



Offener freiraum- und verkehrsplanerischer Planungswettbewerb

Parkway

Patrick-Henry-Village, Heidelberg

DOKUMENTATION

IMPRESSUM

Ausloberin

Stadt Heidelberg

Vertreten durch:
Stadtplanungsamt
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

Ansprechpartner:
Stefan Rees

in Kooperation mit

IBA Heidelberg

Verfahrensbetreuung

BÄUMLE Architekten | Stadtplaner
Langgässerweg 26
64285 Darmstadt

Tel: 06151 - 278 398 0
mail@baeumlearchitekten.de
www.baeumlearchitekten.de

Ansprechpartner:
Gregor Bäumle
Vanessa Schack

Vorbemerkung:

Alle Bezeichnungen, die in diesem Bericht verwendet werden, betreffen gleichermaßen Frauen und Männer. Insofern nur die männliche Form

verwendet wird, ist diese synonym für die weibliche und männliche Form anzuwenden.

WETTBEWERBSAUFGABE

Gegenstand des Planungswettbewerbs war die Konkretisierung und Weiterentwicklung der vorliegenden Planungen aus dem Dynamischen Masterplan, der vertiefenden Studien und der Technischen Voruntersuchung für den Parkway und die angrenzenden Erschließungsstraßen und Grünflächen.

Die Konkretisierung und Weiterentwicklung beinhaltete die Erarbeitung von Konzepten für die Flächenaufteilung, die Raumgestaltung sowie die Oberflächen- und Grünflächengestaltung. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Vernetzung der angrenzenden Grünflächen, den grünen Fingern und den mit dem Parkway verknüpften Straßenräumen gelegt werden. Ebenso waren die Anforderungen hinsichtlich Baumpflanzungen/Begrünung und Beleuchtung (zusätzlich deren Verortung) zu berücksichtigen.

Die Gesamtbetrachtung erfolgte auf der städtebaulichen Maßstabsebene und wird für einen ausgewählten Teilbereich vertieft. Das Wettbewerbsgebiet hat eine Größe von ca. 11,8 ha.

Auf der Grundlage des vom Heidelberger Gemeinderat beschlossenen Dynamischen Masterplans wird die Stadt Heidelberg die Umsetzung der zentralen Erschließungsfläche beginnen.

Auf Basis des Nutzungskonzeptes und gestalterischen Konzeption der öffentlichen und privaten Freiflächen gemäß des Dynamischen Masterplans und dem Ergebnis der technischen Voruntersuchung sollten Entwurfsansätze für die integrierte Gestaltung der Verkehrs- und Freiflächen und die Vernetzung mit den angrenzenden Grünflächen gefunden werden.

Die den Parkway begleitenden Freiflächen waren dabei als multitalentiertere Räume zu entwickeln, die unterschiedlichsten Anforderungen gerecht werden mussten. Besonderes Augenmerk war auf den Erhalt und die Integration des Baumbestandes und die Funktionalität der Retentionsflächen zu legen.

DYNAMISCHER MASTERPLAN



WETTBEWERBSVERFAHREN

Der Wettbewerb wurde als „Offener freiraum- und verkehrsplanerischer Wettbewerb“ gemäß den RPW 2013 ausgeschrieben. Teilnahmeberechtigt waren ausschließlich Bewerbergemeinschaften aus Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern. Als weitere Mitglieder der Bewerbergemeinschaft waren Stadtplaner und Architekten zugelassen.

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens werden gemäß §14 Abs. 4 Ziff. 8 VgV Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb durchgeführt. Dabei wird zunächst nur mit dem 1. Preisträger verhandelt. Sollten die Verhandlungen scheitern, so wird mit allen übrigen Preisträgern verhandelt.

Um die größtmögliche Objektivität in der Beurteilung der Endrunde zu erreichen, wurde ein Preisgericht aus sach- und fachkundigen Preisrichtern gebildet, die mit Unterstützung durch sachverständige Berater die anonym eingereichten Arbeiten auf Qualität im Hinblick auf die Aufgabenstellung beurteilten.

