



WÖHR Autoparksysteme GmbH | Ölgrabenstr. 14 | 71292 Friolzheim

## Studierendenwettbewerb RE:CONNECT Stuttgart: Protokoll und Jurybegründung

### Protokoll

Das Preisgericht tritt am 16.04.2026 um 10:30 Uhr zur Sitzung zusammen. Die Ausloberin informiert einleitend über Anlass, Zielsetzung und Ablauf des Wettbewerbsverfahrens; es wird festgestellt, dass alle fristgerecht eingereichten Arbeiten zur Beurteilung zugelassen werden. Nach einer Begrüßung und Vorstellungsrunde übernimmt Prof. Rausch den Vorsitz der Jurysitzung.

Beteiligte Preisrichter\*innen:

- Ina Westheiden (The Baukunst Dynamites)
- Daniela Wöhr (WÖHR Autoparksysteme GmbH)
- Markus Jehs (Jehs + Laub)
- Prof. Martin Stumpf (WH-P Ingenieure Stuttgart)
- Prof. Manuel Rausch (STUDIO-MRA)
- Markus Hofheinz (WÖHR Autoparksysteme GmbH)

Im ersten Wertungsrundgang werden alle Arbeiten vorgestellt, gesichtet und erörtert; Beiträge, die aus groben funktionalen oder städtebaulichen Gründen den Anforderungen der Auslobung nicht genügen, werden nach Beratung einstimmig von der weiteren Beurteilung ausgeschlossen und sind damit ausgeschieden.

Nach einer Mittagspause setzt das Preisgericht seine Beratungen mit einem zweiten Wertungsrundgang fort. Die daraus verbliebenen Arbeiten werden eingehend diskutiert und auf Grundlage der in der Auslobung benannten Kriterien bewertet.

Aus diesem Kreis werden die verbliebenen Wettbewerbsbeiträge der Preisgruppe gebildet und jeweils schriftlich gewürdigt. Anschließend berät das Preisgericht die Rangfolge der Preisgruppe und stimmt über die Vergabe der Preise ab. Die Rangfolge der Preise wird in offener Beratung erarbeitet und in einem weiteren Beschlussgang einstimmig festgelegt.

Zum Abschluss werden die Verfasserinnen und Verfasser offengelegt und den Beteiligten für ihre Mitwirkung gedankt.

Wir gratulieren den Preisträger\*innen herzlich und bedanken uns für die engagierten Beiträge aller Teilnehmerinnen.

## Jurybegründung Preisträger

### Jurybegründung – 1. Preis

Die Arbeit überzeugt durch einen **klaren konzeptionellen Ansatz**, der den Bestand nicht als Problem, sondern als Potenzial versteht. Der Entwurf folgt konsequent dem Leitgedanken der **Transformation statt des Abrisses** und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur aktuellen architektonischen und gesellschaftlichen Diskussion um Ressourcenschonung und nachhaltige Stadtentwicklung. Besonders positiv bewertet die Jury den **hohen Anteil an Bestandserhalt** von rund 70 %. Die vorhandene Bausubstanz wird weitgehend weitergenutzt, wodurch graue Energie gesichert und dem Gebäude ein neuer Lebenszyklus eröffnet wird.

Ein zentrales Argument des Entwurfs ist die **klare räumliche Strategie**:

Die bislang problematischen, schlecht belichteten Innenzonen des Parkhauses werden gezielt für ein **kompaktes, automatisiertes Parksystem** genutzt. Diese Nutzung ist an dieser Stelle funktional sinnvoll, da sie keine Tagesbelichtung erfordert. Gleichzeitig werden dadurch die gut belichteten Randzonen konsequent für **menschliche Nutzungen** freigespielt.

Die Jury würdigt besonders die **hohe Effizienz des Parksystems**. Durch den geringen Flächenbedarf und den Verzicht auf Rampen können Stellplätze erhalten werden, während gleichzeitig zusätzlicher Raum für **Wohnen, Arbeiten, Lernen und kulturelle Nutzungen** entsteht. Eine konventionelle Parklösung wäre unter diesen räumlichen Bedingungen nicht realisierbar gewesen.

