

Städtebaulicher Ideenwettbewerb



Areal Firnhaberstrasse in Augsburg



Auslober

Deutsche Bahn AG

vertreten durch

Deutsche Bahn
Immobilien-gesellschaft mbH
Niederlassung München

Arnulfstr. 27
80335 München

in Zusammenarbeit
mit der Stadt Augsburg

vertreten durch

das Stadtplanungsamt

Wettbewerbsbetreuung

Hermann + Öttl
Dipl. Ing. Architekten BDA

Ausgangslage / geschichtlicher Überblick

Die Deutsche Bahn AG verfügt im Stadtbezirk Augsburg über umfangreiche Flächen, die kurz- bzw. mittelfristig nicht mehr als "Betriebsanlagen der Eisenbahn" genutzt werden und somit einer städtebaulichen Umnutzung zugeführt werden können. Dazu gehören u.a. die Flächen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes südlich des Prinz-Karl-Viertels, im folgenden Areal Firnhaberstrasse genannt, mit einer Gesamtgröße von rund 23,0 ha.

Momentan ist das Areal eine Betriebsanlage der DB AG. Es ist der kommunalen Planungshoheit der Stadt Augsburg entzogen, die Vorschriften des Baugesetzbuches sind nicht anwendbar. Nach einer Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt untersteht das Gelände der Planungshoheit der Stadt Augsburg. Mit der Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens werden die notwendigen Schritte zur Entwicklung des Areals durch die Stadt Augsburg und die DB Imm initiiert.

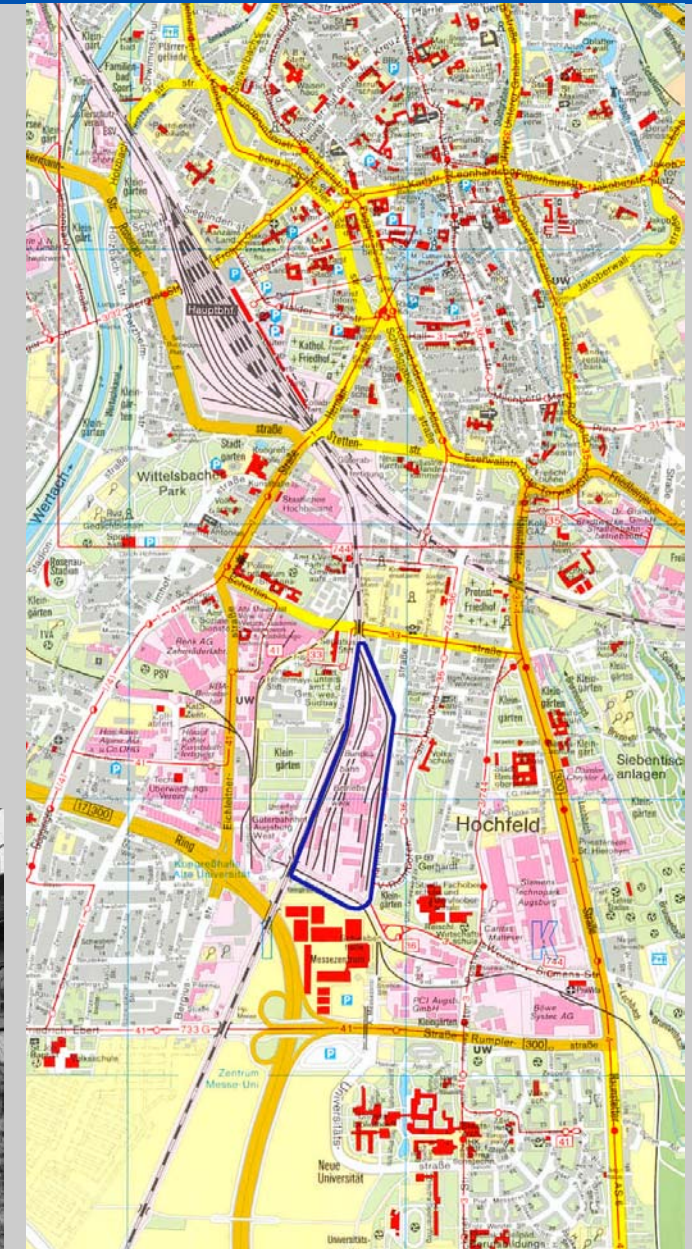
Erster Schritt der DB Imm war eine Beauftragung des Architekturbüros Kehrbaum + Engel mit der Erstellung eines Masterplanes, den die Stadt Augsburg zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Er diente nun als Grundlage für das weitere Vorgehen.

In einem weiteren Schritt soll nun aufbauend auf den Wettbewerbsergebnissen ein Rahmenplan entwickelt werden und so die Grundlage für einen Bebauungsplan geliefert werden, der einer umfassenden Beteiligung zugeführt wird.

Ringlokschuppen



Bestand



1840, fünf Jahre nach Einführung des neuen Verkehrssystems Eisenbahn in Deutschland, wurde der Eisenbahnbetrieb zwischen Augsburg und München aufgenommen. Damit verkürzte sich die Fahrzeit von bislang 10 auf 2,5 Stunden.

Das Betriebswerk Augsburg 1 mit seinem großen Areal an der Firmhaberstraße wurde erstmals im Jahre 1850 - damals noch als Hauptreparaturwerkstätte bezeichnet - in unmittelbarer Nähe des Augsburger Hauptbahnhofes errichtet.

Die Verlagerung in das etwa 2,5 km entfernte Hochfeld erfolgte in den Jahren 1902 -1906.

An der Firmhaberstraße waren Beamten- und Arbeiterwohnhäuser erstellt worden. Es entstand das Hochfelder Eisenbahnviertel.

Die maschinentechnische Dienststelle hatte die Aufgabe Lokomotiven und andere Trieb- und Schienenfahrzeuge zu warten, instandzuhalten und zu disponieren. Dazu gehörte auch der Einsatz des Triebfahrzeugpersonals. Für den Nachwuchs aus dem technischen Bereich (Betriebs- und Anlagentechnik) gehörte eine Ausbildungswerkstätte zu einer jahrzehntelangen Tradition.

Die laufende Erhöhung des Fahrzeugbestandes und die technische Weiterentwicklungen erforderten eine Anpassung der entsprechenden Betriebswerk-Anlagen. So wurde in den zwanziger- und dreißiger Jahren eine Erweiterung der "Erstlingsanlage" vorgenommen.

Im Gegensatz zum Augsburger Hauptbahnhof blieb das Betriebswerk während des zweiten Weltkrieges weitgehend verschont.