Die Kriterien für die Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge durch das Preisgericht waren:

- Leitbildentwicklung
- Innovationskraft Verkehrskonzept
- Funktionalität und Flexibilität der Verkehrsorganisation
- Freiraumkonzept
- Umgang mit dem Baumbestand
- Nachhaltigkeitsaspekte
- Realisierbarkeit/Wirtschaftlichkeit

Das Preisgericht unter Vorsitz von Herrn Böttger hat am 08. März 2023 in Heidelberg getagt und nach intensiver Diskussion folgende Entscheidung getroffen:

1. Preis - 1001

Planergruppe Oberhausen, D-Essen
mit
ARGUS Stadt und Verkehr PartmbB,
D-Hamburg
und
Cityförster architecture+urbanism,
D-Hannover

3. Preis - 1004

Bauchplan).(, D-München
mit
con.sens verkehrsplanung zt gmbh,
A-Wien

3. Preis - 1005

lohrer hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh,
D-München
mit
ambrosius blanke verkehr.infrastruktur Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, D-Bochum

4.Preis - 1002

Uniola AG, D-Stuttgart
mit
Stadt-Land-plus GmbH, D-Boppard-Buchholz

Anerkennung - 1003

T.Y.LIN International, CHN-Chongqing
mit
Hemei Architectural Planning and Design, CHN-Chongqing

PREISGERICHT

Sachpreisrichter*innen
(stimmberechtigt):

1. Jürgen Odszuck,
Erster Bürgermeister,
Stadt Heidelberg
2. Raoul Schmidt-Lamontain,
Bürgermeister,
Stadt Heidelberg
3. Wolfgang Polivka,
Leiter des Amtes für Finanzen,
Liegenschaften und Konversion,
Stadt Heidelberg
4. Prof. Dr. Nicole Marmé,
Stadträtin CDU,
Heidelberg
5. Marliese Heldner,
Stadträtin Die Heidelberger,
Heidelberg
6. Ulrike Platz,
Landschaftsarchitektin,
Bonn

Sachpreisrichter-Vertreter*innen
(ständig anwesend):

1. Torsten Becker,
Stadtplaner,
Frankfurt am Main

Fachpreisrichter*innen
(stimmberechtigt):

1. Johannes Böttger,
Landschaftsarchitekt,
Köln
2. Prof. Michael Braum,
Stadtplaner,
Heidelberg
3. Prof. Dr. Alexander Erath,
Verkehrsplaner,
CH-Muttenz
4. Annette Friedrich,
Stadtplanerin,
Leiterin Stadtplanungsamt,
Stadt Heidelberg
5. Anouk Kuitenbrouwer,
Architektin und Stadtplanerin,
CH-Zürich
6. Hiltrud Lintel,
Landschaftsarchitektin,
Düsseldorf
7. Axel C. Springsfeld,
Stadtplaner/Verkehrsplaner,
Aachen

Fachpreisrichter-Vertreter*innen
(ständig anwesend):

1. Gisela Stete,
Stadtplanerin/Verkehrsplanerin,
Darmstadt
2. Bärbel Sauer,
Leiterin Amt für
Verkehrsmanagement,
Stadt Heidelberg
3. Dr. Ernst Baader,
Landschafts- und Forstamt,
Stadt Heidelberg

Sachverständige
(ohne Stimmrecht):

1. Dr. Karolin Stahl-Wilhelm,
Geschäftsstelle Bahnstadt/PHV,
Heidelberg
2. Stefan Rees,
Stadtplanungsamt,
Stadt Heidelberg
3. Robert Blaszczyk,
Amt für Verkehrsmanagement,
Stadt Heidelberg
4. Andrea Krastel,
Landschafts- und Forstamt,
Stadt Heidelberg
5. Stephan Grupe,
Konversionsgesellschaft,
Stadt Heidelberg
6. Philipp Heiß,
Stadtwerke,
Heidelberg
7. Carla Jung-König,
IBA Heidelberg,
Heidelberg
8. Nino Notz,
Büro Happold Cities,
Berlin
9. Gerald Dietz,
Geschäftsstelle Bahnstadt/PHV,
Heidelberg

10. Daniel Bumiller,
Amt 80,
Amt für Wirtschaftsförderung &
Wissenschaft,
Stadt Heidelberg

Verfahrensbetreuung | Vorprüfung:

BÄUMLE Architekten | Stadtplaner
vertreten durch:

Gregor Bäumle
Architekt und Stadtplaner,
Darmstadt

1. PREIS

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Der Entwurf interpretiert gekonnt die Idee des Parkways aus dem Masterplan. Der offene Stadtraum des PHV wird durch die freie Gestaltung in vielstimmiger Art und Weise in Wert gesetzt. Es entstehen, mit Hilfe der 5 Steps auf Basis klarer Kompositionsregeln, differenzierte Räume, die den mannigfaltigen Ansprüchen der Stadtgesellschaft gerecht werden und vielfältige Nutzungsangebote und Atmosphären schaffen. Die unterschiedlichen baulichen Ränder werden dabei durch eine sensible Freiraumgestaltung reflektiert.

Die Verfasser machen einen Vorschlag für die städtebauliche Weiterentwicklung des zentralen Markthalenbereichs außerhalb des eigentlichen Wettbewerbsgebiets, den das Preisgericht zur Kenntnis genommen, aber nicht bewertet hat.

