



Von hier für uns.
Stadtwerke Augsburg
Energie, Wasser, Verkehr.



Stadt Augsburg



Mobilitätsdrehscheibe Augsburg - Neugestaltung Königsplatz

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

**Protokoll der
Preisgerichtssitzung**

vom

12. / 13. September 2007

Auslober



Stadt Augsburg
Maximilianstraße 4-6
86150 Augsburg

vertreten durch

das Baureferat der Stadt Augsburg
und
die Stadtwerke Augsburg

Wettbewerbskoordination



AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main

Stefan Kornmann
Annette Hahn-Schütz

“Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Ergebnisprotokoll

A. Protokoll der Preisgerichtssitzung

- **Ort:** Vortragssaal der Stadtwerke
- **Zeit:** 12. September 2007 von 11 Uhr bis 18.30 Uhr
13. September 2007 von 9 Uhr bis 11:55 Uhr

A.1. Begrüßung und Anwesenheit

Das Preisgericht tritt am Mittwoch, den 12. September 2007 um 11 Uhr im Vortragssaal der Stadtwerke zusammen. Für den Auslober begrüßen Herr Dr. Demhardter von der Stadt Augsburg und Herr Walter von den Stadtwerken Augsburg die anwesenden Preisrichter/innen. Im Anschluss schlägt Herr Dr. Demhardter Herrn Prof. Dr. Scholl als Vorsitzenden des Preisgerichts vor. Weitere Vorschläge werden nicht eingebracht. Herr Prof. Dr. Scholl wird einstimmig gewählt und übernimmt den Vorsitz.

Die Vollständigkeit des Preisgerichts wird von Prof. Dr. Scholl namentlich festgestellt. Es sind anwesend:

Fachpreisrichter

- Dr. Karl Demharter, Baureferent, Stadt Augsburg
- Prof. Dr. Bernd Scholl, Stadt- und Verkehrsplaner, Zürich
- Prof. Dr. Hartmut Topp, Verkehrsplaner Kaiserslautern
- Heidi Lehner, Landschaftsarchitektin, Nürnberg
- Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt, Uni Stuttgart
- Prof. Anett-Maud Joppien, Architektin, Frankfurt
- Andreas Hild, Architekt, München (bis 12:15 Uhr)

Ständig anwesender stellvertretender Fachpreisrichter

- Herr Günter Billenstein, Leiter des Stadtplanungsamts, Stadt Augsburg

Stellvertretender Fachpreisrichter

- Norbert Reinfuss, Stadtplanungsamt Augsburg
- Dr. Sebastian Wilske, Bauingenieur Uni Karlsruhe, (ab 12:15 Uhr Fachpreisrichter, in Vertretung von Herrn Hild)

Sachpreisrichter

- Klaus Kirchner, Zweiter Bürgermeister der Stadt Augsburg (ab 12:00 Uhr)
- Norbert Walter, Geschäftsführer Stadtwerke Augsburg
- Dr. Stefan Kiefer, Stadtrat SPD - Stadtratsfraktion (ab 12:00 Uhr)
- Gerhard Willadt, Stadtrat SPD - Stadtratsfraktion
- Dieter Ferdinand, Stadtrat Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN -
- Gerhart Malik, Stadtrat FW / FBU - Stadtratsfraktion

Ständig anwesende stellvertretende Sachpreisrichterin

- Frau Christiane Keck, Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH

Stellvertretender Sachpreisrichter

- Herr Rainer Schnierle, Leiter Planung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH

Sachverständige / Berater – ohne Stimmrecht

- Schienenverkehr - Andreas Kern, Leiter Infrastruktur der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH
- Grünplanung - Klaus Peter Sablotzki, Stadt Augsburg, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen
- Verkehrsplanung - Josef Weber, Stadt Augsburg, Tiefbauamt
- Verkehrsplanung - Birgit Mertens-Boden, AS&P - Albert Speer & Partner GmbH

Herr Hild muss aufgrund einer Erkrankung die Sitzung um 12:15 Uhr verlassen. Seine Funktion als Fachpreisrichter übernimmt Herr Dr. Wilske.

Prof. Dr. Scholl lässt sich von den anwesenden Mitgliedern im Preisgericht versichern, dass sie bis zum heutigen Datum keine Kenntnis von Inhalten von Wettbewerbsarbeiten erhalten haben und keinen Meinungsaustausch mit Wettbewerbsteilnehmern während der Dauer des Preisgerichts und bis zum Abschluss des Wettbewerbsverfahrens geführt haben und führen werden.

Er bittet die Anwesenden um vertrauliche Behandlung der Beratungen der Preisgerichtssitzung, gibt einen Hinweis auf die persönliche Verantwortung der Preisrichter gegenüber den Teilnehmern und bittet um Objektivität und Fairness bei der bevorstehenden Beurteilung.

Anschließend erläutert Prof. Dr. Scholl den Ablauf der bevorstehenden Preisgerichtssitzung und bittet die Vorprüfung um ihren Bericht.

A.2. Bericht der Vorprüfung - Formale Prüfung

Der Vorprüfungsbericht liegt jedem Teilnehmer des Preisgerichts in gebundener Form vor. Die Vorprüfung erstattet den Bericht, sie beginnt den Bericht um 11:45 Uhr und schließt ihn um 12:00 Uhr.

Das Preisgericht beschließt, die **Arbeit 1011** aus formalen Gründen (nicht fristgerechter Eingang des Modells) nicht zur Beurteilung zuzulassen.

Mehrere, im Vorprüfbericht vermerkte Arbeiten enthalten Darstellungen (3-D-Darstellungen, Perspektiven, zusätzliche Leistungen), die gemäß der Auslobung nicht zulässig sind. Diese wurden von der Vorprüfung abgedeckt. Das Preisgericht beschließt, diese Darstellungen nicht zur Beurteilung zuzulassen.

A.3. Informationsrundgang

Um 12:00 Uhr beginnt das Preisgericht den Informationsrundgang. Die eingereichten Arbeiten Nr. 1001 bis 1010 sowie 1012 bis 1024 werden von der Vorprüfung wertungsfrei vorgestellt und erläutert und vom Preisgericht in den wesentlichen Grundzügen zur Kenntnis genommen. Der Informationsrundgang endet um 13:35 Uhr.

Das Preisgericht stellt einstimmig fest, dass die **Arbeiten 1006, 1007, 1020, 1022 und 1023** gegen bindende Vorgaben der Auslobung verstoßen haben und beschließt, diese Arbeiten nicht zur Beurteilung zuzulassen. Gemäß GRW werden diese Arbeiten in einem Sonderrundgang gewertet werden.

Danach werden die Kriterien für die Wertungsrundgänge diskutiert. Entsprechend der Auslobung werden folgende Kriterien festgelegt:

- Städtebauliches Gesamtkonzept,
- Städtebauliche und architektonische Qualität des Haltestellen- und Umsteigebereichs,

- Verkehrliche Funktionalität, Barrierefreiheit,
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- Funktionale und gestalterische Qualität der Grün- und Freiräume,
- Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit.

A.4. 1. Wertungsrundgang

Der 1. Wertungsrundgang beginnt um 14:15 Uhr.

