

Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Citybahnhof Ulm
Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts



Anhang 1.4: Beschreibung Tarnnummer 1066

Die Verfasser formulieren einen großzügigen, präzise definierten rechteckigen Bahnhofsplatz in dessen westlichen Platzkante sich das neue Bahnhofsgebäude zurückhaltend einfügt. Hochhäuser versuchen über das ganze Planungsareal bestimmte städtebauliche Situationen zu akzentuieren. Zwei Hochhäuser, jeweils am südlichen (Überbauung ZOB) und nördlichen Dienstleistungszentrum begrenzen und markieren nachvollziehbar das weitläufige Bahnhofsareal – interessant sowohl für Bahnfahrer als auch aus der Perspektive des Autofahrers und Fußgängers.

Die beiden städtebaulichen Dominanten im Bereich Schillerrampe, wie auch im Theaterareal nördlich der Paketposthalle, erscheinen dagegen in ihrer Höhenentwicklung überzogen.

Das Theaterviertel überzeugt durch die maßstäblich aus der Struktur der Neustadt entwickelte Blockrandbebauung. Die Zeitblomstraße weitet sich im Viertel zu einer platzartigen Situation auf, die das Theater freistellt; diese wichtige Radwegachse endet jedoch abrupt vor der umgenutzten Paketposthalle, wodurch die neue Fußgängerbrücke nicht direkt anbindbar ist.

Die Verbindung zwischen Altstadt und Dichterviertel erfolgt in der Ebene -1 als durchgehende Ladenpassage, über die die Bahngleise und Gleise des Nahverkehrs funktional gut erschlossen werden. Die Anbindung an die Altstadt (Bahnhofsstraße) ist deutlich unterbewertet, da lediglich über Treppen und Fahrstuhl zugänglich. Die Höhendifferenz zwischen Bahnhofstraße und Friedrich-Ebert-Straße wurde leider nicht für eine komfortable Zugänglichkeit genutzt. Gleiches gilt für die Anbindung des Dichterviertels, das ebenfalls nur über Treppen und Aufzug aus der Ebene -1 erreichbar ist.

Betritt der Kunde die Bahnhofshalle ebenerdig vom gut proportionierten Bahnhofsplatz, so ist der Innenraum nur durch ein relativ kleines Treppenloch mit der Haupteingangsebene -1 verbunden. Insofern erscheint die zentrale Bahnhofshalle innenräumlich wie auch im gesamten Auftritt unangemessen klein dimensioniert. Dagegen ist das innere Gleisfeld zwischen beiden Fußgängerbrücken im Norden und Süden und den baulichen Kanten im Osten und Westen räumlich gut gefasst. Durch die kompakten Ausmaße lassen Bahnhofsgebäude und Passage einen wirtschaftlichen Betrieb erwarten.

Insgesamt handelt es sich um eine klar strukturierte Arbeit von hoher stadträumlicher Qualität, die jedoch im Detail teils überzogen, teils zu bescheiden auftritt.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.2 : Beschreibung Tarnnummer 1069

Die Arbeit zeichnet sich durch eine hohe städtebauliche und stadträumliche Qualität aus – dies gilt für Bahnhofsbereich, Theaterviertel, Schillerstraße und Schillerrampe gleichermaßen. Gelungen sind insbesondere die Platzräume auf beiden Seiten des Bahnhofs. Hervorgehoben wird die „Zurücksetzung“ des IC-Hotels und der Blick über die Wasserfläche nördlich des Bahnhofs auf die ein- und ausfahrenden Züge.

Die Anforderungen an den Verkehr sind durch Übernahme der Vorgaben der Auslobung gewährleistet. Der durchgehende Belag auf Bahnhofplatz und in der Schillerstraße im Bahnhofsbereich unterstützt das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Die Bahnhofspassagen oben und unten sind je für sich gut konzipiert, insbesondere auch der „Versatz“ der Gehrichtung zur Bahnhofstraße. Völlig unverständlich allerdings bleibt, wieso zwei Übergänge – oben und unten – vorgeschlagen werden. Das ist wirtschaftlich unrealistisch und entspricht nicht den zu erwartenden Fußgängerfrequenzen außerhalb der Spitzenzeiten. Die öffentlichen Räume Bahnhofplatz, Karajanplatz, Akademieplatz bieten aufgrund ihrer Dimension, Ausbildung und Begrünung einen erlebnisreichen und angenehmen Aufenthalt.

