

IDEEN- UND REALISIERUNGSWETTBEWERB VORPLÄTZE UND UMFELD DES AUGSBURGER HAUPTBAHNHOFS



IMPRESSUM

HERAUSGEBER
 Stadt Augsburg
 Baureferat
 Rathausplatz 1
 86150 Augsburg

PROJEKTTEAM STADTPLANUNGSAMT AUGSBURG
 Norbert Diener
 Tobias Häberle
 Andreas Hofmann

GESTALTUNG
 Neonpastell GmbH, Augsburg

- BILDNACHWEIS
- Alle Abbildungen der prämierten Wettbewerbsarbeiten stammen von den genannten Entwurfsverfassern
 - Luftbild Seite 4/5 und Umschlagrückseite:
© Stadt Augsburg, Geodatenamt (Bildflug 2012)
 - Abb. Seite 6/7: © projekt augsburg city
 - Wettbewerbsgebiet Seite 8/9:
© Stadt Augsburg, Geodatenamt
 - Alle Fotos der Preisgerichtssitzungen:
© Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt

DRUCK
 Industrie-Druck Haas GmbH

1. Auflage 2016

INHALT

04 - 13	Wettbewerb
14 - 29	Preisträger Realisierungsteil Ost
30 - 41	Preisträger Realisierungsteil West
42 - 43	Empfehlung des Preisgerichts / Impressum

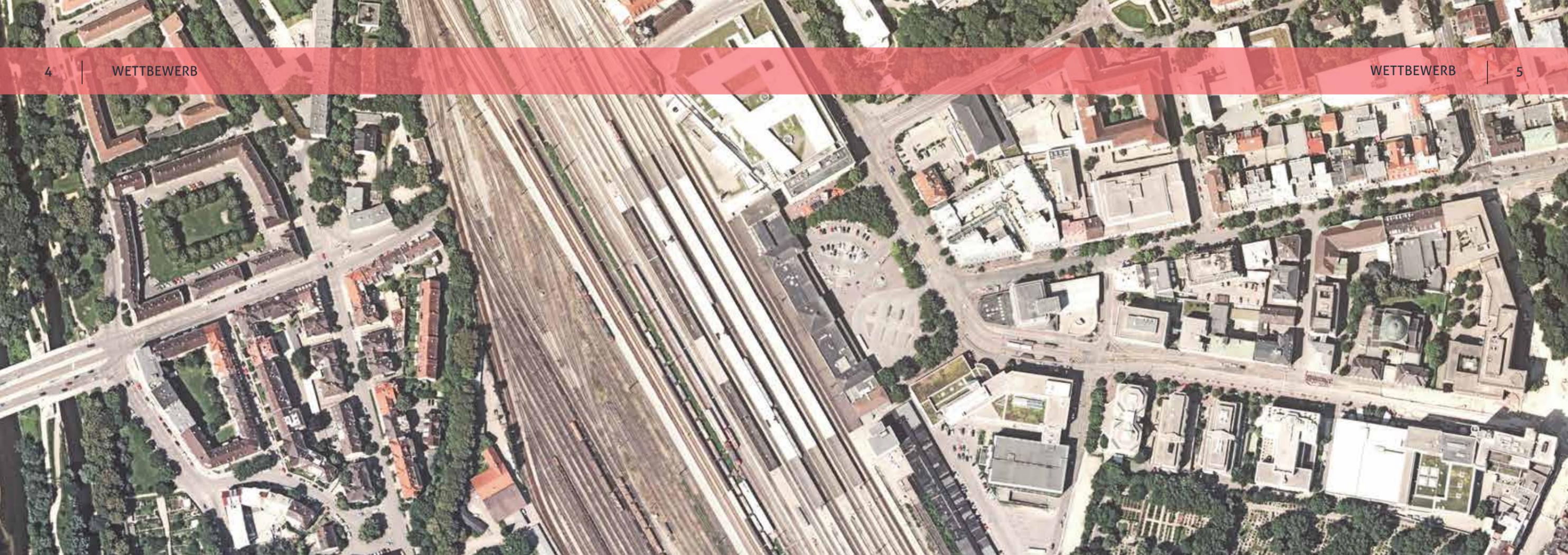
Dieser Wettbewerb wurde im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern gefördert.



Oberste Baubehörde im
 Bayerischen Staatsministerium des
 Innern, für Bau und Verkehr



Bayern.
 Die Zukunft.



AUSGANGSSITUATION UND ANLASS DES WETTBEWERBS

Der Hauptbahnhof und der Bahnhofplatz liegen am Rande der Augsburgs Innenstadt. Gemessen an seiner Bedeutung als überörtlicher Umsteigepunkt ist der Hauptbahnhof nicht optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Er liegt über 500 m vom zentralen ÖPNV-Knotenpunkt am Königsplatz entfernt. Zudem bilden die Gleisanlagen der Bahn eine trennende Barriere zwischen dem Hauptbahnhof und den westlichen Stadtteilen. Dadurch ist derzeit weder ein direkter Zugang zum Bahnhof von Westen noch eine direkte Verknüpfung aller wesentlichen Straßenbahnbeziehungen mit dem Hauptbahnhof möglich.

Mit dem barrierefreien Ausbau des Hauptbahnhofs und den Planungen für ein S-Bahn-

ähnliches Regionalverkehrsangebot (Regionalschiene-Takt) streben die Deutsche Bahn AG, Stadt Augsburg und Stadtwerke Augsburg die optimale Verknüpfung des städtischen ÖPNV's mit dem Regional- und Fernverkehr der Bahn und den AVV-Regionalbussen an. Der Umbau des Hauptbahnhofs ist das größte und wichtigste Teilprojekt der ÖPNV-Gesamtmaßnahme „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, mit dem die Stadtwerke Augsburg den Ausbau des Liniennetzes der Straßenbahn und dessen bessere Verknüpfung mit dem schienengebundenen Regional- und Fernverkehr verfolgen. Kernstück des Vorhabens ist der Bau einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter dem Hauptbahnhof mit direkten vertikalen Umsteigebeziehungen zu den Bahnsteigen der

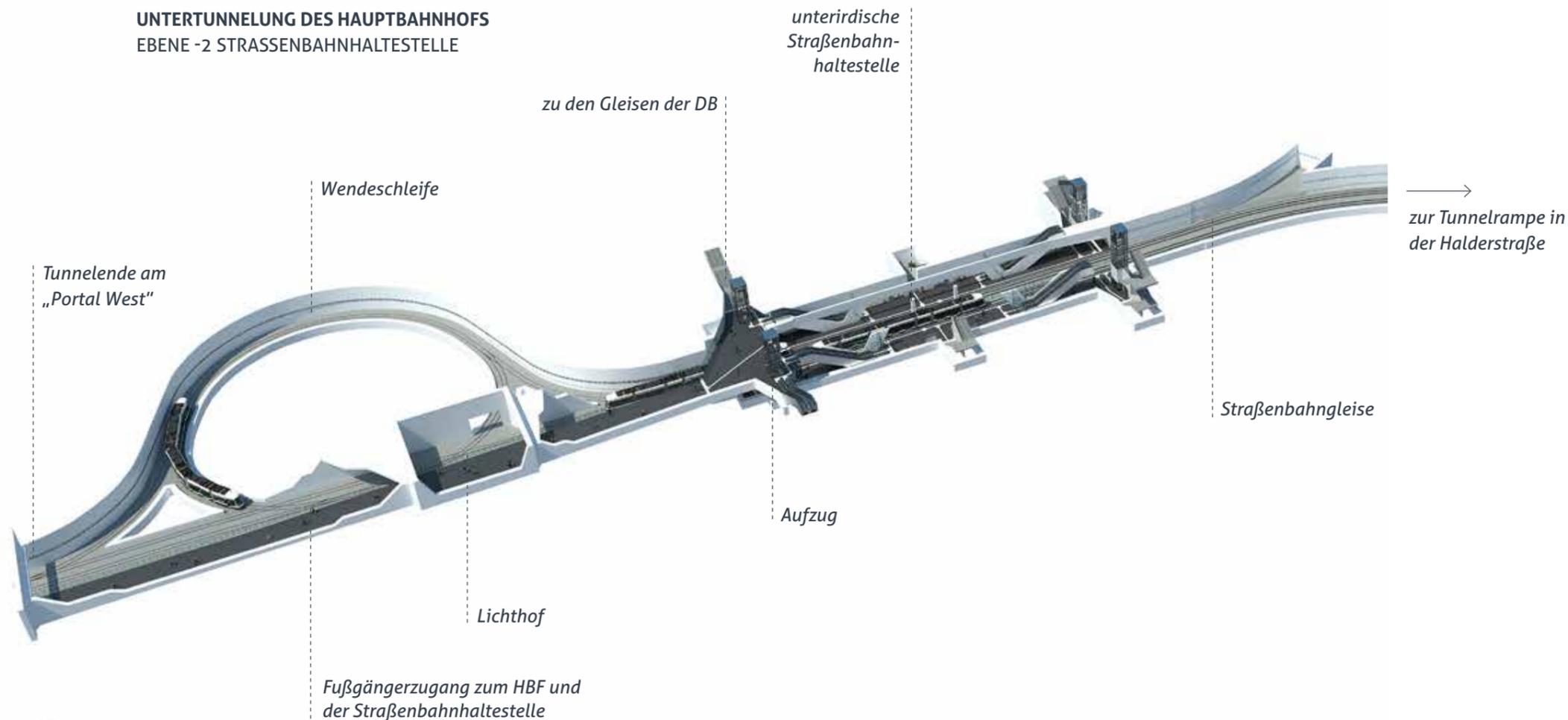
DB. Im Zusammenhang mit dem Umbau des Hauptbahnhofs und der geplanten Verlagerung des Regionalbusterminals auf den Inneren Ladehof ist auch die verkehrliche Neuordnung und städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfelds beabsichtigt.