Es werden sechs Arbeiten einstimmig wegen grundlegender Mängel ausgeschieden:

- **Arbeit 1008**
- **Arbeit 1012**
- **Arbeit 1014**
- **Arbeit 1016**
- **Arbeit 1018**
- **Arbeit 1024**

Der 1. Wertungsrundgang endet um 14:30 Uhr. Somit verbleiben noch 12 Arbeiten in der Wertung.

A.5. 2. Wertungsrundgang

Der 2. Wertungsrundgang schließt sich unmittelbar an. Die Arbeiten werden auf Grundlage der Kriterien vertieft diskutiert. Nachstehende sieben Arbeiten werden dabei nach Diskussion mit Stimmenmehrheit ausgeschieden:

- **Arbeit 1003** 12:1 Stimmen
- **Arbeit 1005** 11:2 Stimmen
- **Arbeit 1010** 7:6 Stimmen
- **Arbeit 1013** 13:0 Stimmen
- **Arbeit 1015** 13:0 Stimmen
- **Arbeit 1017** 12:1 Stimmen
- **Arbeit 1019** 12:1 Stimmen

Der 2. Wertungsrundgang endet um 15:35 Uhr.

Die Rückholung von Arbeit 1010 wird beantragt. Es wird mit Stimmenmehrheit beschlossen, die Arbeit 1010 zurückzuholen. Somit verbleiben folgende sechs Arbeiten in der engeren Wahl:

- **Arbeit 1001**
- **Arbeit 1002**
- **Arbeit 1004**
- **Arbeit 1009**
- **Arbeit 1010**
- **Arbeit 1021**

A.6. Engere Wahl

Zur weiteren Beurteilung der verbliebenen Arbeiten teilt sich das Preisgericht in sechs Arbeitsgruppen. Als Leitlinie zur Beurteilung dienen die Beurteilungskriterien gemäß Auslobung. Die Arbeitsgruppen beenden ihre Arbeit um 17:40 Uhr. Die schriftlichen Beurteilungen der Arbeitsgruppen werden im Anschluss verlesen, diskutiert und überarbeitet. Die Beschreibungen werden vom Preisgericht einstimmig verabschiedet. Die Preisgerichtssitzung endet um 18:30 Uhr.

Am 13. September beginnt die Preisgerichtssitzung um 9:00 Uhr. Herr Prof. Dr. Scholl stellt die Vollständigkeit des Preisgerichts fest. Die Arbeitsgruppen stellen die von ihnen beurteilten Arbeiten erneut vor. (Die Beurteilungen sind der Übersichtlichkeit halber im Anhang zusammengefasst; sie stellen ungeachtet dessen einen integrierten Bestandteil des Protokolls dar.). Es folgt eine intensive Diskussion.

Das Preisgericht beschließt einstimmig folgende Rangfolge der in die engere Wahl genommenen Arbeiten:

Rangstufe 1	Arbeit 1001
Rangstufe 2	Arbeit 1010
Rangstufe 3	Arbeit 1021
Rangstufe 4	Arbeiten 1002, 1004, 1009

A.7. Sonderrundgang

Im Anschluss daran prüft das Preisgericht die wegen Verstoß gegen die bindenden Vorgaben des Auslobers nicht zur Beurteilung zugelassenen Wettbewerbsarbeiten in einem Sonderrundgang. Es sind dies die **Arbeiten 1006, 1007, 1020, 1022 und 1023**. Es wird einstimmig beschlossen, keine der Arbeiten mit einem Sonderpreis zu bedenken.

A.8. Entscheidung über die Zuerkennung der Preise und Ankäufe

Danach wird über die Zuerkennung der Preise und Ankäufe entschieden. Es wird einstimmig beschlossen, Preise und Ankäufe abweichend von der Auslobung zu verteilen. Es sollen drei Preise und drei Ankäufe vergeben werden. Die Preissumme des vierten Preises wird zu gleichen Teilen auf den 2. und 3. Preis verteilt. Das Heranrücken an den ersten Preis spiegelt die hohe Qualität der weiteren Arbeiten der ersten drei Rangstufen wieder. Die Preissumme des vierten Ankaufes wird zu gleichen Teilen auf die drei vergebenen Ankäufe verteilt womit die fachliche Qualität dieser Arbeiten gewürdigt werden soll. Somit ergibt sich folgende geänderte Aufteilung:

1. Preis	29.500 €
2. Preis	24.500 €
3. Preis	18.000 €
3 Ankäufe à	6.000 €

Die Preise und Ankäufe werden wie folgt zuerkannt:

1. Preis:	Arbeit 1001	13:0 Stimmen
2. Preis:	Arbeit 1010	13:0 Stimmen
3. Preis:	Arbeit 1021	13:0 Stimmen
Ankäufe:	Arbeit 1002	13:0 Stimmen
	Arbeit 1004	13:0 Stimmen
	Arbeit 1009	13:0 Stimmen

Die zwischenzeitlich überarbeiteten schriftlichen Begründungen der Wertungen der einzelnen prämierten Arbeiten werden einstimmig beschlossen.

Empfehlungen des Preisgerichtes

Das Preisgericht beschließt abschließend einstimmig:

1. den Preisträger des 1. Preises mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen;
2. Dabei ist zu berücksichtigen, dass den verschiedenen Anforderungen der Nutzungen durch eine intensive Zusammenarbeit der für die verschiedenen Bereiche Zuständigen mit dem ersten Preisträger Rechnung getragen wird. Das Konzept ist auf der Basis der im Beurteilungsprotokoll formulierten Anregungen weiter zu entwickeln. Dabei soll die dem Entwurf zugrunde liegende Balance zwischen verkehrlichem Bereich und Freiraum gewahrt werden.
3. Ausgehend von der Realisierung des Verkehrsprojekts ist sukzessive das Freiraumkonzept als integrierter Bestandteil umzusetzen. Dabei ist das Programm für den Bereich des Freiraumes weiter zu entwickeln und zu prüfen, wie die im Konzept enthaltene schrittweise Realisierung des Grün- und Freiraumes abschnittsweise im Hinblick auf die Gesamtqualität erreicht werden kann. Entscheidend wird es sein, die im Verkehrsbereich erreichbare hohe Qualität der baulichen und technischen Anlagen als Initialzündung für die Umgestaltung des Freiraumes zu nutzen und damit dem Gesamtplatz eine seinen Möglichkeiten entsprechende Bedeutung in Augsburg zu geben.

Verabschiedung des Protokolls

Das Protokoll wird einstimmig verabschiedet und vom Preisrichtergremium abgezeichnet.

