

Protokoll der Sitzung des Preisgerichtes am 22.01.2026 in Offenburg

1.1 Das Preisgericht tritt um 9.05 Uhr zusammen. Für die Ausloberin begrüßt Herr Bürgermeister Oliver Martini die Anwesenden und stellt die Anwesenheit namentlich fest.

1.2 Es sind erschienen:

Fachpreisrichter/Fachpreisrichterinnen:

- Herr Dipl.-Ing. Oliver Martini, Stadtplaner, Erster Bürgermeister und Baubürgermeister der Stadt Offenburg
- Herr Dipl.-Ing. Bernhard Mussler, Bauingenieur, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr, Stadt Offenburg
- Herr Prof. Dr. Philipp Dechow, Stadtplaner und Architekt, Hochschule für Technik Stuttgart und Internationales Stadtbauatelier, Stuttgart
- Herr Dipl.-Ing. Malte Novak, Verkehrsplaner, BrennerPlan GmbH, Stuttgart
- Herr Prof. Dr. Slobodan Kasic, Harrer Ingenieure und Hochschule Karlsruhe, Karlsruhe

stellvertretende Fachpreisrichter/Fachpreisrichterinnen:

- Herr Dipl.-Ing.-Ing Leon Feuerlein, Stadtplaner, Stadt Offenburg, Abteilungsleiter Stadtplanung und Stadtgestaltung
- Herr Dipl.-Ing. Stefan Helleckes, Freier Landschaftsarchitekt, BDLA, Helleckes Landschaftsarchitektur, Karlsruhe
- Frau Dipl.-Ing. Dea Ecker, Architektin, Ecker Architekten, Heidelberg
- Herr Dipl.-Ing. Marco Pastorini, Stadt Offenburg, Verkehrsplaner, Abteilungsleiter Verkehrsplanung

Sachpreisrichter/Sachpreisrichterinnen:

- Herr Werner Maier, Vertretung Fraktion CDU/FDP
- Herr Martin Ockenfuss, Vertretung Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (bis 13.00 Uhr)
- Frau Angi Morstadt, Vertretung Fraktion FWO
- Frau Dr. Martina Bregler, Vertretung Fraktion SPD

Sachverständige ohne Stimmrecht:

- Herr Christian Müller, DB InfraGO, Karlsruhe

Vorprüfer/Vorprüferinnen:

- Herr Dipl.-Ing. (FH) Joachim Steck, Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Straße und Brücken, Stadt Offenburg
- Frau Dipl.-Ing. Amrei Bär, Verkehrsplanerin, Stadt Offenburg, Abteilung Verkehrsplanung
- Frau M. Sc. Augustine Zemla, Stadtplanerin, Stadt Offenburg, Fachbereich Stadtplanung und Baurecht, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Franz Doll, Bauingenieur und Tragwerksplaner, RS Ingenieure, Achern

Wettbewerbsbetreuung:

- Frau M. Sc. Mareike Sigloch, Stadt Offenburg, Abteilung Verkehrsplanung
- Frau Dr. Katrin Korth, KorthStadtRaumStrategien

Als weitere Anwesende werden zugelassen:

- Frau Jennifer Hackenjós, Auszubildende der Stadt Offenburg

- 1.3 Die Ausloberin bestätigt die Vollzähligkeit und Beschlussfähigkeit des Preisgerichtes und leitet die Wahl des Vorsitzenden ein.
- 1.4 Aus dem Kreis der Fachpreisrichter wird Prof. Dr. Philipp Dechow einstimmig zum Vorsitzenden des Preisgerichtes gewählt.
- 1.5 Der Vorsitzende prüft die Anwesenheitsliste und bestimmt als Protokollführerin Frau Dr. Katrin Korth.
- 1.6 Alle zu den Sitzungen des Preisgerichtes zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichtes weder mit Wettbewerbsteilnehmern einen Meinungs austausch über die Aufgabe geführt, noch (sofern nicht an der Vorprüfung beteiligt) Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten haben sowie, dass die Anonymität aus ihrer Sicht gegeben sei.
- 1.7 Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, alle Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen.
- 1.8 Der Vorsitzende versichert sich, dass sich alle Anwesenden mit der Örtlichkeit des Wettbewerbsgebietes vertraut gemacht haben.

