

Niederschrift der Preisgerichtssitzung am 11.02.2008

Ausstellungsexemplar

Ort: Aula der Antoniuschule in Beckum

Das Preisgericht tritt um 9.40 Uhr zusammen. Bürgermeister Dr. Strothmann begrüßt das Preisgericht und dankt den Anwesenden für ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an diesem Verfahren.
Die Prüfung der Anwesenheit führt zu folgender Zusammensetzung des Preisgerichtes:

Als Preisrichter:

1. Prof. Oliver Hall, Stadtplaner, Köln
2. Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt, Stadtplaner, Herdecke
3. Rolf Westerheide, Architekt, Stadtplaner, Aachen
4. Dr. Karl-Uwe Strothmann, Bürgermeister Stadt Beckum
5. Dieter Beelmann, CDU-Fraktion
6. Werner Haverkemper, SPD-Fraktion

Als stellvertretende Preisrichter:

7. Thomas Fischer, Architekt, Kassel
8. Dr. Robert Schnüll, Univ.-Prof. a.D., Beratender Ingenieur, Hannover
9. Rudolf Meyer, Fachbereich Sicherheit u. Ordnung Stadt Beckum
10. Kai Braunert, Bündnis 90 / Die Grünen
11. Karl-Heinz Przybylak, FDP-Fraktion
12. Norbert Barenberg, FWG-Fraktion
13. Thomas Reinkemeier, CDU-Fraktion
14. Dr. Rudolf Grothues, SPD-Fraktion

Als sachverständige Berater/in ohne Stimmrecht:

15. Hubertus Ebbeskotte, Abteilungsleiter Betrieb u. Verkehr, Straßen.NRW, Münster
16. Karl-Heinz Eschert, Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG)
17. Hartmut Harnisch, Verkehrsplaner, Bielefeld (bis 12.45 Uhr)
18. Hannelore Kirchberger, Fachdienst Stadtplanung Stadt Beckum
19. Klaus Fernkorn, Fachbereich Bauverwaltung, Tiefbau und Umwelt, Stadt Beckum

Als Vorpüfer/in:

- Drees & Huesmann . Planer, Bielefeld (DHP):
20. Reinhard Drees, Architekt, Stadtplaner
 21. Gudrun Walter, Architektin, Stadtplanerin

Aus dem Kreis der Fachpreisrichter wird Prof. Dr. Franz Pesch einstimmig zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Als Protokollführerin wird Gudrun Walter bestimmt.

Der Vorsitzende prüft die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts.

Alle zu den Sitzungen des Preisgerichts zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten noch mit Wettbewerbsteilnehmern einen Meinungsaustausch über die Aufgabe gehabt haben.

Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung des Preisgerichts alle Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen. Er versichert dem Auslober, den Teilnehmern und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der RAW.

Grundsatzberatung, Vorprüfbericht, Zulassung der Wettbewerbsarbeiten

Der Vorsitzende erläutert den vorgesehenen Ablauf des Preisgerichtsverfahrens und übergibt das Wort an die Vertreter der Vorprüfung. Diese übergeben jedem Preisgerichtsmitglied die Niederschrift der Vorprüfung und erläutern ihren Bericht.

Von 15 Teilnehmern sind 11 Arbeiten abgegeben worden. Aufgrund der Datumsstempel auf den Rollen und Paketen bzw. dem Eingang bei der Abgabeadresse kann von einer fristgerechten Abgabe der Planunterlagen am 20.12.2007 ausgegangen werden.
Im übrigen wird auf den Passus zur fristgerechten Abgabe in der Auslobung verwiesen.

Entsprechend der Empfehlung der Vorprüfung beschließt das Preisgericht einstimmig, alle Arbeiten zur Bewertung zuzulassen.

Von Herrn Drees und Frau Walter wird in einem anschließenden Informationsrundgang (bis 11.20 Uhr) der fachliche Vorprüfbericht vor den Arbeiten vorgetragen.

Bewertung der Wettbewerbsarbeiten

Nach der Sichtung der Beiträge vertieft das Preisgericht die Beurteilungskriterien für die folgenden Wertungsrundgänge anhand der gewonnenen Eindrücke im Informationsrundgang. Eine stadtplanerische und verkehrliche Lösung ist gefragt.

