

Wettbewerb „Erfurt Neue Mitte Südost“ Protokoll zur Preisgerichtssitzung am 15.03.2023

1. Ort der Sitzung

Melchendorfer Markt, Am Drosselberg 45, 99097 Erfurt

2. Begrüßung und Anwesenheit

Das Preisgericht tritt am 15.03.2023 um 9:15 Uhr zusammen. Herr Dr. Tobias Knoblich, Dezernent für Kultur und Stadtentwicklung der LH Erfurt, begrüßt die Teilnehmenden von Seiten der Ausloberin. Er verweist auf die Bedeutung des „Modellvorhabens Erfurt Südost“ und die sehr komplexe Aufgabenstellung im Wettbewerb.

Herr Sattler vom Betreuungsbüro begrüßt im Anschluss ebenfalls alle Sitzungsteilnehmenden und stellt die Anwesenheit des Preisgerichts fest. Das Preisgericht setzt sich wie folgt zusammen:

Preisgericht

Fachpreisrichter*innen (stimmberechtigt):

1. Prof. Johannes Ringel, Leipzig (Professor für Städtebau)
2. Prof. Dr. Janna Hohn, Frankfurt a.M. (Architektin)
3. Prof. Tim Rieniets, Hannover (Stadtplaner)
4. Prof. Burkhard Wegener, Köln (Landschaftsarchitekt)
5. Prof. Annegret Stöcker, Dresden (Landschaftsarchitektin)
6. Prof. Irene Lohaus, Dresden / Hannover (Landschaftsarchitektin, Stadtplanerin)
7. Gisela Stete, Darmstadt (Verkehrsplanerin)
8. Prof. Dr. Hartmut Topp, Kaiserslautern (Verkehrsplaner)

Stellvertreter*innen:

- Andrea Ziegenrucker, Erfurt (Landschaftsarchitektin)
- Burkhard Horn, Berlin (Stadtplaner, Verkehrsplaner)
- Tim Tröger, Leipzig (konzeptionelle Planung, Stadtraum-Strategien, Verkehrsplanung)

Sachpreisrichter*innen (stimmberechtigt):

1. Dr. Tobias Knoblich, Dezernent 06, Kultur und Stadtentwicklung, LH Erfurt (zwischen 11:00 -13:00 Uhr vertreten durch Ulrike Rugenstein, Kultur und Stadtentwicklung, LH Erfurt)
2. Matthias Bärwolff, Dezernent 04, Bau, Verkehr und Sport, LH Erfurt
3. Alexander Reintjes, Amtsleiter Tiefbau- und Verkehrsamt, LH Erfurt
4. Dr. Sascha Döll, Amtsleiter Garten- und Friedhofsamt, LH Erfurt
5. Dirk Heide, kommissarischer Amtsleiter, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung LH Erfurt
6. Matthias Pöhler, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
7. Staatssekretärin Prof. Dr. Barbara Schöning, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Stellvertreter*innen:

- Ulrike Rugenstein, Kultur und Stadtentwicklung, LH Erfurt
- Anne-Katrin Timpel, Bau, Verkehr und Sport, LH Erfurt
- Heike Sängler, Garten- und Friedhofsamt
- Konstanze Bonk-Lück, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Julia Fuchs, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
- BD Kerstin Ackermann, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Sachverständige Beratung

- Michael Otto, VCDB Dresden
- Michael Räuber, Tiefbau- und Verkehrsamt
- Falko Böhm, Verkehrsbetriebe Erfurt
- Achim Kintzel, Tiefbau und Verkehrsamt (Verkehrsplanung)

- Henry Thomas, Garten- und Friedhofsamt
- Jakob Kratzsch, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gäste / Politische Beratung

- Hans-Jürgen Czentarra, Ortsteilbürgermeister Herrenberg
- Matthias Plhak, Ortsteilbürgermeister Wiesenhügel
- Wolfgang Albold, Ortsteilbürgermeister Melchendorf
- Urs Warweg, SPD-Fraktion
- Jörg Kallenbach, CDU-Fraktion
- Dr. Barbara Glaß, Fraktion Die Linke
- Ulrike Nonn, Fraktion Mehrwertstadt
- Mario Czypionka, AFD-Fraktion
- Matthias Sengewald, Beirat für Radverkehr in der LH Erfurt (bis ca. 15:00 Uhr)

Vorprüfung und Betreuung

- Oliver Gentzke, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Antje Ehlert, FSW Düsseldorf GmbH
- Lena Löffeler, FSW Düsseldorf GmbH
- Andreas M. Sattler, FSW Düsseldorf GmbH

3. Vorsitz

Auf Vorschlag der LH Erfurt wird Prof. Johannes Ringel einstimmig – bei eigener Stimmenthaltung – zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Er bedankt sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und nimmt die Wahl an.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts fest.