Die Nutzflächen für Dienstleistung, Handel, Gastronomie und Büro liegen noch im vorgegebenen Rahmen. Das sagt aber bei der bereits angesprochenen Doppelung der Brückenfunktion – oben und unten – wenig aus.

Eine Entwicklung in Bauabschnitten ist gut möglich. Die Wirtschaftlichkeit des Bahnhofs ist wegen der Doppelung der Erschließung in Frage zu stellen.

Die Verknüpfung des Bahnhofs zu den angrenzenden Stadtquartieren für Fußgänger und Radfahrer ist in hohem Maße gegeben.

Fazit: Die stadträumliche Qualität der Arbeit wird von der Jury positiv beurteilt. Umso bedauerlicher ist die unrealistische Doppelung der Bahnhofserschließung.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.9: Beschreibung Tarnnummer 1082

Der Wettbewerbsbeitrag zeichnet sich aus durch ein solides städtebauliches Konzept, das Bezug nimmt auf die Bautypologien der Umgebung. Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wird eine klare Stadtkante formuliert. Vor dem eigenständigen Bahnhofsbau wird ein Vorplatz ausgebildet, der stadträumlich gut gefasst und durch ein Hochhaus akzentuiert wird.

Das Theaterviertel wird aus dem Maßstab des östlichen Stadtquartiers hergeleitet. Die Blöcke gruppieren sich um einen neuen Quartiersplatz hin zur wieder errichteten historischen Uhlandstraße. Die Typologie der Blöcke, insbesondere entlang der Gleise, sollte noch weiter ausdifferenziert werden.

Wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen sowie Grünzüge werden aufgegriffen, z.B. entlang der Zeitblomstraße. Die Schillerstraße wird qualitativvoll aufgewertet – insbesondere durch die Offenlegung der Blau sowie einen langgestreckten Fahrradparkplatz. Die Schillerrampe wird durch die Baublöcke städtebaulich gut gefasst.

Hervorzuheben ist, dass der Bahnhof durch eine große Glashalle betont wird und ebenerdig über eine einheitliche gestaltete Platzfläche von der Altstadt aus erreichbar ist. Die geringen Verkaufsflächen in der Halle, könnten jedoch die Wirtschaftlichkeit in Frage stellen. Zusätzlich ist der Bahnhof durch eine unterirdische Passage von der Bahnhofsstraße und vom Einkaufszentrum her in der alle Geschäfte konzentriert sind. Die Anbindung an die Bahnhofsstraße erscheint jedoch verwinkelt und verbesserungsfähig. Unter den Gleisen erstreckt sich eine zweigeschossige Tiefgarage, die erhebliche Kosten verursachen wird.

Kritisch gesehen wird, dass die drei Aufgänge den Vorplatz zerschneiden. Die Überbauung des ZOB erscheint zu schematisch und sollte überdacht werden.

Die Arbeit überzeugt durch ein schlüssiges, funktionales und städtebauliches Gesamtkonzept und einen hervorgehobenen Bahnhofsbau. Die stufenweise Realisierbarkeit wird nachgewiesen.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.6: Beschreibung Tarnnummer 1074

Das städtebauliche Konzept einer prägnanten neuen Stadtkante zum Bahngelände wird grundsätzlich positiv beurteilt. Mit der Komposition kraftvoller Baukörper entlang einer neuen Stadtraumachse – vom überbauten Busbahnhof im Süden bis zum Dienstleistungszentrum im Norden – wird eine gute räumliche Verknüpfung der unterschiedlichen Teilquartiere erreicht. Maßstab und Dimension der vorgeschlagenen Baumassen reflektieren sinnvoll Nutzung und Lage an den unterschiedlichen Standorten. Lediglich die Hochhäuser im Theaterviertel nördlich des Theaters und das an der Schillerrampe können stadträumlich nicht ganz überzeugen. Im Übrigen führt das Theaterviertel die angrenzende gründerzeitliche Neustadt im Grund- und Aufriss in angenehmer Weise fort.

Kritisch beurteilt demgegenüber das Preisgericht die kleinmaßstäbliche eher zaghafte Bebauung an der Schillerstraße zwischen den zwei Bahnhofstegen – dem Vorhandenen im Süden und einem richtig gelegenen zusätzlichen neuen Steg im Norden. Die Verkehrsbauwerke von Parkhaus, Zugang zur Bahnunterführung und Fahrradhaus ergeben keinen städtebaulichen Zusammenhang. Fraglich erscheint auch die Verdoppelung der Hochhausscheiben am nördlichen Campusplatz, die zusammen mit dem Theaterhochhaus eine zu starke städtebauliche und stadträumliche Gewichtung im Norden bewirkt.