Im anschließenden **ersten Wertungsrundgang** werden wegen deutlicher funktionaler und gestalterischer Einschränkungen und Mängel und teilweise wegen fehlender Aussagen in den Hauptkriterienbereichen folgende 3 Arbeiten einstimmig ausgeschieden:

Tarnzahl 7001 7007 7008

Im **zweiten Wertungsrundgang** werden die verbliebenen Entwürfe intensiv diskutiert und einer vertieften Prüfung unterzogen. Die kritische Beurteilung führt zum Ausschluss folgender 2 Arbeiten (in Klammern das Stimmenverhältnis):

Tarnzahl 7003 (4:2) 7011 (6:0)

(Mittagspause von 13.15 Uhr bis 13.45 Uhr)

Die **engere Wahl** umfasst nun 6 Arbeiten, die schriftlich beurteilt werden (s.u.) (bis 14.50 Uhr).

Tarnzahl 7002 7004 7005 7006 7009 7010

Die Beurteilungen werden in Anwesenheit des gesamten Preisgerichts vor den Arbeiten verlesen, korrigiert und gutgeheißen (im Anhang bzw. im Anhang der Dokumentation mit Auszügen aus den Plandarstellungen und den Namen der Verfasser zusammenhängend dokumentiert.)

Rangfolge und Zuerkennung der Preise

Nach einer weiteren engagierten Auseinandersetzung mit den Arbeiten der engeren Wahl über die unterschiedlichen städtebaulichen Lösungsansätze hinsichtlich der Lage des ZOB, der räumlichen Ausformung im Eingangsbereich zur Stadt und der Vorschläge für den Innenbereich sowie über die Antworten zu den verkehrlichen Belangen zeichnet sich eine Rangfolge der Arbeiten ab:

- 1. Rang 7002
- 2. Rang 7006 und 7010

3. Rang 7009
4. Rang 7004
5. Rang 7005

Einstimmig wird beschlossen, die Arbeit 7005 in der engeren Wahl zu belassen.

Es verbleiben somit 5 Arbeiten für die Gruppe der Preise und Anerkennungen. Eine Neuverteilung der Wettbewerbssumme wird dadurch notwendig, die einstimmig vom Preisgericht vorgenommen wird:

Es sollen ein 1. Preis und zwei 3. Preise vergeben werden sowie zwei gestaffelte Anerkennungen. Entsprechend der Neuverteilung werden die Preise und Anerkennungen folgenden Arbeiten zugesprochen (Abstimmungsverhältnis in Klammern):

1. Preis	(21.000 €)	7002	(6:0)
3. Preis	(14.000 €)	7006	(6:0)
3. Preis	(14.000 €)	7010	(6:0)
1. Anerkennung	(9.000 €)	7009	(5:1)
2. Anerkennung	(6.000 €)	7004	(6:0)

Die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) ist in den genannten Beträgen enthalten.

Empfehlung des Preisgerichtes:

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die mit dem 1. Preis ausgezeichnete Arbeit unter Berücksichtigung der genannten Anregungen und Empfehlungen aus der schriftlichen Beurteilung - insbes. zum südlichen Knotenpunkt, zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.

Die Anonymität des Verfahrens wird durch das Verlesen der Verfassererklärungen aufgehoben (s. Anhang).

Abschluss des Preisgerichts

Der Vorsitzende bittet um die Entlastung der Vorprüfung und bedankt sich für die sorgfältige Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens. Er dankt den Mitgliedern des Preisgerichtes für die gute Zusammenarbeit. Er dankt weiterhin der Ausloberin und der Stadt Beckum für die Initiierung eines Wettbewerbes für diese Aufgabe und stellt dieses als vorbildlich für die Findung von guten Ergebnissen heraus.

Er gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück. Bürgermeister Dr. Strothmann bedankt sich seinerseits bei dem Vorsitzenden und dem gesamten Preisgericht. Er gibt seiner Hoffnung Ausdruck, mit dem Wettbewerbsergebnis einen wichtigen Impuls für die weitere Stadtentwicklung in diesem Bereich der Stadt Beckum zu geben.

Die Sitzung endet um 16.10 Uhr.
Beckum, den 11.02.2008

Das Preisgericht
(Unterschriften s. Teilnehmerliste)

Die Arbeiten werden in einer Ausstellung vom 13. bis 17. Februar 2008 vorgestellt.

