

Datum Freitag, 20.03.2015
Zeit 09:00 Uhr
Ort Roncallihaus, Ulm
Autor Thomas Hegele / Nora Mattes

Teilnehmer Siehe Teilnehmerliste
Verteiler Siehe Teilnehmerliste +
 Wettbewerbsteilnehmer

Anlagen

- *Bewertungen der Engeren Wahl*
- *Teilnehmerliste*
- *Sammelliste mit Zuweisung Tarnnummern*

Frau Wagner begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich für deren Bereitschaft, an diesem Projekt mitzuwirken.

Herr Hegele stellt die Anwesenden Stimmberechtigungen fest. Die Anwesenden sind in der Teilnehmerliste festgehalten.

Frau Wagner stellt die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts fest und leitet die Wahl des Vorsitzenden ein.

Aus dem Kreis der Jurymitglieder wird einstimmig Herr Rosenstiel zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt.

Herr Rosenstiel bedankt sich für das in ihn gesetzte Vertrauen, eröffnet als Vorsitzender die Sitzung und freut sich auf die Zusammenarbeit.

Frau Mattes, nps führt das Protokoll der Sitzung.

Der Vorsitzende lässt sich von allen Anwesenden versichern, dass sie keinen Meinungsaustausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung außerhalb des Kolloquiums geführt haben und während der Dauer der Preisgerichtssitzung nicht führen werden, bis zur Preisgerichtssitzung keine Kenntnis von den eingereichten Arbeiten erhalten haben (sofern sie nicht als sachverständige Berater in der Vorprüfung mitgewirkt haben), die vertrauliche Behandlung der Beratung gewährleisten werden, die Anonymität der Verfasser der Wettbewerbsarbeiten aus ihrer Sicht gewahrt ist und es unterlassen werden, Vermutungen über die Verfasser von Wettbewerbsarbeiten zu äußern.
 Herr Rosenstiel erläutert das Verfahren und den geplanten Tagesablauf.

Der Vorsitzende erinnert an die persönliche Verpflichtung der Preisgerichtsmitglieder auf eine objektive, allein an der Auslobung orientierte Beurteilung, und er verweist auf das Ziel des Wettbewerbs, den oder die Arbeiten in die engere Wahl zu nehmen, die die Anforderungen und Vorgaben der Auslobung am besten erfüllen und damit Grundlage für weitere Entwicklungen der Aufgabe werden können.

Herr Hegele erläutert die Vorgehensweise in der Vorprüfung und den Aufbau des Vorprüfberichtes.

Anhand des ersten Vorprüfberichtes werden die darin enthaltenen Kriterien erläutert.

Herr Hegele erläutert im Anschluss die Gesamtergebnisse der Vorprüfung:

Alle Arbeiten und Modelle sind bei der Vorprüfstelle rechtzeitig eingegangen.

- Eine Arbeit – Tarnziffer 1002 - hat einen Beitrag eingereicht in welcher auf der

Leistungsfähigkeitsberechnung das IB angegeben war.

Die jeweiligen Arbeiten wurden im Sekretariat von nps sofort anonymisiert, so dass die Vorprüfung keinerlei Kenntnis davon hatte.

Das Gremium fasst einstimmig Beschluss, dass diese Arbeiten zugelassen werden.

- Eine Arbeit – Tarnziffer 1016 – CD war beschädigt.
- Eine Arbeit – Tarnziffer 1001 – keine HBS Berechnung wurde eingereicht
- Eine Arbeit – Tarnziffer 1011 – keine HBS Berechnung wurde eingereicht

Das Preisgericht beschließt einstimmig, diese Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen, da alle zur Bewertung relevanten Darstellungen vorliegen und die Aufgabenstellung als solche bearbeitet erscheint.

Danach beschließt das Preisgericht alle Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen:

Es werden 17 Arbeiten zur Bewertung zugelassen.

Frau Stahl vom IB Brenner erläutert die Verkehrsthematik auf dem Platz sowie die Systematik der überschlägigen Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS.

Die im Vorprüfbericht aufgeführten HBS-Noten beziehen sich jeweils immer auf den Verkehr ohne Einbeziehung der Straßenbahn. Das Berechnungsverfahren wäre sonst zu komplex geworden.