A.9. Verfasser der Preisträger und Ankäufe

Der Vorsitzende des Preisgerichts überzeugt sich von der Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfassererklärungen. Anschließend werden die Kuverts geöffnet und die Preisträger bekannt gegeben:

1. Preis	29.500 €	Arbeit 1001	Architekt atelier pk , Philipp Koch, Berlin Landschaftsarchitekt bbz landschaftsarchitekten, Timo Herrmann, Berlin Fachberater stadt.raum.verkehr, Markus Birchler, Zürich; Schlotfeldt Licht, Torsten Rullmann, Berlin; Krone Ingenieurbüro, Martin Hamann, Berlin
2. Preis	24.500 €	Arbeit 1010	Architekt Sacker Architekten, Dipl.-Ing. Detlef Sacker, Freiburg Landschaftsarchitekt Almut Henne, Christian Korn, Diplomingenieure Fachberater DB International GmbH, Frankfurt am Main; Mohnke Bauingenieure, Denzlingen
3. Preis	18.000 €	Arbeit 1021	Architekt Dipl.-Ing. Albert Urig, AV1 Architekten, Kaiserslautern Landschaftsarchitekt Rita Mettler, Mettler Landschaftsarchitektur, Berlin Fachberater Manfred draxl, conceptlicht at.gmbh, Mils/Innsbruck
Ankauf	6.000 €	Arbeit 1002	Architekt Dipl.-Ing. (FH) Kerstin Wahrer, Dipl.-Ing. Jens Barkowsky, wahrer_barkowsky Architekten, Köln Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing. Johannes B. Böttger, JBBUG, Köln
Ankauf	6000 €	Arbeit 1004	Architekt rainer löhle, regine neubauer, löhle neubauer architek- ten, Augsburg Landschaftsarchitekt ursi hochrein, axel lohrer, lohrer hochrein landschafts- Architekten, München Fachberater C.Link, Verkehrsplaner, Stuttgart
Ankauf	6000 €	Arbeit 1009	Architekt Dipl.-Ing. Moritz Schloten, Annabau, Berlin Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing. Martin Rein-Cano, Dipl.-Ing. Lorenz Dexler, Topotek 1, Berlin Fachberater Wolfgang Häcker, HEG Berlin; Siegmund Gumz, HL Inge- nieurgesellschaft, Berlin

(Die umfangreiche Auflistung der Verfasseranschriften kann dem Anhang entnommen werden).

Der Vorsitzende überprüft die Richtigkeit der angegebenen Verfasser entsprechend der beschlossenen Rangfolge.

Der Vorsitzende des Preisgerichts, Herr Prof. Dr. Scholl, bedankt sich für die Vorprüfung. Die Vorprüfung wird entlastet.

Prof. Scholl bedankt sich bei den mitwirkenden Fach- und Sachpreisrichtern für die sehr konstruktive Zusammenarbeit und wünscht den Auslobern viel Erfolg bei der Verwirklichung der weiteren Arbeiten.

Herr Prof. Dr. Scholl übergibt den Vorsitz an die Auslober. Herr Kirchner bedankt sich bei allen Beteiligten, dem Preisgericht, dem Vorsitzenden, der Vorprüfung und den sachverständigen Beratern. Herr Walter schließt sich dem Dank an. Die Auslober teilen mit, dass die Arbeiten am Freitag den 14.09.2007 um 11:00 Uhr den Medienvertretern vorgestellt werden und um 12:00 Uhr die Ausstellung aller Wettbewerbsarbeiten in den Räumlichkeiten der Stadtwerke Augsburg gemäß Ankündigung, eröffnet wird. Die Sitzung endet um 11:55 Uhr.

Protokollführung:

Annette Hahn-Schütz, AS&P – Albert Speer und Partner GmbH, Frankfurt

Augsburg, den 13.09.2007

B. Anhang: Bewertungen der Preisträger und Ankäufe

Tarnzahl 1001 / 1. Preis

Die Leitidee des Projektes basiert auf einer einfachen und sehr selbstverständlichen Neuinterpretation des Königsplatzes, der eine klare urbane Atmosphäre formuliert.

Der Platz, dessen historische Struktur bereits seit Jahrzehnten durch verkehrliche Anlagen nicht mehr in der Urform erkennbar und realisierbar ist, erfährt eine überzeugend einfache und im Ausdruck raffinierte neue Konzeption.

Eine durchgängige Gestaltung des Bodenbelages, die sich je nach Situation von weicheren, wassergebundenen Decken bis zu farbverwandten Grauwackenmosaik graduell modifiziert, vermittelt zwischen den unterschiedlichen Funktionsbereichen und verknüpft diese gleichsam miteinander. Durch diese Gestaltung gelingt eine dem Wunsch der Stadt entsprechende Wahrnehmung des Königsplatzes als neue städtische Raum- und Funktionseinheit.

Die Integration der kurzen Bahnhofstraße in das Raumgefüge des Platzes markiert den Ankommenden im Zusammenspiel zwischen Königsplatz und Gögginger Tor das Entree zur Innenstadt. Die bestehende Dominanz der Straßen als trennende Elemente wird durch die textuelle Anpassung der Beläge und das Offenhalten des Raumes in einem angemessenen Maßstab erheblich gemindert. Ein Lösungsansatz für die Querung der Schaezler- und Fuggerstraße ist nicht erkennbar.

Die Ausformulierung des Platzraumes am Gögginger Tor wirkt schematisch und bedarf der weiteren Entwicklung innerhalb des Gesamtkonzeptes.

Der Baumbestand als Hain wird in einer ersten Phase weitgehend erhalten und zu Gunsten einer lockeren Stellung und Artikulation der einzelnen Gehölze ausgelichtet, wobei das Preisgericht eine weitere fachliche Detaillierung hinsichtlich der phasenweise Realisierung empfiehlt. Die Freistellung des Brunnens, bandartige Sitzelemente und die Auflösung des strengen Grundrissrasters mit wenigen sparsamen gestalterischen Mitteln fördern die Kommunikation und Aufenthaltsqualität innerhalb des Raumes für verschiedene Nutzergruppen.

Die Auflockerung des Grünbestands bietet somit auch vielfältige Spielräume für flexible städtische Nutzungen, die sich über ein offen gestaltetes Raumsystem innerhalb des Baumhaines entfalten können und die Chance weiterer Entwicklungen bieten. Die Verfasser entwickeln ein überzeugendes Lichtkonzept, das insbesondere das Sicherheitsgefühl der Nutzer stärkt und eine prägnante Nachtwirkung entfaltet.

Es wird empfohlen zu prüfen, inwieweit die vorgeschlagene Baumreihe in der Fuggerstraße durch eine doppelte Baumreihe modifiziert werden kann.

Die Kombination aus einem größeren dreieckigen Dachelement mit Bussteig und begleitenden dezentralen Überdachungen schafft einen wahrnehmbaren Ort, der in Dimension und Proportion der baulichen Elemente im Kontext ausgeglichen wirkt. Vertiefende konstruktive und gestalterische Aussagen zur Architektur fehlen. Das dreieckige Funktionsgebäude weist hinsichtlich der Umsetzung des Raumprogramms räumliche Defizite auf und liegt im Laufweg der Umsteiger.

Die Anforderungen der Auslobung hinsichtlich der Belange des ÖPNV wurden in vollem Umfang erfüllt. Die Radwegverbindungen sind nicht dargestellt, jedoch im Rahmen des Entwurfs räumlich umsetzbar. Nachdem das vorgegebene Verkehrskonzept für den MIV uneingeschränkt übernommen wurde, ist die Leistungsfähigkeit für den MIV nachgewiesen. Taxistände- und Regionalbusstände wurden im Bereich des Gögginger Tors (Altstadtseite des Platzes) bzw. der Halder- und Fuggerstraße nachgewiesen.