Die Arbeit liefert einen innovativen Beitrag im Sinne einer zukunftsfähigen neuen Aufteilung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, indem sie Flächen überlagernd nutzt und auf das klassische Separieren der Verkehrswege bewusst verzichtet. In der Breite großzügige, auf den Städtebau eingehende Gehbereiche, schaffen eine vielfältig nutzbare Flanierzone entlang der Gebäude.

Prägendes Element ist die Fahrradstraße, die mit 2 Spuren mit 3,25m Breite, leitender Raum des Parkways ist. Die beiden Fahrrichtungen werden dabei überwiegend nicht parallel zueinander geführt und können mit einer selbstverständlich wirkenden Abfolge von unterschiedlich breiten, geschwungenen Aufweitungen sehr flexibel auf vorhandene Grünstrukturen und den Städtebau reagieren. Die Fahrradstraße nimmt dabei die unterschiedlichen Formen des „modernen Radverkehrs“, den auch in einem „autoarmen Quartier“ immer

noch erforderlichen motorisierten Kraftfahrzeugverkehr sowie den notwendigen Wirtschaftsverkehr auf. Überall dort, wo die beiden Richtungsfahrbahnen parallel und dicht beieinander geführt werden, bieten Zwischenstreifen als weiche Separationen im Bedarfsfall auch die Möglichkeit für Kraftfahrzeuge Radfahrende zu überholen. Das verträgliche Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten ist hier gut vorstellbar.

Entlang der Fahrradstraße ist sowohl in der Mitte zwischen den Fahrrichtungen als auch seitlich angelegt, ausreichend Raum für die Abwicklung von Ladezonen, Kiss & Ride, Parken für mobilitätseingeschränkte Personen und sonstige Berechtigte. Diese Flächen haben das Potential jeweils bedarfsgerecht ausgewiesen und innovativ und digital bewirtschaftet zu werden.

Für die Straßenbahn und den Busverkehr wird eine gemeinsame, selbstständig geführte Trasse vorgeschlagen. Die geforderten unterschiedlichen Typen von Mobilitätsstationen sind richtig platziert und bieten Raum für eine bedarfsgerechte Anpassung.

Die Hauptradverkehrsführung wird ergänzt durch ein zusätzliches Netz an Wegen die sich als „Fun-Trails“ für Fuß- und langsamen Radverkehr durch das Stadtquartier ziehen und dieses flexibel erschließen.

Das Konzept bringt auf innovative Art und Weise verkehrliche Anforderungen und die Qualitäten eines lebendigen Stadtraums zusammen. Der Entwurf interpretiert die verschiedenen Verkehrsstrassen als schwingende Bänder innerhalb eines als Aktions- und Bewegungsraum nutzbaren linearen Parks.

1001 - 1.PREIS

Durch die Mehrfachnutzung und Begrünung der Verkehrsstrassen werden die befestigten Flächen auf ein Minimum reduziert und stehen als vielfältige Potentialräume für Spiel, Sport und Bewegung sowie für das Regenwassermanagement zur Verfügung.

Die mäandrierende Struktur ermöglicht es, auf den Bestand flexibel zu reagieren. So ist es möglich, prägende Bäume und eine maximale Anzahl an vorhandenen Baumstandorten in das Konzept zu integrieren. Neupflanzungen werden in lockeren Gruppen angeordnet und erlauben eine artenreiche Pflanzenwahl. Durch die freischwingende Bandstruktur entstehen attraktive Grüninseln und ein eigenständiges landschaftliches, mit Stauden und Gräserpflanzungen angereichertes Grün- und Freiraumkonzept, das im wohltuenden Kontrast zur jetzigen Nüchternheit des heutigen Kasernenstandortes steht.

Im Querschnitt wird der Parkway zur mehrschichtigen Membran zwischen den kommerziellen Nutzungen der dichteren Randzonen und dem weniger baulich verdichtet geplanten grünen Herz des Quartiers im Inneren des Parkways.

Eine großzügige bis zu 8 m breite Flanierzone stellt den Übergang und die Vorzone der den Parkway begleitenden äußeren, kommerziell geprägten Randzone dar. Sie verspricht eine gute Erreichbarkeit der Geschäfte und Gebäude und hohe Bewegungs- und Verweilqualitäten für den Fußgängerverkehr. Baumüberstandene und gut dimensionierte Plätze werden sinnfällig an den städtischen Kristallisationspunkten angeordnet.

An der Innenseite des Parkways werden Flächen für eine Vielzahl an Spiel, Sport und Bewegungsangeboten angeordnet. Sie sind geschickt in die landschaftliche Gestaltung eingebettet und bilden ein hohes Flächenpotential für Freizeitangebote im Freien für die Zukunft, auch wenn in den ersten Entwicklungsschritten das gezeigte Angebot etwas überdimensioniert wirkt.