Das Preisgericht entscheidet über die Zulassung der Arbeiten und lässt alle Wettbewerbsarbeiten zu, bei denen zweifelsfrei feststeht,

- dass sie termingemäß eingeliefert worden sind,
- dass kein vorsätzlicher Verstoß gegen die geforderte Anonymitätsgebot zu konstatieren ist,
- dass kein Verstoß gegen formale Bedingungen (z.B. mehrere Lösungsalternativen trotz gegenteiliger Forderung) vorliegt,
- dass alle wesentlichen Leistungen vorliegen,

Teilleistungen von Wettbewerbsarbeiten, die über das geforderte Maß nach Art und Umfang hinausgehen, sind nicht vorhanden.

Die eingereichten Arbeiten werden in einem Informationsrundgang ausführlich und wertfrei durch die Vorprüfung erläutert.

Anschließend diskutiert das Preisgericht, die im Informationsrundgang erworbenen Erkenntnisse:

Unter den Wettbewerbsarbeiten befinden sich drei Entwurfstypologien. Die Ausarbeitung einer eindeutigen Kreuzung in der Mitte des Theodor-Heuss-Platzes, die Formulierung einer neuen Mitte im Platz die kreisverkehrsartig umfahren wird und eine sogenannte versetzte Kreuzung die die Verkehre über zwei Kreuzungspunkte abwickelt. Bei der Beurteilung der Arbeiten wird vom Auslober großer Wert gelegt, dass keine Reduktion der Fahrbeziehungen erfolgt, wie bereits in der Ausschreibung formuliert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Fußgängerbeziehungen im Wesentlichen von Süden zur Haltestelle Theodor-Heuss-Platz gehen. Das Ziel des Wettbewerbs ist sowohl eine Erhöhung der verkehrlichen Funktionalität ebenso auch eine städtebaulich freiräumliche Qualitätssteigerung.

Nach der abgelaufenen Diskussion begibt sich das Preisgericht zum ersten Wertungsrundgang.

Erster Wertungsrundgang:

- In diesem Rundgang werden nur Arbeiten mit grundsätzlichen und schwerwiegenden Mängeln ausgeschieden. Das Preisgericht entscheidet hier einstimmig über den Ausschluss, das heißt: die Stimme eines Gremienmitglieds reicht für das Weiterkommen einer Arbeit.

Es werden folgende Wettbewerbsarbeiten jeweils einstimmig ausgeschieden:

- Tarnnummer 1002
- Tarnnummer 1004
- Tarnnummer 1009
- Tarnnummer 1011
- Tarnnummer 1014

Vor dem zweiten Rundgang weist der Auslober darauf hin, dass besonders die Verkehrsverbindung zum Weststadtzentrum über die Moltkestraße unverzichtbar für die Weststadt ist. (Arbeitsplätze, Parkhaus, Weststadtzentrum)

Zweiter Wertungsrundgang:

- In diesem Rundgang werden die Arbeiten ausgeschieden welche die meisten ‚Gegenstimmen‘ erhalten.

Es werden folgende Wettbewerbsarbeiten ausgeschieden:

- Tarnnummer 1006 (10 zu 1 Stimmen)
- Tarnnummer 1007 (11 zu 0 Stimmen)
- Tarnnummer 1008 (10 zu 1 Stimmen)
- Tarnnummer 1012 (11 zu 1 Stimmen)
- Tarnnummer 1013 (8 zu 3 Stimmen)
- Tarnnummer 1015 (11 zu 0 Stimmen)
- Tarnnummer 1016 (8 zu 3 Stimmen)
- Tarnnummer 1017 (9 u 2 Stimmen)

Nach dem zweiten Rundgang bespricht das Preisgericht die abgelaufenen Entscheidungen und kommt zum Entschluss, nach einem Vergleich der ausgeschiedenen Arbeiten, in einem weiteren Rundgang folgende Arbeiten in die Engere Wahl zurückzuholen:

- Tarnnummer 1006 (8 zu 3 Stimmen)
- Tarnnummer 1013 (10 zu 1 Stimmen)

Engere Wahl:

Somit verbleiben in der engeren Wahl die Arbeiten mit den Tarnnummern

- Tarnnummer 1001
- Tarnnummer 1003
- Tarnnummer 1005
- Tarnnummer 1006
- Tarnnummer 1010
- Tarnnummer 1013

Für diese Arbeiten formuliert das Preisgericht schriftliche Bewertungen. Die Bewertungen werden vorgelesen, diskutiert und genehmigt.

Die Bewertungen sind dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Das Preisgericht bestimmt die Rangfolge der Entwürfe der engeren Wahl.