Das Konzept verspricht durch die bewusste Reduktion der Mittel eine hohe Wirtschaftlichkeit und optimale Realisierbarkeit. Das Projekt zeichnet sich durch ein einfaches und zukunftsfähiges offenes Konzept aus, das sich den Bedürfnissen der Nutzer verschreibt und eine starke Einheit des Raumes unter wirtschaftlich günstigen Rahmenbedingungen verspricht. Die Balance zwischen öffentlicher Grün- und Freifläche und differenziert gestalteter Verkehrs- und Bewegungsfläche bildet die signifikante Stärke des Konzeptes und sollte konsequent im Sinne eines identitätsprägenden Raum- und Funktionskontinuums weiter entwickelt werden.

Die sorgfältige Reflektion und Analyse hinsichtlich der Weiterentwicklung des Projektes in Phasen wie u. a. eine profunde Untersuchung der Erneuerung der Bodenbeläge in Bezug auf den intendierten Erhalt des Baumbestandes wird angeregt.

Tarnzahl 1010 / 2. Preis

Die Arbeit zeichnet sich durch ein klares städtebauliches Konzept aus, geprägt durch „grüne Überdachungen“ im Wechselspiel mit den gebauten Überdachungen. Positiv beurteilt wird zudem die einheitliche Platzgestaltung mit einem durchgängigen Bodenbelag. Die in der Formensprache gezeigte Einheit von baulichen Anlagen (Haltestellendächer) als auch der Baumhaine erweist sich als eher zu stringent.

Die gewählte Form der zweistöckigen Hochbauten ordnet sich harmonisch der Haltestellenüberdachung unter.

Die Reduzierung der Grünanlage gibt dem Gesamtplatz einen stark urbanen Charakter; durch den hohen Befestigungsgrad können die notwendigen Wegebeziehungen wie auch die Möglichkeit der Flexibilität in der Nutzung des Platzes gut erfüllt werden. Die Pflasterung bis an die Baumstandorte heran wirkt sich jedoch nachteilig auf die Vitalität des Baumbestandes aus. Das vorgeschlagene Stufenkonzept erscheint schlüssig.

Die bedeutende Fußgängerachse in Ost-West-Richtung wird in die urban gestaltete Platzfläche integriert und dadurch ihrer Bedeutung entsprechend attraktiv aufgewertet.

Die Arbeit stellt die verkehrlich geforderte Lösung in einen vertretbaren städtebaulichen Kontext; der von einer stark urbanen Idee getragene Lösungsansatz erscheint dem Ort angemessen.

Die Laufwege der Fahrgäste innerhalb des Dreiecks sind optimal organisiert. Die Fahrgastunterstände sind in Ordnung. Positiv wird die Trennung von Fahrscheinverkauf und sonstigem Verkauf gewertet.

Die Trilogie der Bahnsteigdächer wirkt überzogen. Für die Nutzer der Verkehrsdrehscheibe enthält sie den funktionalen Mangel, dass die Umsteigewege im Zentrum des Dreiecks nicht überdacht sind.

Die Dachkonstruktion erscheint verhältnismäßig aufwändig.

Tarnzahl 1021 / 3. Preis

Die Arbeit überzeugt durch eine klare Unterteilung des Königsplatzes in zwei funktionale Teilflächen, die jedoch über gleiche Formensprache einen durchgängig gestalteten Gesamttraum bilden, der dem Königsplatz überzeugend Identität verleiht.

Die Formensprache orientiert sich an der funktionalen Notwendigkeit der Verkehrsstrassenführung und wird im Platzbereich mit einem umlaufenden Sitzelement nachgezeichnet.

Das Beleuchtungskonzept unterstützt das Raumkonzept durch indirekte Beleuchtung der Platzflächen und verleiht den Einbauten skulpturalen Charakter. Die Ausleuchtung der Verkehrsflächen sowie das Blindenleitsystem sind hiermit optimal gelöst.

Die funktionale Gestaltung entspricht den Anforderungen des ÖPNV, es fehlen jedoch Aussagen zur Lage der Bushaltestellen.

Die Platzfläche ist überwiegend als baumüberstandene Grünfläche gestaltet. Das ermöglicht zum einen durch sukzessive Fällung und Auslichtung die Integration des Baumbestandes, zum Anderen den Ersatz einzelner Bäume durch Neupflanzung.

Eine Nutzung als städtischer Aktionsraum ist hierdurch jedoch stark eingeschränkt. Wegebeziehungen zum Haltestellenbereich fehlen. Die vom Verfasser angedachten Querungsmöglichkeiten über die Rasenfläche können funktional nicht überzeugen. Das umlaufende Sitzelement aus Beton, Holz und Stahl stellt eine interessante Variante in Hinblick auf Platzmöblierung dar, verstärkt jedoch den insularen Charakter der Grünfläche.

Die kurze Bahnhofstraße wird gestalterisch an den Platz angegliedert und ist somit als wichtige Fußgänger-Verbindung nicht signifikant genug. Auch die Sichtbeziehung auf das Gründerzeitensemble im östlichen Teilbereich des Königsplatzes ist durch Einzelbäume, die im Straßenraum verteilt sind, verstellt.

Die umgebenden Straßen werden durch einheitliche Pflasterstruktur zusammengebunden. Der östliche Teilbereich des Königsplatzes als Entree zur Altstadt wird an diese Oberflächengestaltung angebunden und überzeugt durch seine zurückhaltende Gestaltung mit Einzelbäumen.

Die großflächige Überdachung des Haltestellenbereiches mit einer semitransparenten Stahl-Cororian-Konstruktion erhöht die Aufenthaltsqualität, bietet ausreichend Witterungsschutz und schafft Atmosphäre. Das Raumprogramm ist in Form eines einfachen Kubus integriert. Die Verbindung von Kundenservice und allgemeinem Verkauf ist hierbei überzeugend gelöst.

Die Aussparung in der Dachfläche mit der Einstreuung von Grün und Einzelbäumen schafft thematisch die Verbindung zur grünen Platzfläche. Die klare lineare Struktur der Sitzmöglichkeiten bietet gute Orientierung sowie Übersichtlichkeit. Es fehlen jedoch Aussagen zur Integration von Informationselementen entlang der Bahnsteige. Auf Querungsmöglichkeiten der Gleise wird zu Gunsten eines stringenten linearen Konzeptes verzichtet und ist ein funktionaler Nachteil.

Tarnzahl 1002 / Ankauf

Unter dem Motto „Grünes Licht“ formulieren die Verfasser die Vision eines üppig durchgrüntes Stadtraums, der sich weit in Straßenräume hineinzieht. Offensichtlich wollen sie damit der besonderen Geschichte des Königsplatzes ihre Referenz erweisen. Das Motiv der den Raum prägenden Baumkronen wird – allzu bemüht – auch auf die eingestellten Architekturelemente übertragen. So präsentiert sich das Haltestellendach als ausladendes Flächentragwerk, das – wie bei einem Schnittmusterbogen – auf den fiktiven Umriss einer Gehölzgruppe zugeschnitten wird. Die gewählte Konstruktion erscheint plausibel, allerdings ist der Witterungsschutz nicht in allen Haltestellenbereichen optimal.

