



Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs werden im Städtebauförderungsprogramm aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Bayern mitfinanziert.

## **Offener Realisierungswettbewerb mit Ideenteil Neugestaltung der Vorplätze und des Umfelds des Hauptbahnhofs Augsburg**

### **Protokoll der Preisgerichtssitzung**

**Auslober**  
Stadt Augsburg  
Baureferat  
Rathausplatz 1  
86150 Augsburg

DB Station & Service AG  
Regionalbereich Süd  
Goethestraße 4  
80336 München



**Offener Realisierungswettbewerb mit Ideenteil  
Neugestaltung der Vorplätze und des Umfelds des Hauptbahnhofs Augsburg**

**Protokoll der Preisgerichtssitzung**  
am 16.10. und 19.11.2015

**Ausloberin**

Stadt Augsburg  
Baureferat  
Rathausplatz 1  
86150 Augsburg

DB Station & Service AG  
Regionalbereich Süd  
Goethestraße 4  
80336 München

**Wettbewerbsbetreuung**

Landherr Architekten  
Dipl. Ing. Walter Landherr  
Architekt und Stadtplaner BDA  
Karlstraße 55  
80333 München

## **Sitzung des Preisgerichts am 16.10.2015**

### **1. Konstituierung des Preisgerichtes**

Das Preisgericht tritt am 16.10.2015 um 09:00 Uhr in den Räumen B2/B3 1. OG im Martini-Park in Augsburg zusammen.

Herr Merkle begrüßt die Teilnehmer des Preisgerichts, bedankt sich für deren Bereitschaft zur Mitarbeit und stellt die Anwesenheit wie folgt fest:

#### **Fachpreisrichter**

- Gerd Merkle, Architekt, Baureferent Stadt Augsburg
- Prof. Dr. Hartmut Topp, Stadt- und Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Dortmund
- Prof. Andreas Emminger, Architekt, Nürnberg
- Prof. Ludwig Schegk, Landschaftsarchitekt, Haimhausen

#### **Stellvertretende Fachpreisrichter**

- Tobias Häberle, Stadtplaner, Stadtplanungsamt Augsburg
- Jochen Baur, Architekt, Stadtplaner, München
- Tilman Latz, Landschaftsarchitekt, Kranzberg

#### **Sachpreisrichter**

- Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer Stadtwerke Augsburg
- Karl-Heinz Ferstl, Leiter Operations, DB Station&Service AG
- Robert Schenk, Bereichsleiter, Regierung von Schwaben

#### **Stellvertretende Sachpreisrichter**

- Norbert Diener, Stadtplanungsamt, Stadt Augsburg
- Matthias Amann, Referent, Regierung von Schwaben
- Martin Müller, Bereichsleiter, Stadtwerke Augsburg

#### **Sachverständige Berater/innen**

- Leo Dietz, CSU-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Stefan Quarg, SPD-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Cemal Bozoglu, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Augsburg
- Thomas Lis, Fraktion pro Augsburg, Augsburg
- Anette Vedder, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen
- Josef Weber, Tiefbauamt Stadt Augsburg
- Bernhard Groß, Teilprojektleiter MDA Hbf, Stadtwerke Augsburg
- Prof. Hubert Schulz, Stadtheimatpfleger Stadt Augsburg
- Claudia Nickl, Vorsitzende des Behindertenbeirats der Stadt Augsburg

#### **Wettbewerbsbetreuung**

- Walter Landherr, Architekt und Stadtplaner BDA, München
- Jana Semmlin, Architekturbüro Landherr, München
- Martina Hähnlein, Architekturbüro Landherr, München
- Vivian Rustige, Architekturbüro Landherr, München

#### **weitere Teilnehmer**

- Andreas Hofmann, Stadtplanungsamt Augsburg

Folgende Teilnehmer sind entschuldigt:

- Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister, Stadt Augsburg
- Hans-Joachim Plachta, Leiter Bahnhofsmanagement, DB Station&Service AG
- Rolf Rieblinger, CSM-Stadtratsfraktion, Augsburg

- Joachim Schwientek, Leiter Bau- und Anlagenmanagement, DB Station&Service AG
- Gerold Heim, Bau- und Anlagenmanagement, DB Station&Service AG

Herr Diener übernimmt das Stimmrecht von Herrn Dr. Gribl.  
Somit ist das Preisgericht beschlussfähig.

Herr Prof. Pesch wird als Vorsitzender vorgeschlagen und einstimmig bei eigener Stimmenthaltung gewählt. Er bedankt sich für das entgegengebrachte Vertrauen, nimmt die Wahl an und übernimmt die Leitung des Preisgerichts.

Der Vorsitzende erläutert den Ablauf der Sitzung. Die Protokollführung übernimmt Frau Semmlin.

Alle Anwesenden versichern, dass sie keinen Meinungsaustausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben, dies auch während der Sitzung des Preisgerichts unterlassen werden, dass sie (mit Ausnahme der Vorprüfung) bis zur Sitzung des Preisgerichts keine Kenntnis von Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, dass sie die vertrauliche Behandlung der Beratung gewährleisten werden, dass die Anonymität aus ihrer Sicht gewahrt ist und dass sie sich über vermutete Verfasser nicht äußern werden.

Der Vorsitzende verweist auf die persönliche Verantwortung der Preisrichter und Preisrichterinnen gegenüber der Auslobung, den Wettbewerbsteilnehmern und der Öffentlichkeit und auf die unbedingte Objektivität bei der Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge. Weiterhin erläutert der Vorsitzende den Ablauf des Preisgerichts. Nach eingehender Diskussion stellt der Vorsitzende fest, dass eine nochmalige detaillierte Vorstellung der Aufgabe nicht nötig ist, da allen Beteiligten die Inhalte ausreichend bekannt sind.

## **2. Grundsatzberatung, Vorprüfbericht und Zulassung**

### **Bericht der Vorprüfung**

Herr Landherr erstattet den Bericht der Vorprüfung. Alle Preisrichter erhalten den schriftlichen Bericht, in dem das Vorprüfungsergebnis zusammengefasst wurde.

Der Wettbewerb wurde ausgelobt als EU-weiter, offener Ideen- und Realisierungswettbewerb. Es wurden 35 Wettbewerbsarbeiten eingereicht.

Die Pläne wurden zu allen Arbeiten fristgerecht eingeliefert. Die Arbeiten wurden mit vierstelligen Tarnzahlen von 1001 bis 1035 versehen.

Folgende Aspekte wurden geprüft:

- Einhaltung der formalen Bedingungen der Auslobung
- Vollständigkeit der Leistungen
- Einhaltung des Einlieferungstermins

Darüber hinaus wurde eine Einschätzung vorgenommen, ob wesentliche inhaltliche Vorgaben der Auslobung eingehalten werden können.

### **Zulassung der Arbeiten**

Die Vorprüfung stellt fest, dass alle Wettbewerbsarbeiten

- den formalen Bedingungen entsprechen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,
- termingemäß eingegangen sind und
- keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.