WETTBEWERBSAUFGABE

Im Rahmen des Wettbewerbs waren der östliche Vorplatz des Hauptbahnhofs sowie in Teilen die funktional bedeutsamen Straßenräume im Bahnhofsumfeld zu überplanen. Auf der Westseite entsteht vor dem Bahnhofstunnel auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes ein neuer Vorplatz, für den ein Gestaltungsvorschlag zu entwickeln war.

Abb. Luftbild des Hauptbahnhofs und Umfeld

UNTERTUNNELUNG DES HAUPTBAHNHOFES EBENE -2 STRASSENBAHNHALTESTELLE



MOBILITÄTS-DREHSCHIBE AUGSBURG HAUPTBAHNHOF

Das planfestgestellte Projekt für die Untertunnelung des Hauptbahnhofes sieht eine unterirdische Straßenbahnhaltestelle in der Ebene -2 vor. Über eine großzügige Verteilerebene -1 auf Höhe der heutigen Bahnsteigunterführung werden die Straßenbahnhaltestelle und Zugbahnsteige barrierefrei miteinander verknüpft. Das Tunnelbauwerk verläuft in der zentralen Achse des historischen Empfangsgebäudes und liegt recht-

winklig zu den Gleisanlagen des Personenbahnhofes.

Die Straßenbahnen tauchen zukünftig vom Königsplatz kommend in der Halderstraße über ein Rampenbauwerk in einen Tunnel ab und fahren unter dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in die unterirdische Haltestelle. Im Bereich der westlichen Hangkante mündet dieser Tunnel auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes ebenerdig in die Rosenastraße. Hier entsteht der neue westliche Bahnhofsvorplatz.

Für die Fahrgäste erfolgt der Zugang zur Verteilerebene von Osten durch eine zentrale Treppenanlage im Empfangsgebäude und von Westen durch einen separaten Fußweg im gemeinsam mit der Straßenbahn genutzten Tunnel. Durch dieses Bauwerk entsteht nicht nur ein neuer Bahnhofszugang von Westen, sondern wird auch die fußläufige Anbindung des Hauptbahnhofes und der Innenstadt gestärkt.

Nach Inbetriebnahme des Straßenbahntunnels sind in der Viktoriastraße und der Pferseer

Unterführung keine Straßenbahngleise mehr erforderlich, sodass diese Bereiche verkehrlich neu geordnet und städtebaulich aufgewertet werden können.

RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN DES WETTBEWERBS

Der Umbau des Hauptbahnhofes umfasst ausschließlich die Betriebsanlagen der Straßenbahn und deren bessere Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr. Die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze Ost und West sowie die Neuordnung der ergänzenden, am Hauptbahnhof erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (Busse, Taxis, Kurzzeitparken, Kiss+Ride, Fahrradparken etc.) wurden im Planfeststellungsverfahren bewusst nicht geregelt und waren Gegenstand des Wettbewerbs. Gesucht wurden Entwürfe, die neben einer optimalen Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel auch die Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung im Bahnhofsumfeld deutlich verbessern. Die Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt sollte gestärkt und der neue Bahnhofsvorplatz West in das Umfeld des denkmalgeschützten Thelottviertels integriert werden.

Auch bot sich in diesem Zusammenhang die Chance zur Herausbildung eines Eingangstors bzw. einer „Visitenkarte“, die Ankommenden einen ersten repräsentativen Eindruck von der Stadt Augsburg vermittelt. Die planfestgestellten Betriebsanlagen der Straßenbahn, das Stationsgebäude des Hauptbahnhofes und das unterirdische Haltestellenbauwerk für die Straßenbahn waren nicht Gegenstand des Wettbewerbs.

GRUNDLAGEN DES WETTBEWERBS

Der neue Hauptbahnhof ist ein zentraler Baustein des Innenstadtumbaus projekt augsburg city, der auf dem Ergebnis des Ideenwett-

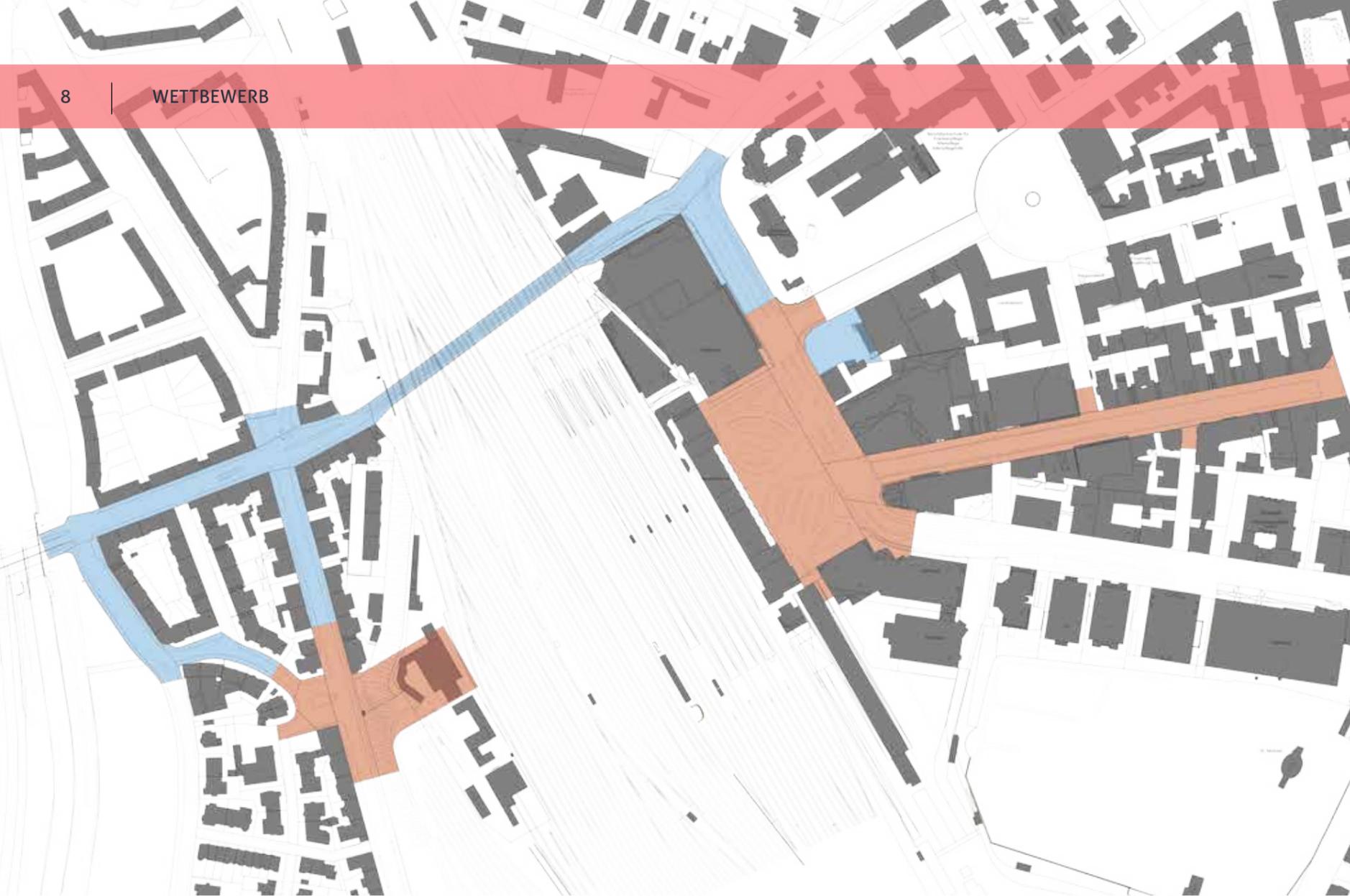


Abb. Wettbewerbsgebiet mit Realisierungsteilen (rot) und Ideeanteil (blau)