Die Ausstellung wird eröffnet **Mittwoch, den 13. Februar 2008 um 15.00 Uhr** in der Aula der Antonius-Schule, Antoniusstraße 5/7 in Beckum.

weitere Öffnungszeiten: Donnerstag und Freitag 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr
 Samstag und Sonntag 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr

Beurteilung durch das Preisgericht

7002

Zu den drei Hauptfragen der Auslobung ZOB, Verkehrsoptimierung und städtebauliche Neuordnung geben die Verfasser klare und nachvollziehbare Antworten. So wird der ZOB an den Marienplatz gelegt. Im Zusammenhang mit dem Post- und Sparkassengebäude sowie einem neuen Gebäude für soziale Dienstleistungen wird ein neuer öffentlicher Kristallisationspunkt geschaffen, den die Verfasser als Subzentrum bezeichnen. Vom ZOB öffnet sich eine großzügige Treppenanlage zum Marienplatz, der damit aus seinem Nischendasein befreit und Bestandteil einer interessanten Raumfolge wird, die die Verbindung zwischen dem nebenzentralen Bereich an der Post und der Altstadt herstellt.

Die Stärke dieser Arbeit liegt in der Schaffung eines atmosphärischen Ortes mit Aufenthaltsqualität, was auch die Visualisierungen belegen.

Die Lage des ZOB an der nördlichen Seite des Marienplatzes hält den Busverkehr aus dem Kreuzungsbereich Nordstraße / Sternstraße heraus, gleichwohl müsste überprüft werden, ob die Überlagerung Busverkehr und Anfahrt des Post- und Sparkassengebäudes funktioniert.

Die Poststraße am Marienplatz wurde gerade neu gestaltet. Die erneuten Aufwendungen für den ZOB erscheinen aber wegen der Qualitätsverbesserung gerechtfertigt.

Die von den Verfassern vorgeschlagene Gewerbenutzung am Bahnhof bzw. entlang der Bahnlinie sind aus Schallschutzgründen und als räumliche Fassung des Blocks richtig und ermöglichen eine Wohnentwicklung im Innenbereich. Die schematisch gezeigten Gebäudestrukturen müssten noch weiter präzisiert werden. Insbesondere das Kopfgebäude an der Nordstraße müsste einen deutlicheren Akzent am nördlichen Stadteingang formulieren.

Die verkehrlich-funktionalen Anforderungen erfüllt die Arbeit in überwiegendem Maße. Der nördliche Kreisverkehr wird in seiner Form und Funktion als richtig angesehen, da hier zwei Hauptradien zusammentreffen. Der Kreisverkehr trägt dabei zur Entschleunigung der stadteinwärts führenden Verkehre bei.

Positiv beurteilt wird vom Preisgericht insbesondere die Kombination von ZOB und innenstadtnaher Haltestelle nördlich des Marienplatzes an die Poststraße mit Konzentration auf nur eine Insel, die konsequente und direkte Anbindung des ZOB an die Altstadt im Fußgänger- und Radverkehr und der funktionsgerechte Straßenraumentwurf für die Nordstraße.

Negativ beurteilt wird der flächenaufwändige Kreisverkehr an der Einmündung der Nordstraße in die Innenstadt. Hier würde eine flächensparsame signalisierte Einmündung mit Priorisierung der Linienbusse und die Diagonalverbindung im Fußgänger- und Radverkehr wahrscheinlich die bessere Lösung darstellen. Eine deutlich reduzierte Verkehrslösung mit Beibehaltung der wichtigen diagonalen Wegeverbindungen erscheint aber machbar.

Insgesamt bieten die Verfasser ein städtebauliches Konzept an, das eine deutliche Qualitätsverbesserung des Beckumer Innenstadteingangs verspricht. Auch im Detail überzeugt der Beitrag durch Ideenreichtum und Gestaltkraft.