Sehr schön ist das großzügige leicht freigestellte Empfangsgebäude des neuen Bahnhofs, das mit der vorgezogenen Loggia den langgestreckten Bahnhofplatz zwischen den beiden Dienstleistungszentren wohlthuend gliedert und eine einprägsame Geste zur Innenstadt hin erzeugt. Das bestehende IC-Hotel wird in diese Konzeption harmlos und selbstverständlich integriert.

Die Fußgängerbeziehungen zwischen Dichterviertel, Bahnhof und Innenstadt werden konsequent auf der Ebene -1 über ein Passagensystem geführt, deren räumliche Qualität allerdings durch teilweise Unübersichtlichkeit und Engstellen deutlich leidet und daher kritisch gesehen wird. Dies gilt genauso für die vertikale Verknüpfung mit der an sich großzügigen mehrgeschossigen und zur Bahnseite hin durchlässigen Empfangshalle. Auch werden Aufgänge aus der unterirdischen Passage zu den Nahverkehrsbahnsteigen vermisst. Vorteilhaft ist demgegenüber die direkte Anbindung der großen Tiefgaragen im Norden und Süden an die Passage. Grundsätzlich positiv wird auch die gestalterische Qualität des langgestreckten neuen Bahnhofplatzes gesehen, der den Fußgängern eine attraktive, ebenerdige Alternative der Verbindung zur Innenstadt bietet.

Wenig überzeugend ist, dass die Flächen des Dienstleistungszentrums Süd über dem Busbahnhof, der östliche Zugang zum Bahnhofsteg und der Bahnhofsvorplatz nicht sinnvoll miteinander verknüpft sind. Insbesondere die eingeschränkte und zu knapp dimensionierte Erschließung der Flächen über dem Busbahnhof von der Ebene 0 aus ist mangelhaft.

Die Stärke der Arbeit liegt insgesamt in der großzügigen stadträumlichen und städtebaulichen Konzeption und der Qualität der öffentlichen Räume auf der Ebene 0. Dies gilt nicht in der gleichen Weise für das Passagensystem der Ebene -1.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.3: Beschreibung Tarnnummer 1077

Der städtebauliche Raum wird zwischen Schillerrampe und Übergang zum Theaterviertel durch Hochhäuser markiert. Diese städtebaulichen Dominanten eröffnen die Chance zu einer eigenen Gebietscharakteristik. Der unmittelbare Nahbereich des kristallinen Bahnhofsgebäudes wird durch diesen in zwei maßstäbliche Plätze gegliedert. Dabei bleibt der nördliche Platz in seiner Funktion und Figur unklar und löst auch den Übergang in das Theaterviertel nur bedingt.

Die Verknüpfung zwischen Theaterviertel, Postbahnhof westlich anschließende Neubebauung gelingt nicht überzeugend. Die Durchschneidung des Postbahnhofgebäudes durch die Fahrradtrasse bleibt unklar.

Die Überbauung des ZOB schafft zwar eine neue Bebauungskante an der Friedrich-Ebert-Straße, die aber nicht vollständig überzeugen kann.

Die Bebauung zwischen Bahn und Schillerstraße präsentiert den westlichen Bahnhofseingang in gleicher architektonischer Formensprache wie auf der Innenstadtseite. Während das nördlich gelegene Parkhaus organisch anschließt und eine Straßenkante formuliert, wirken die Baukörper weiter südlich weder in Lage noch in Volumen und Höhenentwicklung überzeugend.

Die Querung der Bahnanlagen erfolgt aus dem abgesenkten Vorplatz (Ebene -1), die in die Bahnhofshalle einbezogen wird. Verkaufsflächen begleiten den Beginn des Bahnhofstunnels unter dem Bahnhofsbaukörper. Die zweigeschossige Bahnhofshalle wirkt großzügig. Dabei ist positiv zu werten, dass die Bahnhofstraße und die Sedelhöfe gleichwertig auf der Ebene -1 angebunden werden. Problematisch wertet die Jury die Verlagerung des Hauptzugangs auf die Ebene -1 und den eher versteckten ebenerdigen Zugang auf der Nordseite des Bahnhofgebäudes.