bewerbs Innenstadt aus dem Jahr 2009 aufbaut. Dieser ist am autofreien Königsplatz bereits umgesetzt und – soweit technisch möglich – in die Planung für den Umbau des Hauptbahnhofs eingeflossen. Hierdurch haben sich zahlreiche Randbedingungen für die Neuordnung des Bahnhofsumfelds geklärt, wie z.B. die Verkehrsführung im Bahnhofsviertel oder der Zugang für Fußgänger aus Westen. Um ein modernes Regionalbusterminal errichten zu können und Spielraum für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu gewinnen, beschloss der Stadtrat im Juli 2013,

die Regionalbusse auf den Inneren Ladehof unmittelbar südlich des Hauptbahnhofs zu verlagern. Durch den Stadtratsbeschluss zur Trassenführung für die Linie 5 im Dezember 2014 wurde eine weitere wichtige Planungsgrundlage für den westlichen Bahnhofsvorplatz und das Bahnhofsumfeld geschaffen.

WETTBEWERBSGEBIET

Der Umgriff des Wettbewerbs umfasste eine ca. 3,7 ha große Fläche.

Für die Wettbewerbsbearbeitung ergaben sich die folgenden räumlichen Teilbereiche:

- **Östlicher Realisierungsteil:** östlicher Bahnhofsvorplatz einschließlich Viktoriastraße sowie die angrenzenden Straßenräume der Bahnhofstraße und Halderstraße (teilweise)
- **Westlicher Realisierungsteil:** Vorbereich vor der neuen westlichen Tunnelausfahrt einschließlich Rosenastraße (teilweise) und Sebastian-Buchegger-Platz
- **Ideeanteil:** angrenzende Bereiche der Rosenastraße, Pferseer Straße, Hörbrotstraße und Perzheimstraße sowie der Pferseer Unterführung

Ebenfalls dem Ideeanteil zugeordnet war eine zweite Ausbaustufe für den westlichen Bahnhofsvorplatz unter Einbeziehung der geplanten westlichen Entlastungsstraße und eventuell weiterer Gebäude (konzeptabhängig).

GEFORDERTE WETTBEWERBSLEISTUNGEN

- Darstellung aller gestalterischen und funktionalen Maßnahmen im städtebaulichen Gesamtzusammenhang im Maßstab 1:1000
- Realisierungsteile: Darstellung des Gesamtkonzepts für den östlichen und westlichen Realisierungsteil im Maßstab 1:200 mit Lageplan, Schnittansichten und Perspektiven
- Ideeanteil (zweite Ausbaustufe): Darstellung des Zugangs zum Straßenbahntunnel mit den unmittelbar angrenzenden Bereichen, der Ausbildung des Höhensprungs, der Einbindung der westlichen Entlastungsstraße und gegebenenfalls weiterer Gebäude (konzeptabhängig) im Maßstab 1:500
- Beleuchtungskonzept für beide Bahnhofsvorplätze im Maßstab 1:1000 und Detailausschnitt im Maßstab 1:50

WETTBEWERBSVERFAHREN

Der Wettbewerb wurde von der Stadt Augsburg gemeinsam mit der DB Station & Service AG als europaweit offener, einstufiger Ideen- und Realisierungswettbewerb für Architekten und Landschaftsarchitekten am 03.06.2015 ausgeschrieben.

Die Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung übernahmen das Büro Landherr Architekten aus München.

Die Auslobung erfolgte auf Grundlage der Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013), die ein anonymes und chancengleiches Wettbewerbsverfahren sicherstellten. Bis zum Abgabetermin Mitte September 2015 wurden 35 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Das Wettbewerbsverfahren wurde mit zwei

Preisgerichtssitzungen und dazwischengeschalteter Vorprüfung durchgeführt. In der ersten Preisgerichtssitzung entschied die Jury, die Arbeiten für den östlichen und westlichen Realisierungsteil jeweils getrennt zu beurteilen und empfahl den Auslobern eine engere Wahl von 20 Arbeiten. In der zweiten Preisgerichtssitzung legte sie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorprüfung eine endgültige Rangfolge der Wettbewerbsbeiträge für den östlichen Realisierungsteil fest.

ÜBERARBEITUNG AUF DER WESTSSITE

Für den westlichen Realisierungsteil bildete das Preisgericht eine Preisgruppe mit den drei besten Arbeiten. Aufgrund der besonderen Komplexität der Aufgabenstellung empfahl es den Auslobern darüber hinaus eine Überarbeitung der prämierten Entwürfe, die im Frühjahr 2016 stattfand.

Im April 2016 trat die Wettbewerbsjury nochmals zusammen und traf eine endgültige Entscheidung über die Rangfolge der Arbeiten in der Preisgruppe West.

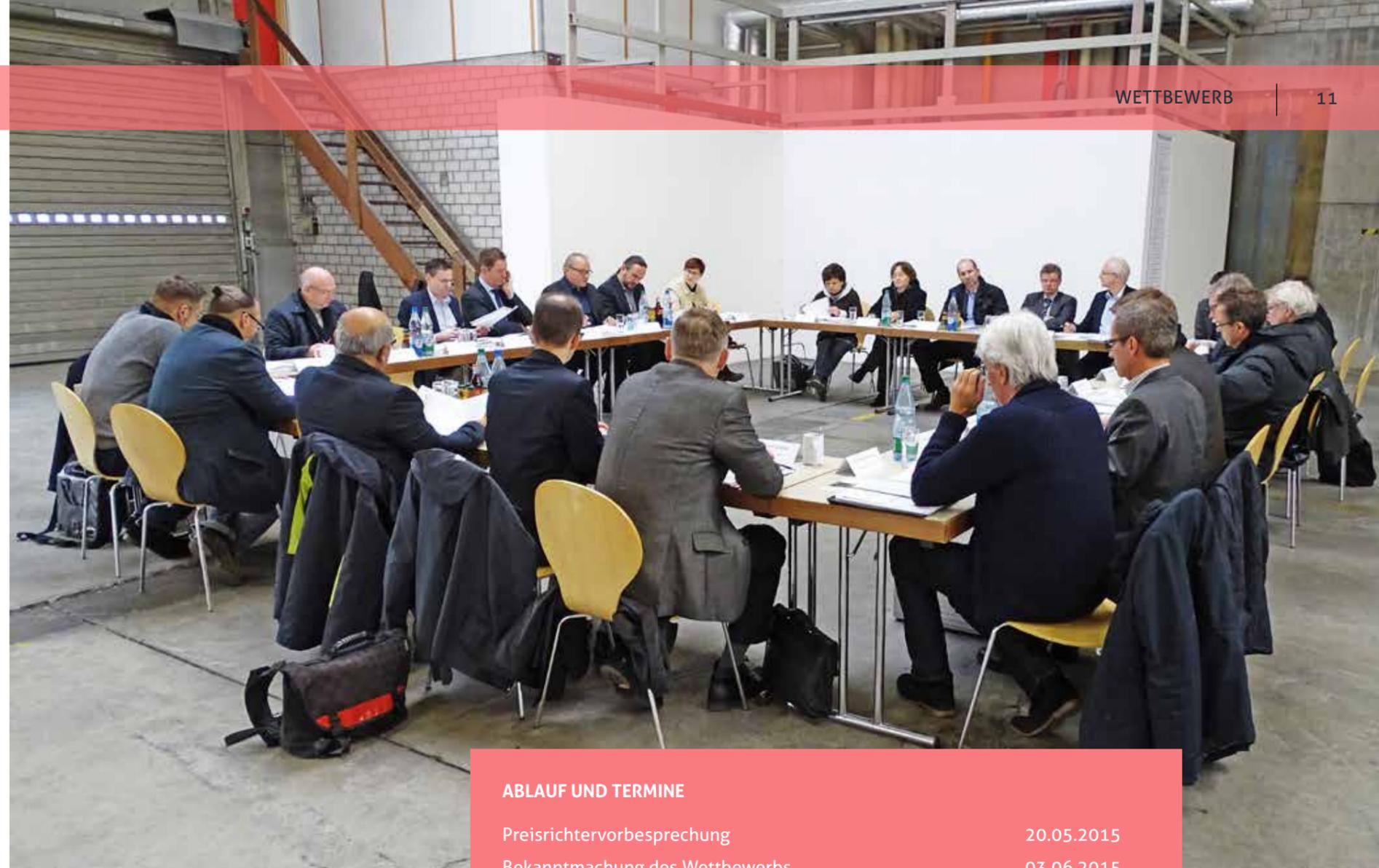
PREISGERICHT

Das Preisgericht setzte sich aus anerkannten Architekten, Landschaftsarchitekten und Stadtplanern (Fachpreisrichter) sowie Vertretern der Stadt Augsburg, DB Station&Service AG, Regierung von Schwaben und Stadtwerke Augsburg (Sachpreisrichter) zusammen.