Bindende inhaltliche Vorgaben, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss führt, wurden nicht festgesetzt.

Das Preisgericht beschließt nach kurzer Diskussion, alle Arbeiten zur Bewertung zuzulassen.

### **Informationsrundgang**

Um 9:40 Uhr beginnt der Informationsrundgang. Die Vorprüfung stellt jede Arbeit ausführlich vor und gibt dabei wertungsfreie Erläuterungen. Der Informationsrundgang endet um 13:00 Uhr.

Die Preisgerichtssitzung wird von 13:05 bis 14:00 Uhr von einer Mittagspause unterbrochen.

## **3. Bewertung der Wettbewerbsarbeiten**

Direkt anschließend werden die im Informationsrundgang gewonnenen Erkenntnisse und die Beurteilungskriterien diskutiert.

Die in der Auslobung genannten Kriterien sollen unverändert der Bewertung zugrunde gelegt werden. Folgende Aspekte sollen im ersten Wertungsrundgang besondere Beachtung finden:

- Funktionalität und Nutzungsverteilung
- Verkehrliche Aspekte und Wegebeziehungen
- Angemessenheit und Qualität der Gestaltung

### **1. Wertungsrundgang**

Der 1. Wertungsrundgang beginnt um 14:30 Uhr.

Im 1. Wertungsrundgang werden 15 Arbeiten ausgeschieden, so dass 20 Arbeiten in der Wertung verbleiben. Dies entspricht der Ankündigung in der Bekanntmachung (bis zu 25 Arbeiten) und der Qualitätsabstufung in der Bewertung.

Folgende Arbeiten werden einstimmig aufgrund erheblicher funktionaler und / oder gestalterischer Mängel ausgeschieden:

**1002, 1004, 1007, 1011, 1012, 1013, 1014, 1016, 1017, 1019, 1020, 1025, 1031, 1033, 1035**

Der 1. Wertungsrundgang endet um 17:15 Uhr.

Die verbleibenden 20 Arbeiten werden bis zur zweiten Sitzung des Preisgerichts am 19.11.2015 von der Vorprüfung auf die Erfüllung der funktionalen und technischen Vorgaben der Auslobung geprüft.

Der Vorsitzende dankt den Mitgliedern des Preisgerichts für die angenehme und konstruktive Mitarbeit.

Herr Merkle bedankt sich ebenfalls bei den Mitgliedern des Preisgerichts für die engagierte Mitarbeit.

Die Sitzung endet um 17.30 Uhr.

## **Sitzung des Preisgerichts am 19.11.2015**

Das Preisgericht tritt am 19.11.2015 um 09:00 Uhr in der Halle B12 im Martini-Park in Augsburg zusammen.

Herr Merkle begrüßt die Teilnehmer des Preisgerichts, bedankt sich für deren Mitarbeit und stellt die Anwesenheit wie folgt fest:

### **Fachpreisrichter**

- Gerd Merkle, Architekt, Baureferent Stadt Augsburg
- Prof. Dr. Hartmut Topp, Stadt- und Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Dortmund
- Prof. Andreas Emminger, Architekt, Nürnberg
- Prof. Ludwig Schegk, Landschaftsarchitekt, Haimhausen

### **Stellvertretende Fachpreisrichter**

- Tobias Häberle, Stadtplaner, Stadtplanungsamt Augsburg
- Jochen Baur, Architekt, Stadtplaner, München
- Tilman Latz, Landschaftsarchitekt, Kranzberg

### **Sachpreisrichter**

- Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer Stadtwerke Augsburg
- Karl-Heinz Ferstl, Leiter Operations, DB Station&Service AG
- Robert Schenk, Bereichsleiter, Regierung von Schwaben

### **Stellvertretende Sachpreisrichter**

- Norbert Diener, Stadtplanungsamt, Stadt Augsburg
- Matthias Amann, Referent, Regierung von Schwaben
- Martin Müller, Bereichsleiter, Stadtwerke Augsburg

### **Sachverständige Berater/innen**

- Leo Dietz, CSU-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Stefan Quarg, SPD-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Cemal Bozoglu, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Augsburg
- Thomas Lis, Fraktion pro Augsburg, Augsburg
- Anette Vedder, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen
- Josef Weber, Tiefbauamt Stadt Augsburg
- Bernhard Groß, Teilprojektleiter MDA Hbf, Stadtwerke Augsburg
- Prof. Hubert Schulz, Stadtheimatpfleger Stadt Augsburg
- Claudia Nickl, Vorsitzende des Behindertenbeirats der Stadt Augsburg

### **Wettbewerbsbetreuung**

- Walter Landherr, Architekt und Stadtplaner BDA, München
- Günter Hammerschall, Architekturbüro Landherr, München
- Martina Hähnlein, Architekturbüro Landherr, München

### **weitere Teilnehmer**

- Andreas Hofmann, Stadtplanungsamt Stadt Augsburg

Folgende Teilnehmer sind entschuldigt:

- Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister, Stadt Augsburg
- Rolf Rieblinger, CSM-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Hans-Joachim Plachta, Leiter Bahnhofsmanagement, DB Station&Service AG
- Joachim Schwientek, Leiter Bau- und Anlagenmanagement, DB Station&Service AG
- Gerold Heim, Bau- und Anlagenmanagement, DB Station&Service AG

Herr Diener übernimmt das Stimmrecht von Herrn Dr. Gribl.  
Somit ist das Preisgericht beschlussfähig.

Der Vorsitzende Herr Prof. Pesch begrüßt ebenfalls die Teilnehmer des Preisgerichts und erläutert den Ablauf der Sitzung.

## **Bericht der Vorprüfung**

Herr Landherr erstattet den Bericht der Vorprüfung. Alle Preisrichter erhalten den schriftlichen Bericht, in dem das Vorprüfungsergebnis der in der Wertung verbliebenen Arbeiten zusammengefasst wurde. Im Anschluss geht das Preisgericht direkt zum 2. Wertungsrundgang über.

## **2. Wertungsrundgang**

Der 2. Wertungsrundgang beginnt um 09:40 Uhr. Das Preisgericht beschließt einstimmig, beide Platzbereiche getrennt zu bewerten und für ein Ausscheiden auch in diesem Rundgang eine einstimmige Entscheidung vorauszusetzen. Die Vorprüfung gibt wertungsfreie Erläuterungen zur vertieften Auswertung der Arbeiten. Die gegebenenfalls auszuschheidenden Arbeiten werden intensiv diskutiert. Ausgeschieden wurden Arbeiten insbesondere wegen erheblicher Defizite in den Bereichen städtebauliche Gestaltung und Funktionalität.

Herr Dr. Casazza verlässt von 11:30 bis 15:30 Uhr die Sitzung. Sein Stimmrecht wird in dieser Zeit von Herrn Müller übernommen. Die Sitzung wird von 13:30 Uhr bis 14:30 Uhr von einer Mittagspause unterbrochen.