Die Wirtschaftlichkeit des Bahnhofs als Baukörper bedarf ebenso einer vertieften Überprüfung wie die starke Überschreitung der Nutzflächen im Dienstleistungszentrum Nord.

Die verkehrsfunktionalen Anforderungen sind angemessen berücksichtigt, auch die Verknüpfung der Nutzungsbereiche gelingt weitgehend. Eine überzeugende grün- und freiräumliche Gestaltung ist nicht zu erkennen. So bleiben die verwendeten Grünelemente weitgehend adaptiv.

Städtebauliche und stadträumliche Qualitäten sind nur teilweise festzustellen, vor allem bleiben einzelne öffentliche Räume undefiniert. Die Verknüpfung zur Innenstadt gelingt stadträumlich, bleibt zum Theaterviertel und im südlichen Plangebiet jedoch mangelbehaftet.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.5: Beschreibung Tarnnummer 1055

Die städtebauliche Struktur setzt sich aus einem typologischen Grundprinzip zusammen, das durchgängig in allen Quartieren und für alle Funktionen verwendet wird. In der Addition gleichartiger Blöcke mit einheitlicher Höhe wirkt es zu schematisch und in einigen Bereichen zu kleinmaßstäblich hinsichtlich der Abstände zwischen den Gebäuden.

Die Überbauung des ZOB überdeckt die Anlage nur teilweise und endet unvermittelt.

Der vorgesehene Park gliedert das Theaterviertel, wird jedoch durch den alten Postbahnhof unvermittelt beendet. Die Lage nördlich des Theaters berücksichtigt nicht dessen Eingangssituation.

Im Bereich des Bahnhofs entstehen durch die zur Stadt hin vorgezogene Halle zwei räumlich gut gefasste, angenehme Plätze, die die Fußgängerwege aus der Innenstadt aufnehmen. Auf dem südlichen Platz verläuft die Fußwegebeziehung allerdings ungünstig und wenig komfortabel über den Kurzparkplatz. Die gassenartige Weiterführung des Weges nach Norden wird dem Anspruch eines Dienstleistungs- und Kulturquartiers nicht gerecht.

Die besondere Qualität des Konzepts liegt in der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 durch die großzügige, lichte Bahnhofshalle, die gleichzeitig ein „Fenster zur Stadt“ bildet. Die räumliche Großzügigkeit und die dadurch bedingte Dimension der Verkehrsflächen stehen jedoch im Widerspruch zu den wirtschaftlichen Anforderungen. Das Pendant der Halle als Empfangs-Geste auf der Westseite kann dort nicht überzeugen, zumal die seitlichen Platzräume dort keine schlüssige Fortsetzung in die Struktur des Dichterviertels finden. Die Passage auf der -1-Ebene endet in den Sedelhöfen, eine Fortsetzung zur Bahnhofstraße wird nicht angeboten. In ihrer räumlichen Qualität fehlt der Passage, trotz der Oberlichter, etwas an Atmosphäre.

Die Verkehrsfunktionen werden weitgehend beibehalten, allerdings entsprechen die Bahnsteiglängen der Straßenbahn infolge der vorgesehenen Fußgängerquerungen nicht mehr den Erfordernissen.

Das modulare Prinzip lässt eine Gliederung in Bauabschnitte problemlos zu. Die Flächenvorgaben sind weitgehend erfüllt. Die geforderten Stellplätze sind lediglich für das Parkhaus an der Schillerstraße nachgewiesen.

Dem Reiz des Projekts – einer großzügig inszenierten Wegeführung im Bahnhof – steht ein wenig inspirierter, städtebaulicher Schematismus gegenüber, der die starke räumliche Idee relativiert.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.8: Beschreibung Tarnnummer 1061

Der städtebauliche Maßstab des Beitrags 1061 orientiert sich hinsichtlich der Größe der Bebauungsfelder ihre bauliche Dichte und Bebauungshöhe erfolgreich an die bestehenden Quartieren und weist räumliche Qualitäten, sowohl im unmittelbaren Umfeld, als auch im größeren städtischen Kontext nach. Die gewählte Positionierung der zwei Hochhäuser dient der Markierung des Bahnhofs und der Bebauung an der Schillerrampe vis-a-vis zueinander. Hinzu kommt die Freistellung des Bahnhofs, die seine Eigenidentität im Stadtraum unterstreicht.