Alle Mitglieder des Preisgerichts versichern, dass sie die Beratungen vertraulich behandeln werden. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten noch mit Wettbewerbsteilnehmenden einen Meinungs austausch über die Aufgabe gehabt haben. Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung des Preisgerichts alle Vermutungen über mögliche Verfasser*innen zu unterlassen. Er versichert der Ausloberin, den Teilnehmenden und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichtes nach den Grundsätzen der RPW. Anschließend wird der Ablauf der Sitzung erläutert.

4. Bericht der Vorprüfung/Zulassung der Arbeiten zum Preisgericht/Informationsrundgang

Der Vorsitzende bittet um den allgemeinen Bericht der Vorprüfung und Erläuterung der Tischvorlage.

Frau Ehlert berichtet, dass von den insgesamt 12 Teilnehmenden 6 Verfasser*innen ihre Arbeiten fristgerecht eingereicht haben. Verstöße gegen die Regeln des Wettbewerbs wurden durch die Vorprüfung nicht festgestellt. Alle Arbeiten waren vollständig prüffähig. Die Kennzahlen der Arbeiten wurden vom Büro FALTIN + SATTLER, Düsseldorf durch die Tarnzahlen **1001-1006** anonymisiert. Das Preisgericht beschließt **einstimmig**, alle Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen.

Den Teilnehmenden der Sitzung liegen die Ergebnisse der Vorprüfung in Form eines Berichts schriftlich vor. Die einzelnen Arbeiten und die Ergebnisse der Vorprüfung werden dem Preisgericht in einem ausführlichen Informationsrundgang wertfrei erläutert.

5. Beurteilungskriterien

Anschließend reflektiert das Preisgericht die Beurteilungskriterien der Auslobung:

- räumliche Leitidee
- Städtebaulich-freiraumplanerische Qualität
- Verkehrsfunktionale Qualität
- Gestaltqualität
- Grün- und Freiraumkonzept
- Qualität der Beiträge für eine klimaangepasste und/oder wassersensible und/oder resiliente Planung
- Beitrag zur Modellhaftigkeit im Sinne des Modellvorhabens
- Realisierungsfähigkeit in Baustufen
- Wirtschaftlichkeit

Die Vielschichtigkeit der Entwurfsaufgabe wird erörtert, insbesondere die Schaffung einer langfristigen Perspektive / Vision und die Modellhaftigkeit des Projektes werden herausgestellt. Ziel ist es eine „Neue Mitte“ zu schaffen, die es schafft Verbindungen herzustellen, die Stadtteile miteinander zu vernähen und den Menschen ein echtes Angebot zu machen, um miteinander in den Kontakt und die Kommunikation zu gehen. Es wird deutlich, dass der Umbau der heute dominierenden Verkehrsanlagen hierbei eine große Rolle spielt. Die geäußerten Bedenken bzgl. der Leistungsfähigkeit für den MIV oder der Straßenbahn in der in fast allen Arbeiten gewählten Variante 2 werden diskutiert. Dennoch wird eine strukturelle Veränderung als maßgeblicher Bestandteil zur Erreichung der o.g. Ziele gesehen. In der Wertung der Arbeiten gilt es, den erforderlichen Aufwand mit den dafür gewonnenen stadträumlichen und sozialen Qualitäten abzuwägen.

6. Erster Wertungsrundgang

Das Preisgericht beschließt einstimmig, dass im ersten Wertungsrundgang aufgrund der hohen Qualität aller Beiträge keine Arbeiten ausgeschieden werden. Damit verbleiben alle 6 Arbeiten im Wettbewerb.