1. Rang: 1005 (11-0 Stimmen)
3. Rang: 1010 (11-0 Stimmen)
3. Rang: 1003 (11-0 Stimmen)
4. Rang: 1001 (10-1 Stimmen)
5. Rang: 1013 (11-0 Stimmen)
6. Rang: 1006 (9-2 Stimmen)

Das Preisgericht bestimmt einstimmig die Preise in folgender Reihenfolge:

1. Preis: 1005 mit Preissumme 21.500,- €
 3. Preis: 1010 mit Preissumme 12.750,- €
 3. Preis: 1003 mit Preissumme 12.750,- €
 4. Preis: 1001 mit Preissumme 7.500,- €
- Anerkennung: 1013 mit Preissumme 5.250,- €
Anerkennung: 1006 mit Preissumme 5.250,- €

Der Vorsitzende überzeugt sich vom ordnungsgemäßen Verschluss der Verfassererklärungen.

Nach der Öffnung der Umschläge der Verfassererklärung werden die Namen der Verfasser festgestellt:

1 - Preis: Tarnnummer 1005: bbz landschaftsarchitekten / Obermeyer Planen + Beraten GmbH, Berlin

3 - Preis: Tarnnummer 1010: ARGE Kienleplan / Fuhrmann, Stuttgart

3 - Preis: Tarnnummer 1003: club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln / Schübler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbH

4 - Preis: Tarnnummer 1001: ARGE Mack / Stahlecker / Zeltwanger, Fellbach

Anerkennung Tarnnummer 1013: Silands Landschaftsarchitekt Roberto Kaiser, Ulm / Brenner Plan
GmbH, Stuttgart

Anerkennung Tarnnummer 1006: EGKK Landschaftsarchitektur Rosinak & Partner ZT GmbH, Wien

Die weiteren Verfasser sind im Anhang gelistet.

Das Preisgericht veranlasst den Auslober, die Teilnahmeberechtigung der Verfasser zu prüfen.

Empfehlung: Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober, vorbehaltlich der Vergabegespräche, die Beauftragung des ersten Preisträgers.

Die Wettbewerbsbeiträge werden vom 23.03.2015 bis zum 02.04.2015 im Foyer der Mehrzweckhalle in der Moltkestraße 10 in Ulm ausgestellt.

Öffnungszeiten 12:00 bis 18:00 Uhr.

Der Vorsitzende entlässt die Vorprüfer und bedankt sich für die sorgfältige Vorbereitung und Begleitung der Sitzung.

Der Vorsitzende bedankt sich beim Auslober und den Preisgerichtsmitgliedern für die konstruktive Zusammenarbeit und die disziplinierte Sitzung und gibt den Vorsitz an den Auslober zurück.

Herr Rosenstiel bedankt sich ebenfalls im Namen der Architektenschaft für die Entscheidung und Durchführung dieses Wettbewerbs.

Der Auslober bedankt sich bei allen Beteiligten für die gelungene Sitzung und die engagierte Mitwirkung. Der Auslober bedankt sich außerdem beim Vorsitzenden für die souverän geführte Sitzung. Die Sitzung wird um 17:45 Uhr geschlossen.

aufgestellt am 20.03.2015

Unterschrift des Vorsitzenden:

Gez.



Das der Arbeit zugrundeliegende Konzept einer einfachen Kreuzung der vier Straßen-Hauptäste mit Durchbildung der historischen Achse der Söflinger Straße wird grundsätzlich positiv beurteilt. Der Entwurf schafft damit klare und übersichtliche Wegebeziehungen und Orientierungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Der eindeutigen Verkehrslösung entspricht im städtebaulichen Ideenteil ein darauf bezogenes, ähnlich klares und einfaches städteräumliches Konzept, das mit der städtebaulichen Reparatur der Blockkante im Norden und den beiden Hochhäusern an den Blockecken im Westen einer sehr kraftvollen Aussage trifft, die allerdings im Preisgericht, bezogen auf die symmetrischen Hochpunkte, kontrovers diskutiert wird.

Die Fahrbeziehungen bleiben alle erhalten, die Leistungsfähigkeit des Knotens ebenso. Die Klarheit des Entwurfs setzt sich auch in den meisten Rad- und Fußwegbeziehungen fort.

Im Gegensatz dazu ist allerdings die Führung des wichtigen Radweges in der Bleicher-Walk-Straße zur Moltkestraße nicht ablesbar.