Die Verkehrsfunktionen sind auf logische Weise voneinander getrennt. Die notwendige Parkierung in Tiefgeschossen und ihre Erschließung werden gewährleistet. Die Trennung des Bahnhofsplatzes dient der Wegegablung in Richtung Innenstadt. Die Qualität der nördlichen Teilfläche wird jedoch durch Kurzparkierung und Parkplätze für Behinderten beeinträchtigt und ist nur vom Norden herkommend erschlossen. Die am Straßenrand der südlichen Teilfläche angeordneten Taxistände bieten zu wenig Reserve.

Die Verknüpfung der Verkehrsarten im Bahnhofsbereich ist hervorragend gelöst. Insbesondere die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Straßenbahn erfolgt auf selbstverständliche und bequeme Weise.

Der Entwurf bietet qualitätvolle Stadträume an. Die gute Proportion des Quartiersplatzes im Theaterviertel und die maßvolle Öffnung des Grünraums am Zusammenfluss von Großer und Kleiner Blau, gegenüber der kleinteiligen Bebauung an der Schillerstraße, überzeugen. Der neue Theaterplatz weist jedoch – den Eigentumsverhältnissen geschuldet – eine weniger klare Fassung auf.

Die vorgeschlagene Nutzungsverteilung weist insgesamt eine sinnfällige Eingliederung in Bezug auf die vorhandenen benachbarten Nutzungen auf. Nur das Heranführen einer Wohnnutzung an die Gleisanlagen am westlichen Rand des Theaterviertels scheint fragwürdig. Die Erschließung der neuen Quartiere greifen selbstverständlich vorhandene Straßenverläufe, wo gegeben, auf.

Die Entwicklung in sinnvollen Bauabschnitten ist nachgewiesen und die Flächenanforderungen sind fast durchgängig optimal erfüllt.

Die Nutzungsverteilung und -flexibilität ist sehr logisch aufgebaut, mit Bahnservice Angebote im EG und Vermarktung in der Passage auf der Ebene -1. Das Verhältnis zwischen Nutzflächen zu Verkehrsflächen scheint angemessen und deutet auf eine wirtschaftliche Bahnhofslösung hin.

Die Verknüpfung des Bahnhofs zu den angrenzenden Stadtquartieren und Nutzungen und die Qualität der Wegebeziehungen für Fußgänger sowie ihre Orientierung im Stadtraum sind jeweils gegeben.

In der Gesamtbetrachtung könnte der Entwurf eine robuste städtebauliche Neuordnung der Bereiche um den Citybahnhof Ulm anbieten.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm Protokoll zur Sitzung des Preisgerichts

Anhang 1.7: Beschreibung Tarnnummer 1078

Die Grundidee der Verfasser, eine sehr großzügige und transparente Bahnhofshalle anzubieten, die das Thema Mobilität - ankommen und wegfahren - sichtbar macht, wird positiv bewertet. Auch die Ausgestaltung der Ostseite der Schillerstraße ist ein schöner Beitrag, um das Dichterviertel stadträumlich zu definieren. Das lange und hohe und zugleich weit über den Bahnhofplatz auskragende Dach wirkt überzogen und verspricht keine Aufenthaltsqualität. Die Idee einer Multifunktionshalle unmittelbar neben dem Theater ist nicht nachvollziehbar.

Die Passage in der Ebene -1 und die ebenerdige Querung der Friedrich-Ebert-Straße stoßen bis in die Sedelhofgasse. Dadurch liegen die beiden wichtigen Verbindungen nicht im Schwerpunkt der Fußgängerfrequenz in der Bahnhofstraße und Hirschstraße. Hier liegt ein großer Mangel in der Verknüpfung zwischen Innenstadt und Bahnhof. Die Tiefgarage unter der Friedrich-Ebert-Straße ist sehr gut mit der Bahnhofspassage verbunden. Bis zum Bahnsteig 4 begleiten Läden die Passage, was positiv bewertet wird.

Die Überbauung des ZOB wird über die Große Blau hinweg bis zur Neuen Straße gezogen, eine sehr mutige Geste, die diskussionswürdig ist. Das schnittige Hochhaus, nördlich der Bahnhofshalle, verbaut die Verbindung ins Theaterviertel. Das Theaterviertel selbst ist durch große Baublöcke gegliedert. Räumlich interessant ist die klare bauliche Begrenzung des Gleiskörpers im gesamten Bahnhofsraum von der Ludwig-Erhardt-Brücke bis zur Neuen Straße. Gut ist der zusätzliche Steg, der die Radfahrachse Zeitblomstraße ins Dichterviertel verlängert.