Im Teilbereich West werden folgende Arbeiten ausgeschieden:

**1001, 1006, 1009, 1010, 1015, 1018, 1021, 1022, 1024, 1029.**

Im Teilbereich Ost werden folgende Arbeiten ausgeschieden:

**1001, 1003, 1006, 1009, 1010, 1015, 1018, 1021, 1023, 1024, 1029.**

Somit verbleiben 10 Arbeiten für den Teilbereich West und 9 Arbeiten für den Teilbereich Ost in der Wertung. Der zweite Wertungsrundgang endet um 16:00 Uhr.

## **3. Wertungsrundgang**

Der 3. Wertungsrundgang beginnt um 16:15 Uhr. Im dritten Wertungsrundgang wurde insbesondere das Zusammenspiel zwischen der Erfüllung der Nutzungsanforderungen und der gestalterischen Ausformung bewertet.

Im Teilbereich West werden folgende Arbeiten mit dem angegebenen Stimmenverhältnis ausgeschieden:

**1026 (6:3), 1030 (9:0), 1032 (5:4), 1034 (8:1)**

Im Teilbereich Ost werden folgende Arbeiten mit dem angegebenen Stimmenverhältnis ausgeschieden:

**1008 (9:0), 1022 (8:1), 1026 (5:4), 1027 (9:0), 1030 (9:0), 1032 (6:3), 1034 (8:1)**

Somit verbleiben 6 Arbeiten für den Teilbereich West und 2 Arbeiten für den Teilbereich Ost in der Wertung. Der 3. Wertungsrundgang endet um 16:45 Uhr. Nach kurzer Beratung werden für folgende



Arbeiten Rückholanträge gestellt und wie folgt abgestimmt: **1026** Ostteil (7:2), **1032** Ostteil (6:3). Damit sind beide Arbeiten mit ihren Beiträgen zum östlichen Bahnhofsvorplatz wieder in der Wertung.

## Engere Wahl

Im Anschluss werden von den Mitgliedern des Preisgerichts schriftliche Beurteilungen der in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten verfasst.

Die nachfolgenden schriftlichen Beurteilungen werden vor den Arbeiten verlesen, ausführlich diskutiert, korrigiert und vom Preisgericht beschlossen. Die Beurteilung ist um 19:00 Uhr abgeschlossen.

## Bahnhofsvorplatz West

### 1003

Die Arbeit setzt mit einem dominanten Baukörper an der Rosenaustraße einen deutlichen Akzent als Hinweis auf den Tunneleingang und betont damit den neuen Bahnhofsvorplatz West. Die Fußgänger- und Radfahrerüberführung konzentriert sich sinnvoll auf die Südseite entlang des vorgeschlagenen Hotels mit Handel, Dienstleistungen und dem Fahrradparkhaus am Tunneleingang. Die eingefügte Treppenanlage, die zu einem neuen, südlich gelegenen Stadtquartier führen soll, erscheint überdimensioniert, zudem greift die Treppe in die Bohrpfehlwand ein.

Im klaren Gegensatz zu der massiven Bebauung der Südseite steht der grüne Hang auf der nördlichen Seite, der sich allerdings etwas unmotiviert in den urbanen Raum der Rosenaustraße schiebt. Die Grünfläche wird über einen Steg von der Südseite angebunden, der attraktive Ausblicke bietet.

Die Gestaltung des nordöstlichen Hanges ist aus grünplanerischer Sicht begrüßenswert, da sie eine attraktive Lösung mit einer Gräserstruktur aufweist, die sich von allen anderen Entwürfen abhebt. Die Gestaltung des Dachbalkons mit blühendem Weißdorn ist attraktiv und erhöht die Aufenthaltsqualität des geplanten Restaurants/Hotels. Die Gestaltung des Sebastian-Buchegger-Platzes mit Zitterpappeln in der Baumartenauswahl ist überdenkenswert, da es sich hierbei nicht um einen typischen Straßenbaum handelt.

Der Sebastian-Buchegger-Platz wird durch die einheitliche Pflasterung, die über die Fahrbahn geführt wird, gut in die neue Platzsituation einbezogen, wobei die locker eingestellten Baumgruppen die Eigenständigkeit der ursprünglichen Platzkonzeption hervorheben. Dabei ergibt sich eine selbstverständliche Führung der neuen Trambahnlinie. Die Platzfläche wird mit Gastronomie mit Freischankfläche aufgewertet.

Der Querschnitt der Rosenaustraße ist ausreichend dimensioniert, Taxi und Stellplätze sind richtig angeordnet, allerdings ist der Längsparkstreifen zu kurz. Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist nicht ausreichend. Eine Pflasterung der Rosenaustraße ist im Hinblick auf die Lärmsituation nur mit ebenflächigen Materialien und entsprechendem Konstruktionsaufbau vorstellbar.

Der Hotelbau müsste für eine zukünftige Abzweigung der Straßenbahn nach Süden entsprechend angepasst werden. Teile der vorgeschlagenen Bebauung liegen außerhalb des Wettbewerbsumfangs, die Überschreitung schafft Konflikte mit der künftigen Erschließungsstraße der DB und ist so nicht möglich.

Die vorgeschlagenen Gestaltungsmittel im öffentlichen Raum sind im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit angemessen.

### 1005

Pragmatisch und unaufgeregt löst die vorliegende Arbeit die gestellte städtebauliche und freiraumplanerische Aufgabe. Es handelt sich um einen grundsätzlich gelungenen Gestaltungsansatz, der eine dem Rosenauviertel angemessene Sprache und Räumlichkeit findet.

So wird die Tunnelpassage auf der Südseite der Gleise leicht aufgeweitet fortgesetzt und entlang eines zweigeschossigen Gebäuderiegels, der die geforderten Funktionen aufnimmt, linear bis zur Rosenaustraße weiter geführt.

Café und Fahrradparkhaus sind funktional richtig platziert, denn sie erlauben einen schnellen Wechsel der Verkehrsmittel Rad-Bahn-Rad, ferner eine optimale Organisation und Sichtbarkeit des Cafés zum Durchgang und zur Rosenaustraße. Vor allem aber bietet sie einen großzügigen Durchgang für alle Fußgänger. Hervorzuheben ist die konsequente Kaschierung der Spundwand durch eine durchgängige Fassade und das Offenhalten der Blickbeziehungen zum Tunnelmund.

Dies verbindet das Rosenauviertel mit der Bahn und der Augsburger Innenstadt und vermittelt urbanes Flair. Auf der Nordseite wird eine mit Bäumen und Sträuchern bepflanzte Böschung bis zu einer niedrigen Mauer auf die Platzebene heruntergeführt. Dieser Vorschlag findet keine ungeteilte Zustimmung, wird aber als mittelfristige Lösung akzeptiert, bis dieser Restraum vielleicht einer urbaneren Lösung zugeführt werden kann. Konflikte mit der Trambahn werden durch einen Stabgitterzaun zwischen Tramschienen und Passage reduziert. Die in einer zweiten Ausbaustufe eventuelle Setzung der Umgehungsstraße ist möglich.