- 2.1 Das Preisgericht beginnt seine Beratungen mit der Besprechung der Wettbewerbsaufgabe, der Kriterien und der als verbindlich bezeichneten Vorgaben anhand der Auslobung und der Protokolle der Rückfragenbeantwortung und des Rückfragenkolloquiums.

Der Vorsitzende erläutert den Ablauf der Preisgerichtssitzung sowie das Wertungsverfahren auf der Grundlage der Kriterienliste. Der Vorsitzende weist auf die Besonderheit des Verfahrens hin, bei dem eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Belange aus dem Bereich Tragwerksplanung, Verkehrsplanung, Städtebau und Freiraum, Denkmalschutz und bahnbetriebliche Themen betroffen sind. Im Ergebnis des Preisgerichts dieser ersten Phase soll eine Preisgruppe von 3 bis 4 Beiträgen bzw. Büros ausgewählt werden und mit diesen anschließend in ein VgV-Verfahren mit Planskizzen gegangen werden, in dem die Wettbewerbsentwürfe vertieft untersucht werden und verschiedene Fragestellungen vertieft werden. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass möglicherweise in dieser ersten Phase noch nicht alle Anforderungen der Ausloberin vollumfänglich gelöst wurden und es darum geht, die Beiträge auszuwählen, die das Potenzial haben, in der nächsten Phase (VgV-Verfahren mit Planskizzen) so vertieft zu werden, dass die Ausloberin die Auswahl eines sicher realisierbaren Entwurfs treffen kann.

- 2.2 Es folgt der Bericht der Vorprüfung. Das detaillierte Ergebnis der Vorprüfung wird jedem Preisrichter schriftlich zur Verfügung gestellt.
- 2.3 Die Information wird ergänzt durch die Erläuterungen des Sachverständigen der Deutschen Bahn im Hinblick auf die besondere Lage der Brücke über eine Haupttrasse der Bahn und die Herausforderungen an die Baubarkeit hinsichtlich bahnbetrieblicher Zwänge.
- 2.4 Das Preisgericht stellt auf der Grundlage des Vorprüfungsberichtes die wettbewerbsfähigen Arbeiten und damit die Zulassung zum Preisgerichtsverfahren fest. Die Wettbewerbsauslobung ging an 10 Teilnehmende. Davon haben 9 einen Beitrag eingereicht. Alle 9 eingereichten Arbeiten werden zugelassen.
- 2.5 Die zugelassenen Arbeiten werden in einem Informationsrundgang ausführlich und wertfrei vorgestellt und erläutert. Dabei werden auch die Stellungnahmen der Sachverständigen zum Thema Deutsche Bahn vorgetragen.

- 3.1 Es beginnt der erste wertende Rundgang mit einer kritischen Bewertung und Beurteilung der Arbeiten sowie der Feststellung von grundsätzlichen und schwerwiegenden Mängeln. Im ersten Rundgang wird einstimmig ausgeschieden: **1006**.

1006:

Der Beitrag überzeugt gestalterisch an diesem Ort nicht und setzt mit der gewählten Landmarke den falschen Schwerpunkt. Er bringt verkehrlich keine Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinien für Rad- und Fußverkehr für den Ort. Die verkehrliche Lösung lässt aufgrund der Trassierung die Gefahr von gefährlichen Einmündungen und Durchschüssen für den motorisierten Individualverkehr und den Busverkehr erwarten. Dazu wären die mit dem Wettbewerbsbeitrag verbundenen baulichen Eingriffe sehr groß. Der Beitrag vermittelt den Eindruck, als wären die letzten 15 Jahre mit ihrer deutlich erkennbaren Transformation der Quartiere im Wettbewerbsgebiet nicht in die Entwurfsbetrachtung eingeflossen. Einzig die Gründung zeigt eventuell einen Vorschlag auf, der aus bahnbetrieblicher Sicht gut realisierbar scheint, allerdings wiegt dieser Vorteil die gravierenden Nachteile nicht auf.

