von vorhandener Topografie und Baumbestand sehr zurückhaltend gestaltet und schafft damit ein gutes Pendant zum zukünftigen Wilhelmaufer. Entlang einer breiten Promenade führen Sitzstufenanlagen zum Wasser. Schwimmende Holzdecks bieten die Möglichkeit zum Wassererlebnis mit Sonnenbad. Die vorgeschlagene Allee entlang der vermeintlichen Stadtkante überzeugt insbesondere aufgrund ihrer schematischen Linienführung nicht. Sie erzeugt in der Folge Restflächen zum Verlauf der Schönestraße. Es ist zudem zu hinterfragen, ob trotz der Angebote auf dem Schleusenplatz der vollkommene Verzicht auf Spiel- und Bewegungsflächen für die angrenzenden Quartiere in diesem Bereich vertretbar ist. Die Übergänge von der Altstadt in den Uferpark sind schwach.

Die Zuordnung des Hochbunkers mit transparentem Aufsatz und Cafénutzung zur Stadtseite ist überzeugend gelöst und erzeugt mit dem sogenannten „Bunkerplatz“ einen attraktiven neuen Stadtraum. Der Verkehrsknoten wird leicht zur Rosensteinbrücke hin verlegt wodurch als Folge der Zuordnung des Bunkers zur Altstadt an dieser Stelle das Erleben des Neckars beeinträchtigt und die Rad- und Fußgängerbewegung entlang des Flusses erschwert wird.

Zwischen Rosenstein- und Wilhelmsbrücke wird die vorhandene markante Fassung des Neckars durch Ufermauern und Baumreihen beibehalten. Die vorhandene Promenade entlang der Neckartalstraße wird auf Kosten der stadtauswärts führenden Fahrbahn verbreitert.

Das westliche Ufer zwischen Wilhelmsbrücke und Mühlsteg soll weniger von hohen Mauern als vielmehr von einer niedrigen Ufergestaltung bestimmt werden. Hierbei wird die Bestandsituation aufgegriffen, weitergeführt und in Form einer abgewinkelten Terrassierung neu interpretiert. Ermöglicht wird diese großzügigere Ufergestaltung durch die Wegnahme einer Fahrbahn der Neckartalstraße. Den räumlichen Abschluss auf Höhe der Krefelder Straße vis-a-vis zu den Kurparkanlagen bildet eine Flusstreppe.

Insgesamt kann diese Ufergestaltung allerdings nicht vollständig überzeugen und hält nicht die gestalterische Qualität der übrigen Abschnitte.

Der Verzicht auf die stadtauswärts führende Fahrbahn der Neckartalstraße führt zu keinem adäquaten Mehrwert im Freiraum und ist hinsichtlich der zu erwartenden verkehrlichen Belastung der Neckarvorstadt durch lokale Verkehre sehr kritisch zu bewerten. Die Befreiung der Wilhelmsbrücke vom Individualverkehr wird begrüßt.

Zusammenfassend handelt es sich um eine stringent entwickelte Arbeit, die sich trotz der erwähnten Mängel durch ihre eigenständige Lesart der Stadtlandschaft und den daraus resultierenden zurückhaltenden Umgang mit dem Bestand auszeichnet.

## **Tarnzahl 1255**

Die Arbeit zeichnet sich durch ihre konsequente Grundhaltung und in vielen Bereichen durch gut durchgearbeitete Lösungsvorschläge aus.

Die großzügige Freiraumgestaltung des Seilerwasens mit der durchgängigen Zonierung mit den flachen offenen Wiesenbereichen findet besonderen Anklang. Die Staffelung von der städtebaulichen Kante an der Schönestraße mit dem Neckartal Radweg, dem Aktionsband für

Sport, Spiel und Gastronomie, der Promenade und den weiten Wiesen bis zum Neckar ist sowohl im übergeordneten Zusammenhang als auch für die Nutzer der angrenzenden Quartiere gewinnbringend. Die Ausbildung der Flachwasserzonen und des Neckarstrandes bedarf einer weiteren Ausformulierung. Dies gilt auch für den straßenübergreifenden Seilerplatz und die kleinen dreieckigen Platzbereiche vor den Aktionsbändern.

Der Bunker wird durch den Glasaufsatz städtebaulich inszeniert.