Mit nur einem Übergang erscheinen die Querungsmöglichkeiten über die Rosenaustraße als etwas zu knapp ausgelegt. Hier ist sicher von einem höherem/größerem Bedarf auszugehen. Stellplätze und Haltestellen sind sinnvoll angeordnet.

Der Sebastian-Buchegger-Platz erhält durch ein mit einer Bank eingefasstes Baumrundell einen angemessenen und eigenständigen Charakter, der grundsätzlich positiv gesehen wird. Die Trambahn benötigt aber einen größeren Kurvenradius. Daher müssen Dimension und Lage überarbeitet werden. Die komplette Ausgestaltung des runden Sitzelements mit Holz muss in der weiteren Bearbeitung deutlich vertieft, eventuell auch hinterfragt werden. Es bedarf im gegebenen Kontext einer kräftigen Figur, die der hohen Verkehrsdichte standhalten kann.

Die Gestaltung der bereits vorhandenen Baumscheiben und zusätzlicher Unterpflanzung erhöht die Attraktivität dieses Bereichs. Es bleibt zu prüfen, ob diese Gestaltung mit dem vorhandenen Großbaum realisierbar ist.

Die Oberflächen schaffen eine schöne und dem Viertel entsprechende Atmosphäre. Der Einsatz gesägter und rauer Oberflächen erlaubt einen deutlich wahrnehmbaren Unterschied zwischen Geh- und Trambahnbereichen.

## **1008**

Die Arbeit besticht durch eine klare Zuordnung der verkehrlichen Grundfunktionen und eine zurückhaltende städtebauliche Maßstäblichkeit, die dem Charakter des Thelottviertels Respekt zollt.

Vor dem Tunnelmund erfolgt in Fortsetzung des Passagenkonzeptes eine schlüssige Zonierung der Frei- und der Verkehrsflächen. Die nutzbaren Platzflächen sind südlich der Straßenbahntrasse sinnvoll angeordnet; den südlichen Platzabschluss bildet ein Gebäude, das sämtliche geforderten Funktionen aufnimmt. Die Fahrradstellplätze finden sich zum größten Teil darin wieder; lediglich einige Stellplätze sind schlüssig am nordwestlichen Platzrand angeordnet. Dem gegenüber ist der nördliche Platzabschluss durch eine landschaftliche Hanggestaltung geprägt.

Der Sebastian- Buchegger-Platz behält seine traditionelle Seitenlage und eine gewisse Eigenständigkeit. Die Platzfläche ist durch kleine Baumgruppen und einen im Wesentlichen durchgängigen Stein Teppich wohltuend unaufgeregt gestaltet. Das Straßenbahngleis fügt sich harmonisch ein. Die vorgeschlagene Stadtmöblierung (Wasserspiele) könnte reduziert und etwas pointierter eingesetzt werden.

Die vorgeschlagene Neubebauung schmiegt sich an die südliche Hangkante an und tritt in der Höhenentwicklung nicht hervor. Die Chance einer städtebaulich markanten Schwerpunktsetzung auf der Südostseite der Rosenaustraße wird nicht wahrgenommen. Positiv gewertet wird der einheitliche gestalterische Ansatz für sämtliche Platzkanten. Gebäudefassade, Tunnelmundgestaltung und Stützmauern im Hügelbereich sollen einheitlich in Stampfbeton ausgeführt werden. Der etwas rohe Charakter

ter der Stampfbetonoberflächen wird kontrovers diskutiert, ebenso bedürften die sehr großzügige Treppe sowie der vorgeschlagene Aufzug nochmals eine Überprüfung. Der einheitliche und zurückhaltend gestaltete Pflasterbelag auf sämtlichen Platzflächen wird als wohltuend wahrgenommen.

Die hochbelastete Rosenaustraße wird als durchgehender Verkehrsraum unter Beibehaltung des Querschnittes und mit asphaltierter Fahrbahn beibehalten. Ein lichtsinalgesteuerter Fußgängerübergang wird an der Stelle der größten zu erwartenden Querungsfrequenz folgerichtig angeordnet, ob sie ausreicht, wäre zu überprüfen. Der signalgesicherte Abschnitt des Straßenbahngleises vor dem Tunnelmund ist in der Materialität schlüssig abgesetzt. Bushaltestellen sind sinnvoll angeordnet, Kurzzeitparkplätze sind im Süden an der Rosenaustraße platziert und damit gut erreichbar. Die Anforderungen einer barrierefreien Gestaltung erscheinen ausreichend berücksichtigt.

Der Entwurf weist im Nordosten und Südosten eine umfangreiche Bepflanzung des Hanges mit Bäumen auf und wird entsprechend der Wettbewerbsvorgabe zur Aufnahme des Grünverbunds gerecht. Im Bereich des Sebastian-Buchegger-Platzes werden Kleinbäume eingeplant, die für das Wohnumfeld weniger Wirkung entfalten werden als der jetzige größere Baumbestand.

Gestaltungsmittel und Materialwahl erscheinen angemessen.

Durch die Arbeit wird ein solides und durchgängiges Entwurfskonzept vorgeschlagen, das im Ideenteil weiteres Entwicklungspotential offenbart. Fraglich ist jedoch, ob der etwas archaisch anmutende Auftritt dem Thema Stadteingang gerecht wird.

### 1023

Der Verfasser unterbreitet einen ambitionierten Planungsansatz, der stadträumlich orientiert ist. Auf der Ostseite wird ein orthogonaler Platzraum aufgespannt der durch eine Überbauung entlang der Rosenaustraße eine Verlagerung des Tunnelmundes nach Westen versucht.

Im Erdgeschoss werden nördlich und südlich begleitende Funktionen vorgeschlagen, die eine Verknüpfung von ergänzenden Nutzungen mit dem öffentlichen Raum ermöglichen.

Die Führung der Straßenbahntrasse verlagert öffentliche Aktionsflächen stark nach Norden und führt zu räumlichen Zwängen auf der Südseite. Die Sicherheitsaspekte am eigentlichen Tunnelmund lassen sich jedoch den Vorschriften entsprechend erfüllen.

Auf der Westseite wird dem Sebastian-Buchegger-Platz ein bestimmtes Eigenleben zugestanden, das der Struktur und Gestaltung des anschließenden Thelottviertels angemessen ist.

Der Übergangsbereich auf der Trasse der Rosenaustraße verknüpft beide Platzbereiche sinnvoll, wäre allerdings in seiner Funktionalität hinsichtlich der Straßenbahn zu überprüfen. Er trägt durch eingelagerte Mittelinseln und vorgeschlagene Baumstellungen zur Verkehrsberuhigung auf der Rosenaustraße bei. Die Baumreihe ist allerdings kritisch auf den hierfür notwendigen Platzbedarf, Artauswahl und Lichtraumprofil zu überprüfen. Gegebenenfalls ist sie aus Gründen einer übersichtlichen Verkehrsführung nicht möglich, darüber hinaus kollidiert sie mit der Oberleitungsführung der Straßenbahn.