- 3.2 Der Sachpreisrichter Herr Martin Ockenfuss, Vertretung Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, muss sich um 13.00 Uhr aus terminlichen Gründen aus dem Preisgericht verabschieden. Damit verbleiben 3 stimmberechtigte Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter.

- 3.3 Im zweiten Rundgang werden die verbliebenen Arbeiten unter Anlegen eines strengeren Maßstabs untersucht und kritisch diskutiert. Im zweiten Rundgang werden folgende Arbeiten ausgeschieden:

1002 3 : 5

Der expressive Brückenschlag über den Bahngraben mit seinem klaren architektonischen Anspruch wird positiv gesehen. Dabei wird die konkrete Ausprägung des Tragwerks kontrovers diskutiert, insbesondere in der Gestaltung des Übergangs der Betonbrüstungen zum Stahlbogen. Problematisch wird der Vorschlag für die Zweispurigkeit bei den Straßenspuren und die damit verbundene planerische Haltung beurteilt. Die Leistungsfähigkeit der Zweispurigkeit wird für Bus und KFZ angezweifelt, nicht alle Radverkehrs- und Fußverkehrs-Relationen wurden nachgewiesen. Der Entwurf hat einen Widerspruch/Fehler zwischen den gezeichneten Höhen und den beschriebenen Höhen, wodurch sehr wahrscheinlich zu hohe Brückenköpfe entstehen.

1003 0 : 8

Der Anspruch der Verfasser besteht in einer landschaftlich formulierten Grünbrücke mit hoher Aufenthaltsqualität. Das Preisgericht stellt in Frage, ob dieser Ansatz für den Ort über den Bahngleisen angemessen ist. Die Übersichtlichkeit durch Bäume auf der Brücke wird als schwierig beurteilt. Die Bäume werden sowohl gestalterisch als auch konstruktiv ungünstig beurteilt. Bahnbetrieblich werden Nachteile befürchtet. Hinsichtlich der verkehrlichen Belange sind nur geringe Verbesserungen zum Bestand zu erwarten, nicht alle Radverkehrsbeziehungen wurden beachtet.

1005 0 : 8

Die Verfasser schlagen eine Walzträger-Brücke vor, deren Schwerpunkt auf der Verbesserung der verkehrlichen Ströme liegt. Gestalterisch wirksam soll der vertikale Berührschutz aus Edelstahl sein. Die Haltung der Verfasser ist aus Sicht des Preisgerichtes für einen urban geprägten Raum nicht angemessen. Der starke Schwerpunktsetzung auf den fließenden KFZ -Verkehr und die erwartbare technisch-funktionale Ausprägung wirken nicht zeitgemäß. Die geschwungenen Rampen formulieren eine stark verkehrliche Lösung, die innerstädtisch als unpassend kritisiert wird.

1007 0 : 8

Die Verfasser schlagen eine räumlich variierende, schlanke Stahlbrücke vor. Der Entwurf zeichnet sich verkehrlich durch eine Klarheit aus, die grundsätzlich bei ausschließlicher Betrachtung der Brücke positiv zu sehen ist. Dennoch entstehen aus der Bündelung keine nennenswerten Vorteile, vielmehr entstehen sehr große Kreuzungsräume. Zudem werden mit der Bündelung entstehenden Problemstellungen bei den Querungen für den Fuß- und Radverkehr auf den Bereich außerhalb des Wettbewerbsgebietes verlagert und hierfür keine Lösungen angeboten.

