Wettbewerb (RPW) Ideen für das Bahnhofsquartier Offenburg
Registriernummer: 2021-4-13

PROTOKOLL Sitzung des Preisgerichts am 15. März 2022

1. Ort der Sitzung

Großer Saal, Oberrheinhalle, Messe Offenburg-Ortenau GmbH
Schutterwälder Straße 3, 77656 Offenburg

2. Begrüßung und Anwesenheit

Das Preisgericht tritt am 15. März 2022 um 09.00 Uhr zusammen. Oberbürgermeister Marco Steffens begrüßt alle Anwesenden und weist auf die große Bedeutung des Projektes für die Stadt Offenburg hin. Die Neuordnung bzw. Umgestaltung des Bahnhofsquartiers wird eine der größten Aufgaben in den kommenden Jahren werden. Der Wettbewerb bildet einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Lösung der komplexen Planungsaufgabe. Herr Rolf Band, DB Station & Service AG begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Für die DB AG stellt der Bahnhof Offenburg eine bedeutende Mobilitätsdrehscheibe dar. Mit der Neuordnung des Bahnhofsquartiers und der Sortierung der Funktionen und Räume im und rund um den Bahnhof, bietet sich für die DB AG auch die Möglichkeit das besondere, historische Bahnhofsgebäude zu beleben und den Nutzer*innenkomfort der Reisenden zu erhöhen.

Anschließend wird die Anwesenheit des Preisgerichts festgestellt:

Preisgericht (Stimmberechtigt)

- Oliver Martini, Baubürgermeister der Stadt Offenburg
- Prof. Tim Rieniets, Stadtplaner, Architekt, Hannover
- Prof. Janna Hohn, Stadtplanerin, Frankfurt
- Jochen Köber, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
- Prof. Ulrike Böhm, Landschaftsarchitektin, Stuttgart/Berlin
- Hille Krause, Architektin, Hamburg
- Prof. Hartmut Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Marco Steffens, Oberbürgermeister der Stadt Offenburg (von 14:30-15:15 vertreten durch Hans-Peter Kopp, Bürgermeister der Stadt Offenburg)
- Rolf Band, DB Station & Service AG
- Karin Jacobsen, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- Werner Maier, CDU-Fraktion
- Dr. Martina Bregler, SPD-Fraktion
- Tobias Isenmann, FWO-Fraktion, Offenburg

Stv. Preisgericht

- Dr. Sigrid Busch, Architektin, Stuttgart
- Luca Kist, Stadtplaner, Landschaftsarchitekt, Saarbrücken
- Daniel Ebneth, Stadtplaner, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Baurecht der Stadt Offenburg
- Leon Feuerlein, Stadtplaner, Abteilungsleiter Stadtplanung und Stadtgestaltung der Stadt Offenburg
- Philip Denkinger, Landschaftsarchitekt, Abteilungsleiter Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Offenburg
- Hans-Peter Kopp, Bürgermeister der Stadt Offenburg
- Jens Aesche, DB Station & Service AG
- Thomas Bauknecht, FDP-Fraktion

Beratung

- Dr. Thilo Becker, Verkehrsplaner, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr Stadt Offenburg
- Marco Pastorini, Verkehrsplaner, Abteilungsleiter Verkehrsplanung Stadt Offenburg

- Silke Moschitz, Leiterin Stabsstelle Stadtentwicklung Stadt Offenburg
- Tobias Boppré, DB Station & Service AG
- Tina-Maria Rosenthal, DB Immobilien
- Philipp Hölderich, Verkehrsplaner, Planersocietät

Vorprüfung und Betreuung

- Matthias Schuhmacher, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung Stadt Offenburg
- Michel Fox, Abteilung Grünflächen und Umweltschutz Stadt Offenburg
- Stefan S. Krieg, DB Station & Service AG
- Jörg Faltin, Antje Ehlert, FALTIN+SATTLER, Düsseldorf

3. Wahl des Vorsitzenden

Auf Vorschlag der Ausloberin wird Herr Prof. Tim Rieniets bei dessen Stimmenthaltung einstimmig zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Er bedankt sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und nahm 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 nicht mit Wettbewerbsteilnehmer*innen einen Meinungsaustausch 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 Teilnehmer*innen und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichtes nach den Grundsätzen der RPW.

4. Bericht der Vorprüfung, Zulassung der Arbeiten zum Preisgericht und Informationsrundgang

Der Vorsitzende bittet um den allgemeinen Bericht der Vorprüfung und Erläuterung der Tischvorlage. Herr Faltin vom wettbewerbsbetreuenden Büro FSW Düsseldorf GmbH berichtet, dass von 16 Teilnehmenden des Wettbewerbs 15 Verfasser*innen einen Beitrag eingereicht haben. Verstöße gegen die Regeln des Wettbewerbs wurden durch die Vorprüfung nicht festgestellt. Alle 15 Arbeiten waren prüffähig. Das Preisgericht beschließt **einstimmig**, alle **15 Arbeiten** zur Beurteilung zuzulassen.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem Bericht zusammengefasst, der den Preisrichter*innen und Berater*innen zur Sitzung schriftlich vorliegt. Die Tischvorlage wird erläutert. Anschließend stellen Herr Faltin und Frau Ehlert, FSW Düsseldorf GmbH die einzelnen Arbeiten in einem ausführlichen Informationsrundgang am Beamer wertfrei vor.

5. Beurteilungskriterien

Im Anschluss an den Informationsrundgang reflektiert das Preisgericht die Beurteilungskriterien der Auslobung:

- Räumliche Leitidee
- Städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrsfunktionale Qualität
- Erfüllung funktionaler Anforderungen / Nutzungsergänzungen auch rund um das denkmalgeschützte Empfangsgebäude der DB AG
- Gestaltqualität des öffentlichen Raums inkl. Nutzungs- und Aufenthaltsqualität
- Erschließungsqualität aller Verkehrsarten
- Funktionsfähigkeit des neuen ZOB
- Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit

Die Herausforderungen der komplexen und anspruchsvollen Entwurfsaufgabe werden erneut im Einzelnen erörtert. Diese reicht von der Betrachtung der Funktionalitäten rund um den neuen ZOB, sowie den weiteren Mobilitätsangeboten, über die aufgezeigten städtebaulichen Setzungen und Arrondierungen und die Ausbildung von qualitativen Freiräumen im Wettbewerbsgebiet. Die hohe Komplexität der Aufgabe in den drei Themenbereichen Städtebau, Mobilität und Freiraum wird noch einmal herausgestellt.

6. Erster Wertungsrundgang
Im ersten Wertungsrundgang scheiden die Arbeiten aus, in denen grobe funktionale Mängel vorhanden sind und/oder die keinen weiterführenden Ansatz für die Lösung der Aufgabenstellung bieten. Das Preisgericht beschließt **einstimmig**, **keine Arbeit** im ersten Wertungsrundgang auszuscheiden. Damit verbleiben alle 15 Arbeiten im Wettbewerb.