Die Lage der Straßenbahnhaltestelle in Fahrbahnmitte ist grundsätzlich möglich und für die Fahrgäste gut erreichbar, der südlich zum Bahnsteig verbleibende beengte Verkehrsraum schiebt freilich mit Fahrbahn und Radweg den wichtigen Fußweg bzw. Fußgängerbereich vor der Wohnbebauung auf ein nicht akzeptables Maß von rund 1,5m zusammen.

Im Gegensatz dazu werden im Osten, Westen und Norden größere und zusammenhängende und gut nutzbare Frei- bzw. Aufenthaltsflächen gewonnen, die auch mit angemessenen Mitteln urban gestaltet sind. Dem gegenüber erscheint die hervorgehobene Lage und der Flächenbedarf der doch verkehrlich nur untergeordneten Regionalbushaltestelle in Platzmitte eher fraglich.

Ein netter Gedanke ist die Verlegung der denkmalgeschützten historischen Litfaßsäule in den Platz hinein, wodurch in dem doch nach wie vor so dominant von Verkehrsflächen belegten Stadträume ein sympathisches Stadtzeichen gesetzt wird.

Das Grünkonzept schließlich unterstreicht mit der richtigen Setzung von Stadtbäumen das städtebauliche Entwurfskonzept. Insgesamt leistet die Arbeit mit ihrer klaren Grundidee, trotz einzelner Mängel im Detail, einen guten Beitrag zur Lösung der schwierigen Aufgabenstellung.

Die Bewertung zum historischen Stadtplan von 1926 mit den stadtbildprägenden Plätzen wird im Entwurf wieder aufgenommen und überzeugt.

Die Raumkanten des Ideenteils sind konsequent in das Stadtbild eingefügt. Die Raumkanten der Söflinger Straße und Wagner-/Einsteinstraße werden aufgenommen. Die leichte Rücknahme der Bauflucht gegenüber der Wagnerstraße wird durch die Verbreiterung der Gehwegflächen positiv gewertet. Der dadurch entstehende Platzbereich wirkt dahingehend eher nüchtern.

Die beiden entstehenden Plätze im Osten und Westen werten den Stadtraum positiv auf. Der östliche Platz besticht durch die Begrünung mit Großbäumen. Die Baumarten bedürfen einer Überprüfung. Die wassergebundene Decke und der Brunnen bieten Qualitäten, sind jedoch im Unterhalt aufwändig.

Der westliche Platz mit dem grünen Sitzkissen ist von der Idee interessant, wird jedoch von den Betriebsgleisen durchschnitten und weist dadurch deutliche Schwäche auf. Der Platz könnte besser genutzt werden, er wirkt städtebaulich leer.

Die durchgehende Baumreihe in der Söflinger Straße, Einsteinstraße und Wagnerstraße sind in ihrer Erscheinung zu dominant und wirken unangemessen.

Die Straßenverkehrsflächen werden auf ein Minimum reduziert. Die Seitenräume werden deutlich aufgewertet und erhalten großzügigere Flächen.

Die Straßenbahnhaltestelle wird in der Wagnerstraße an die Gehwegkante verlegt, die Gleisanlagen werden gleichzeitig vom Kfz-Verkehr genutzt. Die gemeinsame Signalisierung der Haltestelle mit dem Kfz-Verkehr ist aus der Fahrtrichtung Söflinger Straße Ost und Einsteinstraße in die Wagnerstraße problematisch. Die Zufahrt zur Moltkestraße ist in der dargestellten Form nicht möglich. Die Machbarkeit des Gesamtkonzepts hängt an der neuen Straßenbahnhaltestelle, ein verkehrlicher Nachweis mit der Straßenbahnhaltestelle fehlt.

Die Fußgänger werden überall auf kurzem Wege geführt, die Haltestelle ist gut erreichbar. Für die Radfahrer sind in allen Hauptachsen eigenständige Radwege vorgesehen, die Radwegführung ist gut durchdacht.

Die im Knotenpunktbereich geplanten Längsparkstände können zum Erhalt der Verkehrsqualität nicht realisiert werden.

Insgesamt ist der Entwurf städtebaulich interessant und bietet Potenzial für die Entwicklung. Die Rückführung zum historischen Konzept ist ein vielversprechender Ansatz. Es erfolgt eine ausgewogene Aufteilung der Flächen auf die verschiedenen Nutzungen. Die Atmosphäre des gesamten städtischen Raums kann nicht überzeugen, die Setzung der Bäume im Platzbereich reicht hier nicht aus.