1008 1 : 7

Die Brücke soll ein großzügiges Scharnier für möglichst komfortables Queren des Bahngrabens schaffen. Positiv wird der horizontale Berührschutz als Teil der Konstruktion gewürdigt. Der Vorschlag für die Brücke wirkt aufgrund der Breite sehr massiv. Es entstehen überdimensioniert wirkende Verkehrsflächen. Die vier Spuren sind für den KFZ-Verkehr zwar auf den ersten Blick positiv, bewirken aber schwierige Querungssituationen für den Fuß- und Radverkehr und erzeugen innerhalb des weiteren Verkehrsnetzes keine Logik. Für den Fuß- und Radverkehr sind keine Verbesserungen zum Bestand erkennbar, was an dieser zentralen Stelle der Stadt in Bahnhofsnähe nicht akzeptabel ist. Die massiven Treppen wirken gestalterisch und räumlich nicht angemessen.

3.4 Am Ende des zweiten Rundgangs wird für den WB-Beitrag 1002 ein Rückholantrag gestellt. Der Beitrag **1002** wird zurückgeholt: 7 : 1.

3.5 Im dritten Rundgang werden die verbliebenen Entwürfe auf ihre besonderen Vorzüge untersucht und gemeinsam intensiv besprochen, um die herausragenden Arbeiten zu ermitteln. Es werden keine Beiträge ausgeschlossen.

3.6 Damit verbleiben 4 Arbeiten in der engeren Wahl: **1001, 1002, 1004, 1009**. Diese Entwürfe werden vom Preisgericht bewertet und durch die Protokollführung schriftlich zusammengefasst. Die Beurteilungen werden verlesen, diskutiert und nach Abstimmung genehmigt.

1001:

Der Beitrag zeichnet sich durch einen stadträumlich integrierenden Ansatz für Konstruktion und Einbindung in den umgebenden Raum aus, der für den Ort angemessen ist. Aus der Logik der Brückenkonstruktion folgt eine schlüssig ausgearbeitete Lösung für den Raum. Das durch die tragenden Rippen eingerückte und oben liegende Tragwerk gliedert die Verkehrsräume auf der Brücke geschickt und sorgt für eine gute Maßstäblichkeit. Die Tragwerkskonstruktion ist schlank und in der Tragwirkung klar und nachvollziehbar. Positiv hervorgehoben wird die Überblickbarkeit des Tragwerks, sie lässt für ein hohes Sicherheitsgefühl in der Nutzung der Brücke erwarten. Das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten ist wohltuend gestaltet, auch in den an die Brücke angrenzenden Bereichen. In der verkehrlichen Betrachtung wird die Bestandssituation für alle Verkehrsarten entsprechend den Anforderungen der Ausloberin verbessert. Der Beitrag stellt insgesamt einen unter allen Aspekten passgenauen, stadtraumverträglichen und maßstäblichen Beitrag für die räumliche und verkehrliche Situation dar.

Das Preisgericht formuliert nachfolgende Fragen und Aufgaben, die in den weiteren Schritten des Verfahrens zu klären sind:

- Der Bereich zwischen Kreisverkehr und dem zukünftigen Finanzamtsgebäude auf der Ostseite der Bahn ist für die räumlich engste Stelle in Schnitt zu präzisieren.
- Erwartet wird eine deutlichere Aussage, wie sich der verbleibende Freiraum zum Finanzamt gestalterisch darstellen könnte.
- Die Belichtung für die zukünftigen Erweiterungsbauten des Finanzamtes sind für das EG und das 1. OG nachzuweisen und im Plan darzustellen.
- Die Montagezustände und Bauzustände einschließlich der Eingriffe in den Bahnbereich sind in Plänen zu präzisieren, insbesondere im Hinblick auf die Belange der Bahn.
- Der Verbau für die Widerlager unter bahnbetrieblichen Anforderungen ist zu klären.