7. Zweiter Wertungsrundgang

Das Preisgericht untersucht die verbliebenen **6 Arbeiten** nochmals sehr intensiv. Im zweiten Wertungsrundgang werden alle Wettbewerbsbeiträge ausgeschieden, die nach vertiefter Diskussion keine befriedigenden städtebaulich-freiraumplanerischen Ansätze und/oder funktionale Mängel aufzeigen. Die nachfolgenden Beiträge werden **mehrheitlich** ausgeschieden:

1001 (einstimmig)

Der Entwurf sieht eine bauliche Verdichtung der zur Verfügung stehenden Flächen vor. Zwischen den angrenzenden Siedlungsstrukturen entsteht quasi ein neues Quartier, welches langfristig die komplette Friedhofsfläche einnimmt. Die zentral gelegene „Grüne Mitte“, schafft es aufgrund seiner kleinen Dimensionierung und introvertierten Lage nicht, die angrenzenden Quartiere an dieser Stelle zusammenzuführen. Von der Jury wurde sowohl die ansteigende Topographie der Freifläche, als auch die Positionierung der gewerblichen Nutzungen am nördlichen Rand der grünen Mitte kritisiert. Der an der Kranichfelder Straße positionierte „Klimaanger“, wird aufgrund der fehlenden Aktivierung, seinem Anspruch nicht gerecht. Auch der neue Stadtplatz bildet keinen zentralen Ort im Quartier aus, was durch die Positionierung des Quartiershauses verstärkt wird. Wünschenswert wäre auch eine stärkere Ausbildung der Nord-Süd-Verbindung gewesen. Die Ausbildung der Kranichfelder Straße als Stadtboulevard wird im Entwurf aufgrund der Straßenführung nicht deutlich. Es wird kritisiert, dass die Haltestellen nicht im direkten Zusammenhang mit den ausformulierten Stadtplätzen stehen. Die Haltestelle „Neue Mitte (Abzw. Wiesenhügel)“ ist vom Wiesenhügel aus nicht barrierefrei zugänglich (Himmelsleiter), deswegen ist die zusätzliche Haltestelle Milwitzweg notwendig.

1004 (12 Ja- / 3 Nein-Stimme)

Der von der Arbeit postulierte Ansatz der Schaffung einer Gartenstadt mit einer freiraumbasierten Nahtstelle zwischen den Quartieren wird vom Preisgericht grundsätzlich gewürdigt, in ihrer Ausarbeitung jedoch kontrovers diskutiert. Der Entwurf greift die Idee einer plangleichen Führung von Stadtbahn und Kranichfelder Straße auf. Mit der Einrichtung einer neuen Haltestelle „Milwitzweg“

wird die Erreichbarkeit der Bewohner*innen am Wiesenhügel gewährleistet. Im Sinne der Barrierefreiheit kann auch der Shuttle-Bus die Verknüpfung der Areale untereinander verbessern. Die punktuell erfolgte räumliche Arrondierung der Quartiersränder überzeugt das Preisgericht jedoch nicht. Aufgrund der mangelnden Auseinandersetzung mit urbanen Themen und der fehlenden Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen, gelingt es der Arbeit nicht, die gewünschten Anforderungen an eine Neue Mitte zu generieren. Das großflächige Angebot an privat genutzten Pachtgärten kann weder räumlich noch sozial-gemeinschaftlich zu einer positiven Entwicklung des Erfurter Südostens beitragen.

8. Engere Wahl

Damit verbleiben folgende 4 Arbeiten in der engeren Wahl:

1002 (12 Ja-Stimmen / 3 Nein-Stimmen)

1003 (9 Ja-Stimmen / 6 Nein-Stimmen)

1005 (10 Ja-Stimmen / 5 Nein-Stimmen)

1006 (12 Ja-Stimmen / 3 Nein-Stimmen)

9. Einzelbeurteilungen der engeren Wahl

Die 4 Arbeiten der engeren Wahl werden eingehend analysiert und gemäß den Kriterien der Auslobung schriftlich beurteilt. Die Einzelbeurteilungen werden im Preisgericht verlesen, diskutiert und verabschiedet.