Beurteilung durch das Preisgericht

7004

Als städtebauliche Philosophie des Entwurfs lässt sich der schrittweise Weiterbau der Beckumer Innenstadt identifizieren. Als unglücklich wahrgenommen wird, dass die Verfasser ihre Vorstellungen zur Neuordnung des Gebiets Obere Nordstraße auf den westlichen Bereich konzentrieren. Hier soll ein kleinteiliges Siedlungsgebiet entstehen, das über eine geschlossene Reihe von Gartenhofhäusern konsequent gegen die Bahnlinie und die Emissionen des Recyclingbetriebs abgeschirmt wird. Obwohl

sich das Quartier durchaus maßstäblich und räumlich attraktiv entwickelt, erscheint es eher vorstädtisch. Im Hinblick auf die gewählte Bautypologie ist in Zweifel zu ziehen, ob eine Schallschutzbebauung in Beckum überhaupt auf eine Nachfrage treffen wird. Im Vertiefungsbereich entscheiden sich die Verfasser für eine Beibehaltung des ZOB am heutigen Standort. Der Knotenpunkt wird zum Kreisverkehrsplatz umgestaltet, der Eingang in den Bus-Terminal durch Verlagerung des Feinkostgeschäfts weit geöffnet.

Da die Warteplätze auf die Westseite des alten Bahnhofs verlagert werden, kann der Busbahnhof selbst überschaubar und funktionsfähig gestaltet werden. Ein städtebaulicher Mehrwert entsteht jedoch nicht.

Der Innenstadteingang wird erst weiter südlich durch ein neues Gebäude markiert, das die Parkplätze im Rückraum gegen Einsicht abschirmt.

Die Eingriffe in den Marienplatz werden auf das Notwendigste beschränkt, um barrierefreie Verbindungen zu gewährleisten. Eine schöne Idee stellt die Treppenanlage auf der Ostseite der Grünfläche dar, die neben ihrem funktionalen Vorteil auch attraktive Sitzmöglichkeiten anbietet. Die verkehrsfunktionalen Anforderungen erfüllt der vorliegende Entwurf in überwiegendem Maße. Positiv beurteilt werden insbesondere die Vereinfachung des Knotenpunktes Nordstraße/Alleestraße/Vorhelmer Straße/Sternstraße und die Ausbildung der innenstadtnahen Haltestelle an der Vorhelmer Straße, die allerdings länger ausfallen müsste. Negativ beurteilt werden die ungenügende Sicherung des Bahnübergangs gegen Rückstau und der große Fahrgassenanteil im ZOB.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verfasser eine schrittweise realisierbare Lösung anbieten, deren Wohnungsangebot allerdings teilweise auf Vermarktungsschwierigkeiten treffen könnte. Die städtebauliche Zurückhaltung des Konzepts zeugt von Augenmaß, es stellt sich jedoch die Frage, ob der Stadtraum an der Nordstraße nicht ideenreicher und prägnanter formuliert werden müsste, um den Zielen der Stadtentwicklung zu entsprechen.

Beurteilung durch das Preisgericht

7005

Zentrale Idee zur Neuordnung ist die Verlegung des Busbahnhofs in den südlichen Bereich des Marienplatzes.

Die Pausen- und Abstellflächen der Busse verbleiben am alten nördlich gelegenen Standort. Die Verbesserung der fußläufigen Beziehungen durch eine nähere Anbindung der Umsteigefunktionen an die Innenstadt wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings erscheint die im städtebaulichen Entwurf dargestellte Lösung mit zwei weit voneinander getrennten überdachten Wartebereichen für die vorhandene Parksituation äußerst fragwürdig.

Für den neuen Busbahnhof wird ein erheblicher Teil des Parkbereichs geopfert. Eine erkennbare Aufwertung des Parks kann durch die neue Wegeführungen und Flächenwegnahmen nicht erreicht werden.

Im nördlichen Eingangsbereich wird ein zentrales Kopfgebäude angeordnet, dessen architektonische und funktionale Bedeutung nicht definiert ist. Insgesamt erscheint die Fläche vor dem historischen Bahnhof nicht adäquat in ihren Nutzungsbestimmungen und räumlichen Strukturen.

Offen bleibt in diesem Beitrag die genauere Definition der verkehrlichen Beziehungen. Abbiegespuren, Querungen für Fußgänger, Radverkehrsführungen sind nicht erkennbar. Die zusätzliche Busabbiegespur ist fragwürdig, da sie unnötigerweise die versiegelte Fahrfläche vergrößert, Fußwege verlagert und den Park tangiert.