- Für den horizontalen Berührschutz ist zu prüfen, ob dieser von der DB zugelassen wird, der Nachweis ist durch die entsprechenden Vorschriften und Richtlinien nachzuweisen.
- Die Straßenbeleuchtung ist zu präzisieren und in einer Nachtsimulation (Visualisierung) darzustellen.
- Die Oberleitungsstandorte sind darzustellen und die Baubarkeit unter der Maßgabe der Funktion der Maststandorte und der Oberleitung nachzuweisen.
- Die Radwegbreiten sind gemäß der Optimierungsvorschläge der Verfasser anzupassen und zu verbreitern.
- Eine Radwegeachse auf der Ostseite von Nord nach Süd und auf der Westseite von Süd nach Nord ist zu berücksichtigen.

1002

Die Verfasser schlagen einen expressiven Brückenschlag über den Bahngraben vor, der sich in einer selbstbewussten und dabei gleichzeitig architektonisch reduzierten Konstruktion ausdrückt. Der Beitrag zeichnet sich durch einen stadträumlichen Ansatz auf, der für die Querung des Bahngrabens angemessen scheint. Das Preisgericht würdigt, dass die Verfasser einen klaren architektonischen Anspruch formuliert und versucht haben, dem Stadtraum über die besondere Gestaltung eine wiedererkennbare Identität zu geben.

Allerdings wünscht man dem Tragwerk eine größere Klarheit in der geometrischen Ausprägung, vor allem bei der Gestaltung des Übergangs der Betonbrüstungen zum Stahlbogen. Dieser Übergang kann noch nicht vollständig überzeugen, dies auch im Hinblick auf die Kraffteinleitung am Ende der Stabbögen und der Fügung von Brücke und Lager, die noch nicht plausibel ist. Die bis zu 2,20 m hohen Betonbrüstungen erscheinen durch ihre schleusenartige Wirkung problematisch, die Brückenköpfe insgesamt erfordern in ihrer räumlichen Wirkung mehr Klarheit.

Deutlich kritisiert wird die Zweispurigkeit bei den Straßenspuren. Die Leistungsfähigkeit der Zweispurigkeit wird für Bus und KFZ angezweifelt, zumal die die Busschleusen nur textlich beschrieben, aber nicht dargestellt sind. Zudem sind auch einige Radverkehrs- und Fußverkehrs-Relationen nicht nachgewiesen. Bei den Höhen gibt es einen Widerspruch zwischen den gezeichneten Höhen und den beschriebenen Höhen. Die Angaben sind nur bedingt nachvollziehbar. Dennoch formulieren die Verfasser insgesamt eine Idee, die das Preisgericht gern vertieft betrachtet und geprüft sehen möchte.

Das Preisgericht formuliert nachfolgende Fragen und Aufgaben, die in den weiteren Schritten des Verfahrens zu klären sind:

- Prüfung, ob und wie die Konstruktion mit einem dritten Fahrstreifen auf der Brücke gestaltet werden kann, einschließlich Vorbemessung.
- Prüfung, ob die hinleitenden bogenförmigen Betonbrüstungen verschlankt und in ihrer Höhe niedriger konstruiert werden können.
- Klärung, wie sich durch eine größere Breite das Gewicht und der Einhub der Brücke verändert.
- Klärung, ob die Brücke unter bahnbetrieblichen Aspekten realisiert werden kann.
- Nachweis eines schlüssigen Konzeptes für die Gründung.
- Prüfung des Berührschutzes hinsichtlich der bahnbetrieblichen Belange, der Nachweis ist durch die entsprechenden Vorschriften und Richtlinien nachzuweisen.
- Die Montagezustände und Bauzustände einschließlich der Eingriffe in den Bahnbereich sind in Plänen zu präzisieren, insbesondere im Hinblick auf die Belange der Bahn.
- Überprüfung der Höhen der Brücke und Klärung der Widersprüche in Plan und Beschreibung.
- Nachweis der Rampenneigungen.
- Anpassung der verkehrlichen Gliederung auf drei Fahrstreifen für den MIV und den Busverkehr.
- Anpassung, so dass der Begegnungsverkehr der Anlieferverkehre in der Gustav-Rée-Anlage möglich ist.
- Ergänzung eines Angebots für den Fahrradverkehr vom Bahnhof Richtung Nordosten (Rammersweierstr.).
- Berücksichtigung des Radschnellweges.
- Berücksichtigung der Feuerwehrezufahrt nördlich des Rée Carrés.
- Die Straßenbeleuchtung ist zu präzisieren und in einer Nachtsimulation (Visualisierung) darzustellen.