Die konsequente Führung des Hauptradweges entlang der Bebauung auf Seite der Cannstatter Altstadt entlastet die Freizeitbereiche der Fußgänger am Neckarufer. Der Wegfall des Zweirichtungs-Radweges in der Neckartalstraße wird bedauert, ermöglicht aber die Weiterentwicklung des Rillingufers. Die Anordnung der Schiffsanlegestellen an der Neckarvorstadt und die Umgestaltung des Rillingufers mit zwei Niveaus und neuen Sitztreppenanlagen ist ein sehr guter Ansatz und belebt den Bereich mit relativ wenig Raumbedarf.

Die Mittelmole wird über Stege, Treppe und Rampe sinnvoll erschlossen.

Die Lösung für den Bereich zwischen Schleuse und Schönestraße schöpft das durch den Rückbau der Tunnelrampe eröffnete Potential als „qualifizierter Durchgangsraum“ nicht richtig aus. Hier entstehen keine neuen Räume mit besonderer Aufenthaltsqualität.

Die Arbeit geht vom Wegfall der Eisenbahnbrücke aus, ist aber auch mit derselben gut denkbar. Da eine Verbreiterung des Rad- und Fußweges unter der neuen Bahnbrücke auf 6 m gegenwärtig nicht in Aussicht steht, wäre eine entsprechende Alternative bei Wegfall zu prüfen.

Die Führung des Straßenverkehrs ist insgesamt überzeugend, die Umlenkung des stadtauswärts führenden Verkehrs aus der Neckartalstraße in die Wilhelmastraße ist gut vorstellbar und schafft die Möglichkeit eines Stadtbalkons und der Aufwertung der Haltestelle Rosensteinbrücke.

Die Arbeit überzeugt insgesamt durch ihre konsequente Haltung und bietet in der Auseinandersetzung mit dem Bestand und den Verkehrsproblematiken im Besonderen in vielen Bereichen Lösungsansätze für die weitere Bearbeitung.

## **Tarnzahl 1256**

Die Arbeit schlägt überzeugend zwei deutlich unterschiedliche Ufergestaltungen vor: Der Cannstatter Altstadt mit einem dynamischen, landschaftlichen und grünem Ufer, steht das urbane, steinerne Ufer an der Neckarvorstadt gegenüber. Hergeleitet wird diese Thematisierung aus der Geschichte: die Altstadt Cannstatt wurde noch am „stürmischen Wasser“ gebaut, während die Neckarvorstadt deutlich später entstand, als das Ufer des Flusses bereits „gezähmt“ war. In Dialog stehen beide Ufergestaltungen zwischen der Rosenstein- und der Wilhelmsbrücke: hier ist über den Wasserlauf hinweg ein „Flusstheater“ geplant, mit dem Theaterschiff auf der nördlichen Uferseite und einem urbanen „Flusssofa“ auf der südlichen Uferseite.

Der Bunker ist an der Rosensteinbrücke verortet und wird mit einem Glasaufbau als Landmarke inszeniert. Hier beeinträchtigt die Gestaltung des Knotens vor dem Bunker die Quer Verbindung zwischen Badstraße und Seilerwasen. Am Thaddeus-Troll-Platz hätte der Übergang zum Wasser deutlich urbaner ausfallen können.

Die Gestaltung des Seilerwasens folgt einer schlüssigen Zonierung: von einem Band mit intensiver Nutzung am Übergang zur Stadt, nimmt die Intensität auf der sich langsam zum Wasser neigenden Wiesenfläche ab. Am Übergang zum Neckar ist eine dynamische, ökologisch

wertvolle Flachwasserzone angeordnet - gerahmt von dem bestehenden „Patellasteg“. So entsteht ein großzügiger, sich zum Wasser öffnender, einladender Parkraum, gefasst von dem der Stadt vorgelagerten Aktivband. Das baumüberstandene Aktivband ist bedarfsgerecht am Quartier platziert und bietet kleinteilige Spiel-, Sport- und Aufenthaltsflächen an. Das Band zieht sich bis hinunter zur König-Karls-Brücke und bindet die Bereiche unter der Brücke mit der „Hall of Fame“ schlüssig mit ein.