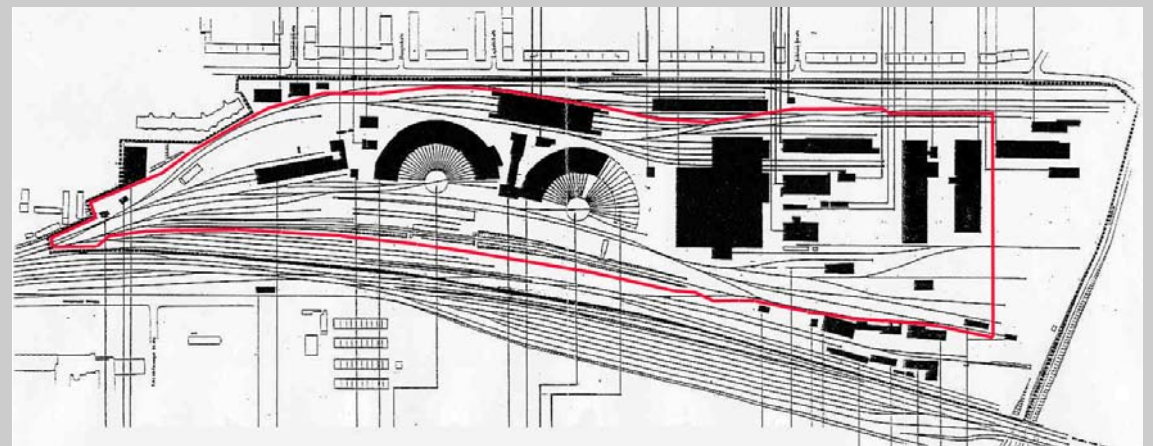
1947/48 erreichte das Personal mit ca. 1100 Mitarbeitern kurzfristig einen ersten Höchststand, der 1975 erneut erreicht wurde. Diese Nachkriegsentwicklung führte bereits Anfang der 60er Jahre zu ersten Überlegungen bezüglich eines Um- bzw. Neubaus des Betriebswerkes. Es wurden außer einigen ergänzenden Neubauten jedoch keine größeren Baumaßnahmen durchgeführt. Bereits anfangs der 60er Jahre begannen die ersten Organisationsmaßnahmen: So wurden nach und nach die Aufgaben der umliegenden Bahnbetriebswerke Buchloe, Neu-Ulm und Schongau nach Augsburg verlegt. 1983 wurde das Betriebswerk Nördlingen eingegliedert.

1983 war die Dienststelle, was Mitarbeiterbestand, die flächenmäßige Ausdehnung und das Aufgabenspektrum betrifft, zum größten Betriebswerk des Direktionsbezirks München geworden.

Gleichzeitig begannen jedoch in den folgenden Jahren weitere Organisations- und Rationalisierungsmaßnahmen, die letztendlich zur Schließung der Dienststelle führten.

Mit der Umwandlung der Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG ab dem Jahre 1994 wurde das Betriebswerk Augsburg 1 aufgelöst. Die Aufgaben wurden auf mehrere eigenständige Bereiche aufgeteilt. Dem Werk Augsburg wurden zunächst noch Triebfahrzeughaltung, Güter- und Reisezugwageninstandhaltung, die Materialwirtschaft und die Ausbildungsstätte zugeordnet. Weitere Änderungen der Organisationsstruktur führten bis 1998 zur einer überwiegenden Auflösung der verbliebenen Funktionen.

Heute ist das gesamte Gelände des Bahnbetriebswerkes - einschließlich des Geländes des ehemaligen Ausbesserungswerkes und der Nachrichtenmeisterei - für neue Nutzungen frei. Es gibt zur Zeit nur begrenzte Mietverträge für einzelne Gebäude bzw. Areale. Markante Bauwerke aus der Gründerzeit stehen weitläufig verteilt zwischen dem nördlichen Prinz-Karl-Viertel und der südlich angrenzenden Messe.



Aus dem Wettbewerbsprogramm

Bisher durchgeführte Untersuchungen

Als einen ersten Schritt hat die DB Immobilien GmbH im Jahr 1999 das Architekturbüro Kehrbaum + Engel beauftragt, in enger Absprache mit der Stadt Augsburg ein Nutzungskonzept für diese Flächen zu entwickeln.

Diese erste Stufe Masterplanung wurde dem Bauausschuss der Stadt Augsburg bereits vorgestellt und positiv zur Kenntnis genommen.

Darin wird die Stadtachse vom Königsplatz über die ehemaligen Wallanlagen, das Prinz-Karl-Viertel, die Firnhaberstraße zur Messe und Universität gestärkt und organisiert.

Sie enthält grundsätzliche Überlegungen zur Thematik Erschließung, Nutzungsstrukturen, Baufelder, mögliche Dichten etc..

Vorgeschlagen wurde eine Mischung von Gewerbe- und Wohnbauflächen ggf. mit einer kulturellen/ musealen Nutzung in den anerkannten denkmalgeschützten Gebäuden.

Das vorliegende Konzept sollte den Wettbewerbsteilnehmern zur Orientierung dienen und die darin enthaltenen Flächenangaben einen Anhaltswert für die Wettbewerbsaufgabe darstellen.



Allgemeine Ziele

Ziel ist die Schaffung eines durchmischten Areals, in dem die verschiedenen funktionellen Einheiten wie Wohnen und Arbeiten, Bildung, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit eng miteinander vermischt sind. Der Schwerpunkt soll jedoch in einer hochwertigen, gewerblichen, urbanen Nutzung liegen.

Wesentlich ist dabei die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität, die für das Areal ein charakteristisches Alleinstellungsmerkmal darstellen soll. Hierneben soll eine hohe architektonische und städtebauliche Qualität dieses Gesamtareal definieren. Ausdrücklich nicht gewünscht ist die Gestaltung eines lokal beliebig austauschbaren Städtebaues, sondern die Reflektion auf den vorhandenen "genius loci". Dieses neue "Stück Stadt" soll ähnlich wie das Prinz-Karl-Viertel als ein Anziehungspunkt über die nähere Umgebung hinaus wirken und eine positive Adresse in und für die Stadt Augsburg darstellen.

Wesentliche Ansatzpunkte werden durch den Auslober in den vorhandenen Baudenkmalern und dem vorhandenen Potential an Grünbestand gesehen. Die vorhandenen Ressourcen können als Grundgerüst für den Entwurf betrachtet werden, müssen jedoch nicht in ihrem Volumen übernommen werden. Zwingend zu erhalten sind der nördliche Ringlokschuppen und das Übernachtungsgebäude. Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde sind in den anderen Bestandteilen des Baudenkmal "Firnhaberstrasse" Änderungen bis hin zum Abbruch einzelner Gebäude denkbar, Ziel ist jedoch der weitgehende Erhalt der Gebäude und eine Neuinterpretation der städtebaulichen Funktionszusammenhänge. Eine wirtschaftliche Nutzung ist zum Erhalt des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudebestandes nötig.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Nutzungsverteilung und Baustruktur soll der Entwurf modular aufgebaut sein und so auch bei einer längerfristigen zeitlichen Entwicklung Raum für Veränderungen ermöglichen. Spätere Änderungen durch evtl. verschiedene Bauträger müssen leicht umsetzbar sein. Auch eine Veränderung der Baufelder muß nachträglich ohne Verlust der ursprünglichen Entwurfsidee möglich sein.