Das Konzept überzeugt durch sein Zusammenspiel und der feingliedrigen Vernetzung zwischen Städtebau, den angrenzenden Grünräumen und dem multifunktionalen Parkway, der verspricht nicht nur seinen Aufgaben als Verkehrsraum gerecht zu werden, sondern auch als innerstädtischer Begegnungsraum mit hohen ökologischen Qualitäten fungieren kann.

Insgesamt erfüllt der Entwurf in hervorragender Art und Weise die gestellten Anforderungen an einen Stadtraum neuen Typs in Zeiten der Mobilitätswende. Die besonderen stadträumlichen Potenziale des Parkway im PHV werden anschaulich herausgearbeitet und geben dem Quartier einen identitätsstiftenden und zukunftsweisenden Charakter.

1004



Perspektive



Pikto



Lageplan



Vertiefung



Schnitt 2-2

EIN 3. PREIS

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Mit der Überschrift „Klimaboulevard als ökosozialer Park“ schreiben die Verfasser*innen die räumliche Vision, des im 20. Jhd. von Olmsted geprägten Parkways in ökologischer und gesellschaftlicher Sicht in das 21. Jhd. fort. In der, dem Dynamischen Masterplan eingeschriebenen heterogenen städtebaulichen Struktur wird eine „ikonographische Großform“ eines baumbestandenen Parkways eingeschrieben. Er vernetzt sich als „Ringpark“ mit den ihn begrenzenden Siedlungsstrukturen. Die Jury würdigt diesen Ansatz.

Die Arbeit bleibt in der Aufteilung des Verkehrsraumes eher konventionell, indem sie die klassische Trennung der Verkehrsarten beibehält. Die Straßenbahn erhält ein Grüngleis, Bus und motorisierter Individualverkehr werden gemeinsam geführt und der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr ebenfalls auf eigener Trasse. Die Bezeichnungen „Rad-Ringway“ und „Klimaboulevard“ suggerieren ein innovatives Konzept. Die Verfasser*innen können dies in der verkehrlichen Ausformung nicht wirklich einlösen. Die verkehrliche Konzeption ist in den Entwicklungsstufen technisch gut umsetzbar und bietet für den Fall, dass die Straßenbahn nicht realisiert wird zusätzliche Flächenpotentiale für den Freiraum. Bezüglich des Innovationsgrades bleibt sie aber hinter den Erwartungen zurück.

Der Freiraum ist geprägt durch Wiesenmulden, die partizipativ programmiert werden können. Ein Sport- und Bewegungsparcours verbindet diese Orte. Inwieweit das Freiraumangebot zu abwechslungsreichen Grünräumen führen wird, wird strittig diskutiert.

Im Zusammenspiel des Verschattungsvolumens der Bäume in Verbindung mit den flutbaren Wiesenmulden versprechen sich die Verfasser*innen einen positiven Einfluss auf das Kleinklima, das darüber hinaus atmosphärisch und den Freiraum prägend wirkt.

Die Wiesenmulden sind miteinander verbunden, sodass man davon ausgehen kann, dass sich ein ausreichendes Retentionsvolumen ergibt.

Das den Parkway und seine Verflechtungsräume prägende Baumdach wird durch mehr als 1.100 Baumneupflanzungen geschaffen. Kritisiert wird von der Jury, dass um den Preis der linearen Führung des Parkways eine sehr hohe Anzahl vorhandener Bäume entfallen müssen.

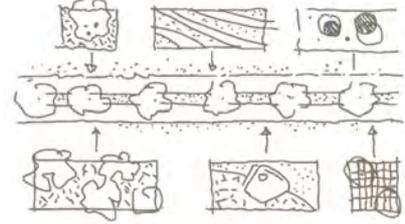
Kontrovers diskutiert werden hinsichtlich der Lage und Größe die, von den Verfasser*innen vorgeschlagenen „Quartierswohnzimmer“, die nicht nur Vernetzungsfunktionen mit den angrenzenden baulichen Strukturen übernehmen sollen, sondern darüber hinaus die Knotenpunkte der verkehrlichen Infrastrukturen darstellen. Positiv wird das Beleuchtungskonzept der stilisierten Lichthalme unterschiedlicher Größen bewertet, die durch die den Vegetationssaum tanzen.

Zusammenfassend kommt die Jury zu dem Ergebnis, dass es sich bei der Arbeit um einen weiterführenden Beitrag zum Thema eines landschaftlich geprägten Verkehrsraums anderen Typs handelt, der jedoch zu wenig innovative Potentiale hinsichtlich der Organisation der Mobilität liefert.