So konsequent das Thema des Entwurfs auch vorgetragen wird – dem Betrachter drängt sich die Frage auf, ob der erzeugte räumliche Eindruck eines grünbetonten Raums dem einer hoch frequentierten innerstädtischen Verkehrsdrehscheibe entspricht. Kritisch ist auch der Vorschlag zu werten, die wichtige Querbeziehung von Bahnhofstraße über Kurze Bahnhofstraße zum Gögginger Tor stark mit Bäumen zuzustellen. Hier wird eine der wichtigen innerstädtischen Wegeverbindungen geradezu neutralisiert.

Die Verfasser begründen ihren Vorschlag, die Rosskastanien schrittweise durch streng gereimte Götterbäume zu ersetzen, mit dem Ziel, eine lichte Atmosphäre im Freiraum zu kreieren. So beeindruckend die Ableitung des Grünkonzepts gelungen ist, die Eignung der gewählten Baumart für einen urbanen Raum wirft Fragen auf und wird in der Jury kontrovers diskutiert.

Die strenge Ausrichtung der Baumreihen unterstützt die Wegeverbindungen zu den Haltestellen nicht. Damit können Passanten und Fahrgästen keine eindeutigen Laufwege angeboten werden. Zudem führt die lineare und etwas seriell anmutende Grüngestaltung zu Schwächen in der Inszenierung wichtiger Elemente. So erscheint die Positionierung des Thormannbrunnens eher zufällig. Auch die Bänke im Baumhain sind nicht zu „Beobachtungsräumen“ ausgerichtet, sie werden dem Entwurfsschema untergeordnet.

Alle funktionalen Erfordernisse an einen hoch frequentierten Verkehrsknotenpunkt werden von der angebotenen Lösung erfüllt: Dies gilt für die Führung des MIV, die Einbindung des Gleisdreiecks in die Fußgängerströme sowie die Radfahrverbindungen. Auch die Funktionalität der Haltestellen ist gegeben.

Die Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit in sinnvollen Schritten ist gewährleistet. Die kleingliedrige Konstruktion des Haltestellendaches lässt überdurchschnittliche Unterhaltungskosten erwarten. Die vorhandenen Keller sind nur teilweise berücksichtigt.

Insgesamt gestalten die Verfasser den Königsplatz als Grünraum neuer Prägung. Grüner als er je war. Es stellt sich die Frage, ob die urbane Qualität des Ortes so weit zurückgenommen werden sollte.

Tarnzahl 1004 / Ankauf

Das städtebauliche Konzept besteht in der Verdeutlichung der Allee Fuggerstraße - Konrad Adenauer Straße, der klaren Verbindung Bahnhofstraße / Kurze Bahnhofstraße zum Torplatz vor der Bürgermeister-Fischer Straße sowie - insbesondere – in der Einheit des Königsplatzes.

Letzteres wird erreicht durch eine doppelte Kastanienreihe rund um den grünen Teil, durch das große Dach, dessen eigenwillige Form sich aus den funktionalen Anforderungen des Wetterschutzes und der Verschränkungen mit dem Grünraum ergibt, durch die Einzelbäume auch im Mobilitätsbereich sowie durch die besondere Idee des „Medaillonbandes“ das in 3,5 bis 4,5 m Höhe den gesamten Platz umgibt und „zusammenbindet“.

Die Verschränkung des Grünraums mit der Haltestelle, die vielfältigen Wunschlinien der Fußgänger aufnehmenden Wege, die eingestreuten Sitz- und Spielräume, Café und Funktionsräume sorgen in ihrer Lockerheit für eine hohe Qualität im Schnittfeld zwischen Mobilität und Aufenthalt. Unterschiedliche Nutzungen und Anordnungen des Grünraumes sind gut möglich.

Die Höhen von Dach, eingestellter Bebauung und Medaillonband nehmen die Maßstäblichkeit der Straßenbahn auf. Die Haltestelle ist selbstbewusst und identitätsstiftend ohne aufdringlich zu wirken. Die Größe des Daches wird kritisch diskutiert. Unabhängig davon bedarf das Dach wohl statisch-konstruktiv einer Überarbeitung; es stellt sich auch die Frage, ob Beton bei der Größe und der beabsichtigten Wirkung des Daches das richtige Material ist - auch im Hinblick auf die Belichtung der Haltestelle. Mehr Transparenz könnte die Wirkung steigern.

Die verkehrliche Funktionsfähigkeit in der Einbindung des Königsplatzes in die Umgebung, in der Erreichbarkeit von Altstadt, Park und Haltestelle sowie in den Umsteigebeziehungen – wahlweise überdacht oder mit Dachunterbrechungen – ist sehr gut gegeben. Die Gestaltung der Haltestelle verträgt sich gut mit den notwendigen verkehrstechnischen Einrichtungen - wie insbesondere auch mit dem Fahrdracht der Straßenbahn, wenn das Medaillonband an den betreffenden Stellen etwas höher hängt. Die Bushaltestellen in der Schächlerstraße stehen im Konflikt mit der Radwegführung.

Die beabsichtigte Umsetzung des Entwurfs in der stufenweisen Veränderung des Grünraumes überzeugt; die Verhältnismäßigkeit ist wegen der Größe des Daches jedoch kritisch; das Dach selbst bedarf einer Überarbeitung.

Tarnzahl 1009 / Ankauf

Der Leitgedanke des Entwurfes liegt in der Schaffung einer einzigen urbanen Fläche auf dem gesamten Königsplatz. Ziel ist nicht die „Verzahnung“ der Platzteile, sondern ein nahtloser Übergang zwischen offenem Platz und Haltestellenbereich. Prägendes Element ist dabei ein sowohl großes als auch hohes Dach. Der Königsplatz wird somit zu einer großen, sehr vielfältig nutzbaren urbanen Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität weiterentwickelt.

Das Dach bildet eine Großform, deren Massstäblichkeit trotz der beabsichtigten Filigranität kritisch gesehen werden muss. Die Dimension des Daches scheint nicht ganz der Funktion und Größe des Platzes sowie dem stadträumlichen Kontext angemessen. Zudem sind in der Realisierung Konflikte zu erwarten, da die Wahl einer einfachen und kostengünstigen Konstruktion und kostengünstiger Materialien diese Filigranität aller Wahrscheinlichkeit nach beeinträchtigen werden, andernfalls aber hohe Kosten die Wirtschaftlichkeit der Lösung in Frage stellen dürften. Das Dach führt zu einer offensichtlich gewollten, gewissen optischen Einschnürung der den Königsplatz tangierenden Verkehrsachsen.

Die kleine Bahnhofsstrasse erhält einen eindeutigen Charakter zugewiesen und wird – wieder – zur Strasse. Augenscheinlich soll so ein ausgewogenes Verhältnis zwischen überdachtetem und nicht überdachtetem Teil des Königsplatzes hergestellt werden. Fraglich bleibt, ob die kurze Bahnhofsstrasse so ihrer eher zu stärkenden denn zu schwächenden Funktion als Bindeglied zwischen Bahnhofstrasse und Innenstadt gerecht werden kann.