Das Gesamtareal soll in unterschiedliche Bauphasen eingeteilt und umgesetzt werden. Ansatz für den ersten Abschnitt kann, aufgrund der bereits vorhandenen Erschließung, entlang der Firnhaberstraße gesehen werden. Der letzte Bauabschnitt definiert sich durch die derzeit vorhandene Nutzung durch die DB AG im nördlichen Entwurfsgebiet.

Hinsichtlich der baulichen Ausnutzung stellen die Werte aus der ersten Stufe Masterplanung die Grenze dar, die nicht wesentlich unterschritten werden sollte. Wesentlich für die DB Imm ist die ökonomische Umsetzbarkeit der Konzeption und die kostenoptimierte städtebauliche Planung.

Verkehrsanbindung / Erschließung

An das innerstädtische Straßennetz ist das Areal derzeit durch die Firmhaber-/ Schertlinstraße angebunden. Die Verlängerung der Firmhaber-/ Unterfeldstraße ermöglicht eine Anbindung an die B 17. Im heutigen Ausbaustand ist die äußere Verkehrserschließung jedoch als nicht ausreichend einzustufen.

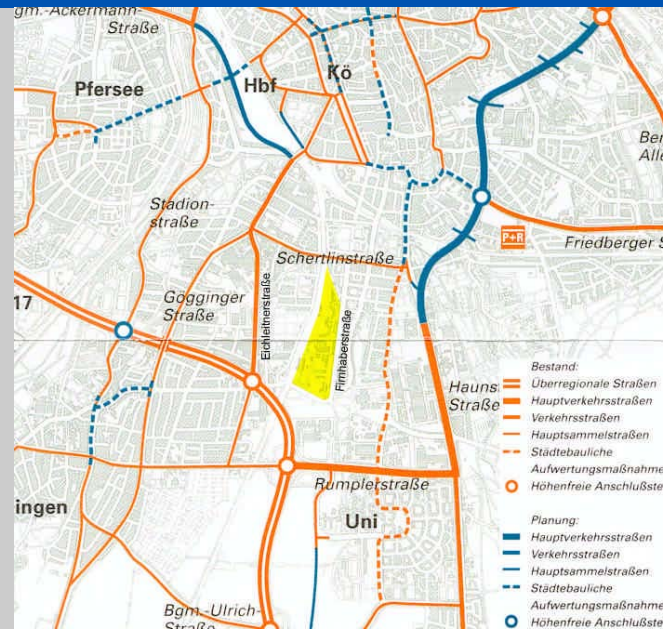
Äußere Erschließung

Der Wirtschaftsverkehr und einwohnerbezogener PKW-Verkehr soll weitgehend auf unterschiedlichen Wegen zu- und abgeführt werden:

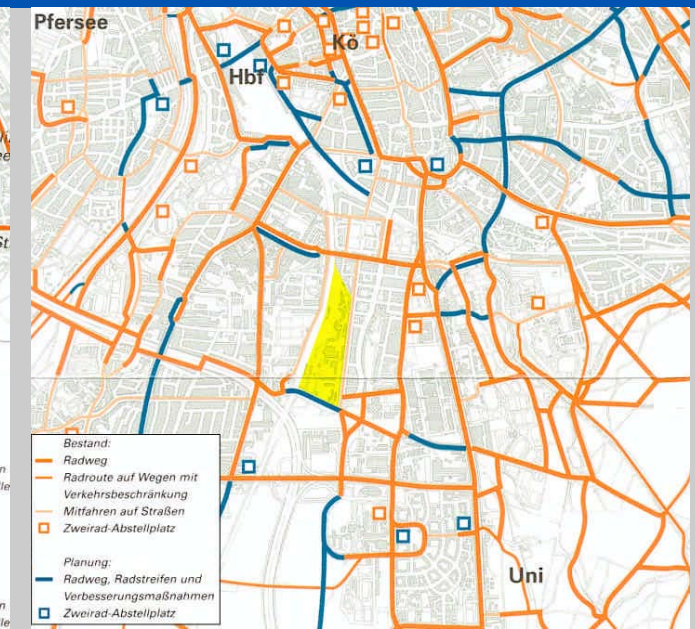
- nach Norden Einbindung in die Schertlinstraße über die Firmhaberstraße und aus dem Entwicklungsgebiet heraus in eine neue Erschließungsstrasse;
- nach Süden die Einbindung in die Eichleitnerstraße via Unterfeldstraße, die weiterentwickelt werden soll in eine leistungsfähige Neutrassierung.

Innere Erschließung

- Abstufung des inneren Erschließungssystems;
- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Abflußverteilung des Verkehrsaufkommens:
- Verkehrsaufkommen einwohnerbezogen:
Die MIV-Wege werden zu 2/3 nach Norden zur Schertlinstraße und zu 1/3 nach Süden in die Eichleitnerstraße verteilt.
- Arbeitsplatzbezogenes und gewerbebezogenes Verkehrsaufkommen, sowie Einzelhandel und Gastronomie: Die MIV-Wege werden zu 1/3 nach Norden zur Schertlinstraße und zu 2/3 nach Süden in die Eichleitnerstraße verteilt.



Strassennetz



Radwegenetz

Parkplatzerweiterung Messezentrum

Seitens der Stadt besteht ein Interesse an möglichen Expansionsflächen für das südlich angrenzende Messegelände für max. 1500 Stellplätze. Die Erschließung müßte über die Eichleitnerstraße erfolgen. In einem modularen Ansatz, sind auch alternierende Nutzungschancen in Ersatz der Parkierungsanlage darzustellen.

Nutzungsempfehlungen

Gewerbe-, Dienstleistung- und Sondernutzung
Bei den Nutzungen wird auf Hochwertigkeit und Zukunftsfähigkeit größter Wert gelegt. Beabsichtigt ist die Ansiedlung von Betrieben die in Synergie zu den benachbarten Einrichtungen stehen. Eine Durchmischung mit Wohnnutzung ist vorstellbar. Eine Nutzungsmischung innerhalb der Baukörper wird jedoch nicht gewünscht. Als Sondernutzungen sind Dienstleistungs- und Büronutzungen ebenso wie Hotel, Gastronomie, private kulturelle und soziale Einrichtungen und Handel denkbar. Großflächiger Einzelhandel wird grundlegend kritisch beurteilt. Auf keinen Fall ist an ein "typisches Gewerbegebiet", mit belastenden (z.B. "klassischen" produzierenden, lärm- und schadstoffemittierenden) Gewerbebetriebe, gedacht. Das Gebiet soll nicht in direkter Konkurrenz zu den bestehenden Gewerbegebieten stehen.