Die Arbeit stellt ein selbstverständliches, gesamträumliches Konzept dar, das einerseits durch ein schlüssiges Verkehrskonzept, andererseits durch hohe großzügige Aufenthaltsbereiche überzeugt.

Die Söflinger Straße mit Blickbezug aufs Münster wird deutlich als Straßenraum hierarchisiert, jedoch nachvollziehbar um eine Fahrspur reduziert. Ergänzend werden die Betriebsgleise und die Einsteinstraße gebündelt.

Der Gesamtplatz kann als Aufenthaltsraum gewinnen, indem die Kreuzung entzerrt und auf zwei Knotenpunkte aufgeteilt wird. Die Haltestelle wird logischer Weise in den neuen südlichen Platz integriert.

Der Kiosk bietet darüber hinaus eine gute Aufenthaltsqualität. Damit wird ein verkehrsberuhigter Bereich vor den Wohngebäuden geschaffen und die Fußwegeverbindung zum Agnes Schultheis Platz gestärkt.

Die Verkehrsflüsse werden nur gering eingeschränkt. Die Nord-Süd- Fahrverbindung bis zum Parkhaus an der Moltkestraße funktioniert. Die Einmündung der Einsteinstraße in die Söflinger Straße rückt mehr nach Westen und schafft damit einen weiteren attraktiven Platz vor einem künftig städtebaulich kraftvollen Gebäuderiegel mit neuen Nutzungen.

Der dritte Platz liegt etwas bescheiden im östlichen Bereich. Zwei Kastanien konnten erhalten werden. Die neuen Bäume sind locker auf die Platzflächen verteilt.

Es entsteht ein gleichberechtigter Dialog und Spannungsfeld in der Einbindung des gesamten Platzraumes durch die beiden Sonderelemente, Brunnen und Kiosk.

Die Materialität der Belagsflächen mit Granitpflaster ist gelungen und entspricht der öffentlichen Nutzung, der Farbasphalt ist jedoch nicht zwingend ist.

Das Lichtkonzept ist schlüssig und wertet die Plätze am Abend durch unterschiedliche Lichteffekte auf.

Grundsätzlich kommt dieser Entwurfsansatz ohne spektakuläre Einbauten aus.

Eine Realisierung des Gesamtkonzeptes ist in Phasen gut denkbar, sofern der südliche Bereich als 1.

Bauabschnitt funktionieren und wirken kann. Der nördliche Platz würde in Gänze erst mit der Neubebauung entstehen können.

Insgesamt ist der ÖPNV gut gelöst. Die Umsteigemöglichkeiten finden sich auf dem Platz wieder, während der Verkehr ungestört daran vorbeigeleitet wird. Allerdings wird die Trassierung des Straßenbahn-Verschwenk's als nachteilig für den Fahrkomfort betrachtet.

Die Fußgänger erreichen über kurze Querungen die angrenzenden Quartiere und Haltebereiche. Damit verbessert sich die Qualität des Fußgängerverkehrs deutlich.

Die Radwegeverbindungen werden über Radfahrstreifen zu Gunsten einer besseren Sichtbarkeit des Fahrverkehrs auf der Fahrbahn geführt.

Der Platz wirkt künftig als für den „Stadtteil charakterbildenden Identifikationsort“ und gibt die richtige Antwort auf die städtebauliche Einbindung.

Er schafft mehr Aufenthaltsqualität durch wohlthuend gestaltete sowie robust angelegte Platzräume.

Städtebauliche Idee der Arbeit ist die Ausbildung zweier Platzbereiche sowie die Betonung der Söflinger Straße als historisch wichtige Verkehrsachse mit Münsterblick.

Die stadträumliche Lösung wird durch verkehrsplanerische Entscheidungen begleitet, die keine konfliktarme Abwicklung unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche versprechen. In der Wagnerstraße werden die Fahrspuren auf der Gleistrasse geführt und verengt; die Fahrspuren sind mit einer Breite von drei Metern recht knapp bemessen; die Führung auf der Gleistrasse ist nicht leistungsfähig und daher nicht vorstellbar. Es ist mit einem Rückstau zu rechnen sowie mit Verkehrsverlagerungen in die angrenzenden Bereiche. Dies widerspricht den Zielen der Auslobung.

