



Gutachterverfahren Umgestaltung der Frauenstraße/ südlicher Bauabschnitt

Protokoll über die Sitzung der Jury am 25. Mai 2012, 9:00 -13:00 Uhr
Vortragssaal des Ulmer Museums

1. Teilnehmer

Mitglieder der Jury:

- Edith Schütze, faktorgrün Freiburg
- Volker Rosenstiel, Architekt und Stadtplaner Freiburg
- Alexander Wetzig, Bau- und Umweltbürgermeister
- Volker Jescheck, Hauptabt. Stadtplanung, Umwelt, Baurecht
- Thomas Feig, Hauptabt. Verkehrsplanung, Straßenbau, Grünflächen und Vermessung
- Gerhard Bühler, Ralf Milde (Stellv.), FWG-Fraktion
- Winfried Walter, CDU-Fraktion
- Hartmut Pflüger, Dorothee Kühne (Stellv.), SPD-Fraktion
- Birgit Schäfer-Oelmayer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Dr. Bruno Waidmann, FDP-Fraktion

Fachliche Beratung:

- Christian Giers, Stadt Ulm/ Abt. Grünflächen

Vorprüfung:

- Peter Rimmele, Stadt Ulm/ Abt. Städtebau und Baurecht I

2. Ablauf

Begrüßung:

Herr Wetzig begrüßt im Namen der Stadt Ulm die Mitglieder der Jury und erläutert den Ablauf der Veranstaltung.

Vorstellung der Planungsaufgabe:

Herr Rimmele erläutert zunächst die städtebauliche Situation und fasst die Aufgabenstellung zusammen.

Informationsrundgang:

Im Rahmen eines ersten Rundgangs werden die sechs Entwürfe nacheinander in ihren Grundzügen vorgestellt und das Ergebnis der Vorprüfung erläutert. Eine tabellarische Zusammenfassung der Vorprüfungsergebnisse wird an die Jurymitglieder ausgehändigt.

Diskussionsrundgang:

Im ersten wertenden Rundgang diskutiert die Jury eingehend Stärken und Schwächen der einzelnen Entwürfe. Am Ende des Rundgangs werden die Arbeiten mit den Kennziffern 1102 und 1103 einstimmig, die Arbeit mit der Kennziffer 1106 durch Mehrheitsentscheidung ausgeschieden.

Entscheidungsrundgang:

Die verbleibenden Arbeiten 1101, 1104 und 1105 werden erneut eingehend studiert und umfassend diskutiert. Die Jury empfiehlt schließlich den Entwurf mit der Kennziffer 1101 als Grundlage für die weitere Bearbeitung. Der Beschluss ergeht einstimmig.

Empfehlungen:

Die Jury formuliert abschließend die Empfehlungen für die Überarbeitung des ausgewählten Entwurfs.

Öffnen der Verfassererklärungen und Schließen der Sitzung:

Die Verfassererklärungen werden geöffnet und die einzelnen Entwurfsverfasser benannt. Die Sitzung wird gegen 13:00 Uhr beendet.

3. Ergebnisse

Kennziffer 1101:

Dem Entwurfsverfasser gelingt es sehr gut, die bisherige Vorrangstellung des Straßenverkehrs zugunsten des Fußgängers zu reduzieren, indem er zwischen die Spuren des Individualverkehrs eine langgestreckte Mittelinsel als Trittstein und Querungshilfe einführt. Zudem fügt der Verfasser in den Pflasterbelag farblich abgesetzte Bänder quer zur Fahrtrichtung ein in der Absicht, die dem Verkehr geschuldete Linearität in einem zentralen Bereich der Frauenstraße optisch zu brechen. Darüber hinaus reduzieren Richtungswechsel in der Fahrbahn sowie der Wechsel von fahrdynamischer Spurführung hin zu Polygonzügen die bisherige Verkehrsdynamik der Frauenstraße. Den Entwurf zeichnet einerseits eine besondere gestalterische Handschrift mit wesentlichen Verbesserungen der Aufenthaltqualität aus; andererseits ist das Vokabular der Straßenraumgestaltung aus den Prinzipien der anschließenden Straßenabschnitte entwickelt, so dass gestalterische Brüche vermieden werden.