Wohnnutzung

Überwiegende Wohnnutzung ist im nördlichen Bereich des Wettbewerbsgeländes und in der Verschränkungszone zum Hochfeld vorgesehen. Eine stärkere Durchmischung mit der gewerblichen Nutzung ist entwurfsabhängig jedoch sehr gut denkbar. Ein verdichteter Wohnungsbau ist vorstellbar. Entgegen der Angaben im Rahmenplan wird ein erhöhter Wohnungsbauteil begrüßt.

Übergeordnete Ziele:

Eine hohe Wohnqualität soll durch die nachfolgenden Zielvorstellungen erreicht werden:

- Gute Durchgrünung der Wohngebiete nach funktionalen und stadtgestalterischen Erfordernissen
- Anbindung an überörtlichen Grünzug
- Wohnungsnahe Erschließung durch öffentliche Nahverkehrsmittel
- Maßstäbliche und stadtgestalterische Ausformung der Bebauung und der Freiräume

Bestehende Nutzungsüberlegungen

Für den Bereich des nördlichen Ringlokschuppens und der nördlichen Montierung bestehen erste Nutzungsüberlegungen hinsichtlich eines begehbaren Lok- und Bahnwagendepots. Zur Zeit werden entsprechende Analysen zur technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit erarbeitet. Abschließende Aussagen sind jedoch erst im Jahr 2002 zu erwarten. Eine entsprechende Nutzung würde von der Stadt Augsburg grundsätzlich begrüßt. Die Wettbewerbsteilnehmer werden daher gebeten, diese Möglichkeit bei ihren städtebaulichen Überlegungen, insbesondere bei der Realisierung in Abschnitten in Betracht zu ziehen. Dieses ist alternativ darzustellen. Gleiches gilt für das Teilareal "Triebwagenhalle", das von der DB Regio bis 2010 genutzt wird. Dieses ist mit der stufenweisen Entwicklung abzugleichen. Der Erhalt der notwendigen Gleisanlagen ist zu berücksichtigen. Bei der Nutzung des nördlichen Ringlokschuppens als Eisenbahnmuseum muß eine Gleisanbindung zur Drehscheibe vorhanden sein.

Grün- und Freiflächen

In der aktuellen Biotopkartierung der Stadt Augsburg sind vier kleinere Teilbereiche aufgenommen. Als schutzwürdige Biotope sind der südliche Wall zur Firnhaberstraße und Flächen zwischen den beiden Ringlokschuppen und dem vorhandenen Gleisfeld anzusehen.

Das Areal Firnhaberstraße bildet die nördliche Fortsetzung der Augsburger Hochterrasse. Die Entwicklung eines tangentialen Grünzuges vom Altstadtring zu den landschaftlichen Freiräumen der Augsburger Hochterrasse sollte Berücksichtigung finden. Entlang der Firnhaberstraße soll die vorhandene Alleesituation gesichert und gestärkt werden.

Übergeordnete Ziele

- Freiflächen sollen sowohl die Durchlüftung des Wettbewerbsgeländes als auch die Versickerung und Reinigung der Niederschläge gewährleisten.
- Sie sollen für die Erholung der Bewohner, der beschäftigten Arbeitnehmer und der umliegenden Bewohner nutzbar sein.

Die Freiflächen sind funktional und strukturell in ein städtebauliches und landschaftübergreifendes Konzept einzuordnen.



Stadtklima

Das Gebiet der Gleisanlagen bildet im Stadtgefüge eine Zäsur und unbebautes Nord-Süd-Band. Die hier gegebene Möglichkeit zur Durchlüftung des Stadtgebietes sollte erhalten bleiben.

Ökologie

Die Berücksichtigung der ökologischen Gesichtspunkte ist bei der Entwicklung des Gebietes im Rahmen der städtebaulichen Planung von großer Bedeutung. Hier sind die neueren Erkenntnisse zum Thema nachhaltiger Städtebau einzubringen und nach Möglichkeit fortzuentwickeln. Neben flächensparenden Bauweisen und Erschließungssystemen sollten die Vorgaben des Städtebaus spätere ökologisch orientierte Detaillösungen ermöglichen, z. B.:

- Nutzung alternativer Energien
- Unterstützung der konventionellen Wärmedämmung durch Baukörperstellung, -ausbildung und seiner Orientierung
- Weitgehende oberflächige Versickerung von Niederschlagswasser.

Immisionsschutz

Die DB Imm beauftragte im Sommer 2001 das Ingenieurbüro Möhler + Partner mit einer schalltechnischen Untersuchung. Die Geräuscheinwirkungen aus Schienen- und Straßenverkehr auf das Planungsgebiet wurden ermittelt und in zwei farbigen Isophonenplänen dargestellt. Desweiteren wurden folgende Handlungsempfehlungen für eine schalltechnisch günstige Neuplanung des Gebietes erarbeitet:

- In unmittelbarer Nachbarschaft der Bahnlinie sollte aufgrund der hohen Überschreitungen der Orientierungswerte keine schützenswerte Wohnbebauung angeordnet werden.
- Auf der Firnhaberstraße ist durch die Erschließung der ehemaligen Bahnflächen zukünftig ebenfalls mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Daher sollte hier auch frühzeitig die zu erwartende Schallbelastung durch Verkehrslärm bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden.

Preisgericht

Auslobung / Vorlauf

Die Auslobung erfolgte durch die Deutsche Bahn AG, in Zusammenarbeit mit der Stadt Augsburg. Tag der Auslobung war der 19.04.2002. Insgesamt wurden 6 interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaften vom Auslober eingeladen. Teilnahmeberechtigt waren ausschließlich interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaften von Architekten oder Stadtplanern mit Landschaftsarchitekten. Die Hinzuziehung eines Verkehrsplaners wurde den Teilnehmern empfohlen. Mitte Mai fand ein Kolloquium mit Ortsbesichtigung statt. Termingerech (Ende Juni) wurden die 6 Wettbewerbsarbeiten abgegeben. Das Preisgericht für den Städtebaulichen Ideenwettbewerb Areal Firnhaberstrasse in Augsburg tagte am 19.07.2002.