Die alte Eisenbahnbrücke bleibt erhalten und ist zurückhaltend gestaltet. Sie wird genutzt als Aufenthaltsraum und zusätzliche als Wegeverbindung mit einem Schnellradweg durch den bestehenden Rosensteintunnel. Für die Rampe auf das höher liegende Brückenniveau wird schlüssig der Zwischenraum zur neuen Eisenbahnbrücke genutzt.

Auf der Seite der Neckarvorstadt sieht die stadträumliche Idee für das Rillingufer eine großzügige Uferpromenade vor, teils auf der Ebene des Quartiers, teils als etwas tiefer gelegter Steg-Anbau an die Kaimauer. Das so angelegte neue Ufer bindet an einem Ende großzügig an den Mühlsteg und den Mombachpark an und am anderen Ende wird ein verkehrsberuhigter Platz angeboten, der durch die Stadtbahn bzw. den Bus angefahren bleibt. Der Stadtplatz wird durch Läden und Cafés an seiner baulichen Kante belebt, zum Wasser hin ist eine Schifflände angelagert, die das Theaterschiff verortet. So ist die Belebung des Platzes auch mit kultureller Nutzung bereichert und bildet einen Teil des „Flusstheaters“.

Die Besonderheit am neuen Rillingufer ist, dass jeweils an den in das Quartier führenden Straßen punktuelle Überwege über die Neckartalstraße angeboten werden, besetzt durch Pavillons, die gleichzeitig den Zugang zum tieferen „Rillingkai“ markieren. Die aufwändige Kaibebauung wird schlüssig durch die Anordnung der Schiffsanlegestellen rechtfertigt, die eine Attraktion und Belebung für diese Uferseite darstellen. Überzeugend ist hierbei die schlichte und klar getaktete Gestaltung und Fassung des Uferraumes.

Um diese Großzügigkeit am Rillingufer zu erhalten, wird die Neckartalstraße zu einer stadteinwärtigen Einbahnlösung reduziert. Das ist als Herausforderung für die Bündelung der Verkehre zu betrachten, um eine Verdrängung in andere Bereiche des Quartiers zu verhindern.

Die Arbeit zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie den Versuch unternimmt, über die Wilhelmsbrücke hinweg die Beziehung zwischen Altstadt Bad Cannstatt und Neckarvorstadt zu stärken, in dem sie die Brückenstraße bis zur Martinskirche verkehrsberuhigt als öffentlichen Raum für die Neckarvorstadt hinzugewinnt.

Insgesamt findet Arbeit sehr angemessene Lösungen für den Ort und bietet für die weitere Entwicklung des Neckarknies realisierbare, prägnante Gestaltungen.

## **Tarnzahl 1258**

Die Arbeit besticht als „urbanes Freiraumsystem“ mit einer Vielzahl an neuen attraktiven Einrichtungen, die die Flusslandschaft Neckarraum erlebbarer machen sollen.

Einen Freibadebereich mit angrenzendem Strand, sodass man im Neckar wieder baden kann, hat man sich in Stuttgart schon lange gewünscht. Allerdings bestehen Zweifel, an einer Realisierbarkeit dieser Einrichtung aufgrund der Nähe zur Schleuse, der heutigen Wasserqualität und der im näheren Umfeld befindlichen Bäder der Stadt.

Ebenso werden die Cafés kritisch gesehen, die in den „Rillingmauerbereich“ eingeschoben werden sollen. Die Lage im HQ 100-Bereich bedingen einen erhöhten technischen Aufwand, außerdem kann ein in diesem Bereich liegender Hauptsammler nicht verlegt werden.

Die alte Eisenbahnbrücke wird zum akteursbezogenen Freiraum mit vielen Einrichtungen, wogegen der eigentliche Zweck als Rad- und Gehwegverbindung zwischen Rosenstein und Bad Cannstatt ins Hintertreffen gerät.

Positiv gesehen wird der „steinerne Platz“ mit einer zusätzlichen Haltestelle am Kopf der Rosensteinbrücke. Jedoch werden drei Haltestellen in einem engeren Einzugsbereich für nicht erforderlich gehalten. Die Neckartalstraße ist als Einbahnstraße stadteinwärts dargestellt. Dies bedeutet zwangsläufig eine Verkehrsverlagerung in die angrenzende Neckarvorstadt.