Arbeit 1002

Der Wettbewerbsbeitrag „Grüne Mitte“ setzt konsequent auf die Idee, den Zwischenraum zwischen den Großsiedlungen Wiesenhügel und Herrenberg und den angrenzenden Strukturen von Melchendorf als naturräumliche und frei zugängliche Fläche zu etablieren. Dieser Idee folgend werden alle hochbaulichen und topografisch wirksamen Barrieren aus diesem Bereich entfernt. Die größte aller Barrieren - die Kranichfelder Straße und das entlang dieser Straße positionierte Brückenbauwerk - wird auf das nötige Maß zurückgebaut und transformiert: Das Brückenbauwerk wird zugunsten einer niveaugleichen Führung von Straße und Schiene entfernt; die Anzahl der Fahrbahnen wird verringert und durch baulich getrennte Fahrradwege ergänzt; die Straßenbahn soll zukünftig auf einem Rasengleis fahren. Auf diese Weise wird die Barrierewirkung auf überzeugende Weise verringert. Kritisiert wird in diesem Zusammenhang die kurzfristige Beibehaltung des Brückenbauwerkes, welche die zu erwartenden positiven Auswirkungen des Projektes verzögern würde und vor dem Hintergrund einer dringenden Sanierungsnotwendigkeit fraglich ist.

Im Wettbewerbsgebiet wird die Kranichfelder Straße beidseitig von Bäumen gesäumt, was ihr dazu verhilft, als Teil der Grünen Mitte wahrgenommen zu werden. Südlich und östlich wird die Baumbepflanzung entlang der Haarbergstraße und Am Wiesenhügel fortgesetzt. Westlich des Wettbewerbsgebietes soll die Straße von doppelreihigen Baumpflanzungen begleitet werden, was ihr den Charakter eines Stadtboulevards verleiht.

Die Haltestelle Abzweig Wiesenhügel wird an den westlichen Rand des Wettbewerbsgebietes verlegt. Am Wiesenhügel wird eine zusätzliche Haltestelle vorgesehen, so dass die gleichnamige Siedlung nun von Norden und von Süden her durch die Straßenbahn erschlossen wird. Im Osten, wo der Wiesenhügel auf die Grüne Mitte stößt, ist keine barrierefreie Erschließung vorgesehen, was dem Ziel des Wettbewerbes widerspricht, die umliegenden Siedlungen besser miteinander zu integrieren. Besser gelingt die Erschließung des gegenüberliegenden Herrenbergs, der mittels einer traversierenden Wegeführung auch problemlos von Fußgängern und Fahrradfahrern bewältigt werden kann. Allerdings wäre hier zu überprüfen, ob das Verhältnis aus Steigung und Weglängen optimal gewählt ist. Auch die bereits angedeutete Sicht -und Wegebeziehung von Melchendorf in Richtung Gustav-Adolf-Kirche scheint verbesserungswürdig.

Das Herzstück des Projektes, die Grüne Mitte, wird als locker bepflanzter Grünraum ohne nennenswerte landschaftliche Merkmale dargestellt. Positiv angemerkt wird die Erhaltung des alten Baumbestandes, der durch neue Pflanzungen ergänzt wird. Der Friedhof wird in die Grüne Mitte integriert - zunächst in seiner bestehenden Form und später als integraler Teil der Parkanlage.

Wünschenswert wären genauere Aussagen darüber, welchen Charakter dieser Grünraum langfristig annehmen soll und wie er dazu beitragen kann, Bewohner*innen aus den umliegenden Quartieren anzuziehen und zum Aufenthalt zu animieren. Ergänzende Vorschläge bezüglich Struktur, Vegetation und Programm könnten diesbezüglich aufschlussreich sein.

Die Phasierung des Projektes erscheint insgesamt sinnvoll. Die Entfernung des Kaufland-Gebäudes in der letzten Phase (2060) wird als Option verstanden. Zunächst sollte jedoch darauf Wert gelegt werden, das Gebäude architektonisch und programmatisch aufzuwerten, ebenso wie es von den Verfasser*innen für das Herrenberg Center vorgeschlagen wird. Die hier vorgeschlagene Ersatzbebauung für das Kaufland-Gebäude bildet im Süden eine bauliche Kante aus, und sorgt mit der verlegten Straßenbahnhaltestelle dafür, dass an dieser Stelle ein Platz mit städtischer Qualität entsteht. Ansonsten nimmt die Ersatzbebauung keinen erkennbaren Bezug zum topografischen und baulichen Kontext und müsste städtebaulich überarbeitet werden.