Als sachverständige Berater wirkten jeweils ein Vertreter der Stadtratsfraktionen, der Stadtheimatpfleger und weitere Fachleute der Stadtverwaltung, DB Station&Service AG, der Stadtwerke Augsburg und des Behindertenbeirats mit.

Das Preisgericht tagte am 16.10.2015 und 19.11.2015. Den Vorsitz übernahm Herr Prof. Dr. Franz Pesch.

Abb.
Preisgerichtssitzung
im martini-Park



Folgende Personen gehörten der Jury an:

SACHPREISRICHTER

Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister, Stadt Augsburg

Dr. Walter Casazza
Geschäftsführer Stadtwerke Augsburg

Karl-Heinz Ferstl
Leiter Operations, DB Station&Service AG

Robert Schenk
Bereichsleiter, Regierung von Schwaben

ABLAUF UND TERMINE

Preisrichtervorbesprechung	20.05.2015
Bekanntmachung des Wettbewerbs	03.06.2015
Rückfragen der Teilnehmer bis	08.07.2015
Vorbesprechung des Preisgerichts	13.07.2015
Kolloquium mit den Teilnehmern	13.07.2015
Beantwortung von Rückfragen bis	20.07.2015
Abgabetermin Pläne	15.09.2015
1. Preisgericht	16.10.2015
2. Preisgericht	19.11.2015
Pressekonferenz	20.11.2015
Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten im martini-Park in Augsburg	20.11.2015 bis 04.12.2015
Sammlung von Anregungen für die Überarbeitung (Preisgruppe West)	18.01.2016 bis 12.02.2016
Überarbeitungskolloquium mit den Preisträgern (Preisgruppe West)	23.02.2016
Abgabe der überarbeiteten Wettbewerbsentwürfe	12.04.2016
Endgültige Entscheidung der Jury	26.04.2016
Pressekonferenz	27.04.2016



Abb. Rundgang des Preisgerichts im martini-park

STELLVERTRETENDE SACHPREISRICHTER

Norbert Diener
Stadtplanungsamt (ständig anwesend)

Matthias Amann
Referent, Regierung von Schwaben
(ständig anwesend)

Martin Müller
Bereichsleiter, Stadtwerke Augsburg
(ständig anwesend)

Hans-Joachim Plachta
Leiter Bahnstationsmanagement,
DB Station&Service AG (ständig anwesend)

FACHPREISRICHTER

Gerd Merkle
Architekt, Baureferent Stadt Augsburg

Prof. Dr. Hartmut Topp
Stadt- und Verkehrsplaner, Kaiserslautern

Prof. Dr. Franz Pesch
Architekt und Stadtplaner, Dortmund

Prof. Andreas Emminger
Architekt, Nürnberg

Prof. Ludwig Schegk
Landschaftsarchitekt, Haimhausen

STELLVERTRETENDE FACHPREISRICHTER/IN

Tobias Häberle
Stadtplaner, Stadtplanungsamt
(ständig anwesend)

Jochen Baur
Architekt und Stadtplaner, München
(ständig anwesend)

Tilman Latz
Landschaftsarchitekt, Kranzberg
(ständig anwesend)

Bernhard Peck
Architekt und Stadtplaner, München

Birgit Kröniger
Landschaftsarchitektin, Freising

SACHVERSTÄNDIGE BERATER/INNEN

Leo Dietz
CSU-Stadtratsfraktion, Augsburg

Stefan Quarg
SPD-Stadtratsfraktion, Augsburg

Cemal Bozoglu
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Augsburg

Thomas Lis
PRO AUGSBURG-Stadtratsfraktion, Augsburg

Rolf Rieblinger
CSM-Stadtratsfraktion, Augsburg

Anette Vedder
Amt für Grünordnung,
Naturschutz und Friedhofswesen

Josef Weber
Tiefbauamt

Bernhard Groß
Teilprojektleiter MDA Hbf,
Stadtwerke Augsburg

Joachim Schwientek
Leiter Bau- und Anlagenmanagement,
DB Station&Service AG

Gerold Heim
Bau- und Anlagenmanagement,
DB Station&Service AG

Prof. Hubert Schulz
Stadtheimatpfleger Stadt Augsburg

Claudia Nickl
Vorsitzende des Behindertenbeirats
der Stadt Augsburg

BEURTEILUNGSKRITERIEN

Alle Wettbewerbsentwürfe wurden ganzheitlich nach den folgenden Gesichtspunkten beurteilt:

GRÜN- UND FREIRAUMPLANUNG

- Gestaltung und Qualität des öffentlichen Raums
- Nutzungsangebot und Funktionalität
- Aufenthaltsqualität und öffentliches Grün
- Verknüpfung mit umliegenden Bereichen

VERKEHR UND ERSCHLIESSUNG

- Organisation der Verkehrsströme
- Verknüpfung der Verkehrsträger und Qualität der Umsteigebeziehungen
- Barrierefreiheit
- Anbindung an bestehende Verkehrswege

BEBAUUNG

- städtebauliche Gestaltung
- Maßstäblichkeit und städtebauliche Einbindung

WIRTSCHAFTLICHKEIT UND ÖKOLOGIE

- nachhaltiger Umgang mit Ressourcen
- Herstellung, Bauunterhalt und Folgekosten

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

- Vollständigkeit der Leistung
- Einhaltung der Auslobungsbedingungen



Abb. Beurteilung einer Wettbewerbsarbeit



Abb. Lageplan
Vorplatz Ost

BEURTEILUNG DES PREISGERICHTS

Eine zentrale Platzfläche, gerahmt von Baumfeldern im Norden und Süden, präsentiert den Hauptbahnhof in angemessenem Maßstab in Richtung des Stadtzentrums.

Der weiträumige und in der Materialwahl angenehm reduzierte gestaltete Bahnhofplatz schafft dabei eine direkte Beziehung zwischen dem Bahnhofsgebäude und der an der Viktoriastraße gegenüberliegenden Bebauung. Der Entwurf erhält weitgehend den vorhandenen Altbaumbestand, was als großer Gewinn angesehen wird. Der Platzraum wird durch das auf wenige Standorte reduzierte und großmaßstäblich angelegte Lichtkonzept auch in der Nachtwirkung überzeugend inszeniert.

Die nördlichen und südlichen Platzränder werden von einer funktional und gestalterisch sinnhaften und gut differenzierten Schichtung hin zu den jeweiligen Bebauungen geprägt. In Richtung Norden markiert die Setzung des Brunnens stadträumlich folgerichtig die Einleitung der Bahnhofstraße in den Bahnhofplatz und schafft gleichzeitig eine diskrete Überleitung der Platzfläche in Richtung Fuggerstadt-Center. Von der durch Fußgängerströme geprägten Platzfläche über das Brunnenfeld, platzbegleitende Bänke, das nördliche Baumfeld mit Fahrradstellplätzen bis hin zur gastronomischen Außenfläche des Centers ergibt sich eine allmähliche, gut dimensionierte Entschleunigung und qualitätsvolle Schichtung der notwendigen Funktionen in Richtung der platzbegrenzenden Bebauung. Im Süden schaffen die Bankreihen am Rand der fußläufigen Verkehrsströme eine hohe Aufenthaltsqualität, die Fahrrad- und Motorrollerstellplätze grenzen diese funktional sinnvoll von den Kfz-Parkplätzen ab. Kritisch wird im Süden allerdings die vorgeschlagene Durchquerung der Stellplatzzufahrten durch den ausfahrenden Regionalbusverkehr gesehen. Kontrovers wird die Situierung der Taxiwartplätze an der Viktoriastraße diskutiert.