Die Radwegführung durch eine stillgelegte Tunnelröhre an der Schönestraße wird als möglich aber nicht sehr schlüssig gesehen.

Insgesamt stellt der Entwurf mit den intensiven Einrichtungen und Umgestaltungen im „öffentlichen Raum“ einen attraktiven neuen Ansatz dar, diesen Neckarraum erlebbarer zu machen. Dies steht jedoch im krassen Gegensatz zu einem realisierbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis und einem Mehrwert an zusammenhängenden Grünflächen für den Stadtteil Bad Cannstatt.

Nach eingehender Diskussion beschließt die Jury folgende Rangfolge:

<b>Rangfolge</b>		<b>Stimmenverhältnis</b>
1. Rang	<b>Tarnzahl 1255</b>	einstimmig
2. Rang	<b>Tarnzahl 1256</b>	9 : 2
3. Rang	<b>Tarnzahl 1251</b>	einstimmig
4. Rang	<b>Tarnzahl 1258</b>	9 : 2

Das Preisgericht beschließt einstimmig, die weitere Prämierung analog der Rangstufen festzulegen. Dabei wird die Preissumme von 90.000 € gemäß der Auslobung auf die prämierten Arbeiten aufgeteilt.

1. Preis	<b>Tarnzahl 1255</b>	40.000 €
2. Preis	<b>Tarnzahl 1256</b>	25.000 €
3. Preis	<b>Tarnzahl 1251</b>	17.000 €
1 Anerkennung	<b>Tarnzahl 1258</b>	8.000 €

### **Empfehlung des Preisgerichts**

Es ist Ziel die städtebaulichen und räumlichen Qualitäten entlang des Neckars im Bereich der Neckarvorstadt zu verbessern. Dabei sind aber die verkehrlichen Eingriffe in die Neckartalstraße und deren Auswirkungen zu untersuchen und zu berücksichtigen.

Die Verknüpfung der beiden Neckarufer, Bad Cannstatt und Rosensteinpark, über den Neckar hinweg sind insbesondere für die Fußgänger zu verbessern. Ob dies durch den Vorschlag der Verbreiterung um zwei Meter des bisher geplanten Rad- und Fußgängerstegs unter der neuen Eisenbahnbrücke möglich ist, ist zu prüfen.

Daher ist in diesem Bereich eine zusätzliche Querung, auch unter Einbeziehung der alten Eisenbahnbrücke, eine mögliche Alternative und ist im Weiteren zu prüfen.

Im Plenum wird anschließend auf Antrag der Vorsitzenden die Vorprüfung entlastet. Danach übergibt Frau Prof. Bott die Leitung zurück an Herrn Bürgermeister Pätzold und bedankt sich für die konzentrierte und konstruktive Mitarbeit aller Jurymitglieder. Herr Bürgermeister Pätzold

bedankt sich bei der Vorsitzenden Frau Prof. Bott und der Jury sowie allen Beteiligten und schließt die Sitzung um 18:05 Uhr.

gez.  
Prof. Bott

gez.  
Börner



**Verfasser**

Tarnzahl	Kennziffer	Verfasser
1250 2. Rundgang	541389	<p>Luz Landschaftsarchitektur Christof Luz Dinkelstraße 40 70599 Stuttgart</p> <p>in Arbeitsgemeinschaft mit:</p> <p>Schlaich Bergermann Partner sbp GmbH Schwabstraße 43 70197 Stuttgart</p> <p>Schönfuß Planungsbüro StadtVerkehr Mühlhaldenstraße 22 70567 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: C. Schöffend, A. Baez, S. Faust, B. Schulz, M. Schurr, F. Schächter, A. Gomez, T. Wallisser</p>
1251 3. Rang 3. Preis	945254	<p>Koeber Landschaftsarchitektur Jochen Koeber Azenbergstraße 31 70174 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: F. Bräuninger, L. Schüller, Ch. Bölz, A. Schübl</p> <p>Berater:</p> <p>Verkehrsplanung: Ingenieurbüro Koehler &amp; Leutwein GmbH + Co. KG, Dipl.-Ing. Stefan Wammetsberger Dipl.-Ing. Andreas Holder Greschbachstraße 12 76229 Karlsruhe</p> <p>Stadtplanung: ASP Architekten Markus Weismann Talstraße 41 70188 Stuttgart</p>
1252 2. Rundgang	261397	<p>Planstatt Johann Senner Breitlestraße 21 88662 Überlingen</p> <p>Mitarbeiter: T. Nerger, T. Gungor, P. Schmoeger, T. Martinez-Gonzalez, T. Kaysers, L Kibele</p> <p>in Arbeitsgemeinschaft mit:</p>