Fachpreisrichter/innen:

Herr Prof. Holzscheiter, München
Herr Dr. Demharter, Augsburg
Frau Rube, München
Herr Fritsch, München
Herr Jockers, Stuttgart

Ständig anwesender stellvertretender Fachpreisrichter:
Herr Prof. Schulz, Augsburg

Stellvertretende Fachpreisrichter:
Herr Kuck, München
Frau Düll-Buchecker, München
Herr Frauscher, Unterschweinbach

Sachpreisrichter:
Herr Stadtrat Weber
Herr Stadtrat Ferdinand
Herr Stadtrat Liebich

Sachverständige Berater:
Denkmalpflege: Herr Dr. Weis
Verkehr: Herr Weber

Vorprüfung:
Architekturbüro Hermann + Öttl, München
Herr Dipl.-Ing. Öttl
Frau Dipl.-Ing. Pawlica

Die Preisträger:

1. Preis (Tarnzahl 1006):

Trojan + Trojan, Darmstadt
Prof. Klaus Trojan, Verena Trojan
L.Arch.: Prof. Heinz W. Hallmann, Jüchen
Mitarbeit: Volker Henne, Volker Ihm, Bernd Ernst, Andrea Etspüler,
Raimund Holubek, C. Wilkens

2. Preis (Tarnzahl 1003):

Ackermann & Raff, Tübingen
Prof. G. Ackermann, Prof. H. Raff
L.Arch.: Stötzer + Neher, Sindelfingen, Berlin
Prof. I. Stötzer
Mitarbeit: Alexander Lange, Anja Koller

3. Preis (Tarnzahl 1001):

Lauber Architekten, München
Manfred Walter, Prof. Ulrike Lauber, Peter Zottmann
L.Arch.: Luska-Karrer-Partner, Dachau
Michael Luska, Frank Karrer, Claudia Zech
Mitarbeit: Annette Hafner, Peter Goldbach

Entscheidung und Empfehlung des Preisgerichtes:

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober nachdrücklich und einstimmig, den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Beitrag, unter Berücksichtigung der Feststellungen des Preisgerichtes, der weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen.

1. Preis



Der Entwurf wird geprägt durch 4 eigenständige, in sich gut funktionsfähige Quartiere, die durch großzügige Quartierparks voneinander getrennt sind und in einen übergeordneten, parallel zur Bahnlinie verlaufenden Grünzug eingebunden sind.

Eine räumliche Ausweitung der Firnhaberstrasse unterstützt die Eigenständigkeit und schafft einen moderaten Übergang zum Wohngebiet "Hochfeld". Die modulare Baustruktur ermöglicht einen variablen Umgang mit bestehenden Nutzungen, etwa für den Nutzungsbereich der DB Regio.

Dieses Konzept ist eine gelungene Antwort auf die bestehende Baustruktur und lässt ein neues Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität erwarten.

Im Kern der Quartiere werden attraktive und unterschiedlich ausgeformte Quartiersplätze angeboten, die ein stadträumliches Pendant zum Quartierspark darstellen.

Der übergeordnete Grünzug schafft Distanz zur Bahnlinie und verbindet die 4 Quartiere untereinander mit einem unterschiedlichen Angebot an Freizeitaktivitäten. Die vorhandenen Biotopflächen können in großen Umfang erhalten werden. Aushubmaterial wird entlang der Bahnlinie als angeböschter Lärmschutz genutzt.



Es wird für jedes Quartier eine Nutzungsmischung vorgeschlagen mit einem hohen Grad an Flexibilität. In diese flexible Baustruktur lassen sich bestehende denkmalgeschützte Gebäude gut integrieren.

Die gelungene Einbindung des Bestandes lässt eine lebendige Entwicklung des gesamten Quartiers erwarten. Das Übernachtungsgebäude kann ohne Schaden für das Gesamtkonzept erhalten werden. Im Bereich des Ringlokschuppens und der Montagehalle wird ein museales und kulturelles Angebot geschaffen, das im neuen Stadtquartier einen Schwerpunkt setzt und als Anziehungspunkt in die Stadt hineinwirkt.

Die Vorgaben der Auslobung einer getrennten Erschließung von Norden und Süden für Gewerbenutzung werden erfüllt. Eine Anbindung der Quartiersplätze an die Firnhaberstrasse für Wohnnutzung wird als Möglichkeit angeboten. Die Nutzung der Spielwiesen als temporäre Parkierungsflächen wird verkehrstechnisch positiv bewertet, erscheint jedoch aus Sicht der Freiflächennutzung überdimensioniert. Bauabschnitte lassen sich mit diesem Konzept problemlos realisieren.



Architekten:
Prof. Dipl.-Ing. Klaus Trojan, Dipl.-Ing. Verena Trojan Darmstadt
Landschaftsarchitekt:
Prof. Dipl.-Ing. Heinz W. Hallmann, Jüchen
Mitarbeit: Volker Henne, Volker Ihm, Bernd Ernst, Andrea Etspüler
Raimund Holubek, C. Wilkens



2. Preis



Die Arbeit überzeugt durch ihre drei prägnanten Teilbereiche mit sehr signifikanter Ausprägung. In den einzelnen Baufeldern wurden die in der Auslobung genannten Vorgaben positiv erfüllt. Überzeugender Ausgangspunkt ist die Erhaltung und Weiterentwicklung der historischen Baustruktur und seine Anbindung an das bestehende Hochfeldquartier. Der historische Bestand der solitären Baukörper - Lokschuppen, Übernachtungsgebäude, Montierhalle - wird durch ein neues Hochhaus spannungsvoll ergänzt und gibt dem gesamten zentralen Bereich eine eindeutige Identifikation. Diesem zugeordnet ist südlich ein differenziert organisiertes Gewerbegebiet das aufzeigt wie auch hier die vorhandene Bebauung als Option integrierbar bleibt. Die kleinteilige Struktur des "prozesshaften Bauens" muß kritisch hinterfragt werden. Die Punkthäuser mit ihren Nutzungsmischungen bilden einen sinnvollen Übergang vom Gewerbegebiet zum vorhandenen Wohngebiet. Im Norden wird das vorhandene Wohngebiet nutzungsmäßig sinnvoll ergänzt, jedoch der Bautypus des Stadtgartenhauses und die damit zusammenhängende städtebauliche Raumbildung muß hier in Frage gestellt werden.