1. PREIS ATELIER LOIDL LANDSCHAFTS- ARCHITEKTEN (BERLIN)



Abb. Platzdetail mit Brunnen
und Sitzbank

Die Freihaltung des Bahnhofplatzes von motorisiertem Verkehr in das unmittelbare Vorfeld des Bahnhofsgebäudes steht der großen Distanz zu den Taxiwartepunkten gegenüber, bei gleichzeitig aber hervorzuhebender guter Sichtbarkeit selbiger. Die Anforderungen des Individualverkehrs sind insgesamt ausreichend aufgenommen, teilweise übererfüllt. Lediglich die geforderte Haltestelle für städtische Busse ist nicht nachgewiesen. Ebenso ist eine regelwerkskonforme barrierefreie Erschließung des Bahnhofsgebäudes zwingend zu realisieren. Die fußläufige Überquerung der Viktoriastraße von und in Richtung der Bahnhofstraße löst der Entwurf durch eine Zweiteilung der Verkehrsströme und leitet die Fußgänger damit auf direktem Weg auf den Süd- und Mittelzugang des Bahnhofsgebäudes zu. Auch die nördliche, dritte Querung der Viktoriastraße führt die Fußgänger in gleicher Systematik aus der Prinzregentenstraße folgerichtig auf direktem Weg zum Nordzugang des Bahnhofsgebäudes. Durch diese Aufteilung der Fußgängerströme kann im Verbund mit der Einführung des Mittelstreifens in der Viktoriastraße eine sichere Querung der hohen Fußgängerzahlen sichergestellt werden. Mit dem auf das Bahnhofsgebäude ausgerichteten Querungssystem wird die als Allee gestaltete Bahnhofstraße nicht in einer breiten Achse auf den Platz geführt, wiewohl diese als Sichtverbindung klare Bezüge zum Hauptbahnhof herstellt. Das entspricht dem angemes-

senen Gestaltungsprinzip der Bahnhofstraße, die vom Königsplatz bis zur Viktoriastraße mit beidseitig den straßenbegleitenden Bebauungen vorgesetzten Gastronomieflächen eine funktionsfähige und höchst abwechslungsreiche Durchwegung des dichten städtischen Raumes verspricht. Der motorisierte Verkehr wird dabei funktional gut in die Mittelachse

integriert, der von den Entwurfsverfassern verwendete Begriff des Shared Space jedoch wird angesichts der klaren Ausweisung der Bereiche für ruhende und bewegte Nutzungen nicht eingelöst. Die Arbeit lässt durch die sorgfältige Berücksichtigung der vielschichtigen Anforderungen eine gute öffentliche Akzeptanz erwarten und

kann insgesamt durch eine klare und bis ins Detail differenziert ausgeprägte Entwurfshaltung überzeugen.

Abb. Vorschlag Bahnhofstraße



Abb. Perspektive mit Blick auf die zentrale Platzfläche





Abb. Lageplan Vorplatz
Ost und Bahnhofstraße

2. PREIS BBZ LANDSCHAFTS- ARCHITEKTEN (BERLIN)

BEURTEILUNG DES PREISGERICHTS

Die Arbeit zeichnet sich durch eine sehr großzügige Platzgestaltung aus, die durch den durchgängigen Bodenbelag unterstrichen wird. Die Größe der Platten (0,4 x 1m) und ihre Anordnung mit Kreuzfugen sollte nochmals hinterfragt werden.

Die Anordnung der unterschiedlichen Verkehrsfunktionen wirkt selbstverständlich und funktional. Aussagen zur Radwegführung fehlen jedoch vollständig und die unterirdisch

angeordneten Fahrradstellplätze stehen am Standort neben der Viktoriastraße im Konflikt mit dem Straßenbahntunnel.

Die Fußgängerbereiche auf dem Platz sind in beide Richtungen (Empfangsgebäude-Bahnhofstraße- und Fuggerstadtcenter-Ladehöfe) großzügig dimensioniert. Der barrierefreie Zugang zum Empfangsgebäude ist durch eingeschnittene Rampen geschickt gelöst.

Insbesondere der Bereich nördlich des Brun-

nens ist multifunktional nutzbar. Außen-gastronomie ist nicht dargestellt, bietet sich aber vor den Seitenflügeln des Empfangsgebäudes an. Die Vorzonen vor der seitlichen Randbebauung (Fuggerstadtcenter, Bohus-Center) sind hingegen sehr eng und werden durch Taxistandplätze und Bussteige vom Platz abgeschnitten. Die Busausfahrt aus dem Busterminal muss auf die absolut notwendige Dimension angepasst werden.

Der Brunnen steht selbstbewusst auf dem



Abb. Perspektive mit Blick auf den Brunnen

Abb. Schnittansicht des Vorplatzes mit Blick auf das Empfangsgebäude



Pflanzqualität (30/35er) entgegengesteuert werden. Zur Baumart an der Viktoriastraße wurden keine Angaben gemacht. Die Baumgestaltung am östlichen Bahnhofsvorplatz mit der Pflanzung von Gleditschien und im Bereich der Bahnhofstraße mit Spitzahorn erfordert eine komplette Rodung der Bestandsbäume. Die Anpflanzung von Spitzahorn wird aufgrund zunehmender Rindenschäden an Jungbäumen dieser Art kritisch eingestuft. Eine durchgängige Baumreihe im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße wird insofern als positiv eingestuft, da gerade dort die stärkste Besonnung vorhanden ist und in den Sommermonaten Schatten benötigt wird.

Die Anforderungen der Ausschreibung, erhaltenen Baumbestand in die Planungen zu integrieren, wird dieser Entwurf nicht gerecht. Er hat allerdings den Weg für eine vollständige Grünordnung eröffnet. Dies birgt Vorteile im Bauablauf und in der späteren Entwicklung der Bäume.

Die Fußgängerquerung der Viktoriastraße überzeugt in ihrer Breite, ist ansonsten aber nicht herausgearbeitet. Völlig unverständlich erscheint der Vorschlag, die südliche Baumreihe in der Bahnhofstraße aufzugeben, da durch diesen Eingriff keinerlei funktionale oder räumliche Verbesserung erzielt wird. Ansonsten überzeugt die Aufteilung des Straßenraums mit ihren breiten Fußgängerbereichen, durchgängig geführten Rinnen und Bordsteinen sowie der Bänderung in der Mittelzone.

Platz und wird durch die Sitzbänke und die Beleuchtung nochmals inszeniert. Die Bäume sind locker angeordnet, da sie aber zwei eindeutige Gruppen bilden, unterstreichen sie das Gesamtkonzept des Platzes und bilden mit der ebenfalls locker verteilten Beleuchtung eine stimmige Einheit. Sie wird in den Anfangsjahren allerdings nicht den dargestellten Baumkroneneffekt aufweisen. Diesem Effekt kann teilweise durch die Wahl einer starken

3. PREIS

WES LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
(HAMBURG)

SCHNEIDER+SCHUMACHER
(FRANKFURT A.M.)

BPR DR. SCHÄPERTÖNS CONSULT
(FACHBERATER)

BEURTEILUNG DES PREISGERICHTS

Die Arbeit schlägt eine streng achsensymmetrisch auf das Bahnhofsgebäude bezogene und dennoch großzügige Gestaltung des östlichen Bahnhofplatzes vor, mit zwei charakteristischen Baumdächern an beiden Platzen.

Die kastenförmig geschnittenen Platanen korrespondieren als grüne Säulenhallen mit hoch aufgeasteten Stämmen gut mit der Architektur des Bahnhofsgebäudes und lassen die Sichtbeziehungen frei. Das südliche Baumdach beherbergt einen Großteil der geforderten Fahrradstellplätze, in guter Erreichbarkeit vom Südportal. Unter dem nördlichen Platanendach sind Parkplätze angeordnet, die notwendige Ein- und Ausfahrt ist als Umfahrung der ‚grünen Halle‘ angelegt und integriert geschickt Kiss-and-ride-Plätze sowie Taxistände. Zur großzügig freigehaltenen Platzmitte werden die stark von Nutzungen geprägten Baumblöcke durch zwei erhabene Sitzobjekte

abgetrennt, die wie riesige Sitzkissen zum Verweilen einladen oder als städtische Bühnen genutzt werden können. Das Risiko einer Zweckentfremdung muss vor der Realisierung ausreichend abgewogen werden. Leider fehlen konkretere Aussagen zu Ausbildung bzw. Materialität dieser Objekte bzw. bleiben Andeutungen.