7. Zweiter Wertungsrundgang
Das Preisgericht untersucht die **15 Arbeiten** nochmals sehr intensiv. Im zweiten Wertungsrundgang werden mehrheitlich die Wettbewerbsbeiträge ausgeschieden, die nach vertiefter Diskussion keine befriedigenden Lösungsansätze für die städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrsfunktionale Neuordnung oder funktionale Schwächen und Mängel aufzeigen. Die nachfolgenden Arbeiten werden **mehrheitlich** ausgeschieden:

Arbeit 1002 (einstimmig für den Ausschluss)
Arbeit 1003 (8 Ja-Stimmen : 5 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Arbeit 1004 (12 Ja-Stimmen : 1 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Arbeit 1006 (einstimmig für den Ausschluss)
Arbeit 1008 (7 Ja-Stimmen : 6 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Arbeit 1009 (8 Ja-Stimmen : 5 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Arbeit 1010 (einstimmig für den Ausschluss)
Arbeit 1011 (einstimmig für den Ausschluss)
Arbeit 1012 (einstimmig für den Ausschluss)
Arbeit 1013 (einstimmig für den Ausschluss)
Arbeit 1015 (11 Ja-Stimmen : 2 Nein-Stimmen für den Ausschluss)

Damit verbleiben folgende **4** Arbeiten im zweiten Rundgang

Arbeit 1001 (12 Ja-Stimmen : 1 Nein-Stimmen)
Arbeit 1005 (10 Ja-Stimmen : 3 Nein-Stimmen)
Arbeit 1007 (11 Ja-Stimmen : 2 Nein-Stimmen)
Arbeit 1014 (7 Ja-Stimmen : 6 Nein-Stimmen)

8. Rückholung
Es werden folgende Anträge auf Rückholung gestellt und im Preisgericht nach erneuter Erörterung der Beiträge abgestimmt:

Arbeit 1008 (einstimmig für die Rückholung)
Arbeit 1009 (1 Ja-Stimme : 12 Neinstimmen für die Rückholung)

9. Beurteilung der ausgeschiedenen Arbeiten

Arbeit 1002 (einstimmig für den Ausschluss)
Der lineare Platz vor dem Bahnhofsgebäude, die schlichten Blockarrondierungen im Norden und die östliche Erweiterung des Pfählerparks sind nachvollziehbare Raumordnungen. Der ZOB in seiner länglichen Orientierung wirft Fragen zur Nutzbarkeit in der beengten Situation auf. Die hier angeordneten „Kreisverkehre“ bieten kein gutes Gestaltangebot und sind verkehrsfunktional auch nicht weiterführend. Die nördlichen Tiefgaragenangebote überzeugen ebenfalls nicht.

Der Vorschlag, ein „hohes Haus“ als Signet am Südkopf des Bahnhofs zu positionieren, bleibt fragwürdig, obwohl die städtebauliche Geste grundsätzlich gewürdigt wird. Das „Verbauen“ der Südansicht des historischen Bahnhofsgebäudes erscheint fragwürdig. Der begrünte „Hausbahnsteig“ wirft Fragen auf und ist deutlich nicht realisierungsfähig. Das Gesamtverkehrskonzept ist solide und funktionsfähig. Insgesamt ein interessanter Beitrag, der sich aber aufgrund der genannten Schwächen nicht weiter qualifiziert.

Arbeit 1003 (8 Ja-Stimmen : 5 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Ein „futuristisch“ anmutendes Bild des neuen Bahnhofquartiers wird gezeichnet, großen Anteil daran haben die Sonderformen der großen Überdachungsgesten im Norden und Süden, die ein besonderes Ambiente bzw. eine besondere Architekturgestalt zum Ausdruck bringen. Das ist mutig und sehr zeichenhaft, führt jedoch zu Diskussionen der Angemessenheit für Offenburg. Auch wird diskutiert, ob das „festivalhaft“ anmutende Dach über die stadträumlichen Schwächen des Entwurfes hinwegtäuscht.

Die nördliche „Vision“ einer Brückenkonstruktion für Radfahrer in Kombination mit dem besonderen Radparkhaus ist mutig und charmant zugleich. Allerdings wird das Dach des „ZOB Süd“ als zu große Geste für die wenigen Bushaltepositionen gesehen. Die „Klima-Hauptstraße“ mit den integrierten stadtökologischen Themen erweckt große Aufmerksamkeit und wird ausdrücklich gewürdigt.

Alle Verkehrsarten werden – bis auf Einzelergänzungswünsche – gut funktionsfähig abgewickelt. Im Süden wird Radparken vermisst.

Insgesamt ein wichtiger Beitrag zum Wettbewerb, der aber gerade an den eigenen Zielen u.a. auch über eine besonders zeichenhafte Dachkonstruktion und der Vision einer Brücke „einen Loop zur Landesgartenschau“ zu schaffen, scheitert.

Arbeit 1004 (12 Ja-Stimmen : 1 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Die Stadträume neu herauszuarbeiten und von der „Drehscheibe Mobilität“ im Norden bis zum Klima- und Verknüpfungsplatz im Süden mit neuen Orientierungen zu versehen, ist eine interessante Herangehensweise. Es sollen westlich der Gleise vier Teilräume mit unterschiedlichen Qualitäten entstehen.

Bei näherer Betrachtung bleiben Fragen, ob die längliche Orientierung bzw. parallele Abwicklung des ZOB im Bereich der Hauptstraße, die Funktionalität der Bussteige im Erdgeschoss des neuen Gebäudes des nördlichen Mobilitätshubs und die Radwegeführung in einer Trasse für beide Rad-Fahrrichtungen weiterführend sind. Auch die beiden Kreisverkehre bilden städtebaulich keine geeignete Antwort auf die stark lineare Situation.

Im Süd-Bereich des Bahnhofgebäudes im Übergang zur Innenstadt wird ein neuer V-geschossiger Gebäuderiegel vorgeschlagen. Dies führt jedoch eher zu einer „Verunklarung“ in diesem Abschnitt und der Auftakt- und Antrittssituation des ohnehin schon langen Bahnhofsgebäudes.

Die gewünschte Linearität der Hauptstraße als zentrale, entwurfsleitende Idee wird erkannt, jedoch der Raum als zu wenig strukturiert gesehen. Die Verortung der Parkhäuser und Radparkhäuser auch auf der Ostseite der Gleise wird positiv gewürdigt.

Arbeit 1006 (einstimmig für den Ausschluss)
Das Konzept der „2 Bänder“ und „4 Plätze“ erweckt Interesse. Gerade auch, weil die Westseite des Bahnhofs mit der Ostseite in eine Korrespondenz eingebunden wird. Den Nordkopf des Bahnhofsgebäudes mit einem Freiraumangebot zu stärken und im Übergang zur Stadt nach Süden gar eine Freitreppe innerhalb eines neuen Bahnhofvorplatzes anzubieten, ist eine ungewöhnliche Idee. Es wird angezweifelt, ob die Freitreppe über genügend Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle verfügen würde. Außerdem sorgt die Freitreppe dafür, dass Nutzerströme direkt in den Südtunnel geleitet werden und keinen Beitrag zur Lebendigkeit des Bahnhofumfeldes bzw. auch des zur Aufwertung anstehenden Bahnhofsgebäudes beitragen können.

Im Norden ist der ZOB gut gelöst, die „urbane Landwirtschaft“ auf der außergewöhnlichen Gebäudekonfiguration wird jedoch als „modisch“ und für Offenburg nicht angemessen eingestuft, auch scheinen die baukonstruktiven Aufwendungen sehr hoch.

Eine Pergola als Gestaltelement zur Verknüpfung rund um den Bahnhof einzusetzen ist interessant, kann jedoch vor allem im Übergang zum neuen Nordtunnel nicht überzeugen.

Im Bereich Pfählerpark wird eine schlichte „Wohnarrondierung“ vorgeschlagen, ein Freiraum wird alternativ mit dem neuen Bahnhofsvorplatz und der Gestaltung um den Dreherpavillon angeboten.