Die Verkehrsfunktionen im öffentlichen Raum (Taxi, Carsharing, Kiss and Ride, Bushalt) sind angemessen und übersichtlich vorgesehen. Nördlich und südlich werden Fußgängerübergänge innerhalb eines durchgängigen Belages vorgeschlagen. Stadträumlich ist dies wünschenswert, wie dies verkehrstechnisch umgesetzt werden kann, müsste untersucht werden. Auch das Ergebnis des Innenhofes vor dem eigentlichen Tunnelmund bedarf einer weiteren Untersuchung.

Der Entwurf ist als überaus baumreich einzustufen und wird den grünordnerischen Vorgaben vollständig gerecht. Es ist zu prüfen, ob im Umfeld der Straßenbahn alle geplanten Bäume gepflanzt werden können. Für das Wohnumfeld des Sebastian-Buchegger-Platzes stellt der Entwurf einen Gewinn dar.

Städtebaulich ist festzuhalten, dass die Verfasser ein bauliches Statement setzen, das den westlichen Zugang zum Bahnhof zu einem Element der Stadt erklärt und auch entsprechende ergänzende Funktionen vorschlagen. Die Höhenentwicklung ist der Situation am Sebastian-Buchegger-Platz angemessen. Besonders interessant ist an diesem Vorschlag, wie der Typus eines Fußgängertunnels mit einer Folge unterschiedlich belichteter Raumsequenzen in den Stadtraum hinein weiterentwickelt wird.

## 1027

Der westliche Bahnhofsvorplatz ist in drei verschiedene stadträumliche Bereiche gegliedert, die über eine einheitliche Gestaltung der Beläge miteinander verbunden sind. Gegenüber dem Sebastian-Buchegger-Platz entsteht durch die eingeschnittene Böschung mit zweistufigen Betonsitzelementen ein zweiter großzügiger Platzbereich. Zwischen dem Sebastian-Buchegger-Platz und diesem neuen Bahnhofsvorplatz West soll der Übergang mit einer großzügigen Querungshilfe über die gesamte Länge sichergestellt werden, die auch mit ihrem Belag in die Platzgestaltung integriert ist.

Im südlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist eine sechsgeschossige bauliche Akzentuierung mit einer gastronomischen Nutzung im Erdgeschoss einschließlich einer Außengastronomie vorgesehen. Im weiteren Verlauf des Zugangs zum Bahnhof entsteht durch die begrünte Böschung im Norden und durch das Parkhaus auf der Südseite mit nutzbarem Dachplateau ein länglicher Platzbereich. Das Plateau ist über Treppen von beiden Seiten zugänglich.

Der Entwurf weist neben der nordöstlichen Hauptbepflanzung mit Bäumen sowohl im Süden wie im Norden des Sebastian-Buchegger-Platzes eine Rahmung mit Bäumen auf. Die Straßenbahn durchkreuzt ein Karree aus Stauden und Blüten. Der Entwurf versucht auf diese Weise dem Sebastian-Buchegger-Platz eine höhere Aufenthaltsqualität zu verleihen. Der Bereich der Gleise wird vermutlich als Rasenbeet ausgebildet.

Das Fahrradparkhaus auf der südlichen Seite und damit entlang der Zugangsachse zum Bahnhof ist richtig angeordnet. Die bauliche mehrgeschossige Akzentuierung unmittelbar an der Rosenaustraße wird positiv beurteilt.

Hinterfragt werden müssen jedoch mehrere Gestaltelemente: das Karree mit Stauden und Blumen auf dem Sebastian-Buchegger-Platz ebenso wie das an Drahtseilmasten der Straßenbahn abgespannte „Spider-Web“ mit integrierter Beleuchtungsfunktion. Mit dem mehrgeschossigen Kopfbau gewährleistet die Arbeit eine urbane Aufwertung des Bahnhofszugangs, wobei die architektonischen Andeutungen nicht überzeugen wollen.

## 1028

Getragen von der Ambition, den Sebastian-Buchegger-Platz nach Osten bis zum Bahnhofstunnel zu erweitern, gelingt den Verfassern ein wichtiger Diskussionsbeitrag für die mit dem Wettbewerb wahrscheinlich noch nicht abgeschlossene Diskussion über den richtigen Grad an Urbanität, der am Westeingang des Bahnhofs entwickelt werden kann.

Die Haltung der Verfasser ist hier eindeutig. Sie wollen einen städtischen Raum formulieren, der sich weniger den infrastrukturellen Erfordernissen ausliefert, als eine städtebauliche Figur erzeugt, deren Orientierung Raumkonturen sich konsequent aus dem Thelottviertel ableiten. Daraus ergibt sich eine überraschend plausible räumliche Beziehung zwischen Quartier und Hauptbahnhof.

Da sowohl der historische Sebastian-Buchegger-Platz als auch der neue Bahnhofsvorplatz mit den gleichen Gestaltmerkmalen – Solitärbaum bzw. Baumgruppe und einem durchlaufendem Belagsteppich – ausgestattet werden, wird der Raum als Einheit wahrgenommen. Ob er allerdings in dieser Dimension als Platz funktionieren kann, wird im Preisgericht intensiv diskutiert. Denn nur ein Teil der Ränder wird in der Lage sein, den Raum zu bespielen. Außerdem ist die Platzfläche nördlich der Tramgleise ist aufgrund der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen nur eingeschränkt nutzbar und die östliche Platzwand nördlich des Tunnels ist völlig geschlossen.

Die Einbeziehung der Rosenaustraße in den Platz ist städtebaulich nachzuvollziehen. Allerdings wird die Idee, die Straße über die gesamte Platzbreite für die Fußgängerquerung zu nutzen, bei der großen Verkehrsbelastung Konflikte herausbeschwören. Die Lage des Fahrradparkhauses auf der Nordseite des Platzes ist alles andere als optimal, da der Bahnhofseingang nicht direkt sondern nur auf Umwegen erreicht werden kann.

Die Idee, die Südwest-Ecke des Bahnhofsvorplatzes mit einem viergeschossigen Gebäude zu besetzen, dessen Volumen und Gebäudehöhe sich am Maßstab der Nachbarbebauung orientieren, wird vom Preisgericht begrüßt. An dieser prominenten Stelle wäre sogar ein etwas kräftigerer architektonischer Auftritt durchaus vorstellbar. Überhaupt ist die Idee einer Dienstleistungs- und Gastronomieschiene auf der Südseite, die sich bis zum Sebastian-Buchegger-Platz erstrecken soll, eine gute Idee. Die große Freitreppe auf das obere Niveau wird als etwas zu starke Geste wahrgenommen. Der städtebaulichen Figuration geschuldet ist ein vergleichsweise ungünstiger Zuschnitt des Dienstleistungsgebäudes auf der Südseite des Bahnhofsvorplatzes, dessen dreieckiger Fußabdruck keine optimale Grundrissentwicklung zulassen dürfte.

Die funktionalen Erfordernisse werden von dem Beitrag eingehalten. Die Wirtschaftlichkeit könnte gegeben sein. Es müsste jedoch gewährleistet sein, dass der hochwertig gestaltete Platzraum in seiner Nutzbarkeit weniger eingeschränkt wird.