Nicht geglückt ist die Verknüpfung der Elemente zu einem gleichsam gestylten Stadtraum aus einem Guss. Die der Realisierung in Bauabschnitten über große Zeiträume wird Brüche erzeugen, die von den Verfassern nicht vorgesehen sind.

Wirtschaftlich macht sich die Großzügigkeit mit deutlichen Flächenüberschreitungen der Verkehrsflächen negativ bemerkbar.

Insgesamt bietet die Arbeit reizvolle Ideen und Ansätze. Sie scheint jedoch über das Ziel hinauszuschießen und wirkt im Zusammenfügen der Elemente nicht immer sicher.

Sammelliste Zuweisung Tarnnummer Wettbewerbsarbeiten

lfd.-Nr.	Kennzahl	Tarnzahl	Name des Teilnehmers
1	290416	1050	Kellner Schleich Wunderlich, Hannover
2	181306	1051	kleyer.koblitz.letzel.freivogel, Berlin
3	323344	1052	Dominik Uhrmeister Architekt, Berlin
4	883132	1053	Arbeitsgemeinschaft UmbauStadt GbR, Berlin
5	110210	1054	Gewers & Pudewill GPAI GmbH, Berlin
6	060393	1055	Ferdinand Heide Architekt BDA / Grontmij GmbH, Frankfurt
7	230486	1057	Hullak Rannow Architekten, Ulm Herr M.Arch Dipl.-Ing. Jens Rannow Herr Dipl.-Ing. Bernd Hullak Herr Dipl.-Ing. Hans J. Baron Herr Dipl.-Ing. Michael Baur Herr Dipl.-Ing. Christoph Nünemann Herr Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
8	336111	1058	Kraaijvanger.Urbis, Rotterdam
9	854726	1059	BS+ städtebau und architektur GbR, Frankfurt
10	012358	1060	Entasis , Kopenhagen
11	110323	1061	KAPPLER SEDLAK ARCHITEKTEN, Nürnberg
12	161238	1062	Regierungsbaumeister Christian Guther, Ulm Herr Prof. Dipl.-Ing. Günter Dittmann Frau Dr.-Ing. Sandra Schnarrenberger
13	012358	1063	architekten bda hinrichsmeyer&bertsch, Böblingen
14	375620	1066	Ortner & Ortner Baukunst, Köln
15	293184	1068	a-u-r-a architekten, Ulm Herr Dipl.-Ing. Christian Schmutz Herr Dipl.-Ing. Hans Billinger
16	580573	1069	Matthias Hähning, Martin Gemmeke, Tübingen
17	144220	1071	Prof. Bernhard Winking Architekten BDA, Berlin

Sammelliste Zuweisung Tarnnummer Wettbewerbsarbeiten

lfd.-Nr.	Kennzahl	Tarnzahl	Name des Teilnehmers
18	582793	1072	Maurer Architekten, Ulm Herr Dipl.-Ing. Siegfried Maurer Herr Dipl.-Ing. Josef H. Seidel Herr Dipl.-Ing. Thomas Bleichle Herr Dipl.-Ing. Rainer Glöckler Herr Dipl.-Ing. Andreas Mügge Herr Dipl.-Ing. Uwe Müller (KBM Ludwigsburg)
19	110302	1073	Günter Hermann Architekten, Stuttgart
20	151620	1074	Thomas Schüler, Düsseldorf
21	100311	1076	Architektur Städtebau Obermeier + Traub, Ulm Herr Dipl.-Ing. Hans Peter Obermeier Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Traub Frau Dipl.-Ing. Jessica Kemper Herr Dipl.-Ing. Karl Foos Frau Dipl.-Ing. Susanne Maksimczuk Herr Dr.-Ing. Clemens Pingel, München
22	149477	1077	Gößler Kinz Kreienbaum Architekten BDA , Hamburg
23	190769	1078	ARGE Albert Wimmer ZT-GmbH, Wien
24	470312	1082	ARGE ap plan gmbh / GRI GmbH / Kienle Planungsgesellschaft mbH c/o ap plan mory osterwalder vielmo architekten- und ing.ges. mbh, Stuttgart
25	124456	1083	Schuster Architekten GbR, Düsseldorf
26	271822	1084	zam zumöhle architekten mit Martin Würll, München
27	718569	1085	Riegler Riewe Architekten ZT Ges.mbH, Graz