Insgesamt eine interessante Arbeit, die insbesondere auch einen Diskussionsbeitrag zum Umgang mit den Pfählerpark darstellt. Letztendlich kann der Beitrag auch damit nicht überzeugen.

Arbeit 1009 (8 Ja-Stimmen : 5 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Außerordentlich präzise Zeichensetzungen für die Ortenau und für Offenburg prägen dieses Gesamtkonzept „von Morgen“. Der „grüne Radbahnhof“ ist Mittelpunkt und erklärter Bestandteil des gestärkten, öffentlichen Lebens. Das Südentree über das neue, gläserne „Schwarzwaldfenster“ mit Bezug zur Region zu inszenieren, fasziniert auf den ersten Blick. Es ist aber auch ein großes Volumen, welches dem historischen Bahnhofgebäude direkt „vorgesetzt“ wird. Die in den Perspektiven gezeigte Transparenz scheint kaum erreichbar. In Kombination mit dem „Schwarzwald-Fenster“ als Freiraumangebot und Pendant zum Pfählerpark ist der Ansatz dennoch sehr interessant.

Der ZOB ist trotz etwas abweichender Halteplatz-Anzahl in Kombination mit den Warteplätzen im Erdgeschoss des „Mobilitätshauses“ an der Rheinstraße funktionsfähig. Zum MIV werden Aussagen vermisst. Die Rad- und Fußwege-Vernetzungen sind plausibel bzw. passend zum Anspruch des „grünen Radbahnhofs“ konzipiert.

Auch das heterogene Ensemble unterschiedlicher Gebäudekubaturen und die angedeuteten Architekturen im Norden werfen Fragen in Bezug zur Angemessenheit für Offenburg auf.

Insgesamt ein Beitrag der gerade wegen der Signet-Architektur und den angebotenen Freiräumen intensiv diskutiert wird und in guter Erinnerung bleibt. Letztlich scheint dies jedoch nicht die richtige Antwort für den Südeingang des Bahnhofs und Umgang mit dem Bahnhofsgebäude.

Arbeit 1010 (einstimmig für den Ausschluss)
Das neue Nordgebäude, als leichte und transparente Ergänzung zum länglichen Bestandsbahnhofsgebäude gedacht, gerät sofort in den Blick des Betrachters. Der neue längliche Vorplatz unterstützt die gewünschten Raum- und Aufenthaltsqualitäten.

Der ZOB wird in einer Ost-West-Ausrichtung in Richtung Okenstraße bzw. denkmalgeschützter Tankstelle orientiert. Dies bildet einen anderen Ansatz, wird aber wegen der größeren Distanz zum Bahnhof bzw. zu Innenstadt auch kontrovers diskutiert. Die schlichten Raumkanten rund um den Busbahnhof mit seiner einprägsamen Dachkonstruktion sind Teil eines „normalen Stadtlebens“. Es bleiben Fragen offen, was in den Erdgeschoss-Zonen wirklich stattfindet und ob alle Bereiche auch notwendig belebt werden könnten, oder ob nicht eine „Konkurrenz“ zum Hauptgeschehen rund um den denkmalgeschützten Bahnhof entsteht. Auch wird die Tiefgarage unter dem öffentlichen Raum und zur Unterbringung des gesamten, geforderten Stellplatzangebotes für PKW kritisch diskutiert.

Der Beitrag liefert interessante Einzelaspekte, gerade das neue „Empfangsgebäude“ Nord überzeugt in der gläsernen „Gewächshaus“ anmutenden Ausprägung nicht, auch wird hier der Nachweis der Nordtunnel-Anbindung für den Radverkehr etc. vollständig vermisst.

Arbeit 1011 (einstimmig für den Ausschluss)
Entwurfsleitend ist u.a. auch die „neue Verbindung“ über den Pfählerpark durch die Baublöcke zwischen Straßburger Straße und Saarlandstraße zum Franz-Volk-Garten zu schaffen. Abgeleitet aus historischen Plänen ist die Herleitung zwar nachvollziehbar, für die Aufgabenstellung aus Sicht des Preisgerichts jedoch etwas unverständlich.

Im Norden einen großen Platzraum der „schiefen Ebene“ anzubieten und dadurch neue Gebäudevolumen für den Mobilitätshub samt ZOB nördlich der Rheinstraße anbieten zu wollen, erscheint zunächst mutig. Fraglich ist jedoch, welche Qualitäten hier entstehen. Die sehr große Geste der Zuführung von der Okenstraße in Richtung ertüchtigtem Nordtunnel ist stadträumlich

und funktional-gestalterisch überzogen. Es wird bezweifelt, dass dieser Raum die nötige Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle anbieten kann.

Auch das im Süden angebotene terrassierte und teils sehr hohe Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zum denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude ist unangemessen.

Die Kombination von ZOB, Parken und weiteren Mobilitätsangeboten in einem Haus an der Rheinstraße wird als positiver Ansatz gewürdigt.

Aufgrund der benannten Kritikpunkt kann der Beitrag trotz interessanter Einzelaspekte nicht überzeugen.

Arbeit 1012 (einstimmig für den Ausschluss)
Die innenliegende Bahnhofspassage mit dem herausgearbeiteten Bahnhofsvorplatz ist das zentrale Element und bringt den Wunsch nach einem eindeutigen und in Wert gesetzten, historischen Bahnhof zum Ausdruck. Hier liegt auch ein Fokus von baulichen Ergänzungen in Form von „Köpfen“ im Norden und Süden des Bahnhofsgebäudes sowie der Glasverbindung/-überdachtung des Hausbahnsteigs.

Die Verkehrsüberlegungen für alle Verkehrsarten sind ausgearbeitet. Das südliche Neubauvolumen überzeugt neben dem Denkmalensemble des länglichen Bahnhofs nicht. Daran ändert auch die neue symmetrische Neugestaltung des Pfählerparks nichts. Eine Chance zur besseren Verknüpfung zur Innenstadt wird hier zu wenig wahrgenommen.

Kritisch gesehen wird die gesamte Ausformulierung des Blocks zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße. Die Massivität des offenen ZOBs und der Quartiersgarage mit Wohnbebauung, ohne Rücksicht auf die absehbar verfügbaren Grundstücke und der denkmalgeschützten Tankstelle in Orientierung zur Okenstraße, sind für das Preisgericht unverständlich. Auch die Konzeption der drei Bushalte (Süd, Mitte, Nord) ist zu hinterfragen.

Arbeit 1013 (einstimmig für den Ausschluss)
Der Wunsch einen neuen, klaren Bahnhofsvorplatz als Auftakt einer neuen Fußgängerzone Straßburger Straße zu schaffen, wird artikuliert. Hierzu werden v.a. die Raumkanten städtebaulich arrondiert.

Durch Neubauten nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes wird das ohnehin schon sehr lange Bahnhofsgebäude noch zusätzlich verlängert. Dies wird im Preisgericht kritisch diskutiert. Damit wird der Pfählerpark noch „weiter zur Seite gedrängt“, zum Pocketpark und die Chance, einen adäquaten und lesbaren Südeingang des Bahnhofs auszubilden, vertan.

Trotz der Aufforderung, Zukunftsideen zu entwickeln, bleiben Fragen zur kompletten städtebaulichen Neustrukturierung bis zur Okenstraße. Dies scheint in seiner Konsequenz nicht durchführbar und für den Ort auch nicht angemessen. Positiv in diesem Zusammenhang ist der Nachweis der kurzfristig-mittelfristig möglichen Umsetzung, über die Berücksichtigung von Grundstücken im Eigentum der Stadt Offenburg.