Vorhandener Baumbestand auf dem Sebastian-Buchegger-Platz kann bei diesem Entwurf nicht erhalten werden. Der vorhandene zentrale Baumbestand weicht der Straßenbahnlinie. Als Ersatz wird auf dem neu entstehenden Vorplatz ein prägnanter Großbaum gepflanzt. Am südlichen Sebastian-Buchegger-Platz finden sich zudem drei Kleinbaumpflanzungen. Für die umliegenden Anwohner dürfte sich grünordnerisch ein Mehr an Sichtachsen und eine geringere Durchgrünung im Wohnumfeld ergeben.

Das Preisgericht würdigt eine konsequent urbane Interpretation des westlichen Bahnhofseingangs, die eindrucksvoll belegt, über welches städtebauliche Potential die Stadt Augsburg an der Schnittstelle zwischen Hauptbahnhof und Thelottviertel verfügt. Wenn es gelänge, das Verhältnis von Platzfläche und Nutzungsangeboten besser auszubalancieren und innerhalb der großzügig gestalteten Klammer über Bahnhof und Thelottviertel die Unterschiede der Teilräume besser herauszuarbeiten, käme das der Identität des Ortes entgegen.

## **Bahnhofsvorplatz Ost**

### **1005**

Eine zentrale Platzfläche, gerahmt von Baumfeldern im Norden und Süden, präsentiert den Hauptbahnhof in angemessenem Maßstab in Richtung des Stadtzentrums.

Der weiträumige und in der Materialwahl angenehm reduziert gestaltete Bahnhofsplatz schafft dabei eine direkte Beziehung zwischen dem Bahnhofsgebäude und der an der Viktoriastraße gegenüberliegenden Bebauung. Der Entwurf erhält weitgehend den vorhandenen Altbaumbestand, was als großer Gewinn angesehen wird. Der Platzraum wird durch das auf wenige Standorte reduzierte und großmaßstäblich angelegte Lichtkonzept auch in der Nachtwirkung überzeugend inszeniert.

Die nördlichen und südlichen Platzränder werden von einer funktional und gestalterisch sinnhaften und gut differenzierten Schichtung hin zu den jeweiligen Bebauungen geprägt. In Richtung Norden markiert die Setzung des Brunnens stadträumlich folgerichtig die Einleitung der Bahnhofstraße in den Bahnhofsplatz und schafft gleichzeitig eine diskrete Überleitung der Platzfläche in Richtung Fuggerstadt-Center. Von der durch Fußgängerströme geprägten Platzfläche über das Brunnenfeld, platzbegleitende Bänke, das nördliche Baumfeld mit Fahrradstellplätzen bis hin zur gastronomischen Außenfläche des Centers ergibt sich eine allmähliche, gut dimensionierte Entschleunigung und qualitätsvolle Schichtung der notwendigen Funktionen in Richtung der platzbegrenzenden Bebauung.

Im Süden schaffen die Bankreihen am Rand der fußläufigen Verkehrsströme eine hohe Aufenthaltsqualität, die Fahrrad- und Motorrollerstellplätze grenzen diese funktional sinnvoll von den Kfz-

Parkplätzen ab. Kritisch wird im Süden allerdings die vorgeschlagene Durchquerung der Stellplatzzufahrten durch den ausfahrenden Regionalbusverkehr gesehen.

Kontrovers wird die Situierung der Taxi-Warteplätze an der Viktoriastraße diskutiert. Die Freihaltung des Bahnhofsplatzes von motorisiertem Verkehr in das unmittelbare Vorfeld des Bahnhofsgebäudes steht der großen Distanz zu den Taxiwarteplätzen gegenüber, bei gleichzeitig aber hervorzuhebender guter Sichtbarkeit selbiger. Die Anforderungen des Individualverkehrs sind insgesamt ausreichend aufgenommen, teilweise übererfüllt. Lediglich die geforderte Haltestelle für städtische Busse ist nicht nachgewiesen. Ebenso ist eine regelwerkskonforme barrierefreie Erschließung des Bahnhofsgebäudes zwingend zu realisieren.

Die fußläufige Überquerung der Viktoriastraße von und in Richtung der Bahnhofstraße löst der Entwurf durch eine Zweiteilung der Verkehrsströme und leitet die Fußgänger damit auf direktem Weg auf den Süd- und Mittelzugang des Bahnhofsgebäudes zu. Auch die nördliche, dritte Querung der Viktoriastraße führt die Fußgänger in gleicher Systematik aus der Prinzregentenstraße folgerichtig auf direktem Weg zum Nordzugang des Bahnhofsgebäudes. Durch diese Aufteilung der Fußgängerströme kann im Verbund mit der Einführung des Mittelstreifens in der Viktoriastraße eine sichere Querung der hohen Fußgängerzahlen sichergestellt werden.

Mit dem auf das Bahnhofsgebäude ausgerichtete Querungssystem wird die als Allee gestaltete Bahnhofstraße nicht in einer breiten Achse auf den Platz geführt, wiewohl diese als Sichtverbindung klare Bezüge zum Hauptbahnhof herstellt. Das entspricht dem angemessenen Gestaltungsprinzip der Bahnhofstraße, die vom Königsplatz bis zur Viktoriastraße mit beidseitig den straßenbegleitenden Bebauungen vorgesetzten Gastronomieflächen eine funktionsfähige und höchst abwechslungsreiche Durchwegung des dichten städtischen Raumes verspricht. Der motorisierte Verkehr wird dabei funktional gut in die Mittelachse integriert, der von den Entwurfsverfassern verwendete Begriff des Shared Space jedoch wird angesichts der klaren Ausweisung der Bereiche für ruhende und bewegte Nutzungen nicht eingelöst.

Die Arbeit lässt durch die sorgfältige Berücksichtigung der vielschichtigen Anforderungen eine gute öffentliche Akzeptanz erwarten und kann insgesamt durch eine klare und bis ins Detail differenziert ausgeprägte Entwurfshaltung überzeugen.

## 1026

Der Platz wird gegliedert in relativ kleine baumüberstandene Funktionsflächen vor der nördlichen und südlichen Randbebauung. Die Jury würdigt die dadurch entstandene große multifunktionale Fläche in der Mitte sowie deren Öffnung über die Viktoriastraße hinweg bis zur gegenüber liegenden Bebauung.

Kritisch angemerkt werden die zur Platzmitte hin offenen Umfahrungen der Funktionsflächen im Norden und im Süden. Die im Süden dadurch entstehende Sichtbarkeit der Haltestelle des Schienenersatzverkehrs wird aber auch positiv gesehen.

Der Platz mit seinem einheitlichen Belag aus regionalem Naturstein wirkt ruhig und großzügig. In Frage gestellt wird die Lokalisierung der Außengastronomie. Der Brunnen steht selbstbewusst in der Platzmitte und markiert den direkten Weg von der Bahnhofstraße zum Haupteingang des Bahnhofs.