Der Bereich des „Gögginger Tores“ wird – in Abweichung zur Idee für den Königsplatz – in zwei Teile gegliedert, einen eher grün dominierten und einen urbaneren Teil. Nachteilig ist hier die Verstellung einiger Sichtbeziehungen aus der Altstadt auf den Königsplatz. Andererseits scheint die sich ergebende Wegführung in Richtung der Haltestellen eine in sich schlüssige Lösung der heutigen Situation zu sein.

Das Raumprogramm des Haltestellenbereiches wird auf ein einzelnes Gebäude konzentriert, welches das Motiv des so genannten „Königsplatzrondells“ als historische Figur aufgreift. Die dargestellte Geschossfläche überschreitet dabei das im Raumprogramm geforderte Maß deutlich. Die kreisrunde Form ist jedoch sowohl innerhalb des Gebäudes als auch in seiner äusseren Erscheinung schlüssig gelöst. Ein Kritikpunkt bleibt in den sich durch die Grösse und Positionierung des Gebäudes ergebenden Beeinträchtigungen für Umsteiger.

Das Konzept hält sich weitestgehend an die Vorgaben der Aufgabenstellung für den MIV und ÖV und gewährleistet so die Funktionsfähigkeit des Königsplatzes für diese Verkehrsträger. Einschränkungen ergeben sich lediglich durch die Reduktion der Taxistände um zwei auf acht Stellplätze. Die Führung der Fussgänger ist in allen Teilen überzeugend, ausgenommen der kurzen Bahnhofsstrasse, die nicht die gewünschte attraktive Verbindung in Richtung Altstadt darstellt. Hervorzuheben sind die vorgesehenen Fahrradstellplätze in direkter Zuordnung zum Haltestellenbereich.

Das Dach scheint aus verkehrlicher Sicht realisierbar – auch mit den dargestellten Auskragungen in den Strassenraum. Es bleiben zu lösende Fragen, wie beispielsweise Reinigungs- und Reparaturarbeiten sowie die Eiszapfenbildung im Winter. Zu bemängeln ist der fehlende Wetterschutz im Norden und Osten für die Haltestellenbereiche.

Das Konzept hat als Ziel die Entwicklung eines urbanen, „harten“ Platzes mit nur wenigen Platanen als einzeln stehenden Grossbäumen. Die bestehenden Bäume sollen schrittweise ersetzt werden. Die Neupflanzungen folgen dabei einem strengen Raster, welches durch Auslassungen aufgelockert und gegliedert wird. Die aufgezeigten Zwischenzustände haben dabei nicht den Charakter von Provisorien, sondern stellen eigenständige, auch auf mittelfristige Sicht tragfähige Situationen dar.

Die grosse Dachfläche und der ebenfalls grossflächig vorgesehene Belag lassen überdurchschnittliche Aufwendungen für Erstellung und auch Unterhalt erwarten. Durch die grosse Höhe des Daches wird trotz seiner Grösse und der damit einhergehenden Nachteile kein voller Witterungsschutz für den Haltestellenbereich erreicht.

Der Entwurf zeichnet sich dadurch aus, dass er die Idee einer grossflächigen, hohen Überdachung sehr stringent zu Ende führt. Die Entwurfsidee wird konsequent und auch im Detail durchdacht ausdifferenziert. Dennoch kann dem Entwurf ein gewisser Formalismus nicht abgesprochen werden. Dieser führt an wichtigen Stellen zu schwer zu beherrschenden Zwangspunkten. Am augenfälligsten wird dies wiederum an der Überdachung. Das Festhalten an dessen strenger Symmetrie aus einer formalistischen Motivation heraus führt zu konstruktiv nur schwer zu lösenden Auskragungen in den Strassenraum. Diese erscheinen auch in ästhetischen wie sicherheitstechnischen Gesichtspunkten fragwürdig. Trotz dieser großen Geste, die jedenfalls an die Grenzen des für den Ort Verträglichen geht, bleiben im Norden und Osten Teile der Bahnsteige ohne Witterungsschutz. Der Entwurf zeigt somit auch Grenzen einer solchen Lösung auf.

C. Anerkennung des Protokolls durch das Preisgericht

Anerkennung des Protokolls durch das Preisgericht

Realisierungswettbewerb



Von hier. Für uns.
Stadtwerke Augsburg

Energie, Wasser, Verkehr.



„Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 13. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Dr. Karl Demharter	
Prof. Dr. Bernd Scholl	
Prof. Dr. Hartmut Topp	
Heidi Lehner	
Prof. Dr. Franz Pesch	
Dr. Sebastian Wilske	
Prof. Anett-Maud Joppien	

Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Klaus Kirchner	
Norbert Walter	
Dr. Stefan Kiefer	
Gerhard Willadt	
Dieter Ferdinand	
Gerhart Malik	

D. Anhang: Anwesenheitsliste



„Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 12. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

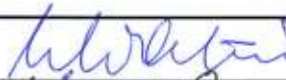
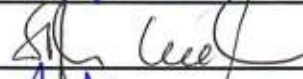



Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Dr. Karl Demharter	
Prof. Dr. Bernd Scholl	
Prof. Dr. Hartmut Topp	
Prof. Gerd Aufmkolk	
Prof. Dr. Franz Pesch	
Andreas Hild	
Prof. Anett-Maud Joppien	

Stellvertreter Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Norbert Reinfuss	
Sebastian Wilske	
Dr. Ralf Huber-Erler	
Heidi Lehner	
Horst Schönweitz	
Albert Dietz	

Ständig anwesender stellvertretender Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Günter Billenstein	

„Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 12. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Dr. Paul Wengert	
Norbert Walter	
Dr. Stefan Kiefer	
Gerhard Willadt	
Dieter Ferdinand	
Gerhart Malik	

Stellvertreter Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Klaus Kirchner	
Herr Schnierle	
Liselotte Grose	
Gabriele Thoma	
Reiner Erben	

Ständig anwesender stellvertretender Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Frau Keck	

„Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 12. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

Sachverständige/ Berater - ohne Stimmrecht	
Name	Unterschrift
Andreas Kern Schienenverkehr	
Klaus Peter Sablotzki Grünplanung	
Josef Weber Verkehrsplanung	
Birgit Mertens-Boden Verkehrsplanung	

Ansprechpartner bei der Stadt	
Name	Unterschrift
Herbert Engelhard	

Betreuung Wettbewerb	
Name	Unterschrift
Stefan Kornmann	
Annette Hahn-Schütz	
Student - Kathrin Renner	
Student - Bertam Dieringer	



„Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 13. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Dr. Karl Demharter	
Prof. Dr. Bernd Scholl	
Prof. Dr. Hartmut Topp	
Prof. Gerd Aufmkolk	
Prof. Dr. Franz Pesch	
Andreas Hild	
Prof. Anett-Maud Joppien	

Stellvertreter Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Norbert Reinfuss	
Sebastian Wilske	
Dr. Ralf Huber-Erler	
Heidi Lehner	
Horst Schönweitz	
Albert Dietz	

Ständig anwesender stellvertretender Fachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Günter Billenstein	

„Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 13. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Dr. Paul Wengert	
Norbert Walter	
Dr. Stefan Kiefer	
Gerhard Willadt	
Dieter Ferdinand	
Gerhart Malik	

Stellvertreter Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Klaus Kirchner	
Herr Schnierle	
Liselotte Grose	
Gabriele Thoma	
Reiner Erben	