Insgesamt eine solide Arbeit, der aber spannungsvolle Momente gerade im Bereich der neuen öffentlichen Räume und Raumsequenzen fehlen.

Arbeit 1015 (11 Ja-Stimmen : 2 Nein-Stimmen für den Ausschluss)
Die schlichte und markante Neuordnung über das nördliche „Tor zur Ortenau“ und das südliche „Tor für Offenburg“ ist eine prägnante Entwurfsidee, die durchaus im Rahmen der städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzeption gut und verständlich herausgearbeitet wird. Das längliche Bahnhofsgebäude kann hier eine deutliche Aufwertung erfahren.

Die Gebäudekonfiguration mit funktionsfähigem ZOB, TG und Atrium-Kopfbauten zur Hauptstraße und zur Okenstraße überzeugt nicht vollständig.

Das „hohe Haus“ im Süden inklusive der Arkaden-Lösung wird kontrovers diskutiert: auf der einen Seite interessant, auf der anderen Seite eher auch blickversperrend zur/von der Innenstadt und zu hoch für Offenburg. Die „offene“ Erdgeschosszone mit Übergang zum Südtunnel überzeugt nicht. Die Entscheidung den Pfählerpark zu Gunsten einer neuen Grün-Freifläche vor dem Kopfbau zu bebauen wird ebenfalls kontrovers diskutiert. Insgesamt kann die Grundidee trotz interessanter Teilaspekte nicht überzeugen.

10. Engere Wahl
Die **5** verbliebenen Arbeiten im zweiten Rundgang werden einstimmig für die engere Wahl beschlossen:

Arbeit 1001
Arbeit 1005
Arbeit 1007
Arbeit 1008
Arbeit 1014

11. Einzelbeurteilungen der engeren Wahl
Die 5 Arbeiten der engeren Wahl werden eingehend analysiert und gemäß den Kriterien der Auslobung schriftlich beurteilt.

Arbeit 1001
Zielsetzung des Beitrags ist es, das historische Bahnhofsgebäude wieder in den Mittelpunkt zu holen. Das Nutzungskonzept mit einer Markthalle im zentralen Bereich des Gebäudes wird positiv bewertet und soll die Frequenz am neu geschaffenen Bahnhofsvorplatz erhöhen. Durch die Lenkung des MIV über die Hauptstraße und Straßburger Straße kann eine weitgehende Entlastung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erreicht werden.

Der ZOB bildet im Norden den Endpunkt der neu gestalteten Hauptstraße und wird dadurch mit seiner Überdachung in die Sichtachse aus Richtung Innenstadt genommen. Die Ausgestaltung wird für die Wahrnehmbarkeit als Endpunkt eine wichtige Rolle spielen. Es ist zu prüfen, wie eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsplatz durch den unmittelbar benachbarten ZOB vermieden werden kann. Im nördlichen Bereich wird im Anschluss an das bestehende Bahnhofsgebäude ein neuer Bahninfo-Punkt sowie das Fahrradparken sinnvollerweise eingerichtet und mit der neuen Rampenanlage kombiniert. Offen bleibt die genaue Ausgestaltung als neue Ankunftssituation von der Nordunterführung. Die Anordnung der Busstellplätze im ZOB ist noch zu konkretisieren. Die Fahrradrampe ist zu überarbeiten.

Ergänzt wird der nördliche Bereich durch das Parkhaus und eine neue Wohnbebauung. Eine im Beitrag bereits angedeutete Nutzungsmischung, zumindest in den unteren Geschossen ist anzustreben, um den betreffenden Straßenräumen trotz der zu erwartenden Verkehrslast eine urbane Qualität zu verleihen.

Die Hauptstraße als zentrale Achse in die Innenstadt soll über unterschiedlich gestaltete und „programmierte“ Freiräume ausgebildet werden. In der Abfolge vom ZOB im Norden, über den Bahnhofsvorplatz, gelangt man zum Eingang der Südunterführung.

Die südlich anschließende, relativ massive und lineare Bebauung verstellt die Sichtbeziehung zum historischen Bahnhofsgebäude und zum Südeingang. Der neu geschaffene „Bahnhofsplatz Süd“ ist kaum wahrnehmbar und erscheint in der Dimension und Lage noch nicht qualitätsvoll. Die Verlängerung der linearen Struktur lässt die Raumabfolge auch wenig spannend erscheinen. Ebenso werden die vorgeschlagenen Nutzungen nicht zwingend als bereichernd angesehen.

Konsequenz ist auch, dass der Pfählerpark durch die vorgestellte Überdachung für die südlichen Haltestellen nicht an Durchlässigkeit gewinnt. Eine Verbesserung gegenüber der Situation heute, in Richtung eines frequentierten und angemessenen Sozialraums, ist bisher noch nicht erkennbar. Hier ist insbesondere das Zusammenspiel mit dem neuen Park am Dreher-Pavillon, das grundsätzlich Potential bietet, zu überprüfen. Die Einbeziehung von Teilen eines Privatgrundstücks in den Pfählerpark ist nicht möglich, die Konzeption ist dort daher fortzuschreiben.

Die Radverkehrsführung wird weiter entlang der Bahngleise geführt, die dadurch weitestgehend „kreuzungsfrei“ umgesetzt werden kann. Auf der anderen Seite sind hier Nutzungskonflikte im Bereich des Bahnhofsgebäudes zu prüfen, denn gleichzeitig kann auch eine Belebung des Bahnhofsgebäudes zu einer erhöhten Fußgänger-Frequenz in Richtung Hausbahnsteig führen. Auch liegt noch keine ausgearbeitete Lösung für heutige Engstellen vor.

Das Verkehrskonzept ist solide. Die 16 Haltepositionen für die Busse im nördlichen ZOB werden durch 4 Positionen (und 2 Fernbusse) an einer einfachen Haltestelle nahe dem Südtunnel ergänzt. Der MIV wird kurzfristig über die neu gestaltete Hauptstraße und Straßburger Straße geführt. Der Rad- und Fußverkehr einschließlich der Verteilung von Radabstellplätzen sind sehr selbstverständlich im Konzept integriert. Auch finden sich Taxi- und Car-Sharing-Plätze auf beiden Seiten der Gleise. Ein Teil der PKW-Parkierung könnte auf die Ostseite der Gleise verlagert werden. Die Rampen müssen im weiteren Verfahren weiter konkretisiert werden.

Die Arbeit hat insgesamt einen zielführenden Lösungsansatz für die komplexe Aufgabenstellung. Im weiteren Verfahren ist insbesondere die Abfolge der unterschiedlichen Räume teilweise zu prüfen und weiter auszuarbeiten. Insbesondere die Qualitäten der Einzelräume, als auch die räumliche Verflechtung sollten hier im Mittelpunkt stehen.

Arbeit 1005
Der Arbeit gelingt es, ausgehend vom langgezogenen historischen Bahnhofsgebäude, die unterschiedlichen Freiräume mit der ergänzenden Bebauung entlang der Hauptstraße angemessen und in richtiger städtebaulicher Körnung weiterzuentwickeln.