1005



Perspektive



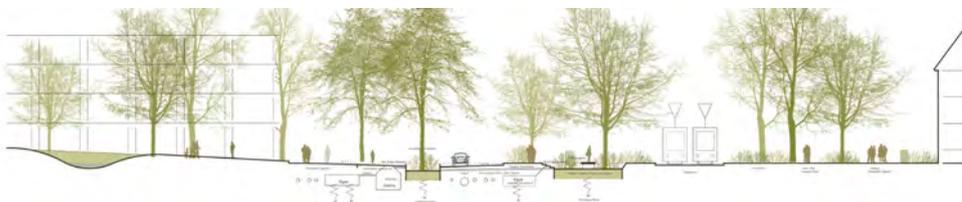
Pikto



Lageplan



Vertiefung



Schnitt B-B

EIN 3. PREIS

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die Verfasser*innen entwickeln mit dem Thema „Schwingende Bänder“ ein eigenständiges Leitbild für den neuen Parkway in Heidelberg. Dabei begreifen sie den Parkway als klares lineares Gestaltungselement, welches durch verschiedene Verkehrsfunktionen Landschaftsinseln formt. Ziel der Verfasser*innen ist es, an den Parkway verschiedene Nutzungen und Räume anzulagern. Dieser Gestaltungsansatz wirkt schlüssig und ermöglicht es vorhandene Strukturen, wie den Baumbestand zu integrieren. Dieser Baumbestand wird als kraftvolle Kulisse begriffen. Lockere Neupflanzungen, Alleeabschnitte und vorhandene Bäume bilden einen übergeordneten Filter. Sie vermitteln eine spielerische Leichtigkeit, die zusätzlich über verschiedene Baumarten transportiert wird.

Auch das Regenwasserkonzept, welches die Flutung des Straßenraumes mit den Landschaftsinseln vorsieht, scheint nachvollziehbar. Eine detailliertere Gestaltung für Teilräume wird vermisst. Adressbildung in Erdgeschosszonen erfolgt im Wesentlichen durch Bäume, die die fußläufigen Bereiche begleiten.

Leider gelingt es den Verfasser*innen nicht, die Leitidee des „Umfließens“ gestalterisch in den, an den Parkway angrenzenden, Stadtraum zu überführen. Die Zugänge und Verknüpfungen zwischen Parkway und Parkstadt scheinen in der Dimensionierung wenig kraftvoll und zum Teil schwer auffindbar. Sie ordnen sich gestalterisch dem schwingenden Straßenraum zu stark unter. Auch in den Anforderungen hinsichtlich Querrungen für Fußgänger und Anlieferungen werden schlüssige und großzügige Vorschläge vermisst. Der Fokus bleibt damit auf der Bewegung innerhalb des Parkways und wenig auf dem Verweben von Stadträumen.

Damit bleibt der Parkway eine Intarsie im Raum, die von außen introvertiert wirkt. Insgesamt wird die Arbeit kontrovers diskutiert. Sie vermittelt eine klare räumliche Haltung, die letztlich jedoch nur Antworten für den Straßenraum findet, nicht jedoch für den gesamträumlichen Kontext.

Der Entwurf zeichnet sich durch, nach Verkehrsmittel getrennt geführte und mäandrierende, Fahrbereiche aus. Für den Fuß-, Rad- und Tramverkehr sind die Fahrbahnbreiten sehr großzügig dimensioniert, was der gewünschten parkartigen Anlage des Verkehrskorridors zuträglich ist. Ebenso unterstützt die wasserdurchlässige Materialisierung dieser Verkehrsflächen den Wunsch nach einem Entwurf, welche die neuen Anforderungen nach Klimamigration aufnimmt.

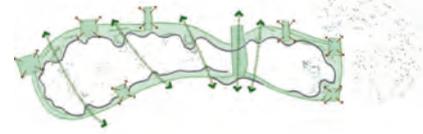
Die Mäandrierung der 5 Verkehrsbänder führt aber dazu, dass die Grünflächen zwischen den Verkehrsspuren Formen annehmen, welche eine vielseitige Nutzung verunmöglichen und aufgrund der Korridorwirkung im Bereich des MIV zu höheren Geschwindigkeiten führen. Zudem führt diese Gestaltung dazu, dass die Querung des Verkehrskorridors jenseits der dazu vorgesehenen Querungsstellen stark erschwert oder verunmöglicht wird.

Der Durcharbeitungsgrad ist weniger detailliert und weniger situativ / stärker stereotyp gedacht als bei den anderen eingegebenen Arbeiten. Der Entwurf sieht keine Bushaltestellen vor. Zudem fehlt die Darstellung, wo und in welcher Ausgestaltung multifunktionale Halteflächen vorgesehen werden. Diesbezüglich entspricht der Entwurf den Anforderungen der Ausschreibung nicht.