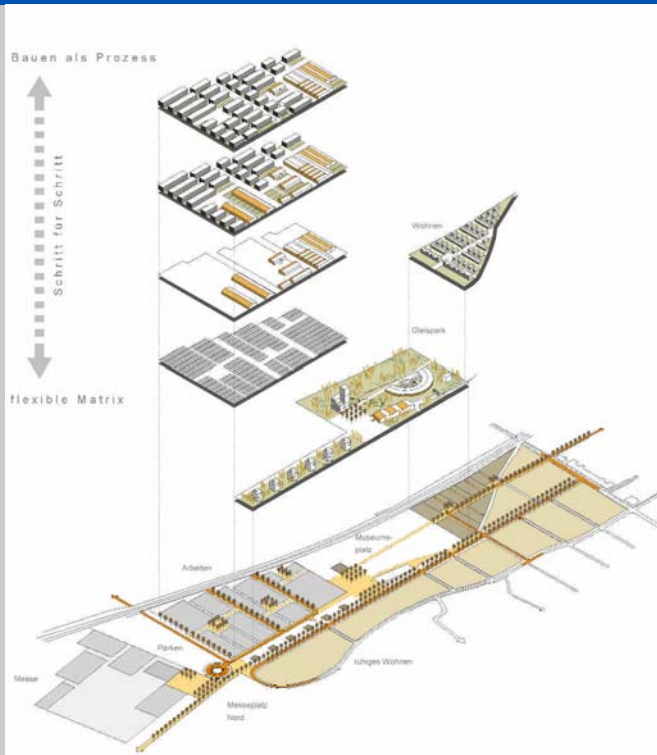


Die gelungene funktionale 3-Teilung ermöglicht das Freihalten von großen zusammenhängenden Grünflächen im zentralen Bereich, insbesondere der als schützenswert eingestuftes Biotop. Die städtebauliche Konfiguration bedingt jedoch, daß eine großzügige N-S-Grünverbindung sich auf die alleebeständige Firmhaberstrasse beschränkt. Die gebietsinternen Freiflächen werden mit kleinen baumbestandenen Plätzen aufgewertet, Anordnung und Ausformulierung können gut weiter entwickelt werden.

Das Erschließungskonzept ist im gesamten sinnvoll. Das Gewerbegebiet hat eine in sich geschlossene Erschließung von Süden und das Wohngebiet ist von Norden über die Schertlinstrasse und die Firmhaberstrasse angebunden. Der zentrale kulturelle Bereich liegt an der Firmhaberstrasse und ist mit dem angrenzenden Wohngebiet gut verknüpft. Kritisch anzumerken ist die Doppelerschließung der Punkthäuser in der Firmhaberstrasse und die rückläufige Erschließung des südlichen Gewerbegebietes. Der vorgeschlagene Parkhauszylinder stellt ein flächensparendes Parkierungskonzept dar und läßt sogleich die Doppelnutzung Messe/ Gewerbegebiet zu.

Der Enturf ermöglicht eine wirtschaftliche Ausnutzung. Das offene System im Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand läßt einen sinnvollen und damit wirtschaftlichen Umgang zu, da es eine bedarfsgerechte Vermarktung ermöglicht.

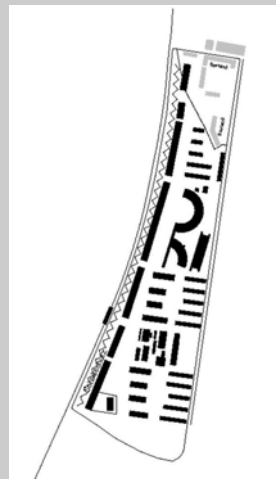
Architekten:
 Ackermann & Raff, Freie Architekten BDA, Tübingen
 Landschaftsarchitekt:
 Stötzer + Neher, Prof. I.Stötzer
 Mitarbeit:
 Alexander Lange, Anja Koller



3. Preis



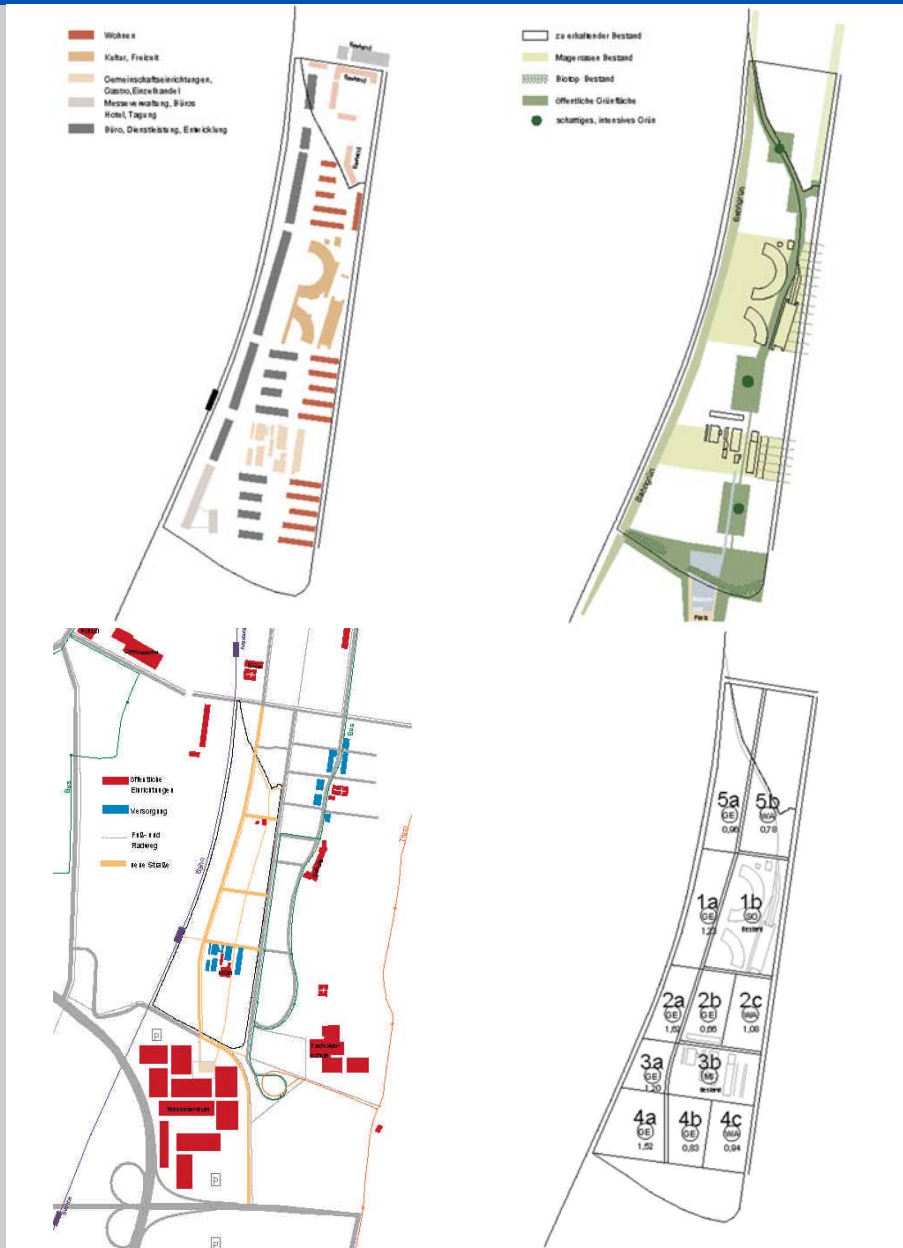
Leitgedanke des Entwurfs ist die vom nordsüdgerichteten Schienenband ausgehende Lärmbelästigung, auf die konsequent mit einem durchgängigen Büroband reagiert wird. Von dem so geschaffenen Rückgrat zweigen fünf Bauquartiere nach Osten alternierend aus Neubauquartieren und Erhaltungsquartieren ab. Bei der an sich gewünschten Erhaltung vorhandener Baustrukturen ist nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet der südliche Teil der weniger spektakulären Baustruktur erhalten und als Quartierszentrum initiiert wird, die nördlicher gelegenen interessanten Hallen hingegen nicht. Der Versuch dieser indifferenten Struktur durch den Boulevard Qualität zu geben gelingt nicht, da nicht wirklich Stadträume definiert werden und zudem der Zielpunkt eines verlagerten Regionalbahnhaltens sehr fragwürdig ist. Positiv beurteilt wird das in N-S-Richtung durchgängige Grünflächenband mit den Wohnen und Gewerbe verknüpfenden Freiflächen, wenngleich diese entgegen der Darstellung z.T. auf Privatflächen liegen. Der Messesee im Süden wird als Ansatz einer Verbesserung des Messevorfeldes gewürdigt. Sowohl die Wahrnehmbarkeit als auch einfache Umsetzbarkeit werden jedoch angezweifelt. Die geschlossene lineare Gewerbebebauung bedingt eine Überbauung der als schützenswert eingestuft Biotopflächen.