Auch der **stadtbauliche Ansatz** überzeugt: Ein bisher monofunktionaler und negativ wahrgenommener Baukörper wird in einen **lebendigen, gemischt genutzten Stadtbaustein** transformiert. Der Entwurf reagiert zudem sensibel auf das häufige Problem fehlender Freiräume bei Parkhausumnutzungen, indem die Dachfläche erhalten, aktiviert und als gemeinschaftlich nutzbarer Raum weiterentwickelt wird.

Kritisch diskutiert wurden die **Eingriffe in die Tragstruktur**, insbesondere die Entfernung zentraler Kerne. Die Jury erkennt jedoch, dass diese Eingriffe konzeptionell begründet sind und im Zuge der Neuorganisation des Parksystems grundsätzlich lösbar erscheinen. Die Fragen der Detailausbildung werden als angemessen offen für eine Weiterentwicklung im Entwurfsprozess bewertet.

Zusammenfassend sieht die Jury in der Arbeit einen **starken, zukunftsweisenden Beitrag**, der Technologie und Typologie überzeugend miteinander verbindet. Der Entwurf bietet ein übertragbares Modell für den Umgang mit bestehenden Parkhäusern und formuliert ein klares architektonisches Statement für eine nachhaltige, nutzungsflexible Stadt der Zukunft.



## Jurybegründung – 2. Preis

Die Arbeit überzeugt durch einen **ambitionierten und eigenständigen Beitrag** zur Neubewertung einer peripheren Bahnhofsvorplatzsituation. Positiv fällt zunächst auf, dass der Entwurf, den bislang wenig gefassten Stadtraum durch eine **ergänzende Wohnbebauung neu interpretiert** und damit einen erkennbaren Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung des Umfelds leistet.

Die **Grundorganisation des Gebäudes** ist klar nachvollziehbar angelegt. Die Verlagerung der Stellplätze beziehungsweise des Parksystems in das **Innere des Baukörpers** wird von der Jury grundsätzlich als schlüssige Strategie bewertet. Dadurch werden die äußeren Zonen für nutzerorientierte Funktionen aktiviert, was der angestrebten Mischnutzung zugutekommt.

Gleichzeitig wurden einzelne Aspekte **kritisch diskutiert**, insbesondere die Ausbildung der Stellplätze als **betonter Gebäudekopf**. Hier sieht die Jury noch offene Fragen hinsichtlich der stadträumlichen Wirkung und der Angemessenheit an diesem Ort. Ebenfalls kritisch hinterfragt wird der vorgesehene **direkte Bezug zwischen Innenräumen und dem Parksistem**, da sich daraus Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität ergeben können.

Positiv hervorzuheben ist der Ansatz einer **vielfältigen Nutzungsdurchmischung**, der dem Kontext des Bahnstandsstandsorts entspricht und zu einer Belebung des Quartiers beitragen kann. Besonders gewürdigt wird die Integration von **Fahrradstellplätzen**, die in Bahnhofsnähe ein seltenes, aber dringend benötigtes Angebot darstellen und sinnvoll in den Entwurf eingebunden sind.

Die vorgeschlagene Holzbauweise des Neubaus wird von der Jury als **ökologisch nachvollziehbar und konstruktiv plausibel** eingeschätzt; die Trennung der Nutzungen in unterschiedliche konstruktive Systeme erscheint dabei sinnvoll, wobei der Materialeinsatz nicht ideologisch, sondern an die jeweiligen funktionalen und technischen Anforderungen angepasst sein sollte und im Hinblick auf Schwingungsverhalten, thermische Performance sowie akustische Entkopplung weiterführende vertiefende Untersuchungen zu empfehlen sind.

Durch das gestapelte Parken können Flächen oberirdischer Stellplätze zugunsten zusammenhängender Grünräume und qualitätsvoller Freiflächen ermöglicht werden, was insbesondere im Umfeld des Bahnhofs die **Qualität des Stadtraums erheblich steigern** kann. Vor diesem Hintergrund erkennt die Jury im Außenraum ein deutliches Entwicklungspotenzial und sieht die Entsiegelung der Freiräume als **zentralen Ansatzpunkt für die vertiefende Weiterentwicklung**.