1002



Perspektive



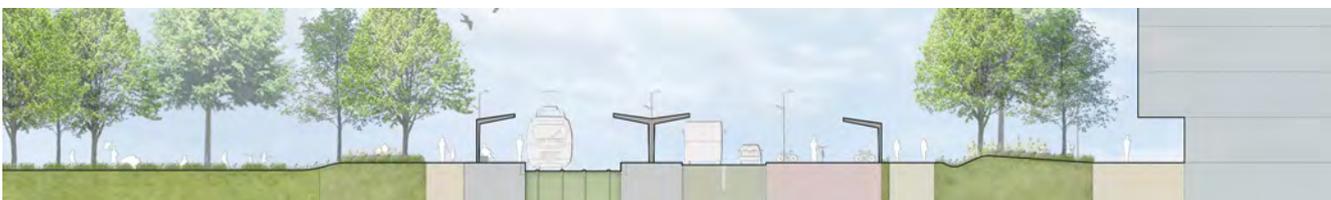
Pikto Freiraumkonzept



Lageplan



Vertiefung



Schnitt A-A

4. PREIS

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Das Projekt „Ein neuer Park für Patrick-Henry-Village“ baut auf der Gleichzeitigkeit des städtischen Landschaftsraums auf, die im Masterplan vorgegeben wurde. Der Park ist als breites grünes Band konzipiert, das an der Außenseite eine harte Kante hat, aber nach Innen mäandriert und eine Vielzahl von Pocket Parks bietet. Im Westen sind die Gebäude durch einen breiteren Grünraum von der Straße getrennt, während im Osten der Straßenraum direkt auf die Fassade trifft, ohne vermittelnden Grünraum. Die Verkehrsformen Fußgänger-Fahrrad-MIV und Bus-Straßenbahn sind in diesem Raum konventionell nebeneinander angeordnet. Das Ergebnis ist eine unaufgeregte, geräumige und relativ abwechslungsreiche Hauptverkehrsader des PHV.

Die Gestaltung der Verkehrsflächen folgt einem klarem, aber auch starrem Konzept, welches für alle fünf grösseren Knotenpunkte Begegnungszonen vorsieht, die durch vier nach Verkehrsmitteln getrennt geführten Fahrspuren und Gehflächen verbunden sind. Die Kombination der Bus- und Tramhaltestelle ist funktional und platzsparend, da es Umsteigevorgänge vereinfacht und die Wartebereiche gemeinsam benutzt werden können. Im Straßenraum ist auf der westlichen Seite ein Multifunktionsstreifen vorgesehen, der primär in den, an die Begegnungszonen anschliessenden, Bereichen für Anlieferungen und als Kurzparkplätze genutzt werden kann. In Erwartung weiter steigender Anlieferverkehre und dem mit autonomen Fahrzeugen stark steigenden Bedarf an Halteplätzen für das Ein- und Aussteigen, dürfte die Anzahl der im Multifunktionsstreifen vorgesehen Halteflächen nicht ausreichen.

Bushaltestellen werden nur in Fahrrichtung Nord vorgesehen. Dies führt dazu, dass Buslinien in Richtung Süden eine „Extrarunde“ zurücklegen müssen, was zu einer Fahrzeitverlängerung führt, die sich negativ auf die Attraktivität des Verkehrsmittels und zu höheren Betriebskosten führt.

Die insgesamt fünf Begegnungszonen ermöglichen einerseits eine vereinfachte Querung, unterbrechen jeweils aber auch den Verkehrsfluss für den Radverkehr und den MIV. Im Bereich des Radverkehrs werden teilweise in den Begegnungszonen eine mit dem Fussverkehr gemeinsame Spurführung vorgesehen, was einer gewünschten Hierarchisierung des Radverkehrs in eine schnellere und langsamere Linienführung entgegenwirkt. Die vorgesehenen Spurbreiten sind deutlich geringer als die Normbreiten gewählt. Beim Radverkehr bedeutet die mit 3,25m gewählte Fahrbahnbreite, dass Überholvorgänge nur in einer Richtung möglich sind und das Nebeneinanderfahren stark erschwert wird. Die mit 5,50m sehr schmal gewählte Fahrbahnbreite für die MIV- und Busfahrbahn setzt bis zum Zeitpunkt der Einführung komplett autonomer Fahrzeuge für Begegnungsfälle befahrbare Seitenbereiche voraus.

Die Verschiebung des Standorts der 3. ÖPNV-Haltestelle am westlichen Ende des grünen Fingers verkürzt zwar den Zugang aus den östlichen Gebäuden, korrespondiert aber nicht mit der städtebaulichen Programmierung im unmittelbaren Bereich entlang des westlichen Korridors.