Der Bereich rund um den Bahnhof wird mit einer gegliederten Zeile im Süden und dem neuen Dach des ZOB im Norden akzentuiert und in eine erkennbare Raumsequenz gebracht. Die gegliederte Zeile im Süden scheint eine gute Lösung für den Übergang von der Innenstadt zum Bahnhof zu sein. Der Bahnhofsvorplatz wird durch das Dach des ZOB im Norden gefasst und verliert damit den bisher transitorischen Charakter, bekommt insbesondere im Bereich unter den Platanen mehr Aufenthaltsqualität und wird auch funktional mit dem ZOB im Norden angereichert. Die nur angedeutete, angenehm ruhige Gestaltung des Daches muss im Weiteren konkretisiert werden. Sie bestimmt, ob ein wirklich qualitätvolles Gegenüber zum historischen Gebäude entsteht.

Der nördliche Stadtbaustein mit dem ZOB wird schlüssig durch kleinteilige Wohnbebauung eingebunden, ergänzt durch ein Parkhaus sowie einen Platz an der denkmalgeschützten Tankstelle. Für den Wohnhof steht das Grundstück jedoch nur zum Teil zur Verfügung. Der für die Umsetzung des Wohnhofes notwendige Aufwand steht in keinem erkennbaren Verhältnis zu den möglichen Qualitätsgewinnen, die dadurch erzielt werden sollen.

Am Parkhaus endet eine Rampe in Verlängerung der Nordunterführung. Eine zweite Rampe befindet sich direkt am Bahnhof. Beide Rampen sind in der weiteren Bearbeitung mit Blick auf die Dimensionierung nochmals zu überarbeiten. Die Länge des Kombinationsbauwerks aus Nordunterführung und Verlängerung unter der Hauptstraße und dem ZOB wird kontrovers diskutiert und sollte hinsichtlich der möglicherweise entstehenden Probleme („Angstraum“) in der weiteren Bearbeitung kritisch überprüft werden. Überschneidungen des Fuß- und Fahrradverkehrs im Bauwerk sollten möglichst vermieden werden.

Das Verkehrskonzept ist im weiteren Verfahren zu konkretisieren. Der ZOB für 16 Busse längs der Hauptstraße plus 4 im Süden scheint funktional. Die Führung des MIV über Hauptstraße, Philipp-Reis-Straße und/oder Franz-Volk-Straße ist zu konkretisieren. Unklar ist hier noch ein ggf. notwendiges Wenden des MIV in der Hauptstraße. Über ein Angebot an PKW-Stellplätzen auf der Ostseite der Gleise sollte nachgedacht werden. Fuß- und Radverkehrsführung sind schlüssig dargestellt, jedoch auch v.a. im Bereich der Rampensituationen weiter zu konkretisieren.

Das historische Bahnhofsgebäude wird durch zwei für Bahnfahrgäste günstig gelegene Radparkhäuser eingefasst - hier ist jedoch eine sensible Prüfung von Nutzung, Größe und Anschluss der

Anbauten erforderlich. Die südliche Zugangssituation zur Bahnsteigunterführung ist noch genauer auszuarbeiten. Die vorgeschlagene Programmierung und Nutzung ist mit „Kulturbahnhof und Startups“ noch zu wenig spezifisch. Sie muss im Weiteren konkretisiert werden, um die Potenziale des Ortes und des Gebäudes besser auszuschöpfen.

Der Pfählerpark ist mit in die Gesamtgestaltung einbezogen - in Anlehnung an das Dach des ZOBs wird im Park eine Pergola verortet, die die geforderte Aufwertung verspricht. Auch hier sind eine weitere Detaillierung und ein sensibler Umgang mit dem Bestand nötig. Insbesondere die sich etablierende Fehlnutzung des Parkes ist zu berücksichtigen und der Ort besser in den Stadtraum einzubinden. Das neue Gegenüber des Gewerbegebäudes kann ein Ansatz dafür sein.

Leider noch sehr schematisch geblieben sind die Straßenprofile mit den Baumreihen im gesamten Quartier im Westen, wie auch die Alleen auf der Ostseite. Hier sollte - auch in Berücksichtigung des Verkehrs - mehr Differenzierung erfolgen.

Insgesamt bietet die Arbeit jedoch sehr gute Vorschläge und ein robustes Konzept für die städtebaulich-freiräumliche Arrondierung und Weiterentwicklung des Quartiers.

Arbeit 1007
Die räumliche Leitidee dieser Arbeit besteht aus der Stärkung der Nord-Süd-Verbindung zwischen der Altstadt Offenburg und dem Entwicklungsgebiet des ehemaligen Güterbahnhofsareals. Entlang dieser Achse werden im nördlichen Bereich die Mobilitätsinfrastrukturen aus ZOB und Parkhaus zwischen Franz-Volk-Straße und Rheinstraße konzentriert, womit die Chance geschaffen wird, langfristig den Bereich vor dem historischen Bahnhofs-Empfangsgebäude vom motorisierten Individualverkehr zu befreien. Der ZOB wird durch eine fünfgeschossige Teilüberbauung ergänzt, die mit ihrer Fassade die umliegenden Gebäudefluchten aufnimmt und Raumkanten bildet, die den Verlauf der Nord-Süd-Achse stärken und die nördliche Kante eines wohlproportionierten Quartiersplatzes definieren.

Dieser Quartiersplatz, der den Auftakt der Freiraumelemente entlang der Nord-Süd-Achse bildet, reagiert schlüssig auf das denkmalgeschützte Empfangsgebäude und den vitalen Platanenbestand, unter dem gastronomisch genutzte Freibereiche angeboten werden sollen. Begleitend zum Bahnhofsgebäude wird als Zitat an den historischen Zustand des Bahnhofs ein erhöhter Terrassenbereich geschaffen, der sich wiederum mit dem Inneren des Bahnhofs vernetzt, indem die ehemals vorhandenen Arkaden des Bahnhofsgebäudes in Teilen wieder geöffnet werden.

Als weiteres Freiraumelement folgt der Pfählerpark, der östlich der Hauptstraße durch einen neu gestalteten Grünraum erweitert wird. Dieser Grünraum soll perspektivisch die Landesgartenschau Offenburgs ergänzen und dauerhafte Themengärten anbieten, die eine hochwertige Empfangssituation am Offenburger Bahnhof in Richtung Altstadt inszenieren.

Städtebaulich wird entlang der Nord-Süd-Achse seine robuste Grundstruktur vorgesehen, die eine dem Ort angemessene Dichte vorschlägt und die Körnung der angrenzenden Baufelder weiterentwickelt. Die vorhandenen Wohnbebauungen nördlich der Reinstraße werden gekonnt durch eine Arrondierung der geöffneten Blockrandstruktur eingefasst, wodurch der Lärmeintrag durch die Frequentierung des Parkhauses und des ZOBs in die bestehende Wohnbebauung gemindert wird. Parkhaus und ZOB integrieren sich als kompakter Baustein in den Bestand und nutzen ein zusätzliches Untergeschoss für Parkierung und weitere Fahrradabstellplätze. In diesem Untergeschoss schließt auch die neue Nordunterführung an, über die ZOB und Parkhaus mit den östlich der Bahntrasse liegenden Quartieren vernetzt werden sollen. Über die Verlängerung des Nordtunnels bis zum Parkhaus und über die vielen unterirdischen Anlagen wird teilweise kritisch diskutiert. Hierüber sollte im weiteren Verfahren noch einmal kritisch nachgedacht bzw. Vorschläge zur Attraktivierung gemacht werden. Die Idee, durch frei bespielbare Follys eine symbolische Verbindung zwischen Ost- und Westseite zu schaffen wird positiv aufgegriffen, bedarf aber einer Konkretisierung.