Die Bahnhofstraße behält ihre klassische Gestalt mit durchlaufender Doppelbaumreihe, ergänzt durch sporadische Außengastronomie. Die Straße entspricht gestalterisch und funktional ihrer wichtigen Verbindung zwischen Bahnhof und Königsplatz. Der breite Überweg über die Viktoriastraße erfolgt signalgesteuert in sparsamster, völlig unaufgeregter Gestaltung.

Der Entwurf berücksichtigt einen Großteil der Bestandsbäume und ist insofern völlig konform mit der Wettbewerbsvorgabe, erhaltenswerten Altbaumbestand zu integrieren. Aufgrund seiner klaren und zurückhaltenden gestalterischen Sprache wird er aus Sicht der Grünordnung als vorteilhaft eingestuft.

Die Anforderungen an die Grundfunktionen des Individualverkehrs sind zwar aufgenommen, jedoch bei den PKW-Stellplätzen nicht ausreichend. Die Ausfahrt aus dem Busterminal ist klar und wider-

spruchsfrei mit anderen Verkehrsteilnehmern positioniert. Das gilt auch für die fußläufigen Verkehre aus dem Südtunnel. Die geforderte Haltestelle für städtische Busse fehlt. Die Verkehrsführung aus der Prinzregententraße in die Viktoriastraße wirkt unstimmig. Eine regelwerkskonforme barrierefreie Erschließung des Empfangsgebäudes ist zwingend zu realisieren.

Die Arbeit überzeugt gestalterisch und funktional ohne extravagante Höhepunkte oder modische Einfälle.

## 1028

Die Arbeit schlägt eine streng achsensymmetrisch auf das Bahnhofsgebäude bezogene und dennoch großzügige Gestaltung des östlichen Bahnhofplatzes vor, mit zwei charakteristischen Baumdächern an beiden Platzenden.

Die kastenförmig geschnittenen Platanen korrespondieren als grüne Säulenhallen mit hoch aufgestuften Stämmen gut mit der Architektur des Bahnhofsgebäudes und lassen die Sichtbeziehungen frei. Das südliche Baumdach beherbergt einen Großteil der geforderten Fahrradstellplätze, in guter Erreichbarkeit vom Südportal. Unter dem nördlichen Platanendach sind Parkplätze angeordnet, die notwendige Ein- und Ausfahrt ist als Umfahrung der ‚grünen Halle‘ angelegt und integriert geschickt Kiss-and-ride-Plätze sowie Taxistände.

Zur großzügig freigehaltenen Platzmitte werden die stark von Nutzungen geprägten Baumblöcke durch zwei erhabene Sitzobjekte abgetrennt, die wie riesige Sitzkissen zum Verweilen einladen oder als städtische Bühnen genutzt werden können. Das Risiko einer Zweckentfremdung muss vor der Realisierung ausreichend abgewogen werden. Leider fehlen konkretere Aussagen zu Ausbildung bzw. Materialität dieser Objekte bzw. bleiben Andeutungen.

Drei Solitärbäume aus dem Bestand sowie der außermittig gesetzte Brunnen sorgen in der Strenge der Symmetrie für Spannung, der vorgeschlagene einheitliche Platzbelag sorgt für einen ruhigen Grundton.

Der Vorschlag der südgerichteten Außengastronomie vor dem Fugger-Center sorgt auch in diesem Platzbereich für eine wünschenswerte Belebung.

Insgesamt sind die geforderten bzw. wünschenswerten Funktionen des Platzes gut integriert, lediglich die Auslagerung vieler Fahrradstellplätze auf ein Grundstück jenseits der Victoriastraße scheint kritisch, auch wenn das Angebot überdachter Stellplätze eingangs der Harderstraße positiv zu sehen ist. Die Anforderungen an die Grundfunktionen des Individualverkehrs sind zwar in ihrer Anordnung, nicht jedoch in der geforderten Anzahl und den technischen Ausprägungen erfüllt. Bei Reduzierung der überdimensionierten Sitzobjekte können diese Defizite kompensiert werden. Eine regelwerkskonforme barrierefreie Erschließung des Empfangsgebäudes ist zwingend zu realisieren.

Die Gestaltung der Bahnhofstraße stärkt mit den beiden Baumreihen den eindeutigen achsialen Bezug zum Bahnhof, der Brunnen sitzt szenographisch richtig in der verlängerten Straßenachse. Der Übergang vom Platz in die Bahnhofstraße ist räumlich großzügig, die gestalterische Ausformulierung mit dem sich über die Victoriastraße schiebenden Plattenbelag aus der Bahnhofstraße ist auch unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten kritisch zu sehen.

Der sich ohne Differenzierung durch die gesamte Bahnhofstraße ziehende Belag aus Natursteinplatten erscheint aufgrund der gewählten, sehr großen Formate unangemessen und auch in technischer und funktionaler Hinsicht fragwürdig. Die insgesamt in ihrer Einheitlichkeit Ruhe ausstrahlende Gestaltung wird aber dennoch gewürdigt. Die Arbeit enthält sich in wohlthuender Weise einer Überinstrumentierung des Straßenraumes.

## 1032

Die Arbeit zeichnet sich durch eine sehr großzügige Platzgestaltung aus, die durch den durchgängigen Bodenbelag unterstrichen wird. Die Größe der Platten (0,4x1 m) und ihre Anordnung mit Kreuzfugen sollte nochmals hinterfragt werden.

Die Anordnung der unterschiedlichen Verkehrsfunktionen wirkt selbstverständlich und funktional. Aussagen zur Radwegführung fehlen jedoch vollständig und die unterirdisch angeordneten Fahrradstellplätze stehen am Standort neben der Viktoriastraße im Konflikt mit dem Straßenbahntunnel.

Die Fußgängerbereiche auf dem Platz sind in beide Richtungen (Empfangsgebäude-Bahnhofstraße- und Fuggerstadtcenter-Ladehöfe) großzügig dimensioniert. Der barrierefreie Zugang zum Empfangsgebäude ist durch eingeschnittene Rampen geschickt gelöst.

Insbesondere der Bereich nördlich des Brunnens ist multifunktional nutzbar. Außengastronomie ist nicht dargestellt, bietet sich aber vor den Seitenflügeln des Empfangsgebäudes an. Die Vorzonen vor der seitlichen Randbebauung (Fuggerstadtcenter, Bohus-Center) sind hingegen sehr eng und werden durch Taxistandplätze und Bussteige vom Platz abgeschnitten. Die Busausfahrt aus dem Busterminal muss auf die absolut notwendige Dimension angepasst werden.

Der Brunnen steht selbstbewusst auf dem Platz und wird durch die Sitzbänke und die Beleuchtung nochmals inszeniert. Die Bäume sind locker angeordnet, da sie aber zwei eindeutige Gruppen bilden, unterstreichen sie das Gesamtkonzept des Platzes und bilden mit der ebenfalls locker verteilten Beleuchtung eine stimmige Einheit. Sie wird in den Anfangsjahren allerdings nicht den dargestellten Baumkroneneffekt aufweisen. Diesem Effekt kann teilweise durch die Wahl einer starken Pflanzqualität (30/35er) entgegengesteuert werden. Zur Baumart an der Viktoriastraße wurden keine Angaben gemacht.