1002 - 4.PREIS

Der Entwurf wird durch Quartiersplätze geprägt, die als 20 km/h Bereiche über den Straßenraum hinausragen und manchmal, aber nicht immer, die Straßenbahnhaltestellen integrieren. Über den gesamten Parkway hinweg betrachtet, sind die Quartiersplätze nicht gleichermaßen relevant und die Häufigkeit, insbesondere auf der westlichen Seite, könnte auch störend sein.

Die Gestaltung der Plätze und Grünanlagen ist je nach Lage und Funktion differenziert. Es gibt verschiedene, gut verteilte Freizeitangebote wie Fitness und Spiele. In einigen Fällen wirkt die Gestaltung etwas zu definiert und sperrig, was die Zeitlosigkeit und das Potenzial der Aneignung verringert. Abgesehen von den Quartiersplätzen sind die Vorzonen der Gebäude, sowohl im Westen als auch im Osten, aufgrund ihrer durchgehenden Breite etwas schematisch und schaffen wenig attraktive Eingangssituationen für die Erdgeschosse.

Durch die Fokussierung auf die Parkway kommt im Konzept und in der Darstellung die Freiraumverbindung über die Grenzen der Parkstraße hinaus zu kurz. Insbesondere nach außen hin fehlt die Idee des Parkway als Teil einer durchgehenden Landschaft des PHV.

Die Entwicklung von differenzierten und mit vielen Bäumen gegliederten Platzräumen entlang des Parkway wird gewürdigt. Allerdings erscheint die Annahme in diesem Schnittstellenbereich vielfältiges urbanes Leben an jedem Haltepunkt zu provozieren übertrieben, der städtebauliche Masterplan betont eher die Räume innerhalb der Quartiere.

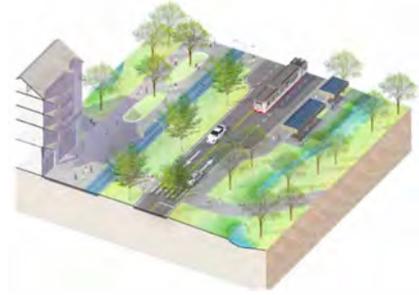
Die den Parkway begleitenden, breiten Baumbeete mit unterschiedlichen Baumarten und die Baumstellungen, die auf die jeweils anknüpfenden Räume reagieren sind nachvollziehbar angeordnet. Es erstaunt, dass trotz der komplexen Geometrie dieser Baumbeete die Anzahl der zu fallenden Bäume im Vergleich mit anderen Arbeiten besonders hoch ist.

Auf den ersten Blick bietet der Beitrag einen attraktiven, von urbanen Hotspots belebten grün-blauen Raum, der leider zu wenig Innovationskraft und Souveränität besitzt, um Grundlage einer langfristigen städtebaulichen Entwicklung zu werden.

1003



Perspektive



Pikto



Lageplan



Vertiefung



Schnitt A-A

ANERKENNUNG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die Leitidee der Verfasser, den Parkway als Hauptader und grünen Rücken auszubilden, zeigt sich in einer ringförmigen baumbestandenen Allee, die konsequent, aber auch etwas schematisch wirkt. Die Darstellung lässt vermuten, dass hier eine einzige Baumart, im Sinne eines „Leitbaums“ zum Einsatz kommt, die einer Differenzierung der Teilbereiche etwas entgegenwirken würde. Die Anlage der baumbestandenen Allee geht zudem auf Kosten des vorhandenen teils wertvollen Baumbestands, auf den mit der Planung zu wenig reagiert wird.

Ähnlich gleichförmig werden die Fußwege überwiegend entlang der Gebäudekanten geführt, - der Erlebnisweg im Inneren des Parkways wiederum bietet mehr Abwechslung, vor allem dort, wo er die Grünflächen erschließt.

Vermisst wird eine Rhythmisierung oder Abschnittsbildung, die auf unterschiedliche städtebauliche Situationen reagieren könnte. Andererseits werden die urbanen Plätze mit den Freibereichen der grünen Mitte und umgekehrt die Grünflächen die Allee querend in die angrenzenden Bereiche erweitert und so der Vernetzungsgedanke versucht umzusetzen. Leider sind die urbanen Plätze derart fragmentiert, dass sie zum Beispiel im Bereich des Community Hubs mit Stadtwald weder die eine noch die andere Funktion sinnvoll erfüllen können.

Die vorgeschlagenen großzügigen Retentionsflächen – die „blaue Infrastruktur“ – sollen zu einer Wasserlandschaft werden. Dies widerspricht jedoch der gleichzeitigen Vorstellung, das Regenwasser in den See abzuführen. Für beide Ziele sind die zu erwartenden Niederschläge nicht ausreichend. Die Abbildungen

in Plan und Perspektive zeigen einen Zustand nach einem Starkregenereignis und damit eine Ausnahme-situation.