Die geradlinige verkehrliche Verbindung des Messebogens mit der Schertlinstraße schafft eine absolut unerwünschte Schleichverkehrsverbindung vom überörtlichen Netz bis in die Wohnquartiere des Bismarkviertels was durch die Fortführung als neuen östlichen Messebogen nach Süden noch verstärkt wird. Hierdurch wird die fußläufige Verbindung vom ÖPNV-Halt zum Messeeingang zerschnitten. Die Bildung der vorgeschlagenen Bauabschnitte ist sinnvoll, allerdings wird durch die insbesondere vor endgültiger Herstellung des Gebiets notwendige verkehrliche Zwischenlösung zusätzlich Konfliktpotenzial im Bereich der Firnhaberstrasse geschaffen. Innerhalb der Blöcke ist ausreichend Flexibilität bei veränderten Nutzungsansprüchen gegeben, innerhalb der Lärmschutzbebauung jedoch nicht, hier ist zudem die Funktionalität wegen der aus Nachfragegründen geringen Realisierungschance fraglich. Insgesamt leiden die durchaus positiven Entwurfsansätze der Nutzungsverteilung sowie der öffentlichen Grünverbindungen unter der deutlichen Schwäche des Erschließungssystems.



Architekten: Lauber Architekten, Manfred Walter, Ulrike Lauber, Peter Zottmann, München
 Landschaftsarchitekt: Luska-Karrer-Partner, Michael Luska, Frank Karrer, Claudia Zech, Dachau
 Mitarbeit: Annette Hafner, Peter Goldbach



Engere Wahl



Die Idee der gewannartigen Struktur der Grünräume im neuen Quartier wird grundsätzlich anerkannt. Hierdurch erzielt der Verfasser einen segmentartigen Aufbau der städtebaulichen Gesamtanlage unter Berücksichtigung des denkmalgeschützten Bestands. Eine abschnittsweise Realisierung des städtebaulichen Vorschlags ist hierdurch möglich.

Die Grünzäsuren in Ost-West-Richtung erreichen über ihre gliedernde Funktion hinaus keine tragende Qualität. Der entlang der Bahn verlaufende Grünstreifen wird der gewünschten verbindenden Funktion innerhalb des Quartiers nicht gerecht. Ferner werden schützenswerte Landschaftsbestandteile, wie beispielsweise die Biotope südlich des Kulturbereiches ohne zwingenden städtebaulichen Grund überbaut.

Das Areal wird streng in 3 Nutzungszonen aufgeteilt, in deren Mittelpunkt die kulturelle Nutzung unter Einbeziehung der besonders erhaltenswürdigen Gebäude steht. Im Norden schliessen sich ausschließlich Wohnnutzungen, im Süden vorwiegend gewerbliche Nutzungen an. Hierdurch entstehen nördlich zu monofunktionale Wohnbereiche, während südlich im Übergang vom Gewerbe zum vorhandenen Wohnquartier problematische Nachbarschaften zu befürchten sind.



Für die einzelnen Nutzungselemente werden zwar modellhaft Grundrissvorschläge unterbreitet, hierdurch werden aber keine prägenden Freiräume erkennbar. Unverständlicherweise werden in den Grünstreifen jeweils einseitig für den ruhenden Verkehr wie auch für den fahrenden Verkehr Flächen ausgewiesen, die stadträumlich unattraktiv und zu breite Außenzonen verursachen. Ferner tritt durch diese Konzeption die Haupteerschließungsstrasse in den Hintergrund.