Interessant ist die Neuanlage eines Wohnquartiers im Inneren des Blocks.

Insgesamt sind in dieser Arbeit die verkehrlich-funktionalen Anforderungen nicht erfüllt. Die beiden Knotenpunkte im Norden und Süden sind bezüglich der Fußgängerquerungen und der geforderten komplexen Abbiegevorgänge nicht geklärt.

Beurteilung durch das Preisgericht

7006

Die Arbeit schlägt im nördlichen Bereich des bestehenden Bahnhofs einen neuen ZOB vor. Städtebaulich konsequent wird hier eine großzügige Geste in Form einer Überdachung ausgebildet, die den neuen ZOB räumlich präzise definiert und zugleich an dieser Stelle als Eingangssignal zur Stadt wird. Durch das geschickt angeordnete räumliche Ensemble erfährt auch der bestehende Bahnhof in Zukunft eine positive Aufwertung. Leider wird dieser klar definierte Raum durch den vorgeschlagenen Kreisverkehr im Vorfeld des ZOB konterkariert. Hier wäre eine andere verkehrliche Erschließung wünschenswert. Funktional kann der neue ZOB in dieser aufgelösten Form und wegen der fehlenden Warteflächen nicht voll befriedigen.

Der Marienplatz wird in seiner Form weitgehend als grüne Insel in der Stadt belassen. Auch der hier vorgeschlagene Kreisverkehr muss hinterfragt werden. Zwischen den beiden Plätzen wird eine boulevardartige verkehrsberuhigte Achse vorgeschlagen, die den Marienplatz an die Innenstadt anbindet.

Zwischen beiden Plätzen ZOB und Marienplatz wird der Bestand konsequent mit einer Geschäftsbebauung verdichtet. Hierdurch wird der räumliche „Kanon“ Platz – Boulevard – Platz weiter präzisiert.

Positiv bewertet wird die sensible Integration der innenstadtnahen Haltestelle in den Südrand des Marienplatzes.

Entlang der Nordstraße werden allerdings die verkehrlich-funktionalen Anforderungen nicht erfüllt. Kritisiert wird insbesondere die „funktionale Verniedlichung“ der Nordstraße; denn eine radiale Hauptverkehrsstraße - mit Schwerlastanteil und mit fast allen Linienbussen – darf straßenräumlich keinen Mischflächencharakter erhalten.

Im städtebaulichen Ideenteil im nordwestlichen Wettbewerbsgebiet schlagen die Verfasser entlang der Gleisanlage Gewerbebauten vor, die den Rücken für eine südwestliche Wohnbebauung bildet. Dieses gelungene städtebauliche Arrangement mündet in einem Quartiersplatz, über welchem ein Brückenschlag in einen neu gestalteten Grünzug nordöstlich der Gleisanlage führt.

Beurteilung durch das Preisgericht

7009

Der Entwurf verfolgt das städtebauliche Leitbild, die Funktionen Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen im Wettbewerbsbereich zu stärken. Dies erfolgt durch die Verdichtung der Flächen westlich der Post durch ein Wohnungs- und Dienstleistungsangebot sowie einer baulichen langfristigen Nutzung von Gewerbe und Dienstleistung auf den jetzigen Kleingartenflächen. Eine Bewältigung der hieraus entstehenden Konflikte in Bezug auf Immissionen der dann angrenzenden störenden Nutzungen wird mit dem Entwurf nicht erreicht.

Leitbild der verkehrlichen Neuordnung ist der Umbau der Nordstraße und Anlegung von zwei Kreisverkehren. Hierdurch entsteht ein Eingriff in die vorhandene städtebauliche Situation, die unzureichend entwickelt wurde. Die Neuordnung des Parkplatzes Post / Sparkasse kann akzeptiert werden, jedoch ist die Straßenraumbildung durch den verlagerten Imbiss wenig tragfähig.

Die Ausgestaltung des ZOB am vorhandenen Standort ist verkehrstechnisch gut gelöst. Positiv wirkt die Einbindung der Hans-Böckler-Straße und die Verkleinerung der Böschung. Die städtebauliche Qualität des ZOB wird optimiert durch den überdachten Bussteig.