Hinsichtlich der Führung der Verkehrsarten ist festzuhalten, dass diese abschnittsweise unterschiedlich ausgebildet ist. Der Radverkehr wird durchgehend auf eigenen Anlagen ausgeführt, allerdings verbunden mit mehreren Wechseln der Führungsart (separate Ein- oder Zweirichtungswege, schmalen Schutzstreifen oder Teil eines verkehrsberuhigten Platzbereichs) was die Begreifbarkeit erschwert.

MIV, Busse und Straßenbahnen werden in Teilbereichen auf gemeinsamen Fahrbahnen geführt und dann wieder voneinander getrennt. Diese Trennung erfordert eine separate Signalisierung, die im Konzept nicht ablesbar und auch nicht nachvollziehbar ist, da es an den dort erwartbaren Querungen fehlt. Die im Piktogramm angedeutete Ladezone im Bereich der Baumreihe funktioniert so nicht.

Die gemeinsame Führung von Bus und Straßenbahn ist einerseits nachvollziehbar, weil gemeinsame Haltestellen genutzt werden, aber sie verspielt die Chance, die Fläche der Gleistrasse bis zu dessen Realisierung als Teil des Grünraums zu gestalten und später in einem unversiegelten grünen Gleisbett zu führen.

Die Aufteilung in einen Nord- und Südbereich erklärt sich nicht aus den verkehrlichen Rahmenbedingungen der äußeren Anbindung. Den Parkway als eigenständig ablesbares Gestaltungselement herauszuarbeiten ist als Leitidee erkennbar. Jedoch erfüllt der Entwurf die innovativen Ansprüche des Masterplankonzeptes nicht.

ÜBERSICHT ENTWÜRFE



ÜBERSICHT ENTWÜRFE



ÜBERSICHT ENTWÜRFE



ÜBERSICHT ENTWÜRFE

1. Rundgang
2. Rundgang
Engere Wahl
X
Anerkennung

1. Rundgang
2. Rundgang
Engere Wahl
3.
Preis

ÜBERSICHT ENTWÜRFE



ÜBERSICHT ENTWÜRFE



 LISTE DER VERFASSER, BEARBEITER UND BERATER

Tarnzahl	Verfasser
1001	<p>Name: Planergruppe Oberhausen, Essen mit ARGUS Stadt und Verkehr PartmbB, Hamburg und Cityförster architecture+urbanism, Hannover mit SHK Landschaftsarchitekten, Gießen</p> <p>Verfasser: Thomas Dietrich, Thorsten Buch, Oliver Seidel</p> <p>Mitarbeiter: Kerstin Wagener, Charlotte Soppa, Simon Quindel, Bianca Porath, Ute Aufmolk, Hanna Sentis, Lena Laueremann</p> <p>Hilfskräfte: Leonie Orb, Daniela Jell, Sayali Tiedke, Sophie Kalwa, Lilly Irmer</p>
1002	<p>Name: Uniola AG, Stuttgart mit Stadt-Land-plus GmbH, Boppard-Buchholz</p> <p>Verfasser: Adreas Kotlan, Sebastian von Bredow</p> <p>Mitarbeiter: Evelyn Quarz, Raphael Kugler, Dali Si, Hee Jin Chang, Maria Fischer, Axel Brechenser, Paul Schaup-Middendorf</p>
1003	<p>Name: T.Y.LIN International, CHN-Chongqing mit Hemei Architectural Planning and Design, CHN-Chongqing</p> <p>Verfasser: Nan Lan, Tao Lin, Dandi Ma</p> <p>Mitarbeiter: Yu Gong, Xiaoyang Ou, Zhengjun Huang, Xinyi Li, Fulin Liu, Jiao Guo, Yongxia Zhu, Yijing Feng, Ziheng Yu</p> <p>Fachplaner: Junjie Wang</p>
1004	<p>Name: bauchplan).(, München mit con.sens verkehrsplanung zt gmbh, A-Wien</p> <p>Verfasser: Tobias Baldauf, Michael Szeiler</p> <p>Mitarbeiter: Robert Hirsch, Ernst Hort-Krömer, Anna Kollmann-Suhr, Fernando Nebot Gómez, Karen Riehm, Kay Strasser, Lara Spieck, Lenard Venus</p>
1005	<p>Name: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh, München mit ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum</p> <p>Verfasser: Ursula Hochrein, Axel Lohrer, Dr. Philipp Ambrosius</p> <p>Mitarbeiter: Yinqun Le, Jingyi Xu, Dennis Grinda</p> <p>Fachplaner: Day & Light Lichtplanung GbR, München, Frank Vetter</p>