- Die Oberleitungsstandorte sind darzustellen und die Baubarkeit unter der Maßgabe der Funktion der Maststandorte und der Oberleitung nachzuweisen.

1004

Die Verfasser schlagen eine kompakte und funktional optimierte Stahlhohlkastenbrücke vor, die sich als urbane Brücke durch eine räumliche Qualität auszeichnet. Gelobt wird der Versuch, mit dem Berührschutz und dem Geländer ein identitätsprägendes gestalterischen Motiv für den Ort zu finden. Dass der Berührschutz ein Gestaltungselement wird, ist nachvollziehbar, allerdings ist er in der konkreten Form noch nicht überzeugend. Vor allem der obere Verlauf der Linien des Seilnetzes wirkt zu wenig selbstverständlich und überzeugt nicht, die Höhenentwicklung erscheint willkürlich.

Fraglich bleibt, wie realistisch die Gestaltung des Berührschutzes hinsichtlich Übersteigbarkeit, Anprallschutz und transparenter Wirkung ist.

Gelobt wird, dass für den Radverkehr eine durchgehende Verbindung geschaffen wird. Kritisiert werden der fehlende Gehweg auf der Nordseite der Brücke sowie die Umwegigkeiten im Fußverkehr zwischen Finanzamt und Bahnhof und die vergleichsweise vielen Querungen für den Radverkehr. Die städtebauliche Idee ist nicht ausreichend erkennbar, die vorgeschlagene Grünfläche auf der Westseite erscheint städtebaulich nicht sinnvoll.

Insgesamt formulieren die Verfasser vor allem im Hinblick auf die Kombination von funktionaler Brücke und besonderem Berührungsschutz eine Idee, die das Preisgericht gern vertieft betrachtet und geprüft sehen möchte.

Das Preisgericht formuliert nachfolgende Fragen und Aufgaben, die in den weiteren Schritten des Verfahrens zu klären sind:

- Gestalterische Präzisierung des Berührschutzes in Hinblick auf seine identitätsstiftende und raumbildende Wirkung.
- Überprüfung des Berührschutzes hinsichtlich Übersteigbarkeit, Anprallschutz, transparenter Wirkung.
- Prüfung des Berührschutzes hinsichtlich der bahnbetrieblichen Belange, der Nachweis ist durch die entsprechenden Vorschriften und Richtlinien nachzuweisen.
- Überprüfung der Höhenentwicklung des Seilnetzes.
- Nachweis, dass die vorgeschlagene Auskragung statisch funktioniert.
- Die Montagezustände und Bauzustände einschließlich der Eingriffe in den Bahnbereich sind in Plänen zu präzisieren, insbesondere im Hinblick auf die Belange der Bahn.
- Die Oberleitungsstandorte sind darzustellen und die Baubarkeit unter der Maßgabe der Funktion der Maststandorte und der Oberleitung nachzuweisen.
- Der Bereich zwischen Kreisverkehr und dem zukünftigen Finanzamtsgebäude auf der Ostseite der Bahn ist für die räumlich engste Stelle in Schnitt zu präzisieren und die raumbildenden Elemente auf der Ostseite darzustellen.
- Die Belichtung für die zukünftigen Erweiterungsbauten des Finanzamtes sind für das EG und das 1. OG nachzuweisen und im Plan darzustellen.
- Erwartet wird eine deutlichere Aussage, wie sich der verbleibende Freiraum zum Finanzamt gestalterisch darstellen könnte.
- Überprüfung und Optimierung der Fußwegebeziehungen und Ergänzung für einen Fußweg auf der Nordseite sowie zwischen FA und Bahnhof.
- Reduzierung der Querungen für den Radverkehr.
- Die Straßenbeleuchtung ist zu präzisieren und in einer Nachtsimulation (Visualisierung) darzustellen.
- Präzisierung der städtebaulichen Idee des Entwurfs, z.B. im Hinblick auf raumgebende Grünstrukturen.