Arbeit 1003

Die städtebaulichen Ergänzungen im Entwurf haben zum Ziel, an den diffusen Rändern des Gebietes am Rottenbacher Weg und am Am Sibichen zu ergänzen. Hier wird die kleinteilige Struktur entlang der Haarbergstraße nachvollziehbar übernommen. Die Raumbügel im Übergang zur gewachsenen Struktur Schulzenweg / St. Nikolaus erscheint allerdings zu klein, auch vor dem Hintergrund der Kaltluftschneise von Norden müsste die Öffnung größer sein. Ein weiterer städtebaulicher Schwerpunkt sind zwei neue hohe Wohnhäuser am Fußpunkt der Grünfuge Richtung Gustav-Adolph-Kirche. Die beiden Zwillingsbauten werden jedoch kritisch bewertet, denn die Sichtbezüge der dahinterstehenden Riegel werden gestört und der Schattenwurf der Hochhäuser wird sich negativ auf das Umfeld auswirken.

Die Grundidee der Arbeit, die Qualifizierung von drei Freiraumtypen zu einer zentralen grünen Parklandschaft für beide Quartiere, mit Integration des ehemaligen Friedhofs in 2060, wird positiv bewertet. Ein neues Wegesystem verbindet sowohl die Stadtteile, als auch die übergeordneten Erholungsräume. Der Hangbereich am Herrenberg erhält neue nach Süden ausgerichtete Sonnenterrassen, die als neuer Treffpunkt im Quartier eine Belebung der öffentlichen Freiräume versprechen.

Die fußläufige und barrierefreie direkte Überwindung der Tallage mit Straßen und Straßenbahn wird zunächst positiv bewertet. Allerdings müssen die Lage der markanten Spindel in direkter Nähe zur Sporthalle, die Gefälle der Rampenäste und die lichten Höhen geprüft werden. Insgesamt wird die Idee, die verschiedenen Richtungen über die Hauptwegetrasse des Fuß- und Radweges anzubinden, positiv bewertet. Auch die Ergänzung der Hauptwege mit angehängten serpentinartigen Beipässen ist gut überlegt. Die Idee den verrohrten Holzergraben zu öffnen und zu renaturieren wird positiv bewertet, wobei die heutige Sohle wahrscheinlich für dieses Vorhaben zu tief liegt.

Die Bündelung der Fahrbahnen Kranichfelder Straße auf der Nordseite der Trasse ist sinnvoll und verspricht auf der Südseite Richtung Wiesenhügel mehr Gestaltungsspielraum. Die Chance der Gestaltung eines Stadtboulevard durch Neuorganisation wird allerdings nicht genutzt. Die Anlage einer neuen Haltestelle Milwitzweg verbessert die barrierefreie Erreichbarkeit des Quartiers Wiesenhügel. Die Verlegung der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel ist richtig, allerdings wird die neue Haltestelle nicht durch Kombination mit einem Stadtplatz in ihrer Bedeutung aufgewertet. Gewürdigt wird die Ausstattung des gesamten Quartiers mit dezentralen Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe und Angebote.

Arbeit 1005

Aufbauend auf der Entwicklung der Kranichfelder Straße zu einer „neuen Lebensader für Fußgänger und Radfahrer“ werden die Quartiere Wiesenhügel, Herrenberg und der historische Ortskern über ein feingliedriges Wegesystem vernetzt. Als besonders bemerkenswert ist hier die konsequente stufenlose Anbindung des Quartiers Wiesenhügel an die Straßenbahnhaltestelle zu nennen. In Verbindung mit den durch den Rückbau der Straßen gewonnenen Flächen gelingt hier ein qualitätvoller Park am Wiesenhügel, der mit dem am Fuß angeordneten Landschaftssee auch gut verortet ist und einen gestalterisch integrierten Beitrag zum Regenwassermanagement

liefert. Die Entwicklung eines durchgängigen Landschaftsbandes zwischen dem Dorfanger Schulzenweg und der Gustav-Adolf-Kirche ist ein sehr guter Beitrag, um die Quartiere miteinander und mit den Grünräumen zu vernetzen. Auch die Begleitung des Landschaftsbandes mit baulichen Ergänzungen mit Nutzungsbausteinen, die ein vielfältiges, gemischtes Publikum adressieren, wird sehr begrüßt.