Ständig anwesender stellvertretender Sachpreisrichter	
Name	Unterschrift
Frau Keck	

„Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Neugestaltung Königsplatz“

Preisgerichtssitzung am 13. September 2007, Vortragssaal der Stadtwerke

Sachverständige/ Berater - ohne Stimmrecht	
Name	Unterschrift
Andreas Kern Schienenverkehr	
Klaus Peter Sablotzki Grünplanung	
Josef Weber Verkehrsplanung	
Birgit Mertens-Boden Verkehrsplanung	

Ansprechpartner bei der Stadt	
Name	Unterschrift
Herbert Engelhard	 entschuldigt i.V. Jk

Betreuung Wettbewerb	
Name	Unterschrift
Stefan Kornmann	
Annette Hahn-Schütz	
Student - Kathrin Renner	
Student - Bertam Dieringer	

D. Anhang: Verfasser der Wettbewerbsarbeiten

	Tarnzahl	Verfasser, Mitarbeiter, Fachberater, Hilfskräfte	Adresse
--	----------	--	---------

1.Preis	1001	Verfasser: Architekt	atelier pk	Schönhauser Allee 8 10119 Berlin
		Mitarbeiter	Phillipp Koch	
		Landschaftsarchitekt	bbz landschafts-architekten	Schönhauser Allee 8 10119 Berlin
		Mitarbeiter	Timo Herrmann	
		Mitarbeiter:	Franziska Wimmer	
		Fachberater: Verkehrsplanung	stadt.raum.verkehr: Markus Birchler	Zürich
		Lichtplanung Tragwerksplanung	Schlotfeldt Licht: Torsten Rullmann Krone Ingenieurbüro: Martin Hamann	Berlin Berlin
Modellbau:	Werk5: Ralf Pawlitzki	Berlin		

Ankauf	1002	Verfasser: Architekt	Wahrer_barkowsky architekten	Goebenstraße 5 50672 Köln
		Mitarbeiter	Kerstin Wahrer, Jens Barkowsky	
		Landschaftsarchitekt	Jbbug urbane gestalt	Probsteigasse 34 50670 Köln
		Mitarbeiter	Johannes B. Böttger Johannes B. Böttger, Anke Hunrath	

	1003	Verfasser: Architekt	PSA Pfletscher und Steffan Architekten und Planer	Neureutherstrasse 14 80799 München
		Landschaftsarchitekt	Stiegler Landschaftsarchitektur	Chiemseestrasse 47 83022 Rosenheim
		Mitarbeiter	Armin Stiegler, Gertrud Stiegler	

Ankauf	1004	Verfasser: Architekt	Löhle Neubauer Architekten bda	Dominikanergasse 7 86150 Augsburg
		Mitarbeiter	Ursi Hochrein, Axel Lohrer	
		Landschaftsarchitekt	Lohrer.Hochrein Landschaftsarchitekten bdla	Bauerstrasse 8 80796 München
		Mitarbeiter	Reiner Löhle, Regine Neubauer	
		Mitarbeiter:	Jürgen Huber, Raimund Bollinger	
		Fachberater: Verkehrsplanung	C. Link	Stuttgart
Modellbau:	Modelbau Fischer	München		

1005	Verfasser:	Architekt	Kehrbaum Architekten BDA	Konrad-Adenauer-Allee 35 86150 Augsburg
		Mitarbeiter	Klaus Kehrbaum, Gregor Hottner, Muamer Omerovic, Stephan Gilbert, Jörg Schiessler	
		Landschaftsarchitekt	Prof. Rainer Schmidt	Klenzestr. 57c 80469 München
	Fachberater:	Verkehrsplanung	Wilhelm Pahls	

1006	Verfasser:	Architekt	ap88 Architekten-partnerschaft Bellm, Löffel, Lubs, Trager	Sickingenstr. 39 69126 Heidelberg
		Mitarbeiter	Uwe Bellm, Freier	
		Landschaftsarchitekt	Spang.Fischer.Natzschka GmbH	Hauptstr. 21 69190 Walldorf
		Mitarbeiter	Friedhelm Natzschka	
		Mitarbeiter:	Timm Bauer, Katja Krauss	
		Fachberater:	Verkehrsplanung	Kittelberger Consult GmbH: H. Radies, A. Vogt
		Lichtplanung	Belzner & Homes Licht, Architektur: A. Holmes, A. Schmidt, S. Schuster	Heidelberg
		Tragwerksplanung	Ingenieurgruppe Bauen: J. Steiner, J. Pachmann	Mannheim
	Hilfskräfte:		Simone Horn, Jana Winkler	

1007	Verfasser:	Architekt	Bohn Architekten	Hechtsstraße 31 81671 München
		Mitarbeiter	Julia Mang-Bohn	
		Landschaftsarchitekt	Keller Landschafts- architekten	Dachauer Str. 17 80335 München
		Mitarbeiter	Regine Keller	
	Mitarbeiter:		Viola Zeitz, Florian Nikos, Sabine Haggenmiller, Günter Schalk	
	Fachberater:	Verkehrsplanung	BPR . Bernd F. Künne & Partner	

1008	Verfasser:	Architekt	Quick Bäckmann Quick & Partner	Kaiserstraße 24 14109 Berlin
		Mitarbeiter	Michael Bäckmann, Susanne Quick, Hennes Rolvien	
		Landschaftsarchitekt	relais Landschaftsarchitekten	Rosenheimer Str. 7 10781 Berlin
		Mitarbeiter	Marianne Mommsen	
	Mitarbeiter:		Elena Cenci, Caroline Mayer	

Ankauf	1009	Verfasser:	Architekt	ANNABAU	Lehrter Strasse 57 10557 Berlin
			Mitarbeiter	Moritz Schloten, Odilo Weiss	
			Landschaftsarchitekt	Topotek 1	Sophienstr. 18 10178 Berlin
			Mitarbeiter	Martin Rein-Cano, Lorenz Dexler, Christian Bohne, Alexandre Mellier	
		Fachberater:	Tragwerksplanung Verkehrsplanung	HEG Berlin, Wolfgang Häcker Siegmar Gumz HL Ingenieurgesellschaft	Berlin Berlin

2. Preis	1010	Verfasser:	Architekt	Sacker Architekten	Oltmannstrasse 3 79100 Freiburg
			Mitarbeiter	Detlef Sacker, Sven Post, Jens Pasche, Carmen Klein, Samuel Fuggenthaler	
			Landschaftsarchitekt	Almut Henne, Christian Korn Landschaftsarchitekten	Oltmannstrasse 3 79100 Freiburg
			Mitarbeiter	Bernd Köhler, Helen Kaufmann	
		Fachberater:	Verkehrsplanung Tragwerksplanung	DB International GmbH Mohnke Bauingenieure	Frankfurt Denzlingen

	1011	Verfasser:	Architekt	K2splust architekten	Bonifatiusplatz 4 36037 Fulda
			Mitarbeiter	Stephan Koch	
			Landschaftsarchitekt	Matthias Wahler Landschaftsarchitekten	
			Mitarbeiter	Matthias Wahler	
		Fachberater:	Tragwerksplanung	Prof. Dr. Holger Techen, Matthias Michel	Frankfurt
		Hilfskräfte:		Aleexander Sust, Tobias Wohletz	