Die Führung des MIVs erfolgt klar im Einbahnverkehr über Hauptstraße / Straßburger Straße und Okenstraße / Philipp-Reis-Straße in Gegenrichtung. Fuß- und Radverkehrsführung sind soweit schlüssig. Die Rampensituationen sind im weiteren Verfahren zu detaillieren.

Positiv tritt in dem Entwurf der sensible Umgang mit dem historischen Bestand und hierbei insbesondere das Konzept zur Umnutzung des historischen Empfangsgebäudes des Bahnhofs sowie seiner Anbauten hervor. Kritisch ist allerdings der Vorschlag zu bewerten, die Dachflächen des Empfangsgebäudes begehbar und begrünt zu gestalten, da dies mit erheblichen Eingriffen in den denkmalgeschützten Bestand verbunden wäre.

Insgesamt überzeugt die Arbeit durch eine hohe städtebauliche Qualität, die vielfältige qualitätsvolle architektonische und freiräumliche Lösungen ermöglicht. Potential zur Optimierung sieht das Preisgericht jedoch im Hinblick auf die Aspekte der Raumkantenbildung in der Überbauung des ZOBs, deren sehr schmale Stirnseite in Richtung des Quartiersplatzes nur wenig raumbildend wirkt. Ebenfalls wird die Qualifizierung des Pfählerparks im Zuge der freiräumlichen Neugestaltung empfohlen, mit dem Ziel, diesen Raum besser zu integrieren und zu beleben. Auch die erhebliche Verlängerung der Nordunterführung und die daran anschließenden, unterirdischen Nutzungen sollten hinsichtlich Belichtung, Sicherheit und Attraktivität überprüft werden.

Arbeit 1008
Die Entwurfsverfasser schlagen eine Abfolge von „Umsteigen, Warten / Erholung“ vor. Der Pfählerpark erhält eine Erweiterung / Ergänzung durch den Pfählerplatz und bietet mehr Aufenthaltsqualität. Nördlich wird der Platz sinnvollerweise von einem neuen „Baustein“ mit einer Café-/Kiosk-Nutzung belebt. Die Ausformulierung des Baukörpers wirkt in der vorgeschlagenen Größe und Gestaltung gegenüber dem historischen Bahnhofsgebäude unpassend und muss überarbeitet werden. Die Einbeziehung von Teilen eines Privatgrundstücks in den Pfählerpark ist nicht möglich, die Konzeption ist dort daher fortzuschreiben.

Im Übergang zum bestehenden Bahnhofsgebäude befindet sich die Südunterführung mit Aufzug, Treppe und Dach. In diesem Bereich sind oberirdische Radstellplätze anzuordnen. Im weiteren Verfahren müssen die vielfältigen Nutzungsbausteine und Verbindungen bzw. Übergänge zum Bahnhofsvorplatz für das Bahnhofsgebäude erarbeitet werden. Die vorgeschlagenen Nutzungen für das Bahnhofsgebäude erscheinen für dessen Revitalisierung nicht ausreichend.

Der ZOB mit 16 Halteplätzen ist in Längsrichtung an der Hauptstraße angeordnet. Der historische Bahnhof wird hier kaum gestört. Im Zusammenhang mit der Haupt-Radverkehrsachse der Nordunterführung ist jedoch an dieser Stelle ein problematischer Knotenpunkt zu erwarten – die Lage der Haltestellen Nr. 13 bis 16 ist daher zu überprüfen. Übergänge / Rampen der Nordunterführung fehlen und müssen im weiteren Verfahren konkretisiert werden.

Die vier weiteren Haltestellen in der Mitte und im Süden des Empfangsgebäudes liegen zu nahe am ZOB. Sie sollen den Zu- und Ausstieg im südlichen Bahnhofsbereich ermöglichen und müssen daher weiter nach Süden verschoben werden. Die Haltestellen Nr. 17 und 18 würden in ihrer bisherigen Positionierung auch die dort vorhandenen Bestandsbäume gefährden.

Die MIV-Führung erfolgt im Einbahnverkehr über Hauptstraße / Saarlandstraße und Okenstraße / Philipp-Reis-Straße in der Gegenrichtung. Das Fahrradparken sollte auch am Osteingang des Nordtunnels verstärkt angeboten werden.

Die westlichen Bebauungen des ZOBs bilden zusammen mit dem Parkhaus eine städtebauliche Fassung – die Abstände zu den Haltestellen müssen überprüft werden. Es sollten im Erdgeschoss / Parkhaus ergänzende und belebende Nutzungen zum ZOB angeboten werden. Die vorgeschlagene Bebauung nördlich der Rheinstraße bildet den Übergang zum bestehenden Wohnquartier.

Die städtebauliche Leitidee der beiden Entwicklungsachsen in Nord-Süd-Richtung wird mit der Folge von unterschiedlichen Freiraumtypologien konsequent weiterentwickelt. Neben der positiven Bewertung zur Erhaltung des Pfählerparks wird dessen Fortsetzung in Form des Pfählerplatzes ebenso als Benefit für das Gesamtprojekt gewertet. Bei der Weiterentwicklung des Projektes ist auf die besondere Nutzungsqualität in Verbindung mit sozialer Kontrolle zu achten. Zusätzliche adäquate Nachbarschaften, wie beispielsweise das gegenüberliegende Café, die zur sozia-

len Kontrolle und zum Sicherheitsempfinden beitragen, sind ausdrücklich gewünscht und notwendig. Darüber hinaus wird in der nächsten Bearbeitungsphase eine Ausformulierung des Begriffs der „Multicodierung der Freiräume“ erwartet.

Kritisch wird der Umgang mit dem vorhandenen Baumbestand sowie der nachhaltigen Interpretation mit ergänzenden Baumpflanzungen bewertet. An dieser Stelle wäre aus Sicht des Preisgerichtes auch ein höherer Grünanteil im Sinne einer klimaresilienten Stadtentwicklung wünschenswert.

Die Begrifflichkeit eines linearen Parks (Rammersweierpark) auf der Ostseite wird kontrovers diskutiert. Zwar besteht der große Wunsch einer durchgehenden Freiraumidee zur Integration und Stadtreparatur an dieser unbefriedigenden Stelle, dennoch erscheint aus Sicht des Preisgerichtes der Begriff des Parks irreführend. Hier werden tiefergehende Vorschläge erwartet, die zum einen die Erschließungsstrukturen der Unterführungen eindeutiger integrieren und im Sinne eines Vis-à-Vis die beiden Bahnhofseiten miteinander verbinden.

Der Erhalt der Platanen vor dem Bahnhofsgebäude und das Kontinuum mit einer in die ZOB-Überdachung integrierten Baumreihe zeugt von der experimentellen Qualität der Arbeit. Diesen zu würdigenden Ansatz gilt es in seiner Fortsetzung zu verifizieren und mit den ergänzenden Dachflächennutzungen (PV-Anlage und Dachbegrünung) auszuformulieren. Insgesamt werden zur Dachflächenaktivierung zusätzliche Aussagen erwartet, die das Potential der neuen und bestehenden Dachlandschaft konzeptionell ausschöpft.

Die urbanen Freiräume im direkten Umgriff zum Bahnhofsgebäude sind konzeptstützend, lassen allerdings die gewünschte Aufenthaltsqualität für ankommende, wartende und sich zusammenfindende Passanten vermissen.

Arbeit 1014
Das Projekt „Transferium Bahnhof Offenburg“ zeichnet sich durch eine klare städtebauliche Setzung aus, die gut ablesbare Stadträume schafft. Der Bahnhofsvorplatz bekommt besonders durch die nördlich angrenzende Bebauung eine klare Fassung. Fraglich ist jedoch, ob die Scheibe gegenüber dem Bahnhof durch einen Neubau ersetzt werden muss.