Unter dem Aspekt des Bauunterhalts werden die querenden Bänder im Fahrbahnbelag kritisch diskutiert. Die dem Entwurf zugrunde liegende Idee einer Verklammerung des Straßenraums steht jedoch auch im Falle bautechnisch bedingter Modifikationen nicht grundsätzlich in Frage. Die dreidimensionalen Baumquartiere auf der Westseite werden als zu groß und dem Straßenraum unangemessen beurteilt.

Kennziffer 1102:

Der Entwurfsansatz, die Frauenstraße dem City-Ring zuzuordnen, wird als verfehlt betrachtet. Auf diese Weise würde die vorrangige Bedeutung des motorisierten Verkehrs in

der Frauenstraße entgegen der Grundintention des Auslobers weiter gefestigt. Zwei dominante Baumreihen und eine starke Linearität in der Oberflächengestaltung verstärken die trennende Wirkung der Frauenstraße zwischen City und östlicher Altstadt. Die Axialität des Entwurfs und die starke Funktionszuweisung werden als der Altstadt nicht angemessen bewertet. Der Nutzen des breit angelegten Mittelstreifens ist infrage gestellt, indem die Querung der Fahrspuren über Zebrastreifen geregelt wird.

Der Entwurfsverfasser setzt sich über die Vorgabe im Ausschreibungstext hinweg, dass die Busspur in Richtung Süden zu erhalten sei. Unter Beibehaltung der erforderlichen Busspur wäre die Grundidee des Entwurfs, die Frauenstraße boulevardartig auszubauen, nicht zu halten.

Kennziffer 1103:

Durch klare Abschnittsbildung im Verlauf der Frauenstraße gelingt es dem Entwurfsverfasser, die verkehrsbasierte Linearität des Straßenraums aufzubrechen; zugleich strahlt die ruhige, straßenübergreifende Oberflächengestaltung urbane Großzügigkeit aus .

Die generell positive zu wertende Trittsteinfunktion der angerförmig verbreiterten Mittelinsel geht jedoch zu Lasten der Bewegungs- und Aufenthaltsflächen entlang der Seitenräume. Die Mittelinsel ist für sich wiederum zu schmal, um die räumlich-qualitativen Einbußen in den Randbereichen zu kompensieren. Die Ausdehnung der Mittelinsel auf bis zu 7 m Tiefe würde den unhistorisch breiten Raum der Frauenstraße in diesem Bereich auf Dauer verfestigen. Im Übrigen beschränkt sich diese Querungshilfe lediglich auf den zentralen Bereich; in den nördlich und südlich anschließenden Abschnitten bleibt die Trennwirkung durch den motorisierten Verkehr weiterhin bestehen.

Kennziffer 1104:

Der Entwurf führt konsequent den Duktus des nördlichen, bereits sanierten Bauabschnitts der Frauenstraße nach Süden fort. Die langgestreckte Mischverkehrsfläche entspricht der Zielvorstellung des Auslobers, die Trennwirkung des Fahrverkehrs zu reduzieren. Über die bereits bekannten Funktions- und Gestaltungselemente hinaus bietet der Entwurf jedoch keine Ansätze, die geeignet sind, das Verhältnis von motorisiertem Verkehr und Fußgängern neu justieren.

Der gestalterische Ansatz, den Straßenraum durch Baumreihen in den einmündenden Gassen quer zur Frauenstraße zu rhythmisieren, überzeugt nicht. Mit dieser Betonung der Nebengassen würde die Hierarchie des Erschließungssystems konterkariert. Zudem führten die in den Straßenraum hereinragenden Baumstandorte zur Schwächung städtebaulich markanter Raumkanten und Blickpunkte (z.B. Ehinger Hof).

Kennziffer 1105:

Der Entwurf setzt sich differenziert mit der Frage auseinander, wie der Straßenzug abschnittsweise gegliedert und der motorisierte Verkehr verträglich in den Straßenraum integriert werden kann. Die Jury würdigt - trotz der Vorbehalte bzgl. der technischen Ausführung und des Unterhalts - die konsequente Umsetzung dieser Bestrebungen in Form des übergreifenden Pflasterbelags im Zentrum des Planungsgebiets.

Der Fokus für diese platzartige Gestaltung kann dagegen nicht überzeugen. Der durchgepflasterte Bereich beschränkt sich auf einen vergleichsweise kurzen Abschnitt und verknüpft entgegen den reellen Fußgängerströmen die stark frequentierte Fußgängerzone der Hafengasse mit der ruhigeren, vorrangig der Quartierserschließung dienenden

Sammlungsgasse. Ferner korrespondiert die Fläche nicht mit der begrenzenden Bebauung.