Drei Solitäräume aus dem Bestand sowie der außermittig gesetzte Brunnen sorgen in der Strenge der Symmetrie für Spannung, der vorgeschlagene einheitliche Platzbelag sorgt für einen ruhigen Grundton.

Der Vorschlag der südgerichteten Außen-gastronomie vor dem Fugger-Center sorgt auch in diesem Platzbereich für eine wünschenswerte Belebung.



Abb. Vorplatz Ost und
Bahnhofstraße



Abb. Schnittansicht des Vorplatzes mit Blick auf das Empfangsgebäude

Insgesamt sind die geforderten bzw. wünschenswerten Funktionen des Platzes gut integriert, lediglich die Auslagerung vieler Fahrradstellplätze auf ein Grundstück jenseits der Viktoriastraße scheint kritisch, auch wenn das Angebot überdachter Stellplätze eingangs der Halderstraße positiv zu sehen ist. Die Anforderungen an die Grundfunktionen des Individualverkehrs sind zwar in ihrer Anordnung, nicht jedoch in der geforderten Anzahl und den technischen Ausprägungen erfüllt. Bei Reduzierung der überdimensionierten Sitzobjekte können diese Defizite kompensiert werden. Eine regelwerkskonforme barrierefreie Erschließung des Empfangsgebäudes ist zwingend zu realisieren.

Die Gestaltung der Bahnhofstraße stärkt mit den beiden Baumreihen den eindeutigen achsialen Bezug zum Bahnhof, der Brunnen sitzt szenographisch richtig in der verlängerten Straßenachse. Der Übergang vom Platz in die Bahnhofstraße ist räumlich großzügig, die gestalterische Ausformulierung mit dem sich über die Viktoriastraße schiebenden Plattenbelag aus der Bahnhofstraße ist auch unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten kritisch zu sehen.

Der sich ohne Differenzierung durch die gesamte Bahnhofstraße ziehende Belag aus Natursteinplatten erscheint aufgrund der gewählten, sehr großen Formate unangemessen und auch in technischer und funktionaler Hinsicht fragwürdig. Die insgesamt in ihrer Einheitlichkeit Ruhe ausstrahlende Gestaltung wird aber dennoch gewürdigt. Die Arbeit enthält sich in wohlthuender Weise einer Überinstrumentierung des Straßenraumes.



Abb. Perspektive des Bahnhofsvorplatzes mit Blick auf das Empfangsgebäude



Abb. Lageplan Vorplatz
Ost und Bahnhofstraße

4. PREIS PLANORAMA LANDSCHAFTS- ARCHITEKTUR (BERLIN)

BEURTEILUNG DES PREISGERICHTS

Der Platz wird gegliedert in relativ kleine baumüberstandene Funktionsflächen vor der nördlichen und südlichen Randbebauung. Die Jury würdigt die dadurch entstandene große multifunktionale Fläche in der Mitte sowie deren Öffnung über die Viktoriastraße hinweg

bis zur gegenüber liegenden Bebauung. Kritisch angemerkt werden die zur Platzmitte hin offenen Umfahrungen der Funktionsflächen im Norden und im Süden. Die im Süden dadurch entstehende Sichtbarkeit der Haltestelle des Schienenersatzverkehrs wird aber

auch positiv gesehen.

Der Platz mit seinem einheitlichen Belag aus regionalem Naturstein wirkt ruhig und großzügig. In Frage gestellt wird die Lokalisierung der Außengastronomie. Der Brunnen steht selbstbewusst in der Platzmitte und markiert den direkten Weg von der Bahnhofstraße zum Haupteingang des Bahnhofs.

Die Bahnhofstraße behält ihre klassische Gestalt mit durchlaufender Doppelbaumreihe, ergänzt durch sporadische Außengastronomie. Die Straße entspricht gestalterisch und funktional ihrer wichtigen Verbindung zwischen



Abb. Perspektive des Bahnhofsplatzes mit Blick auf die Platzfläche

Abb. Schnittansicht des Vorplatzes mit Blick auf das Empfangsgebäude

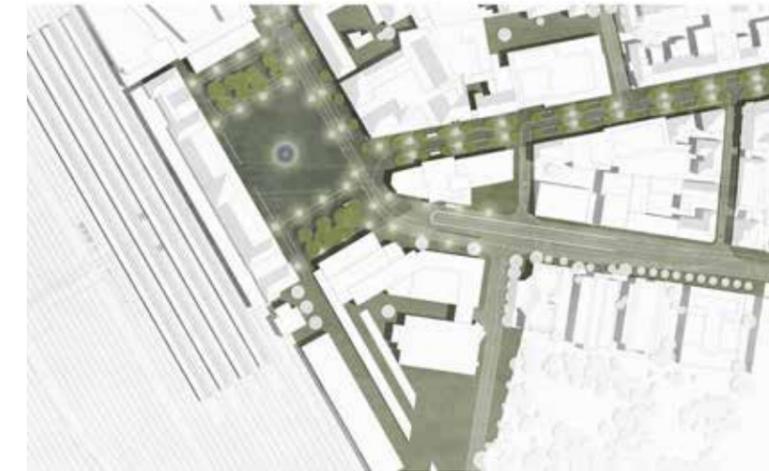


Abb. Beleuchtungskonzept

Bahnhof und Königsplatz. Der breite Überweg über die Viktoriastraße erfolgt signalgesteuert in sparsamster, völlig unaufgeregter Gestaltung.

Der Entwurf berücksichtigt einen Großteil der Bestandsbäume und ist insofern völlig konform mit der Wettbewerbsvorgabe, erhaltenswerten Altbaumbestand zu integrieren. Aufgrund

seiner klaren und zurückhaltenden gestalterischen Sprache wird er aus Sicht der Grünordnung als vorteilhaft eingestuft.

Die Anforderungen an die Grundfunktionen des Individualverkehrs sind zwar aufgenommen, jedoch bei den PKW-Stellplätzen nicht ausreichend. Die Ausfahrt aus dem Busterminal ist klar und widerspruchsfrei mit anderen Verkehrsteilnehmern positioniert. Das gilt auch für die fußläufigen Verkehre aus dem Südtunnel. Die geforderte Haltestelle für städtische Busse fehlt. Die Verkehrsführung aus der Prinzregentstraße in die Viktoriastraße wirkt unstimmig. Eine regelwerkskonforme barrierefreie Erschließung des Empfangsgebäudes ist zwingend zu realisieren.

Die Arbeit überzeugt gestalterisch und funktional ohne extravagante Höhepunkte oder modische Einfälle.



Abb. Perspektive Vorplatz West mit Blick auf den Bahnhofstunnel

Blick erscheint, ist die Lösung danach zu befragen, ob sie das Versprechen eines fruchtbaren Dialogs zwischen Alt und Neu, städtebaulicher Qualität und funktionaler Tauglichkeit einlöst. Der großzügige Platzraum stellt eine robuste Struktur zur Verfügung, die von den komplexen Verkehrsbeziehungen und deren Regelungsinstrumenten nicht dominiert wird. Dadurch akzeptiert sie die Widersprüche des Ortes, zwischen dem im Windschatten des Bahnhofs entstandenen Thelottviertel und den Herausforderungen einer komplexen Infrastruktur, und lässt gleichzeitig Raum für zukünftige Entwicklungen. Positiv bewertet wird die

Abwicklung der südlichen, funktional richtig besetzten Platzkante als eine dem Verkehrsgeschehen zugeordnete Funktionsachse, gegenüber der Nordseite, die sich als südorientierter, und damit hoch attraktiver öffentlicher Freiraum präsentiert.

Die Ausstattung des neuen Stadtraums – Grünterrassen mit Sitzstufen, die eingestreuten Bäume und das runde Wasserbecken – ist angemessen gewählt, bestens nutzbar und gut dimensioniert. Das Fahrradparkhaus ist optimal positioniert, gut auffindbar und schließt den Raum sinnvoll ab. Mit der Entscheidung für diesen Standort eröffnen die Verfasser die

Chance, hier einen der Bedeutung des Raums angemessenen architektonischen Abschluss zu finden. Besonders zu würdigen ist die Absicherung der Straßenbahn im Tunnelvorfeld durch Sitzkanten, weil hier Absperrfunktion und Aufenthaltsqualität selbstverständlich und unauffällig zusammenkommen.