Das Betriebsgleis von Söflingen kommend fährt gegen den Individualverkehr, dies ist nicht umsetzbar. Von der Moltkestraße kann man nur in die Söflingerstraße abbiegen; die Fahrbeziehung Moltkestraße Einsteinstraße fehlt. Diese Verkehrsbeziehung kann angesichts der großen Nutzungsintensität in der Moltkestraße (öffentliche Einrichtungen, Parkhaus mit 1.000 Stellplätzen u.a.) nicht aufgegeben werden und würde zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen. Die Platzfläche wird durch das Betriebsgleis und die Fahrspuren der Wagnerstraße gequert. Dies steht im Gegensatz zur stadträumlichen Definition einer nutzbaren Platzfläche. Das Konzept ist weitgehend Fahrrad- und fußgängerfreundlich, die Straßenquerungen sind funktional. Auch die Lage der Bushaltestellen ist gut gewählt. Die verkehrliche Funktionalität wird jedoch in zentralen Bereichen in Frage gestellt.

Die Neudefinition der nördlichen Platzkante bringt eine Erweiterung des öffentlichen Raumes - und damit eine Verringerung der privaten Grundstücksflächen mit sich. Die üppigen öffentlichen Flächen und die räumlichen Übergänge zwischen den beiden Plätzen werden im Preisgericht kontrovers diskutiert.

Die Aufenthaltsflächen sind sparsam möbliert, das Freiraumkonzept sieht eine lockere Baumbepflanzung vor, ein Kieskarree im südlichen Bereich sowie multifunktional nutzbare Flächen. Diese Gestaltung der Flächen verspricht eine wohltuende Ruhe.

Der Entwurf hebt sich durch seinen ambitionierten städtebaulichen Ansatz hervor, weist jedoch verkehrliche Defizite auf, die nicht unerhebliche Probleme mit sich bringen würden.

Der Entwurf formuliert eine selbstbewussten, kraftvollen, urbanen künftigen Theodor-Heuß-Platz: Die Haltestelle bildet das Zentrum des Verkehrsflusses und auch der Gesamtanlage. Dies wird betont durch das großflächige, dominante Membrankissendach, welches bereits aus der Ferne eine klare Platzidentität erkennen lässt.

Die Platzränder bieten durch die Konzentration der verkehrlichen Nutzungen vielfältige, gut nutzbare Aufenthaltsbereiche direkt am Hausgrund, so dass die Weiterentwicklung der angrenzenden Nutzungen und Gebäude positiv gesehen wird. Auch der Ideenteil vermag zu überzeugen, die partielle Zurücknahme der Bauflucht schafft eine Erweiterung des qualitätsvollen Stadtraums. Die vorgeschlagene Lösung hat aber auch im vorhanden städtebaulichen Kontext - mit Tankstelle und Autohaus - große Signifikanz.

Die vorgeschlagenen Baumgruppen integrieren sich gut in die Platzflächen, lediglich im nördlichen Bereich am Ideenteil würde die städtebauliche Wirkung durch die seitlichen Baumgruppen verunklärt.

Das Preisgericht diskutiert kontrovers ob das Dach in der vorgeschlagenen Form notwendig und einer im Grunde einfachen Haltestelle angemessen sei. Im Übrigen habe es vorrangig formalen Charakter, die Funktionalität als Witterungsschutz ist aufgrund des hohen Lichtraumprofils eingeschränkt.

Dank der vorgeschlagen Kreisverkehrslösung bleiben alle wichtigen Verkehrsbeziehungen leistungsfähig erhalten. Allerdings kommt es dabei zu längere Raumzeiten, da sowohl die Ein- und Ausfahrt der Straßenbahnen als auch die Fußgängerquerungen signalisiert werden müssen. Die Radwegevernetzung ist dabei unvollständig. Fußgängerverbindungen sind an den entsprechenden Stellen in ausreichender Zahl und Größe vorhanden, müssen jedoch signalisiert werden.

Positiv ist, dass aufgrund der Haltestellenplatzierung im Zentrum alle Linien - sowohl Straßenbahn als auch Bus - an einem Verteiler angedient werden können. Nachteilig für die Fahrdynamik/Fahrkomfort der Straßenbahn ist die die S-Verschwenkung von und zur Haltestelle. Die Tauglichkeit der integrierten Haltestelle für Gelenkbusse ist zu prüfen

Wirtschaftlich liegt der Entwurf im oberen Bereich, kostentreibend sind die Verlegung der Haltestelle und die aufwändige Dachkonstruktion als Sonderbau.