Die Baumgestaltung am östlichen Bahnhofsvorplatz mit der Pflanzung von Gleditschien und im Bereich der Bahnhofstraße mit Spitzahorn erfordert eine komplette Rodung der Bestandsbäume. Die Anpflanzung von Spitzahorn wird aufgrund zunehmender Rindenschäden an Jungbäumen dieser Art kritisch eingestuft. Eine durchgängige Baumreihe im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße wird insofern als positiv eingestuft, da gerade dort die stärkste Besonnung vorhanden ist. Und in den Sommermonaten Schatten benötigt wird.

Die Anforderungen der Anforderung der Ausschreibung, erhaltenen Baumbestand in die Planungen zu integrieren wird dieser Entwurf nicht gerecht. Er hat allerdings den Weg für eine vollständige Grünordnung eröffnet. Dies birgt Vorteile im Bauablauf und in der späteren Entwicklung der Bäume.

Die Fußgängerquerung der Viktoriastraße überzeugt in ihrer Breite, ist ansonsten aber nicht herausgearbeitet. Völlig unverständlich erscheint der Vorschlag, die südliche Baumreihe in der Bahnhofstraße aufzugeben, da durch diesen Eingriff keinerlei funktionale oder räumliche Verbesserung erzielt wird. Ansonsten überzeugt die Aufteilung des Straßenraums mit ihren breiten Fußgängerbereichen, durchgängig geführten Rinnen und Bordsteinen sowie der Bänderung in der Mittelzone.

## 4. Rangfolge und Preise

Nach nochmaliger ausführlicher Diskussion der Arbeiten wird die Rangfolge der Preisgruppen mit folgendem Stimmenverhältnis beschlossen:

### Bahnhofsvorplatz Ost

1005	Rang 1	(9:0)
1032	Rang 2	(6:3)
1028	Rang 3	(5:4)
1026	Rang 4	(6:3)



Das Preisgericht beschließt einstimmig - abweichend von der Auslobung - folgende Zuerkennung der Preise:

1005	1. Preis	38.000 €
1026	2. Preis	24.500 €
1028	3. Preis	15.500 €
1032	4. Preis	10.000 €
insgesamt		88.000 €

Bei nachträglichem Ausschluss einer prämierten Arbeit soll der frei werdende Betrag zu gleichen Teilen unter den mit Preisen und Ankäufen prämierten Arbeiten aufgeteilt werden.

### **Bahnhofvorplatz West**

1003	Rang 1	(8:1)
1023	Rang 1	(8:1)
1028	Rang 1	(8:1)
1005	Rang 4	(9:0)
1008	Rang 4	(9:0)
1027	Rang 4	(9:0)

Das Preisgericht beschließt einstimmig - abweichend von der Auslobung - folgende Zuerkennung der Preise:

1002	Preisgruppe	12.000 €
1016	Preisgruppe	12.000 €
1013	Preisgruppe	12.000 €
1005	Anerkennung	5.000 €
1008	Anerkennung	5.000 €
1027	Anerkennung	5.000 €
insgesamt		51.000 €

Bei nachträglichem Ausschluss einer prämierten Arbeit soll der frei werdende Betrag zu gleichen Teilen unter den mit Preisen und Ankäufen prämierten Arbeiten aufgeteilt werden.

## **5. Empfehlungen**

### **Bahnhofplatz Ost**

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig, die Konkretisierung der weiteren Planung zusammen mit dem Verfasser der mit dem ersten Preis ausgezeichneten Arbeit anzugehen. Bei der weiteren Bearbeitung sollen die Anmerkungen des Preisgerichts berücksichtigt werden. Es soll überprüft werden, ob im Zuge der weiteren Ausarbeitung unter Wahrung der funktionalen Qualitäten die Konflikte zwischen Regionalbussen und KFZ-Verkehren durch eine Umorientierung (Spiegelung) der Funktionen Fahrradparkplätze und KFZ-Stellplätze entschärft werden können. Die Lage der Querungsstellen der Viktoriastraße soll ebenfalls überprüft werden.

### **Bahnhofplatz West**

Am Bahnhofplatz West stellt das Preisgericht fest, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Arbeit so weit entwickelt war, dass eine eindeutige Entscheidung möglich gewesen wäre. Es empfiehlt daher dem Auslober einstimmig, auf Grundlage der in der Diskussion der qualifizierten Beiträge gewonnenen Erkenntnisse die drei Preisträger zu einer Überarbeitung im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung einzuladen.

## **6. Verlesen des schriftlichen Protokolls**

Das Preisgericht verzichtet einstimmig auf die vollständige Verlesung des Preisgerichtsprotokolls und beauftragt den Vorsitzenden des Preisgerichts zusammen mit der Vorprüfung die endgültige Fassung des Protokolls zu erstellen.

## **7. Verlesen der Verfasseramen**

Der Vorsitzende stellt die Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfassererklärungen fest. Die Vorprüfung öffnet diese, der Vorsitzende verliest die Verfasseramen, die im Anhang aufgelistet sind.

## **8. Abschluss des Preisgerichts**

Herr Prof. Pesch dankt allen Beteiligten für die Mitarbeit im Preisgericht für die sehr konstruktive, intensive und gute Zusammenarbeit sowie der Stadt Augsburg als Ausloberin für die Durchführung des Wettbewerbs. Weiterhin bedankt sich Herr Prof. Pesch bei der Vorprüfung für die ausgezeichnete Vorbereitung. Er bittet um Entlastung der Vorprüfung, was einstimmig geschieht, und wünscht dem Bauvorhaben ein gutes Gelingen. Er zeigt sich zuversichtlich, dass das Wettbewerbsergebnis eine gute Ausgangsbasis für die weitere Planung darstellt und hofft auf ein gutes Ergebnis bei der Realisierung.

Herr Merkle bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die engagierte Mitarbeit, insbesondere bei Herrn Prof. Pesch für die souveräne Leitung der Sitzung und bei der Vorprüfung für die gute Begleitung des gesamten Verfahrens.

Die Sitzung endet um 22:00 Uhr.

## **9. Ausstellung**

Die Wettbewerbsarbeiten werden im Anschluss an die Preisgerichtssitzung öffentlich ausgestellt. Ausstellungseröffnung ist am Freitag, 20.11.2015 um 12.00 Uhr.

Zeitraum: Freitag, 20.11.2015 bis einschließlich Freitag, 04.12.2015  
Öffnungszeiten täglich 12.00 – 19.00 Uhr

Ort: Halle B12 im Martini-Park  
Provinostraße 52, 86153 Augsburg

aufgestellt durch: Jana Semmlin  
Augsburg, den 16.10.2015

Günter Hammerschall,  
Augsburg, den 19.11.2015