1009

Die Verfasser schlagen eine reduzierte Stahlbetonverbundbrücke vor, in dem ein verbindender Raum ohne zusätzliche Barrieren formuliert wird. Die Ausgestaltung der Brücke erscheint als eine dem urbanen Kontext angemessene Lösung, in dem die Brücke besondere räumliche und architektonische Qualitäten aufweist.

Die integrierte Lösung für Berührschutz, Geländer und Beleuchtung ist ein gutes Beispiel für eine integrierte Planung. Das Preisgericht würdigt, dass das Thema Beleuchtung von Anfang an mitgedacht wurde. Nachzuweisen bleibt, ob die gute grüne Einbindung, die den Entwurf wesentlich prägt, auch unter den bahnbetrieblichen Vorgaben hinsichtlich der Abstände zu den Gleisen funktioniert. Zwischen Grundriss, Schnitten und Visualisierung bestehen Widersprüche, z.B. bei den Trennelementen zwischen Straße und Geh- bzw. Radwegen, die in einem vertiefenden Schritt zu klären und konkretisieren sind. Die vorgeschlagenen Radwege sind zu schmal, wichtige Radverkehrsrelationen sind nicht dargestellt. Bei den Kreuzungen ist nicht klar, ob diese signalisiert gestaltet werden sollen. Insgesamt haben die Verfasser eine in den architektonischen Details fein ausgearbeitete Brücke vorgeschlagen, die bei den verkehrlichen Aspekten noch nicht ausreichend ausgearbeitet wurde.

Das Preisgericht formuliert nachfolgende Fragen und Aufgaben, die in den weiteren Schritten des Verfahrens zu klären sind:

- Weiterentwicklung des Entwurfs mit einer funktionierenden Verkehrsplanung entsprechend der Mobilitätsanforderungen der Ausloberin.
- Ergänzen richtlinienkonformer Radweg- und Gehwegbreiten, eindeutige Überführungen für den Fuß- und Radverkehr nachweisen, dabei sind statische Verkehrswege für die Fahrspuren gewünscht.
- Klärung und Einbindung von LSA.
- Ergänzung fehlender Radverkehrsverbindungen.
- Realisierungsnachweis für die Freiraumplanung unter bahnbetrieblichen Anforderungen.
- Konkretisierung und Klärung der vorgeschlagenen Baumstellungen hinsichtlich der Vorgaben der Bahn.
- Klärung der Widersprüche zwischen Lageplan, Schnitt und Visualisierung
- Klärung des Anprallschutzes.
- Prüfung des Berührschutzes hinsichtlich der bahnbetrieblichen Belange, der Nachweis ist durch die entsprechenden Vorschriften und Richtlinien nachzuweisen.
- Die Montagezustände und Bauzustände einschließlich der Eingriffe in den Bahnbereich sind in Plänen zu präzisieren, insbesondere im Hinblick auf die Belange der Bahn.
- Die Oberleitungsstandorte sind darzustellen und die Baubarkeit unter der Maßgabe der Funktion der Maststandorte und der Oberleitung nachzuweisen.
- Prüfen der Feuerwehrezufahrt im Rée-Carré hinsichtlich Realisierbarkeit
- Der Bereich zum zukünftigen Finanzamtsgebäude auf der Ostseite der Bahn ist für die räumlich engste Stelle in Schnitt im Schnitt zu präzisieren und die raumbildenden Elemente auf der Ostseite darzustellen.