Insgesamt stellt die Arbeit einen schönen, urbanen Beitrag dar, der den verkehrsraum erheblich aufwerten und beruhigen kann. Die dargestellte Dominanz des Daches bleibt fraglich.

Die Verfasser betonen die Söflinger Straße als städtebauliche Achse (mit Münsterblick) und verkehrliche Hauptader. Die Wagnerstraße wird im Vergleich dazu heruntergestuft, erfüllt aber weiterhin ihre Funktionen. Die Einsteinstraße verbleibt funktional weitgehend unverändert. Durch diese Disposition erreicht die Arbeit eine sehr klare Ordnung der Verkehrsströme.

Die für den Ideenteil vorgeschlagenen Baukörper erscheinen angemessen, formulieren eine starke räumliche Fassung des Platzes als Stadteingang und bilden großzügige, gut nutzbare Platzränder. Die im Westen, Osten und Süden entstehenden Aufenthaltsbereiche sind angemessen dimensioniert und werten die Bestandsgebäude auf. Der Schutz der Wohnnutzung in den Erdgeschossen ist gewährleistet.

Die Haltestelle wird konsequent nach Südosten aus der Hauptachse der Söflinger Straße heraus an den südlichen Platzrand verlagert. Ihre Lage ermöglicht eine geradlinige Führung der Straßenbahn. Allerdings ist die fußläufige Erreichbarkeit von Norden recht umwegig. Der vorgeschlagene Bushaltepunkt in der Straßenbahn-Haltestelle liegt nicht auf dem Fahrweg der Buslinien.

Die Verkehrswege des MIV sind klar geordnet und relativ platzsparend organisiert. Allerdings fehlt beiden Ästen der Söflinger Straße die erforderliche Möglichkeit, links in die Wagner- bzw. Einsteinstraße einzubiegen. Zudem ist die Ausfahrt aus der Moltkestraße nur nach rechts dargestellt. Die Führung der Fuß- und Radwegverbindungen ist sehr gut durchdacht.

Die für die Aufenthaltsbereiche vorgeschlagenen Gestaltungselemente sind durchaus reizvoll, erscheinen aber an diesem Ort überzogen. Teile des Baumhains im Westen stehen dem Straßenbahn-Betriebsgleis im Weg.

Die Differenzierung der Straßenbeläge in Asphalt und Betonplatten verschiedener Größe unterstreicht die Entwurfsidee. Allerdings erscheint der Vorschlag, den Kfz-Verkehr in der Wagnerstraße über gepflasterte Flächen zu führen, nicht umsetzbar.

Insgesamt bietet die Arbeit eine klare, nachvollziehbare Lösung der gestellten Aufgabe an und zeigt Potenzial.

Teilnehmerliste



Bauprojekt-
management

Projekt: Wettbewerb Theodor – Heuss - Platz
 Besprechung: Preisgerichtssitzung
 Ort: Roncallihaus, Ulm
 Datum: Freitag, 20.03.2015
 Zeit: 9:00 Uhr

Teilnehmer:

Büro	Name	Unterschrift:
Baubürgermeister Stadt Ulm	Herr Wetzig	
Architektur und Stadtplanung rosenstiel	Herr Volker Rosenstiel	
KARAJAN Ingenieure GmbH	Herr Dr. Jürgen Karajan	
Planungsgruppe Landschaft und Raum	Frau Prof. Cornelia Bott	
Architektin Stadtplanerin	Frau Prof. Dr. Christina Simon-Philipp	
LS Architektur Städtebau	Herr Prof. Leonhard Schenk	
FWG	Herr Karl Faßnacht	
CDU	Frau Sabine Schuler ✓	
SPD	Herr Martin Ansbacher	
Grüne Fraktion	Frau Sigrid Räkel-Rehner	
FDP	Frau Rose Goller-Nieberle	

Teilnehmerliste



Bauprojektmanagement

Stellvertretende Preisrichter		
StetePlanung	Frau Gisela Stete	
KRISCHPARTNER	Herr Rüdiger Krisch	
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht Stadt Ulm	Herr Volker Jeschek	
Koeber Landschaftsarchitektur	Herr Jochen Köber	entschuldigt
FWG	Herr Gerhard Bühler	
CDU	FRAU SCHULER	
SPD		
Grüne Fraktion	Frau Denise Elisa Niggermeier D. Niggermeier	
FDP		
Berater		
SWU Verkehr	Herr Ralf Gummersbach	
Stadt Ulm Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung	Herr Thomas Feig	
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen	Frau Claudia Stahl	
Auslober		
Sanierungstreuhand Ulm	Frau Angela Wagner	