Die Zweiteilung des Fahrradparkhauses wurde im Preisgericht intensiv diskutiert. Sie dürfte nicht zu Orientierungsproblemen führen, wenn beispielsweise der nördliche Teil an Dauermieter vergeben würde. Die Rosenaustraße im Querungsbereich auf Tempo 30 zu setzen, wird begrüßt. Jedoch sollte das auch gestalterisch

vermittelt werden, zum Beispiel durch eine Mittelinsel. Wegen der Straßenbahn kann auch dann auf eine Signalisierung nicht verzichtet werden. Diese Aspekte sind allerdings leicht nachzuarbeiten, ohne dass die städtebauliche Qualität der Arbeit leidet.

Die architektonischen Aussagen finden nicht die Zustimmung des Preisgerichts. Hier fehlt es noch an einem Pendant zur städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Qualität des Gesamtkonzepts; das Potential des Entwurfs scheint hier bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zu überprüfen wäre außerdem, ob die Zugehörigkeit des Sebastian-Buchegger-Platzes zum Thelottviertel nicht durch eine stärkere Begrünung unterstrichen werden könnte und ob das Gebäude an der Ecke Rosenaustraße Bahnhofplatz – seiner Bedeutung entsprechend – nicht etwas an Höhe zulegen sollte.

Insgesamt lobt das Preisgericht eine städtebaulich und landschaftsarchitektonisch hervorragende Arbeit, die in der Gegenüberstellung von städtisch geprägter südlicher Platzkante und den nördlichen Grünterrassen den richtigen Ton trifft.

Abb. Schnittdarstellung Sebastian-Buchegger-Platz/Bahnhofstunnel



3. PREIS

LIMA*
ARCHITEKTEN
(STUTTGART)

SILANDS
LANDSCHAFTS-
ARCHITEKTUR
(ULM)

PROF. BÜ
PRECHTER
(MÜNCHEN)

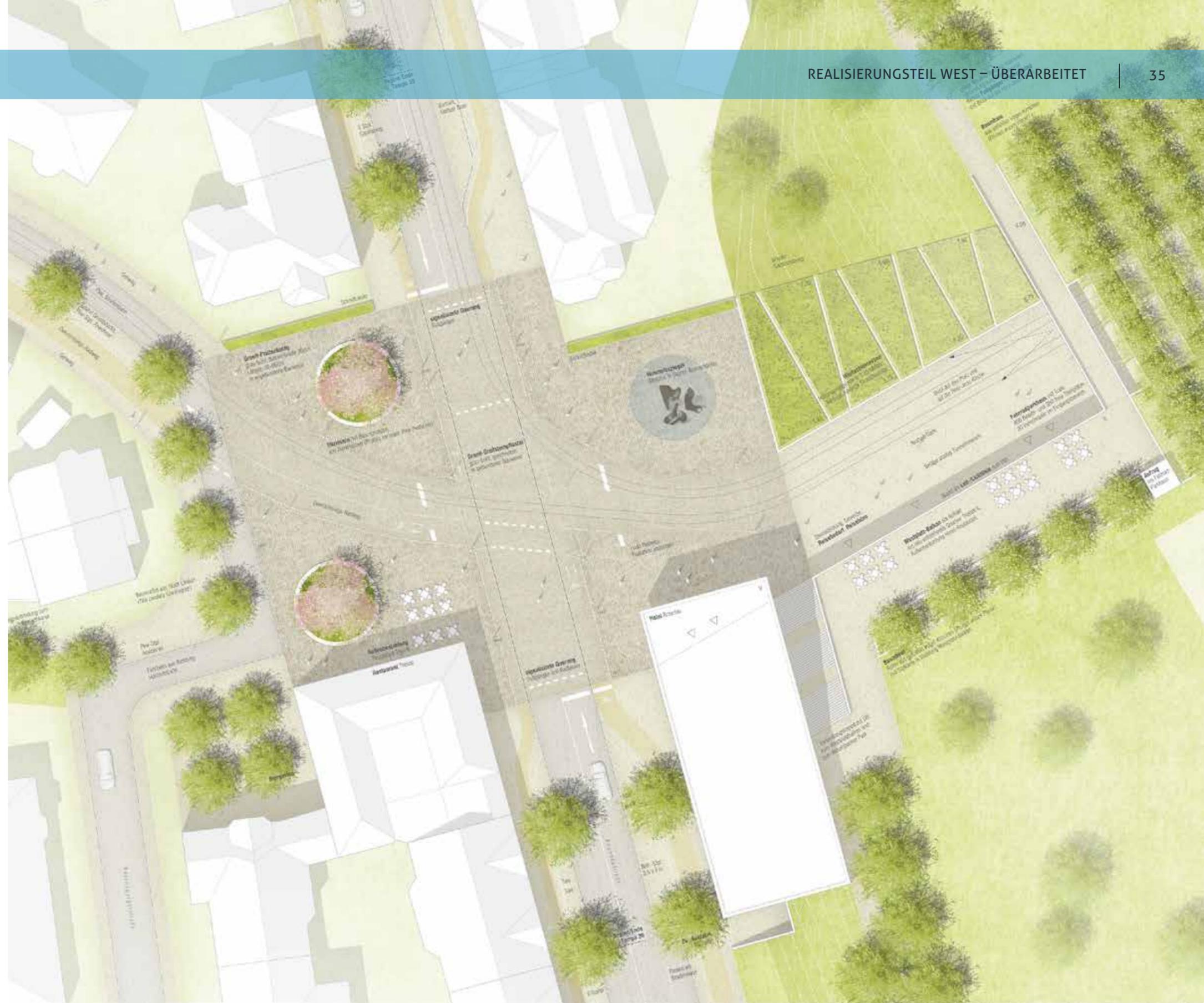




Abb. Perspektive Vorplatz West mit Blick auf den Bahnhofstunnel



Abb. Schnittansicht Bahnhofstunnel/Sebastian-Buchegger-Platz

BEURTEILUNG DES PREISGERICHTS

Die im Wettbewerb mit Nr. 1003 geführte Arbeit hat in der Überarbeitung eher an ihrem ursprünglichen Charme verloren. Die Ausformung der nördlichen Böschung mit funktionslosen Terrassen wirkt gestalterisch angestrengt und überzeugt auch aus sicherheitstechnischen Gesichtspunkten nicht.

Die Überspannung der Tunnelzufahrt mit Baumtrögen wird auch im Hinblick auf eine fehlende Erlebbarkeit des Bahnhofes nicht als Bereicherung gesehen, der entstehende wechselnde Lichteinfall kann zudem zu Irritierung der Straßenbahnfahrer führen.

Der neu entstehende Freiraum zerfällt in drei Teilplätze, die auch durch Gestaltung und Stadtboden nicht zur Einheit werden. Die Gestaltung des Buchegger-Platzes überzeugt mit den als überdimensioniert empfundenen Pflanz- und Bauminseln nicht.

Die bauliche Besetzung an der Rosenau-Straße wird nach wie vor positiv gesehen, ebenso die Anordnung der Fahrradstellplätze südlich der Gleise. Die Absicherung der Straßenbahn im Tunnelvorfeld ist durch die nördliche Ecke des abgeböschten Grünraums gegeben. Die Signalisierung der Querung der Rosenaustraße ist wegen der Straßenbahn zwingend; ausgiebig diskutiert wird die Querung von Fußgängern und Radfahrern außerhalb der Querungsstellen.

3. PREIS

WUNDERLE +
PARTNER
ARCHITEKTEN
(NEUSÄSS)

ADLER & OLESCH
LANDSCHAFTS-
ARCHITEKTEN
(NÜRNBERG)

BEURTEILUNG DES PREISGERICHTS

Das Planungskonzept mit dem durch den Querriegel vorgelagerten Tunnelmund bildet einen klaren Platzraum im Zusammenhang mit dem Sebastian-Buchegger-Platz und dem dahinterliegenden Vorplatz zum Tunnel. Durch den vorgelagerten Tunnelmund wird eine orthogonale Raumkante erreicht, auch die durchgehenden Fassaden unterstreichen die strenge Platzform. Das nördlich gelegene Fahrradparkhaus ist durch die Zugangssituation im Westen sinnvoll erreichbar, führt allerdings zu zusätzlichen Querungen der Gleise im kritischen Bereich. Die Südseite ist mit attraktiven Nutzungen belegt, deren Freiflächen jedoch stark verschattet sind.