Die Wahl größerer Solitärbauten als neue Stadtbausteine wird kritisch diskutiert. Der Ansatz einer langfristig robusten Struktur, die in ihrer Dimension auf die Topographie reagiert und einen günstigen A/V-Wert aufweist bzw. langfristig auch wechselnde Nutzungen zulässt, wird gewürdigt. Die offene, sich mit den Grünflächen verzahnende Struktur, wird einerseits als maßstabsgebend und nischenbildend gewertet, andererseits jedoch für die Großzügigkeit und Übersichtlichkeit störend eingeschätzt. In den späten Realisierungsphasen wird die Kauflandfläche mit einbezogen. Allerdings werden hier die Solitärbauten etwas beliebig fortgesetzt, ohne dass klar ablesbare, räumlich definierte Grünräume verbleiben. Die Erhaltung der Friedhofstruktur wird grundsätzlich begrüßt, jedoch ist dieser in kleinflächige, wenig definierte Freiflächen eingebettet. Eine Auseinandersetzung mit dem Gebäudebestand wird vermisst.

Aufbauend auf einer schlüssigen Phasierung bei der Umsetzung des Entwurfs sieht die Arbeit einen Abriss des Brückenbauwerks Kranichfelder Straße / Haarbergstraße vor, bei Beibehalten der jetzigen Lage der Straßenbahnhaltestelle „Abzw. Wiesenhügel“ und Verzicht auf eine zusätzliche Haltestelle Milwitzweg. Die Kranichfelder Straße wird im Querschnitt beginnend östlich des Knotens Blücherstraße um einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert, zugunsten von Radverkehrsanlagen und Baumpflanzungen. Unmittelbar hinter der Einmündung Dornheimstraße wird die Kfz-Fahrbahn komplett auf die Nordseite der Tram verschwenkt. Die Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ ist von der Siedlung Wiesenhügel über sehr lange Rampen barrierefrei erreichbar. Allerdings ist ihre Lage bezüglich der umliegenden Nutzungen nicht optimal. Der Entwurf berücksichtigt weitgehend die Belange des Radverkehrs und bietet auch parallele Führungen zur Kranichfelder Straße an. Die Feinerschließung durch den ÖPNV wird durch einen ergänzenden Quartiersbus gewährleistet. Insgesamt ist die Arbeit verkehrsplanerisch gut durchgearbeitet und erscheint in dieser Hinsicht im Prinzip gut umsetzbar. Bestimmte Details wie die Anordnung und Erschließung der Mobilitätshubs sind noch weiter auszuarbeiten.

Insgesamt wird der städtebauliche Ansatz gewürdigt, jedoch als zu schematisch erachtet und auch aufgrund der wenig räumlichen Differenzierung kontrovers diskutiert.

Arbeit 1006

Die Arbeit setzt prinzipiell voraus, dass der Verkehr neugeregelt wird, um die Ziele des Wettbewerbs zu erreichen. Die Wohnquartiere werden dezentral erschlossen, die Kranichfelder Straße wird folgerichtig entlastet und verkehrsberuhigt - individuelles Parken erfolgt in dezentralen Garagen. So entstehen neue, verbindende Freiräume dort, wo bereits gesellschaftliche Kristallisationspunkte vorhanden oder durch den Beitrag vorgesehen sind. Das Konzept besticht durch „gemeinwohlorientierte Bausteine“, die die Voraussetzung für ein besseres gesellschaftliches Miteinander bilden. So wird die Neue Mitte nicht nur baulich, sondern auch funktional aufgewertet, z.B. mit Schwimmhalle, Bürgerhaus, Sporteinrichtungen oder Marktplatz. Diese sind so günstig angeordnet, dass sie zu Quartier übergreifenden Zielen werden. Die städtebaulichen Setzungen im Detail wurden zum Teil noch kontrovers diskutiert. Das ehem. Herrenberg Center und das Kaufland mit Sportplatz werden teilweise ressourcenschonend erhalten und weiterentwickelt. Damit hat auch der Umgang mit der Bausubstanz Modellcharakter. Es entstehen drei gut platzierte Freiräume und Bindeglieder zwischen den Wohnquartieren. Aus Dächern werden Dachlandschaften und so in den umgebenden Freiraum integriert. Korrespondierende Funktionsbereiche werden über ein sogenanntes „Aktivband“ miteinander verknüpft und wohltuend durch zusätzliche Attraktionen aufgeladen. Bereits vorhandene grüne Korridore werden ebenfalls miteinander verbunden, zum Teil baulich gefasst, in jedem Fall jedoch durch Sitz- und Spielbereiche sowie intensive Bepflanzungen aufgewertet. Der Alte Friedhof hat im neuen Park Platz gefunden. Schade ist, dass er durch das produktive Quartier seitlich bedrängt wird.