		<p>Verkehrsplanung: Ingenieurbüro Langenbach In der Au 11 72488 Sigmaringen</p> <p>Mitarbeiter: S. Köhler, D. Langenbach</p> <p>Fachplaner Architektur und Stadtplanung PlanQuadrat Projekt GmbH &amp; Co. KG Wilhelmstraße 20/2 70372 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: U. Müller</p>
1253 2. Rundgang	000815	<p>Tobias Baldauf Landschaftsarchitekt und Stadtplaner bauchplan Severinstraße 5 rbg 81541 München</p> <p>Christoph Link Verkehrsplanung Link</p> <p>Jens Lehmann Freier Architekt</p> <p>Mitarbeiter: J. Ulrich, M. Baldenweck, E. Boutsika-Palles, C. Frey, E. Judmaier, K. Strasser</p>
1254 2. Rundgang	428877	<p>Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH Leonard Grosch Am Tempelhofer Berg 6 10965 Berlin</p> <p>Mitarbeiter: A. Feldmann, N. Dvorak, P. Zissler, M. Schmitz, T. Busch, J. Carvalho</p> <p>Berater: Verkehr: Via Beratende Ingenieure, Berlin Visualisierung: Philipp Obkircher, Berlin</p>
1255 1. Rang 1. Preis	731854	<p>Grünewelle Landschaftsarchitektur Johannes Jörg Freier Landschaftsarchitekt Ligusterweg 16 88287 Grünkraut</p> <p>in Arbeitsgemeinschaft mit:</p> <p>silands / Gresz + Kaiser Landschaftsarchitekten PartG</p>

		<p>Roberto Kaiser Stephanie Gresz Riedwiesenweg 8 89081 Ulm</p> <p>Mitarbeiter: A. Haseneder, N. Buttke</p>
<p>1256 2. Rang 2. Preis</p>	<p>127990</p>	<p>Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur Dirk Meiser Frank Lohrberg Leuschnerstraße 58/1 70176 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: F. Harwardt, L. Zöllner</p> <p>Berater: Verkehrsplanung: Christoph Link</p>
<p>1257 2. Rundgang</p>	<p>898662</p>	<p>Blank Landschaftsarchitekten Landschaftsarchitekt Wolfgang Blank BDLA Wiesbadener Straße 15 70372 Stuttgart</p> <p>in Arbeitsgemeinschaft mit</p> <p>MAP Prof. Maurmaier + Partner Dipl.-Ing. Elisabeth Riegert</p> <p>Mitarbeiter: H. Klar, U. Stacklies, S. Amann</p> <p>Berater: Schwarz-Jacobi Architekten Stuttgart Freimut Jacobi</p> <p>Visualisierung: Sebastian Jud, Renderstüble, Stuttgart</p>
<p>1258 4. Rang Anerkennung</p>	<p>563289</p>	<p>Ramboll Studio Dreiseitl Landschaftsarchitektur Dieter Grau Nußdorfer Straße 9 88662 Überlingen</p> <p>Mitarbeiter: H. Porst, I. Nunes, D. Caspani, S. Sarasan, R. Ding, I. Blattmann, C.-I. Trufas</p> <p>in Arbeitsgemeinschaft mit:</p> <p>BS Ingenieure Verkehrsplanung Wettemarkt 5 71640 Ludwigsburg</p>

<p>1259 2. Rundgang</p>	<p>125202</p>	<p>Glück Landschaftsarchitektur GmbH Michael Glück Hermannstraße 5a 70178 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: M. Gishti, J. Fischer, S. Sparr</p> <p>in Arbeitsgemeinschaft mit:</p> <p>ambrosius blanke verkehr, infrastruktur Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung Westring 25 44787 Bochum</p> <p>Mitarbeiter: K. Rautenberg</p>
-----------------------------	---------------	---