Teilnehmerliste



Bauprojekt-
management

Sanierungstreuhand Ulm	Frau Karla Niebling	
Wettbewerbsbetreuung		
nps Bauprojektmanagement GmbH	Herr Thomas Hegele	
nps Bauprojektmanagement GmbH	Frau Nora Mattes	
nps Bauprojektmanagement GmbH	Herr Angelo Fernandes Novais	

Platzierung	Kennzahl	Tarnzahl	Bewerbername	ARGE	Architekt	Verkehrsplanung	Sonstige
4 Preis	130108	1001	Helmut Mack, Dippl.-Ing, Freier Architekt	ARGE Mack / Stahlecker / Zeltwanger	Helmut Mack Fellbach	Thomas Zeltwanger	Hannes Stahlecker
	286762	1002	rainer HEINZ architektur + stadtplanung	ARGE Heinz / Kroitzsch / Ingevost	Rainer Heinz Rosenheim (auch Verkehrsplanung)	Christian Fahberg (Büro INGEVOST) Planegg	Dr. Matthias Kroitzsch Gröbenzell
3 Preis	498352	1003	club L94 Landschaftsarchitekten GmbH		Frank Flor, Jörg Homann, Götz Klose, Burkhard Wegener Köln	Ralf Klingebiel Frankfurt am Main	
	780342	1004	Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH	RSLA+LB München	Rainer Schmid München	Lang+Burkhardt	
1 Preis	293337	1005	bbz Landschaftsarchitekten	bbz Landschaftsarchitekten Berlin		Obermeyer Planen + Beraten GmbH	
Anerkennung	134370	1006	EGKK Landschaftsarchitektur Enzinger & Kolar GbR	EGKK Landschaftsarchitektur Rosinak & Partner	EGKK Landschaftsarchitektur Wien	Rosinak & Partner ZT GmbH	
	180411	1007	AG FREIRAUM Dittus + Böhlinger	AG Freiraum Freiburg	Jochen Dittus / Andreas Böhlinger Freiburg	Zink Ingenieure Offenburg	Lichtplaner: Licht/Raum/Stadt/Planung GmbH Wuppertal
	439761	1008	faktorgruen Landschaftsarchitekten BDLA		Martin Schedlbauer Freiburg	Fichtner Water & Transportation GmbH Stuttgart	
	210601	1009	Benfeldt Herрман Franke Landschaftsarchitekten GmbH	ARGE BHF Landschaftsarchitekten GmbH / Wasser- und Verkehrs-kontor GmbH	Ulrich Franke Schwerin	Wasser- und Verkehr- kontor GmbH Neumünster	
3 Preis	139424	1010	Kienleplan GmbH Stuttgart	ARGE kienleplan / Fuhrmann	Prof. Hans H. Kienle Urs Müller-Messner Stuttgart	Bodo Fuhrmann Berlin	
	416302	1011	Lützov 7 C. Müller J. Wehberg	Lützov 7 C. Müller J. Wehberg Berlin	C.Müller J.Weherg Berlin	BPR Dr. Schüpertöns + Partner München	
	489741	1012	gartenlabor bruns Hamburg		Nicola Bruns (gartenlabor bruns) Hamburg	Hans Dieter Junker Hamburg	
Anerkennung	150204	1013	silands] Landschaftsarchitekt Roberto Kaiser Ulm	silands mit BrennerPlan GmbH	Roberto Kaiser Ulm	Malte Novak Stuttgart	
	120509	1014	lohrer.hochrein	lohrer hochrein / ambrosius blanke	lohrer.hochrein München	ambrosius blanke verkehr.infrakstruktur Bochum	
	198285	1015	Mutabilis paysage et urbanisme	Mutabilis paysage et urbanisme + RR&A	Juilette Bailly-Maitre (Mutabilis) Paris	Roland Ribi (RR&A)	
	484787	1016	grabner + hubner landschaftsarchitekten	Planungsgesellschaft Stadt und Verkehr GmbH	Jürgen Huber	Gundula Kern München	
	533438	1017	[f] landschaftsarchitektur GmbH	ARGE [f] landschaftsarchitektur mit AGEVA	Gunter Fischer Bonn	Sylvia Vassilliere Aachen	
	keine Abgabe	1018	TDB Landschaftsarchitektur Thomanek Duquesnoy Boemans Berlin				