Es wird begrüßt, dass der Freiraum östlich des Pfählerparks offengehalten wird. Dieser Bereich (Expo-Fläche), mit den eingestellten Pavillonbauten, bedarf der Konkretisierung. Die Offenheit wurde im Preisgericht als Qualität betrachtet, aber die Maßstäblichkeit hat Fragen aufgeworfen. Eine Integration und Weiterentwicklung des Pfählerparks ist noch nicht ausreichend ablesbar.

Die Positionierung des ZOBs wurde aufgrund der Entfernung, insbesondere der westlichen Haltepositionen, zum Bahnhof und zur Innenstadt kontrovers diskutiert. Die Anfahrbarkeit der Haltepläte des ZOB durch Gelenkbusse ist zu überprüfen. Die Anfahrt unter Nutzung der Okenstraße ist mit betrieblichen Nachteilen verbunden.

Nur der westliche Gebäudeteil der denkmalgeschützten Tankstelle ist in den Entwurf integriert, nicht jedoch der östliche Teil. Für die vorgeschlagene Neubebauung südlich des neuen ZOBs ist das Gebäude- und Nutzungskonzept noch weiter auszuarbeiten.

Für die vollständige Realisierung der ZOB-Randbebauung muss in ein Privatgrundstück an der Okenstraße eingegriffen werden. Dies erscheint grundsätzlich denkbar, müsste aber mit dem Eigentümer besprochen und im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit genauer geprüft werden.

Die Programmierung des Bahnhofsgebäudes wird grundsätzlich als positiv betrachtet. Die Lage der DB-Verwaltung am Entrée der Stadt liegt etwas präsent, eine öffentlichere Nutzung wäre hier angebrachter. Unklar ist jedoch das verbindende Dach zwischen DB Reisezentrum und Freitreppe im Norden.

Der lineare Park auf der Ostseite des Bahnhofs wird grundsätzlich als positiv betrachtet, jedoch ist fraglich, inwieweit die Breite eine Realisierung als nutzbare und qualitätsvolle Verbindung zulässt.

Die Nutzungsverteilung wird grundsätzlich gutgeheißen. Der Vorschlag eines Studierendenwohnheims wird angenommen. Grundsätzlich wird das multicodierte Parkhaus als Qualität verstanden, sollte aber überprüft werden, insbesondere wie die vorgeschlagenen Nutzungen sich in das Gebäude integrieren.

Die grundsätzliche Lage und Entfernung des Hol- und Bringverkehrs zum Bahnhof, der im Parkhaus untergebracht werden soll, wurde im Preisgericht kritisch hinterfragt. Es wurde angemerkt, dass Fahrradstellstellplätze auf der östlichen Seite fehlen. Ob die Straßenzüge Hauptstraße / Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße / Hauptstraße ihre „klassischen“ Querschnitte beibehalten sollen, ist zu hinterfragen. Über ein Angebot an PKW-Stellplätzen auf der Ostseite sollte im weiteren Verfahren nachgedacht werden.

Bei dem Entwurf handelt es sich um ein robustes Konzept mit einer überzeugenden städtebaulichen Setzung. In der weiteren Bearbeitung liegen die Schwerpunkte im Norden mit dem ZOB und im Süden mit der Expo-Fläche, die man mehr im Kontext des Pfählerparks betrachten sollte.

12. Rangfolge und Preisverteilung
Das Preisgericht diskutiert abschließend die Qualitäten der 5 Beiträge und beschließt **einstimmig** gem. Auslobung die 5 Arbeiten der engeren Wahl als **gleichrangige Preisgruppe**:

Arbeit 1001
Arbeit 1005
Arbeit 1007
Arbeit 1008
Arbeit 1014

Das Preisgericht beschließt **einstimmig** entsprechend der Auslobung die **gleichrangige Verteilung der Preisgelder** auf die ausgewählten Beiträge von je 20.000 EUR netto.

13. Allgemeine Empfehlungen
Im Anschluss empfiehlt das Preisgericht der Ausloberin **einstimmig**, folgende Hinweise und Empfehlungen in der weiteren Ausarbeitung (im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung) zu berücksichtigen:

Allgemeine Empfehlungen

- Die historische Bausubstanz des Bahnhofsgebäudes muss sensibel und qualitätvoll saniert und je nach Gesamtkonzeption weiterhin für publikumsintensive Nutzungen qualifiziert werden. Die Nutzungen im Bahnhofsgebäude und in dessen Umfeld müssen derart verteilt werden, dass sie zu einer Revitalisierung des Gebäudes beitragen. Im Weiteren nochmals zu prüfende funktional-technische Restriktionen (z.B. rund um den „Hausbahnsteig“ etc.) sind aus Sicht der DB AG Bestandteil der nächsten Planungsstufe.

- Unterirdische Bauwerke (Verbindungen aber auch Stellplätze) müssen nutzerfreundlich für alle Generationen und Geschlechter konzipiert werden und hohe Qualitäten nachweisen.

- Gerade die Erdgeschosszonen müssen im Zusammenspiel mit den neuen öffentlichen Räumen einen sehr guten Beitrag zur Lebendigkeit des neuen Bahnhofsquartiers leisten. Das Zusammenspiel EG-Grundriss – öffentlicher Raum muss nachgewiesen werden.

- Die Möglichkeit auch den Pfählerpark „zu bebauen“ ist nach wie vor eine Option. Dennoch wird deutlich darauf hingewiesen, dass die Aufwertung des Pfählerparks und eine „in Wertsetzung“ durch ergänzende Neugestaltungen, neue städtebauliche Raumkonfigurationen im Zusammenspiel mit der Umgebung bzw. der Ostseite der Hauptstraße, die soziale Kontrolle, neue bzw. ergänzende Nutzungsangebote der bessere Ansatz ist.

- Im ZOB müssen die Halteplätze in der erforderlichen Zahl gut durch Busse anfahrbar sein.

- Die Nordunterführung muss barrierefrei und komfortabel mit dem Fahrrad befahrbar sein. Die erforderlichen Rampen müssen nachgewiesen werden. Konflikte durch Kreuzungssituationen mit dem Fußgängerverkehr sollen vermieden werden.

- Für den Bahnhof (Westseite aber auch Ostseite) muss ein „drop off“ bzw. eine Kiss&Ride Zone für PKW-Anfahrten nachgewiesen werden.

- Das dezentrale Radstellplatz-Angebot ist der richtige Ansatz, um ein breites Angebot rund um den Bahnhof sicherzustellen. Dabei sind alle Eingänge / Zugänge zu berücksichtigen.

- Bei den Dachflächen sollte eine Abwägung zwischen wirklich leistbaren Nutzungen auf den Dächern und funktional-technisch, aber auch konstruktiven Aufwendungen stattfinden.

- Bei den Neubegrünungswünschen muss ein „ehrlicher“ und ungeschönter Abgleich stattfinden, welche Ergänzungen (neue Baumpflanzungen) aber auch welcher Bestandserhalt (z.B. Platanen vor dem Bahnhof an der Hauptstraße) realistisch ist, ohne in dieser Planungsphase jede einzelne Restriktion (Leitungen im Untergrund etc.) schon prüfen zu können.