Die stringente Baumreihe teilt den Straßenraum mittig und konterkariert damit die Bemühungen, die Straßenseiten mithilfe der Oberflächengestaltung besser zu vernetzen. Im Übrigen verhindert die Baumreihe in Mittellage, dass der Mittelstreifen als Multifunktionsfläche - etwa für Überholvorgänge an der Bushaltestelle – genutzt werden kann.

Kennziffer 1106:

Mittels Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche Hafen-/Bockgasse und Kornhaus-/Sammlungsgasse erreicht der Entwurfsverfasser eine angemessene, auf die wesentlichen Fußgängerbeziehungen ausgerichtete Sequenzierung der südlichen Frauenstraße. Die homogene, auf möglichst zusammenhängende Flächen ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums schafft einen großzügigen Raumeindruck; unregelmäßig gereihte Bäume rhythmisieren den Straßenlauf, ohne dabei die Axialität der Straße zu forcieren.

Die Großzügigkeit der Fußgängerbereiche gerade im Abschnitt zwischen Kornhausgasse und Hafengasse erzielt der Entwurfsverfasser, indem er teilweise auf die in der Ausschreibung geforderte Busspur verzichtet. Der damit verbundene Flächengewinn generiert eine räumliche Qualität, die nicht aufrecht zu erhalten wäre, wenn die erforderliche Busspur durchgebunden würde.

4. Entscheidung

Die Jury empfiehlt, den Entwurf mit der Kennziffer 1101 der weiteren Bearbeitung zugrunde zu legen. Der Beschluss ergeht einstimmig. Insbesondere die neue Qualität im Verhältnis zwischen Fußgänger und Fahrverkehr sowie die müheloselose Einfügung des Entwurfs in den Bestand überzeugen. Die Jury bittet bei der weiteren Bearbeitung um Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Die Abgrenzung des gestalterisch hervorgehobenen Bereichs ist zu überdenken. Dabei ist darauf zu achten, dass der Straßenraum auch jenseits dieses Bereichs eine entsprechend hohe gestalterische Qualität aufweist.
- Der Knoten Kornhausgasse/Frauenstraße/Bockgasse ist in seiner Ganzheit zu betrachten und soll angesichts seiner vorrangigen Bedeutung im Quartier intensiver bearbeitet werden.
- Von den heute 26 Stellplätzen wurden nurmehr 15 Stellplätze in den Entwurf integriert. Der Erhalt weiterer Stellplätze für Kurzzeitparker ist wünschenswert.
- Es ist darauf zu achten, dass die Oberflächengestaltung im zurückhaltenden Duktus der Ulmer Innenstadt gehalten ist und den Straßenraum nicht „dramatisiert“.
- Die erhabenen Baumquartiere entlang der westlichen Straßenseite sind angesichts der beschränkten Bewegungsfläche in den Seitenräumen nicht angemessen und daher gegen flächenbündige Baumscheiben auszutauschen.
- Die Art der neu zu pflanzenden Bäume soll sich am Bestand in der Frauenstraße orientieren.

5. Zuordnung der Tarnzahlen

Anhand der Verfassererklärungen haben sich folgende Zuordnungen ergeben:

1101	581347	Meister Architekten, Ulm Dr. Daniel Meister mit Kerstin Junker, Hans Prinzing, Christian Fahnberg (Verkehr)
1102	142967	Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart Petra Zeese mit Heide Buff, Simon Piecha, Melanie Kupferschmid, Christoph Link (Verkehr)
1103	499321	A-U-R-A, Ulm Marisol Rivas Velásquez, Christian Schmutz, F. Anderhofstadt (Licht)
1104	581463	Schmid+Rauh Landschaftsarchitekten, Ulm Manfred Rauh mit Markus Oßwald und Susanne Irsch
1105	100412	Orplan, Stuttgart Christine Tritschler und Prof. Wolfgang Schwinge mit Nadine Kuula
1106	172604	Baron Landschaftsarchitekten, Ulm Hannes Baron mit Hüseyin Bagci, Annika Leupold, R. Neumann/Modus Consult (Verkehr)

19.06.2012

Rimmele