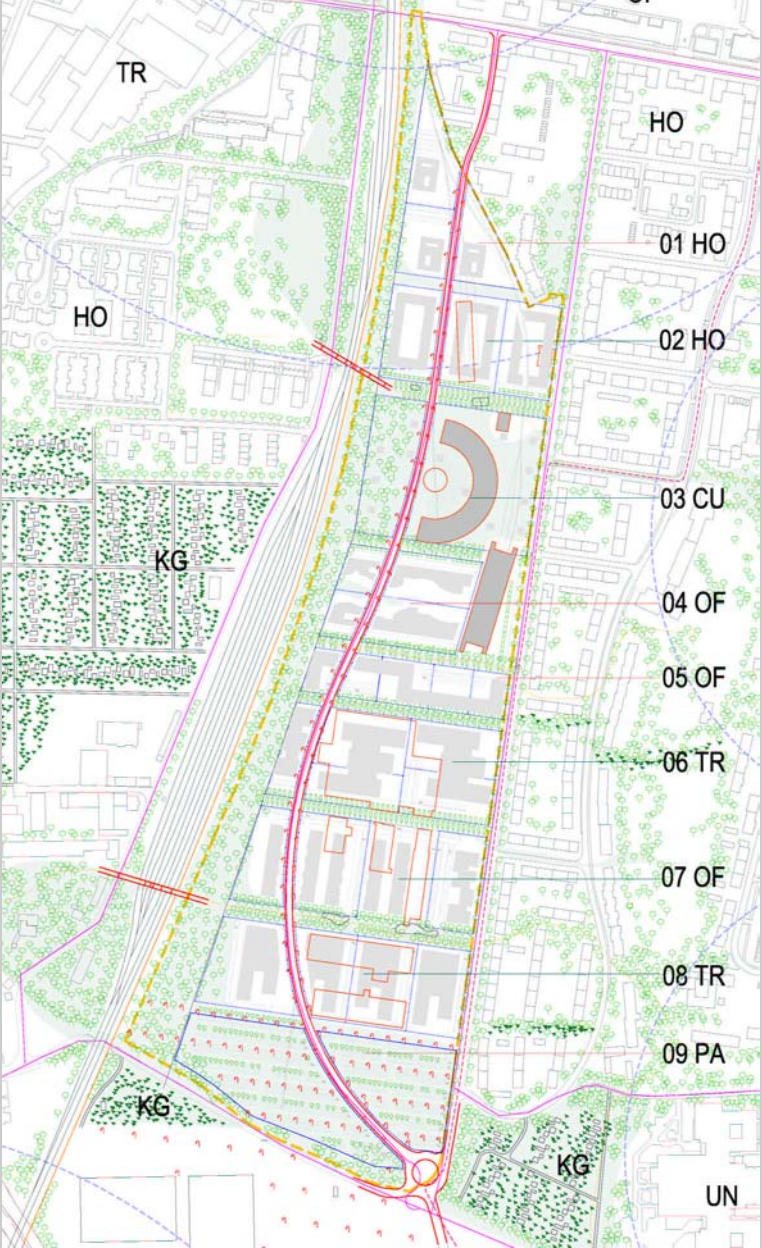
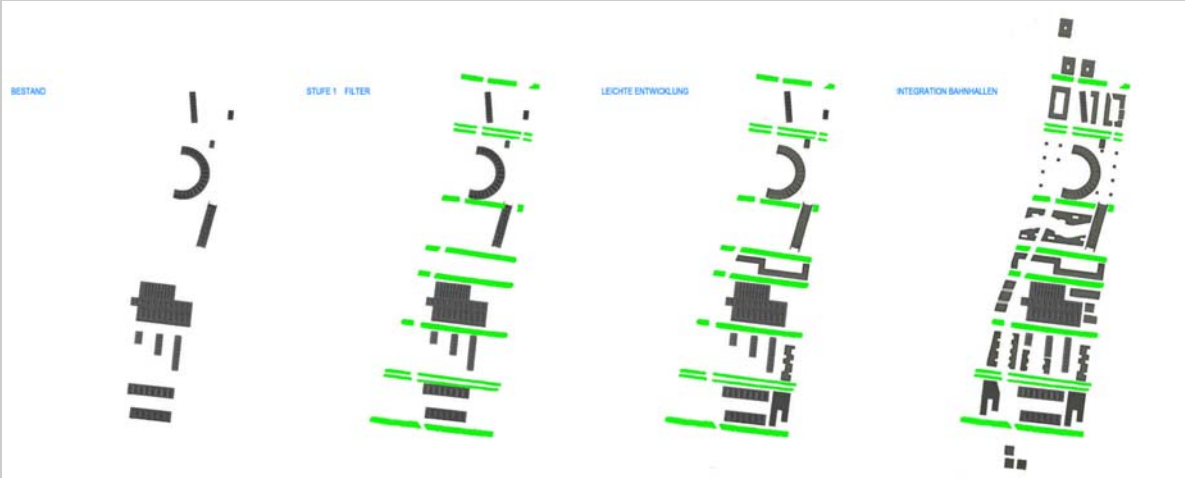
Die Haupteerschließungsstrasse in Nord-Süd-Richtung wird grundsätzlich in Frage gestellt:

Die bestehenden Baudenkmäler können zwar teilweise integriert werden, jedoch werden nur in geringem Umfang Struktur und Funktionszusammenhänge der historischen Situation berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeit und die gewünschten Nutzungsziffern sind ohne größere Abstriche gegeben.

Die zunächst überzeugend angedachte Gliederung der städtebaulichen Gesamtanlage wird insgesamt durch die unbefriedigende Haupteerschließungsstrasse und die unzureichenden Freiraumqualitäten in allen Nutzungszonen relativiert. Die von den Verfassern behauptete Vielfalt in der Gestalt des Quartiers kann auch als qualitätslose Beliebigkeit mißverstanden werden.



Architekten: Finn Geipel LIN Architekten Stadtplaner,
Finn Geipel, Guilia Andi, Nikolaus Hirsch, Berlin
Landschaftsarchitekt:
Michel Devigne, Paris



2. Rundgang

Architekten: Bachtler, Böhme + Partner
R. Bachtler, F. Böhme, H. Jakobs, Kaiserslautern
Landschaftsarchitekt:
M. Müller, Dipl. Ing., Kaiserslautern
Mitarbeit:
Christian Jung, Walter Ruppert



Offensichtlich von der Rundform des Ringlokschuppens angeregt durchzieht eine Stadtbaulinie in Schwung und Gegenschwung das Planungsgebiet. Sie führt an einigen Stellen zu harten Brüchen und wird vom Preisgericht als bedenklich formalistisch angesehen. Aus der Stadtbaugeometrie, die wesentlich vom gekurvten Straßen-/ Wegezug geprägt ist, entstehen Engstellen und Restflächen in der Grünraumausformung, die nicht zu überzeugen vermögen. Ebenso problematisch erscheint die radikale Nutzungssortierung in Wohn-, Kultur- und Gewerbefunktionen.



2. Rundgang

Architekten:
Klaus Kehrbaum, Architekt BDA, Augsburg
Landschaftsarchitekt:
Realgrün, Prof. Klaus D. Neumann, Wolf D. Auch, München
Mitarbeit: Alen Jasarevic



Auf den ersten Blick beeindruckt die rigorose Klarheit des Konzeptes mit einem präzise geformten Bebauungsband im Osten und einem großzügigen Grünzug im westlichen Bereich. Plan- und Textteile enthalten eine Vielzahl bemerkenswerter Ideen, die allerdings einige zentrale Aspekte der Aufgabenstellung ausklammern. Insbesondere ist die Auseinandersetzung mit den Baudenkmalen nicht intensiv genug geführt. Die stark eingeschränkte Brauchbarkeit der vorgeschlagenen Bauformen mit einer für die gewählte Geschoszahl bedenklichen GFZ von 3,6 (!) führen zudem in der Gesamtschau zur Einschätzung, daß der vorgelegte Beitrag kein Lösungsansatz für die gestellte Planungsproblematik darstellt.



1. Preis



2. Preis



3. Preis



Engere Wahl



2. Rundgang



2. Rundgang



Herausgeber:

Deutsche Bahn AG

vertreten durch

Deutsche Bahn

Immobilien-Gesellschaft mbH

Niederlassung München

Arnulfstr. 27

80335 München

Konzept und Gestaltung:

Hermann + Öttl Architekten BDA

Stand: August 2002