	1012	Verfasser:	Architekt	Brunner und Partner	Mörikestrasse 15 70178 Stuttgart
			Mitarbeiter	Helmut Schiefer, Hans-Georg Brunner	
			Landschaftsarchitekt	Grünplan Gesellschaft für Freiflächenplanung GmbH	Prinz-Ludwig-Str. 48 85354 Freising
			Mitarbeiter	Eberhard Krauss	
		Mitarbeiter:		Susanne Neumann	Dresden
		Hilfskräfte:		Thomas Schubert	

1013	Verfasser:	Architekt	Hegger Hegger Schleiff HHS Planer + Architekten AG	Habichtswalder Straße 19 34119 Kassel
		Mitarbeiter	Günter Schleiff	
		Landschaftsarchitekt	mann landschaftsarchitekten	Friedrich-Ebert_Str. 87 34119 Kassel
		Mitarbeiter	Tobias Mann	
	Mitarbeiter:		Andreas Schöner, Bence Zobor	
	Fachberater:	Verkehrsplanung	Hasselmann + Müller: Herr Siegloch	

1014	Verfasser:	Architekt	Axial Architekten GbR	Scharnhorststr. 3 65195 Wiesbaden
		Mitarbeiter	Philipp Scherhorn, Joachim Bossert	
		Landschaftsarchitekt	Jansen + Jansen GbR	
		Mitarbeiter	Michael Jansen	
	Mitarbeiter:		Tobias Vogel, Andrea Cünzer	

1015	Verfasser:	Architekt	Kauffmann, Theilig und Partner	Zeppelinstraße 10 73760 Ostfildern
		Mitarbeiter	Prof. Andreas Theilig, Dieter Ben Kaufmann	
		Landschaftsarchitekt	Lohrberg stadtländ- schaftsarchitektur	Silberburgstraße 49 70176 Stuttgart
		Mitarbeiter:		Coskun Kocak, Irene Schreiber
	Fachberater:	Tragwerksplanung	Pfefferkorn & Partner	Stuttgart
		Verkehrsplanung	Herbert Schönfuß	Stuttgart

1016	Verfasser:	Architekt	Dv Architekten	Gottesackerstraße 21 85221 Dachau
		Mitarbeiter	Dorothea Voitländer, Konrad Defender	
		Landschaftsarchitekt	Gebhardkonzepte	Hubertusstrasse 4 80639 München
		Mitarbeiter	Andrea Gebhard Sandra Schönweiß, Julia Hertel	
	Fachberater:	Verkehrsplanung	Prof.-Dr. Bernhard Bösl	

1017	Verfasser:	Architekt/ Landschaftsarchitekt	a24_landschaft	Käthe-Niederkirchner-Straße 6 10407 Berlin
		Mitarbeiter	Steffan Robel, Joachim Swillus	
	Mitarbeiter:		Michael Korb, Jan Grimmel, Marc Leppin, Robert Müller, Claudia Gerhäuser	
	Fachberater:		Studio Dinnebier: Jan Dinnebier Happold Ingenieurbüro GmbH: Florian Förster	Berlin Berlin

1018	Verfasser:	Architekt	gk Gössel + Kluge	Bergstrasse 78 70186 Stuttgart
		Mitarbeiter	Ingolf Gössel, Anja Kluge	
		Landschaftsarchitekt	Luz Landschaftsarchitektur	Ostendstrasse 110 70188 Stuttgart
		Mitarbeiter	Christof Luz, Clemens Kluska	
	Mitarbeiter:		Nathalie Hauser, Hans-Jörg Ilg, Clemens Kluska	
	Fachberater:	Tragwerksplanung	Leonardt, André und Partner GmbH: Dieter Sandner	Stuttgart

1019	Verfasser:	Architekt	Heiderich Hummert Klein Architekten	Prinz-Friedrich-Karl-Str. 34 44135 Dortmund
		Mitarbeiter	Axel Hummert, Martin Heidedrich	
		Landschaftsarchitekt	wbp - Landschaftsarchitekten Ingenieure	Nordring 49 44787 Bochum
		Mitarbeiter	Rebekka Junge	
	Mitarbeiter:		Hagen Förster, Christian Eickelberg	
	Fachberater:	Tragwerksplanung	Bollinger & Grohmann: Hendrik Laing	
		Verkehrsplanung	pph Planungsbüro Hahn: Reimer Thiessen	
Hilfskräfte:		Nadine Ploch, Babara von Jagow		

1020	Verfasser:	Architekt	Glück + Partner	Silberburgstraße 146a 70176 Stuttgart
		Mitarbeiter	Eckart Mauch, Martin Ritz	
		Landschaftsarchitekt	Köber Landschaftsarchitektur	Ludwigstraße 57 70176 Stuttgart
		Mitarbeiter	Jochen Köber	
Fachberater:	Verkehrsplanung	Hans Billinger	Stuttgart	

3. Preis	1021	Verfasser:	Architekt	a v 1 architekten	Kanalstrasse 75 67655 Kaiserslautern
			Mitarbeiter	A. Urig, Jürgen Butz, Boris Dujmovic, Michael Schanné, Sebastian Koch	
			Landschaftsarchitekt	Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur	Oranienstr. 24 10999 Berlin
			Mitarbeiter	Rita Mettler, Jennifer Kopp, Nicole Ptak, Daniel Heller	
	Fachberater:	Lichtplanung	Conceptlicht.at.gmbh, Manfred Draxl	Mils/Innsbruck	

1022	Verfasser:	Architekt/ Landschaftsarchitekt	Prechter + Schreiber	Marktstraße 10 72622 Nürtingen
		Mitarbeiter	Prof. Bü Prechter, Prof. W. Schreiber	
	Mitarbeiter:		Kerstin Marx, Lukas Rückauer	
	Fachberater:	Verkehrsplanung	Planungsgruppe Kölz: Prof. Kölz, Andreas Weber	
		Tragwerksplanung	Werner Sobeck Ingenieure: Michael Puder	
		Lichtplanung	Bernd König	
	Modell:		Herr Ritzmann	

1023	Verfasser:	Architekt	Dr. Maria Aalto	Am Silbermannpark 1a 86161 Augsburg
		Landschaftsarchitekt	Ossi Aalto	Am Silbermannpark 1a 86161 Augsburg
	Mitarbeiter		Gunnar Schmidt, Stefan Michel, Ines Kotzda	
	Fachberater:	Verkehrsplanung	Dr. Clemens Pingel	
	Hilfskräfte:	Modellbau	Heinz Schauer Ingo Ulrich	

1024	Verfasser:	Architekt	von Ey Architektur	Sophienstraße 32 10178 Berlin
		Mitarbeiter	Ulrich von Ey	
		Landschaftsarchitekt	Dipl.-Ing. Katrin Schulze	Gneisenaustraße 43 10961 Berlin
		Mitarbeiter	Katrin Schulze	
	Fachberater:	Verkehrsplanung	StadtPlan Ingenieur GmbH: Prof. Dr. Potsdam Stadt	
	Hilfskräfte		Isabelle Kievenheim, Wido Weise	