Die zusätzliche Bushaltestelle mit separaten Haltebuchten an der Vorhelmer Straße wird positiv bewertet durch die Nähe zur Innenstadt.

Die verkehrlich-funktionalen Anforderungen erfüllt die Arbeit in hohem Maße und in sehr detaillierter Form. Überprüfenswert hält das Preisgericht den Kreisverkehr am Knotenpunkt Nordstraße / Vorhelmer Straße / Alleestraße / Sternstraße.

Beurteilung durch das Preisgericht

7010

Die Arbeit wird gekennzeichnet durch zwei wesentliche städtebauliche und verkehrliche Neuordnungsabsichten. Der nördliche Bereich, der mit einem tauglichen Kreisverkehr neu gestaltet wird, bekommt einen eher kulturellen Schwerpunkt. Das vorgeschlagene Zementmuseum kann hierbei nur als eine Art Platzhalter für eine hochwertige Zeichen setzende städtebauliche und architektonische Lösung stehen. In diese Nutzungsvorgabe fügt sich der alte historische Bahnhof wie selbstverständlich ein.

Die weitere Detaillierung und verkehrliche Ausarbeitung der Nordstraße stellt bis zum neugebildeten Knoten an der Sternstraße / Alleestraße / Vorhelmer Straße einen gelungenen Beitrag dar. Der Knoten könnte jedoch bei gleicher Kapazität vereinfacht und flächenoptimiert zurückgebaut werden.

Die zweite wesentliche Maßnahme dieses Entwurfes besteht in der Neupositionierung des Busbahnhofes um den Marienplatz. Die Haltestellen liegen in L-förmiger Umgrenzung im westlichen und südlichen Bereich des Marienplatzes. Das Innere soll nach historischem Vorbild neu gestaltet und mit den Wartebereichen und Aufenthaltsangeboten ein neues, eher urbanes Gepräge erhalten. Negativ gesehen werden die längeren Umsteigewege und schlechte Orientierung aufgrund der auseinandergezogenen Haltestellen. Ebenso wird der hohe Flächenbedarf für die flankierende Bushalteschleifen gesehen.

Kritisch angemerkt werden muss der massive Eingriff in die denkmalgeschützte Parkgestaltung, obschon hier eine historische Begründung bemüht wird.

Strukturell nachvollziehbar sind die Verdichtungen mit Gewerbebauten und Wohnanlagen im Inneren des Blocks, wobei die Massivität der Verdichtung und die Abstände zum Wohnen kritisch gesehen werden.

Verfassererklärungen

1. Preis

Tarnzahl 7002 Kennzahl: 73 68 50

Grüttner Dipl.-Ing.
Architekten BDA
Dipl.-Ing. Bernd Grüttner
59494 Soest

Angestellte Mitarbeiterinnen: Angela Wyzgol, Steffi Richert

Fachplaner:
Verkehrsplanung: Finger & Partner, Sundern
Landschaftsarchitekten: B.S.L. Dipl.-Ing. Klaus Schulze, Soest

3. Preis

Tarnzahl 7006 Kennzahl: 07 12 10

Architekten 3 P
Feuerstein Rüdener & Partner
Dipl.-Ing. Gerhard Feuerstein
Dipl.-Ing. Arne Rüdener
70565 Stuttgart

Angestellter Mitarbeiter: Markus Streber

Fachplaner:
Tragwerksplanung: Pfefferkorn Ingenieure, Stuttgart
Verkehrsplanung: Henes Verkehrsplanung, Stuttgart

3. Preis

Tarnzahl 7010 Kennzahl: 67 76 33

Wolfgang Sterr
Freier Architekt
70180 Stuttgart

Freier Mitarbeiter: Christoph Wezel

Fachplaner:
Landschaftsarchitektur: g2-Landschaftsarchitekten / Jan-Frieso Gauder, Stuttgart
Verkehrsplanung: Verkehrsplanung Link / Christoph Link, Stuttgart
Städtebau: Nölleplan / Andreas Nölle, Stuttgart
Strategieberatung: BEACH / Fabian Hörmann, Stuttgart

1. Anerkennung

Tarnzahl 7009 Kennzahl: 15 25 35

Klein. Riesenbeck Architekten BDA Stadtplaner
Helmut Riesenbeck
48231 Warendorf

Angestellte Mitarbeiterinnen:
Anne Linnemannstöns, Architektin, Sabine Spliethoff, Architektin