Erst mit der Fertigstellung der Neubauten am Stadtplatz ist auch die Realisierung des sogenannten Hügelweges möglich, der die Kranichfelder Straße höhenseitig quert, mehrere Funktionsbereiche miteinander verbindet und den Zugang zur Haltestelle über den Aufzug ermöglicht.

Die Arbeit spricht als Einzige die Notwendigkeit an, den Kfz-Durchgangsverkehr so weit wie möglich herauszunehmen und macht auch Vorschläge, die einzelnen Quartiere nicht mehr nur über die zentrale Achse Kranichfelder Straße / Haarbergstraße, sondern vermehrt von außen zu erschließen. Sie sieht einen Abriss des Brückenbauwerks Kranichfelder Straße / Haarbergstraße und eine plangleiche Führung von Straßenbahn und Fahrbahn der Kranichfelder Straße vor. Die Lage der Straßenbahnhaltestelle „Abzw. Wiesenhügel“ wird ein Stück Richtung Westen verschoben, auf eine zusätzliche Haltestelle „Milwitzweg“ wird verzichtet. Die Kranichfelder Straße wird im Querschnitt beginnend östlich des Knotens Blücherstraße um einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert, zugunsten von Radverkehrsanlagen und Baumpflanzungen. Die Straßenbahn verbleibt bis kurz vor dem Gleisdreieck östlich der Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ in Mittellage (Boulevardcharakter), erst dann wird die Kfz-Fahrbahn Richtung Osten nach Norden verschwenkt. Die Haltestelle „Abzw. Wiesenhügel“ ist im Bereich des neuen Stadtplatzes von beiden Seiten ebenerdig erreichbar, zusätzlich über Aufzüge barrierefrei über die neue Fußgängerbrücke im Zuge des „Hügelwegs“.

Über die neu geschaffenen Plätze wird die Vernetzung der einzelnen Bereiche für den Fußverkehr deutlich verbessert. Auch sonst werden die Belange von Fußverkehr und Aufenthalt umfassend berücksichtigt. Der Entwurf berücksichtigt weitgehend die Belange des Radverkehrs. Die Feinerschließung durch den ÖPNV wird durch einen ergänzenden Quartiersbus gewährleistet. Insgesamt ist die Arbeit verkehrsplanerisch vom Ansatz her vielversprechend, bedarf aber an verschiedenen Stellen noch einer sorgfältigeren Durcharbeitung, etwa der Anordnung und Erschließung der Mobilitätshubs, aber auch der Gestaltung der Knotenpunkte und Querungsstellen.

Insgesamt enthält das Konzept sehr viele Vorschläge und ein großes Potential für die städtebauliche, klimatische und soziale Aufwertung der drei Wohnquartiere, besonders an ihrer Verknüpfungsstelle.

10. Rangfolge und Preisverteilung

Das Preisgericht diskutiert abschließend die Qualitäten der 4 Beiträge sehr intensiv und beschließt folgende Rangfolge

- 1. Rang: Arbeit 1006 12-Ja-Stimmen : 3-Nein-Stimmen**
- 2. Rang: Arbeit 1002 12-Ja-Stimmen : 3-Nein-Stimmen**
- 3. Rang: Arbeit 1005 12-Ja-Stimmen : 3-Nein-Stimmen**
- 4. Rang: Arbeit 1003 14-Ja-Stimmen : 1-Nein-Stimme**

Das Preisgericht beschließt **einstimmig** die Verteilung der Preise und Anerkennungen wie folgt zu verändern:

- | | |
|---------------------|----------------------------|
| 1. Preis: | 42.000,00 € (netto) |
| 2. Preis: | 26.250,00 € (netto) |
| 3. Preis: | 15.750,00 € (netto) |
| Anerkennung: | 10.500,00 € (netto) |

sowie 2x gleichwertige Bearbeitungshonorare für 2 Arbeiten des 2. Rundgangs je 5.250,00 €

Das Preisgericht beschließt die Arbeiten wie folgt zu prämiieren:

- | | |
|---------------------|---|
| 1. Preis: | Arbeit 1006 12-Ja-Stimmen : 3-Nein-Stimmen |
| 2. Preis: | Arbeit 1002 12-Ja-Stimmen : 3-Nein-Stimmen |
| 3. Preis: | Arbeit 1005 12-Ja-Stimmen : 3-Nein-Stimmen |
| Anerkennung: | Arbeit 1003 14-Ja-Stimmen : 1-Nein-Stimme |

11. Allgemeine Empfehlungen

Im Anschluss empfiehlt das Preisgericht der Ausloberin einstimmig die Arbeit 1006 zur Grundlage der weiteren Ausarbeitung und Umsetzung zu machen. Neben den Hinweisen aus den Beurteilungstexten des Preisgerichts, werden zudem einstimmig folgende Hinweise und Empfehlungen für die weitere Ausarbeitung formuliert und beschlossen:

- Die Empfehlungen und Hinweise aus der Beurteilung des Preisgerichts sind zu würdigen und in der weiteren Ausarbeitung zum Rahmenplan zu prüfen.
- Die noch vorhandenen funktionalen Schwächen und Detailspekte, die in Hinblick auf die gewählte Verkehrsvariante durch die Vorprüfung formuliert wurden, sind zu überprüfen.
- Die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel ohne techn. Hilfsmittel ist zu gewährleisten.
- Die Anbindung des Radverkehrs an den Paulinzeller Weg ist herzustellen.
- Eine Verlegung der Haltestelle Abzweig Wiesenhügel nach Richtung Westen ist zu prüfen.
- Die Integration von Bäumen entlang der Kranichfelder Straße z.B. mit einer vierreihigen Baumallee ist zu prüfen.
- Die räumliche Ausdehnung des Produktiven Quartiers sollte zu Gunsten einer größeren Parkfläche überprüft werden.
- Das Weiterverfolgen der Idee des Bürgerhauses ist aus Sicht der Ortsteilräte wünschenswert.

12. Aufhebung der Anonymität und Abschluss

Der Vorsitzende überzeugt sich von der Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfasser*innen-erklärungen und bittet darum, die Anonymität aufzuheben. Nach Öffnung der Umschläge durch die Vorprüfung werden die Namen der Verfasser*innen festgestellt und verlesen.

Der Vorsitzende bedankt sich bei den Mitgliedern des Preisgerichts für die gute und konstruktive Zusammenarbeit im Sinne der Aufgabenstellung und beim Büro Faltin+Sattler FSW Düsseldorf GmbH sowie der Ausloberin für die hervorragende Vorbereitung und Begleitung der Preisgerichtssitzung.

Auf Antrag des Vorsitzenden entlastet das Preisgericht die Vorprüfung per Akklamation. Er gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück. Herr Dr. Knoblich bedankt sich im Namen der Ausloberin bei Prof. Ringel für die souveräne Sitzungsleitung und allen Beteiligten für ihr Engagement und die konstruktive Diskussion.

Die Sitzung wird um 16:30 Uhr beendet.

Für das Protokoll
Antje Ehlert / Andreas M. Sattler
17.03.2023

Liste der Verfasser*innen

1006 | 909401 – 1. Preis

Octagon Architekturkollektiv PartmbBH Fenzlein Köpper Stapel Wiese, Leipzig mit impuls°Landschaftsarchitektur Facius . Facius PartGmbB, Jena mit team red Deutschland GmbH, Berlin

1002 | 280204 – 2. Preis

quaas-stadtplaner, Weimar mit plandrei Landschaftsarchitektur GmbH, Erfurt
Mit yverkehrsplanung GmbH, Weimar

1005 | 195742 – 3. Preis

GRUNWALD & GRUNWALD, Architektur und Städtebau, Leipzig mit häfner jiménez betcke jarosch landschaftsarchitektur gmbh, Berlin mit BERNARD Gruppe ZT GmbH, Dresden

1003 | 369217 – Anerkennung

Winking Froh Architekten GmbH, Berlin mit arbos Freiraumplanung GmbH, Hamburg mit Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Leipzig

1001 | 151620 – 2. Rundgang

Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH&Co.KG, Stuttgart

1004 | 236034 – 2. Rundgang

Karl Richter Architekten BDA, Frankfurt mit HHK Landschaftsarchitektur GmbH, Frankfurt a.M. mit Prof. Dr. Ing. Rudolf Eger Verkehrsplaner, Darmstadt