In der Gesamtschau würdigt die Jury die Arbeit als **ambitionierten Entwurf**, der mit einer klaren Haltung auf die Herausforderungen der Bahnhofsumgebung reagiert. Aufgrund der offenen Fragen in der stadträumlichen Ausformulierung und der Innenraumqualitäten stellt die Arbeit einen **hochwertigen Beitrag** dar, der zu Recht mit dem **2. Preis** ausgezeichnet wird.

### Jurybegründung – 3. Preis

Die Arbeit wird von der Jury für ihren **konzeptionellen Ansatz einer flexiblen Nutzung** gewürdigt. Im Mittelpunkt steht weniger die kontextuelle und konkrete architektonische Ausformulierung als vielmehr die **systemische Idee**, ein Gebäude über seine Lebensdauer hinweg wandelbar auf unterschiedliche Nutzungen reagieren zu können.

Der Entwurf schlägt eine Struktur vor, die es erlaubt, Flächen je nach Bedarf als **Parken, Wohnen, Arbeiten oder gemeinschaftliche Nutzungen** auszubilden. Diese Offenheit wird von der Jury als grundsätzlich zeitgemäß und relevant bewertet, da sie eine **Transformation während der Nutzungsphase** ermöglicht und nicht erst auf einen vollständigen Funktionswechsel zu einem späteren Zeitpunkt abzielt.

Ebenfalls anerkennend bewertet die Jury die Idee eines **offenen Erdgeschosses** sowie den Ansatz, den Außenraum nicht als reine Verkehrs- oder Stellplatzfläche, sondern als **grün geprägte Aufenthaltslandschaft** zu denken. Die Abkehr von der klassischen „Parkplatzwüste“ hin zu öffentlich nutzbaren Räumen stellt einen wichtigen Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer dar.

Kritisch diskutiert wird hingegen die **städtebauliche Setzung** des vorgeschlagenen Baukörpers. Sowohl die Positionierung als auch die Höhe des Gebäudes bleiben in ihrer Einfügung in das Stadtbild unklar und werden als zu wenig ortsspezifisch eingeschätzt. Die Arbeit bleibt bewusst abstrakt und entwickelt den konkreten Standort nur eingeschränkt weiter.

Positiv hervorgehoben wird der Ansatz, **Parken und Wohnen auf einem kleinen Footprint so zu organisieren**, dass Nutzungen mit überschaubarem baulichem Aufwand an veränderte Mobilitäts- oder Wohnbedarfe angepasst werden können. Daraus ergibt sich jedoch die Notwendigkeit, die Konsequenzen dieser Wandelbarkeit zu prüfen: Wird das Gebäude über einen längeren Zeitraum ausschließlich als Parkhaus genutzt, entstehen sehr hohe Geschosse, deren Angemessenheit infrage steht. Die Jury sieht hier Potenzial, die angestrebte Flexibilität durch eine von Beginn an stärker gemischte Nutzung oder klar definierte Transformationsphasen planerisch und konstruktiv zu präzisieren.

Auch technische und organisatorische Fragen der schrittweisen Umnutzung – etwa zur Erschließung, zu Aufzügen oder zu Zwischenzuständen – bleiben offen. Diese Aspekte werden jedoch nicht als Schwäche, sondern als Hinweis auf den **konzeptionellen Charakter** der Arbeit verstanden.

Insgesamt liefert der Entwurf einen **interessanten, diskussionswürdigen Beitrag**, der mit seiner Idee der Nutzungsflexibilität überzeugt. Die Arbeit wird mit dem **3. Preis** ausgezeichnet, da sie exemplarisch zeigt, wie Gebäude als anpassungsfähige Systeme gedacht werden können, auch wenn die Einbindung in den städtebaulichen Kontext noch weiter zu präzisieren ist.