Fachplaner:
Spetmann + Kahr Ingenieurbüro / Bahnbau, Straßenbau, Tiefbau, Altenbeken

2. Anerkennung

Tarnzahl 7004 Kennzahl: 96 98 99

koop X Berlin
Guido Böhning, Dipl.-Ing. Architekt
Frank Schüler, Dipl.-Ing. Architekt
Bettina Zalenga, Dipl.-Ing. Architektin
10179 Berlin

Tarnzahl 7001 Kennzahl: 98 73 21

Stefan Geenen, Freier Architekt
76857 Gossersweiler – Stein

Fachplaner:
Landschaftsplanung: Thomas Riese

Tarnzahl 7003 Kennzahl: 13 25 87

Schweigard Architekten
Günter Schweigard
86199 Augsburg

Tarnzahl 7005 Kennzahl: 85 94 10

Hauer & Kortemeier Dipl.-Ing. Architekten
Walter Hauer, Architekt
33332 Gütersloh

Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung R. Nagelmann und D. Tischmann
Dirk Tischmann, Stadtplaner
33378 Rheda-Wiedenbrück

Angestellte Mitarbeiterinnen: Friederike Kriete, Architektin
Dr. Kerstin Dengler, Architektin, Stadtplanerin, Tanja Schrooten, Architektin

Fachplaner:
Verkehr: Ingenieurbüro Greiwe und Helfmeier, Bernd Helfmeier, Oelde

Tarnzahl 7007

Kennzahl: 20 02 07

Jens Düser, Freier Architekt
Schwarz-Düser & Düser
76135 Karlsruhe

Tarnzahl 7008

Kennzahl: 11 04 19

Architekt Sebastian Sasse
06108 Halle / Saale

Freie Mitarbeiterin:
Dipl.-Ing. Susann Euen

Tarnzahl 7011

Kennzahl: 37 38 39

Nagel Landschaftsarchitekten BDLA & tr. architekten rössing-tilicke
Dipl.-Ing. Lars Rössing, Architekt
Dipl.-Ing. Dirk Nagel, Landschaftsarchitekt
32549 Bad Oeynhausen

nts Ing.-Gesellschaft mbH
Dipl.-Ing. Heiko Timm, Verkehrsplaner
48165 Münster

Angestellte Mitarbeiter/innen:
Dipl.-Ing. Architekt / Landschaftsarchitekt Bert Tilicke (tr.architekten)
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Mark Gäbler (Nagel Landschaftsarchitekten)
Dipl.-Ing. Iris Minkoley (Nagel Landschaftsarchitekten)
Dipl.-Ing. Stefanie Schmoll (Nagel Landschaftsarchitekten)
Dipl.-Ing. Verkehrsplaner Hartmut Leiking (nts.-Ing. Gesellschaft)

Stadt Beckum
 Realisierungswettbewerb „Neuordnung obere Nordstraße / Busbahnhof“
 Preisgerichtssitzung am 11. Februar 2008
 Anwesenheitsliste Preisgericht

	Name	Unterschrift
1	Prof. Oliver Hall, Köln	
2	Prof. Dr. Franz Pesch, Herdecke	
3	Rolf Westerheide, Aachen	
4	Bürgermeister Dr. Karl-Uwe Strothmann, Beckum	
5	Dieter Beckmann, Beckum	
6	Werner Haverkamp, Beckum	
7	Thomas Fischer, Kassel	
8	Prof. Dr. Robert Schöll Hannover	
9	Rudolf Meyer, Beckum	
10	Karl Brauhert, Beckum	
11	Karl Heinz Freydlak, Beckum	
12	Norbert Barmberg, Beckum	
13	Thomas Reinkestein, Beckum	
14	Dr. Rudolf Grothues, Beckum	
15	Hubertus Ebbecke, Münster	
16	Herrn Karl-Heinz Eschert, Münster	
17	Wolfgang Hämmerl, Bielefeld	
18	Hannelore Krichberger, Beckum	
19	Ralf Budok, Beckum	erschuldigt
20	Klaus Fomkem, Beckum	
21	Reinhard Drees, Bielefeld	
22	Gudrun Walter, Bielefeld	