3.7 Das Preisgericht beschließt nach ausführlicher Diskussion einstimmig, die Wettbewerbsbeiträge **1001, 1002, 1004 und 1009** als gleichwertige Preisgruppe zu benennen. Alle 4 Wettbewerbsentwürfe sollen für das nachfolgende Verhandlungsverfahren mit Lösungsvorschlägen nominiert werden.

3.1 Die Verteilung der Preise und Anerkennungen wird entsprechend der Auslobung übernommen: Die vier Büros in der Preisgruppe erhalten ein Preisgeld von je 30.000,00 EUR inkl. Nebenkosten zzgl. MwSt.

3.2 Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die in der schriftlichen Bewertung formulierten Kritikpunkte im VgV-Verfahren zu berücksichtigen.

4.1 Es folgt die Verlesung und Abstimmung des Protokolls der Sitzung und die Unterzeichnung durch den Preisgerichtsvorsitzenden.

- 4.2 Der Vorsitzende überzeugt sich vom ordnungsgemäßen Verschluss der Verfassererklärungen. Nach der Öffnung der Umschläge durch den Vorprüfer werden die Namen der Verfasser festgestellt:

Preisgruppe

- 1001 Transport-Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), Karlsruhe
mit KFWM Architekten, Karlsruhe, Engelsmann Peters GmbH, Stuttgart
- 1002 Werner Sobeck AG, Stuttgart
mit Biechele Infra Consult Ingenieure, Freiburg, Planstatt Senner Landschaftsarchitekten, Überlingen
- 1004 Leonhardt, Andrä und Partner LAP Stuttgart
mit BIT Ingenieure AG, Heilbronn, Verkehrsplanung
- 1009 Bergmeister Ingenieure GmbH, München und Wienstroer Architekten Stadtplaner GmbH, Neuss,
Architektur Brücken und Architektur/Stadtplanung und Burkhardt, Engelmayer, Mendel Part mbB, München,
Landschaftsarchitekten

2. Rundgang

- 1003 Bernard Gruppe ZT GmbH, Wien, Österreich
mit Faktorgruen, Freiburg, Landschaftsarchitekten
- 1005 Mailänder Consult GmbH, Karlsruhe und Ingérop GmbH Deutschland, München, NL Offenburg
- 1007 Mayr Ludescher Partner Part GmbH, Stuttgart und Auer Weber Assoziierte GmbH, Stuttgart,
Architekten
mit Schlothauer & Wauer Ingenieure, Berlin, NL München, Verkehrsingenieure
- 1008 Ingenieurbüro Grassl Ingenieurbüro Grassl GmbH, Stuttgart und Hermann + Bosch GbR, Freie
Architekten BDA, Stuttgart
mit KARAJAN Ingenieure, Stuttgart

1. Rundgang

- 1006 IGS Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar
mit Bluck + Morgen Architekten, Hamburg, Architektur Brücken

- 4.3 Es wird vereinbart, die Fragen einer möglichen Ausstellung zu vertagen und außerhalb des Preisgerichtes zu klären.

- 4.4 Der Vorsitzende entlastet die Vorprüfung und bedankt sich für die sorgfältige Vorbereitung der Sitzung. Er dankt der Ausloberin und den Anwesenden für die konstruktive Zusammenarbeit und die disziplinierte Sitzung. Er gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück.

- 4.5 Herr Bürgermeister Oliver Martini bedankt sich beim Vorsitzenden für die souverän geführte Sitzung und bei allen Beteiligten für die engagierte Mitwirkung. Die Sitzung wird 16.40 Uhr beendet.

Unterschrift des Preisgerichtsvorsitzenden:

Philipp Schön