- Die größtmögliche Reduzierung des MIV im Bahnhofsumfeld zugunsten hoher Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltungsqualität für Fußgänger- und Radfahrer bleibt eine der Hauptzielsetzungen. Dabei sollten beide Optionen „Durchgangsverkehr weiterhin ermöglichen“ und „Durchgangsverkehr entfällt“ konzeptionell möglich und ohne große bauliche Eingriffe auch in zeitlicher Abfolge realisierbar sein.

- Eine wichtige Rolle als Visitenkarte zur Stadt ist auch die südliche Kopfsituation des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes mit dem Süd-Zugang zu den Gleisen. Hier ist präziser gestalterisch und funktional auszuarbeiten, wie man angemessen auf das historische Bahnhofsgebäude reagieren kann und wie die notwendige Sichtbarkeit und Orientierung von Süden gewährleistet wird.

- Gerade für den länglichen Platz bzw. die Hauptstraße im Bereich mittig des Bahnhofsgebäudes scheint – je nach Gesamtkonzeption in Verbindung mit dem Bahnhofsgebäude – eine bessere Orientierung für Ankommende und Radfahrer etc. sinnvoll, später wird ein Leitsystem die Orientierung der neuen Stadträume sicher erweitern und verbessern können.

- Bei neuen Gebäuden und Arrondierungen wird auf angemessene Maßstäblichkeit und Körnigkeit sowie der Gestaltung der „Dachlandschaft“ im Kontext der Offenburger Innenstadt verwiesen.

- Die kurz- bis mittelfristige Realisierung wird auch insbesondere von Grundstücksverfügbarkeiten abhängen. Die Konzeptionen sollten dies berücksichtigen bzw. nochmals detaillierter nachweisen. Hier ist insbesondere das Eigentum der Stadt Offenburg zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße entscheidend für die Umsetzung.

- Trotz der Fokussierung auf die Westseite der Gleise, ist die Ostseite des Bahnhofareals rund um die „Rammersweierstraße“ ein wichtiger Verknüpfungsraum, den es weiter zu stärken gilt.

14. Aufhebung der Anonymität und Abschluss

Der Vorsitzende Prof. Tim Rieniets überzeugt sich von der Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfasser*innenerklärungen 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.

Oberbürgermeister Marco Steffens und Baubürgermeister Oliver Martini danken im Namen der Ausloberin Herrn Prof. Tim Rieniets für die souveräne Sitzungsleitung und allen Beteiligten für ihr Engagement und die konstruktive Diskussion.

Um 19:30 Uhr ist die Preisgerichtssitzung beendet.

Für das Protokoll:
Jörg Faltin / Antje Ehlert
Prof. Tim Rieniets (Vorsitzender)
16.03.2022

Liste der Verfasser*innen:

Preisgruppe

Tarnzahl 1001 l Kennzahl 187912
Yellow Z, Berlin mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg mit Argus Studio, Hamburg

Tarnzahl 1005 l Kennzahl 151620
faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg

Tarnzahl 1007 l Kennzahl 623255
von Einsiedel Architekten, Stuttgart mit Pfrommer + Roeder Freie Landschaftsarchitekten GbR, Stuttgart mit Verkehrsplanung Link, Stuttgart

Tarnzahl 1008 l Kennzahl 163167
Raumwerk GmbH, Gesellschaft für Architekten und Stadtplanung, Frankfut a.M. mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Berlin mit BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier gmbH, Aachen

Tarnzahl 1014 l Kennzahl 748991
ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Köln mit Echomar, Oberkirch mit lohrer hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh, München mit OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, München

2. Rundgang

Tarnzahl 1002 l Kennzahl 471503
DLA Die Landschaftsarchitekten Stadtplaner und Ingenieure Bittkau-Bartfelder PartGmbB, Wiesbaden mit Ferdinand Heide Architekt, Frankfurt a.M. mit Durth Roos Consulting GmbH, Darmstadt

Tarnzahl 1003 l Kennzahl 000815
bauchplan).(Part.m.b.B., München mit ISSS research I architecture I urbanism, Berlin mit Royal Haskoning DHV, Amersfoort/NL

Tarnzahl 1004 l Kennzahl 568912
ISA Internationales Stadtbauatelier, Stuttgart mit uweneubauer.landschaftsarchitektur, Bretzfeld mit BrennerPlan GmbH, Stuttgart

Tarnzahl 1006 l Kennzahl 272118
asp Architekten GmbH, Stuttgart mit lohrberg stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart mit StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Tarnzahl 1009 l Kennzahl 658339
De Zwarte Hond, Köln mit bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin mit BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB, Köln

Tarnzahl 1010 l Kennzahl 738512
Molestina Architekten GmbH, Köln mit studio grüngrau Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf mit Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mH&Co KG, Hilden

Tarnzahl 1011 l Kennzahl 452098
Kienleplan GmbH, LeinfeldenEchterdingen mit ars Herrmann + Hornung, Stuttgart mit Behrens Westheiden PartGmbH freie Architektinnen, Stuttgart mit The Baukunst Dynamites, Stuttgart mit Ingenieurbüro Koehler & Leutwein, Karlsruhe

Tarnzahl 1012 l Kennzahl 104222
MÄCKLERARCHITEKTEN, Frankfurt a.M. mit bbz Landschaftsarchitekten Freiburg, Freiburg mit Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Frankfurt a.M.

Tarnzahl 1013 l Kennzahl 472193
Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten Gmbh, München mit BPR Dr. Schäpertöns GmbH & Co. KG, München

Tarnzahl 1015 l Kennzahl 253123
w+p Landschaften GmbH, Offenburg / Berlin mit K9 Architekten GmbH, Freiburg mit Breinlinger Ingenieure Tiefbau GmbH, Tuttlingen

Wettbewerb
Ideen für das Bahnhofsquartier Offenburg

15.03.2022 – PREISGERICHT

TEILNEHMERLISTE

NAME	INSTITUTION	UNTERSCHRIFT
Förch, Jochen	Kult Vorstand	
Philip Denkinger	5.1	
Daniel Ebneth	3.0	
Leon Feverlein	3.1	
HP Kopp	Dez III Stadt	
Sigrid Busch	61 Ltg. Stadtplanung	
LUCA KIST	STADTPL. / LANDSCH.AR	
JANNA HOHN	Architektin / Städtebau	
ULRIKE RÖHR	LANDSCHAFTSARCH.	
Tim Rieniets	Leibniz Uni H	
Oliver Martini	Dez II Stadt	
Marco Steffens	08 OG	
Rolf Bauer	DB Station + Service AG	
Jens Aesche	DB Station & Service AG	
HILLE KRAUSE	KBNK ARCH.	
[illegible]	[illegible]	
Katrin Jacobsen	Stadträtin / Grüne	
Werner Maier	Stadtrat / CDU	
Bregler, Martina	Stadtrat SPD	
Isenmann, Tobias	Stadtrat FWO	
Hölderich, Philipp	Planersocietät	
ROSENTHAL, TINA	DB AG / DB Immob.	
Boppré, Tobias	DB Station & Service AG	
STEFAN KRIEG	"	
Silke Huwelt	Stadt OG, STE	
Matthias Schuhmacher	STADT OG, 3.1	
Michel FOX	5.1. Stadt OG	

Wettbewerb
Ideen für das Bahnhofsquartier Offenburg

15.03.2022 – PREISGERICHT

TEILNEHMERLISTE

NAME	INSTITUTION	UNTERSCHRIFT
Marco Pastorini	6.2	Pastorini
Thilo Becker	6.0	T. Becker
[illegible]	FSU	[illegible]
[illegible]	FSV	[illegible]