Die Platzgestaltung mit den locker verteilten Grünflächen ist am Sebastian-Buchegger-Platz nachvollziehbar, vermag aber in den übrigen



Abb. Lageplan Vorplatz West und Sebastian-Buchegger-Platz

Abb. Schnittansicht Sebastian-Buchegger-Platz / Bahnhofstunnel



Abb. Perspektive Sebastian-Buchegger-Platz mit Blick Richtung Rosenaustraße



Bereichen nicht zu überzeugen. Die Platzflächen unter dem Querriegel sind unattraktiv. Die Kiss+Ride - Anlage erfüllt die geforderte Funktion, erscheint aber überinstrumentiert und erfordert starke Eingriffe in die angrenzende Hangsituation. Die Absicherung der Straßenbahn im Tunnelvorfeld ist nicht gegeben.

Die bauliche Ausformung des Querriegels wird kritisch gesehen. Zu hinterfragen ist diese Zugangssituation als Entrée zum Bahnhof. Dies gilt gleichermaßen für die vorgeschlagene Nutzung als Bürgerhaus. Bemängelt wird der fehlende Bezug zur Platzfläche. Bei der Fassadengestaltung wurde im Zuge der Überarbeitung keine Verbesserung erreicht.

Die Mittelinsel in der Rosenaustraße mit zwei signalgesteuerten Querungen stellt in Verbindung mit der Grünfläche am Sebastian-Buchegger-Platz einen guten Beitrag dar und wird als Lösungsansatz gewürdigt.



Abb.
Vorstellung der
Wettbewerbs-
arbeiten

WETTBEWERB

BAHNHOFSPLATZ OST

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig, die Konkretisierung der weiteren Planung zusammen mit dem Verfasser der mit dem ersten Preis ausgezeichneten Arbeit anzugehen. Bei der weiteren Bearbeitung sollen die Anmerkungen des Preisgerichts berücksichtigt werden. Es soll überprüft werden, ob im Zuge der weiteren Ausarbeitung unter Wahrung der funktionalen Qualitäten die Konflikte zwischen Regionalbussen und KFZ-Verkehren durch eine Umorientierung (Spiegelung) der Funktionen Fahrradparkplätze und KFZ-Stellplätze entschärft werden können. Die Lage der Querungsstellen der Viktoriastraße soll ebenfalls überprüft werden.

BAHNHOFSPLATZ WEST

Am Bahnhofplatz West stellt das Preisgericht fest, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Arbeit so weit entwickelt war, dass eine eindeutige Entscheidung möglich gewesen wäre. Es empfiehlt daher dem Auslober einstimmig, auf Grundlage der in der Diskussion der qualifizierten Beiträge gewonnenen Erkenntnisse die drei Preisträger zu einer Überarbeitung im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung einzuladen.

NACH DER ÜBERARBEITUNG

BAHNHOFSPLATZ WEST

Die Jury beschließt einstimmig, den Beitrag WES Hamburg/schneider+schumacher, Frankfurt, auf den ersten Rang des Überarbeitungsverfahrens zu setzen und damit als Grundlage der weiteren Bearbeitung zu empfehlen. Der Beitrag findet die richtige Antwort auf die gestellte städtebauliche und landschaftsarchitektonische Aufgabe: Die Entscheidung, die publikumsorientierten Einrichtungen auf der Südseite des Platzes mit dem Gegenüber einer großzügigen Landschaftstreppe zu verbinden, erzeugt einen attraktiven öffentlichen Raum in einer überzeugenden funktionalen Balance zum östlichen Bahnhofplatz. Auf dieser Grundlage spricht die Jury folgende Empfehlungen aus:

- der Charakter des Sebastian-Buchegger-Platzes als grüner Auftakt des Thelottviertels soll verstärkt werden. Die Stellplätze auf dem Platz müssen entfallen.
- Der gut platzierte Neubau an der Ecke zur Rosenaustraße könnte aufgrund seiner Bedeutung als westliches Eingangstor zum Bahnhof höher gebaut werden.
- Die Querung für Fußgänger und Radfahrer sollte weiterentwickelt werden, um eine städtebaulich hochwertige und verkehrssichere Lösung zu erreichen; zum Beispiel in Form einer Mittelinsel.

PREISTRÄGER UND ANERKENNUNGEN

REALISIERUNGSTEIL OST

1. PREIS

Arbeit 1005 (Preissumme 38.000,- €)
Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH
Leonard Grosch, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

MITARBEIT: Joana Carvalho, Svante Soldemo, Michael Gareis, Martin Schmitz

2. PREIS

Arbeit 1032 (Preissumme 24.500,- €)
bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh
Timo Herrmann, Landschaftsarchitekt

MITARBEIT: Dipl.-Ing. Malte Stellmann,
Dipl.-Ing. Marc Leppin, Dipl.-Ing. Julian Engmann

3. PREIS

Arbeit 1028 (Preissumme 15.500,- €)
WES GmbH Wolfgang Betz, Landschaftsarchitekt

MITARBEIT: Stefan Prifling, Andreas Kachel, Thomas Bohr,
Timm Clasen, Alexander Teichmann, Yoshu Liu
schneider+schumacher Planungsgesellschaft mbH
Joachim Wendt, Dipl.-Ing. Architekt

FACHBERATER: BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH+Co. KG
Dipl.-Ing. Thomas Lokatis

4. PREIS

Arbeit 1026 (Preissumme 10.000,- €)
planorama Landschaftsarchitektur (Berlin)
Maik Böhmer, Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitekt

MITARBEIT: Mareen Leek, Fabian Karle, Katrin Paczulla,
Franziska Albrecht

FACHBERATER: Hoffmann-Leichter
Ingenieurgesellschaft mbH, Matthias Richter

REALISIERUNGSTEIL WEST

PREISGRUPPE WEST

Arbeit 1003 (Preissumme 12.000,- €)
LIMA*architekten (Stuttgart)

Lisa Bogner, Dipl.-Ing. (FH) Architektin
Tobias Manzke, Dipl.-Ing. (FH) Architekt
silands | Gresz + Kaiser LA PartG
Stephanie Gresz, Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitektin
Roberto Kaiser, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt
Prof. Bü Prechter Landschaftsarchitektin (München)

FACHBERATER: Day & Light Lichtplanung, Frank Vetter
BrennerPlan GmbH Planungsgesellschaft für Verkehr, Stadt
und Umwelt, Svenja Sick, Malte Novak

HILFSKRAFT: Architektur&Zeichnung, Wolfram Gothe

Arbeit 1023 (Preissumme 12.000,- €)
Wunderle + Partner Architekten (Neusäß)

Eberhard Wunderle, Dipl.-Ing. Architekt BDA SAIV
Adler & Olesch Landschaftsarchitekten (Nürnberg)
Landschaftsarchitekten BDLA Stadtplaner SRL
und Ingenieure

Michael Olesch, Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitekt /
Stadtplaner

MITARBEIT: Andi Mueller, Birol Geldi, Alexander Remiger,
Jahn-Philipp Wassermann, Alice Gundermann-Werner,
Ulrike Tuhnitz

FACHBERATER (VERKEHRSPANUNG): Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr GmbH (München)
Andreas Bergmann

VISUALISIERUNG: Stefan Popp,
raumflug Auracher.Popp GbR (Dachau)

Arbeit 1028 (Preissumme 12.000,- €)
WES GmbH

Wolfgang Betz, Landschaftsarchitekt

MITARBEIT: Stefan Prifling, Andreas Kachel, Thomas Bohr,
Timm Clasen, Alexander Teichmann, Yoshu Liu
schneider+schumacher Planungsgesellschaft mbH
Joachim Wendt, Dipl.-Ing. Architekt

FACHBERATER: BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH+Co. KG
Dipl.-Ing. Thomas Lokatis

ANERKENNUNGEN

Arbeit 1005 (5.000,- €)
Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH
Leonard Grosch, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

MITARBEIT: Joana Carvalho, Svante Soldemo,
Michael Gareis, Martin Schmitz

Arbeit 1008 (5.000,- €)

Frank Reschke Landschaftsarchitektur (Berlin)
Frank Reschke Landschaftsarchitekt BDLA

MITARBEIT: M.Sc. Gerda Berger, B.Sc. Janina Gäckler,
B.Sc. Lasse Malzahn

FACHBERATER: Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
(Verkehrsplanung, Stadtplanung)

Martin Panhorst, Susanne Klar
Robert Kahlow Architekt (Berlin)
Anselm von Held Lichtplanung (Berlin)

Arbeit 1027 (5.000,- €)

capatti staubach Landschaftsarchitekten (Berlin)
Tancredi Capatti, Matthias Staubach

MITARBEIT: Anne Rohde, Corne Marien Strootman,
Jorge Sanabrina Carriedo, Tillmann Uhrig

FACHBERATER (VERKEHRSPANUNG):
Ingenieurbüro Jörn Meyer IBJM

