

Nicht offener
freiraumplanerischer Wettbewerb
NEUGESTALTUNG BAHNHOFSTRASSE
Montabaur



DOKUMENTATION

IMPRESSUM

Ausloberin

Stadt Montabaur
Großer Markt 10
56410 Montabaur

vertreten durch:
Stadtbürgermeisterin
Gabriele Wieland



Verfahrensbetreuung

BÄUMLE Architekten | Stadtplaner
Langgässerweg 26
64285 Darmstadt

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

www.baeumlearchitekten.de

Ansprechpartner:
Gregor Bäumle

B Ä U M L E
Architekten | Stadtplaner

Datum

27. Juni 2019

WETTBEWERBSAUFGABE

Als wichtiger Baustein der Stadtsanierung Montabaur ist die Bahnhofstraße vom „Kleinen Markt“ bis zum „Aubachviertel“ aus zahlreichen Gründen komplett neu zu gestalten (Vollausbau).

Die Bahnhofstraße ist historisch wie auch heute die wichtigste Verbindungsachse zwischen der Altstadt und dem Bahnhofsareal. Sie ist in Abschnitte gegliedert, die unterschiedliche Verkehrsfunktionen und Querschnitte haben. Ziel der Neugestaltung ist es, aus der Bahnhofstraße wieder einen durchgängigen einheitlich gestalteten „Stadtboulevard“ zu schaffen, der zwar den verkehrlichen Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße gerecht wird, aber zugleich eine hohe Qualität für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ermöglicht.

Die Ausloberin erwartet eine unverwechselbare und gleichzeitig funktionale und alltagstaugliche Entwurfskonzeption. Die Gestaltungsvorschläge sollen die Belange von Senioren, Menschen mit Beeinträchtigung, Familien und Kindern mit berücksichtigen und an die vorhandene Oberflächengestaltungen anbinden. Es ist eine abschnittsweise Realisierung vorgesehen.

Das Wettbewerbsgebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 15.000m². Für die Umsetzung des Realisierungsteils wurde bezogen auf die KG 200, 400, 500 und 600 ein Richtwert von 4,0 Mio € netto ermittelt.

Das Wettbewerbsgebiet erstreckt vom Kleinen Markt im Bereich der Altstadt entlang des Schloßbergs über den Verkehrskreisel im Übergang zur Allee-straße und der Eschelbacher Straße in das Aubachviertel mit Anbindung an das ICE-Stadtviertel. Die zu überplanende Fläche hat eine Größe von ca. 15.000 m², davon sind ca. 90% der Fläche Bestandteil des Realisierungsteils, ca. 10% der Fläche sind als Ideenteil Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

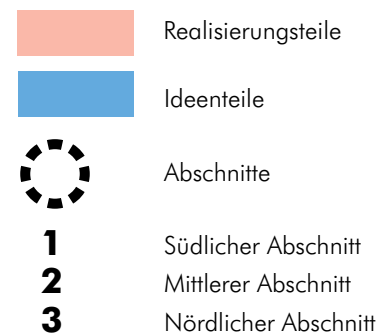
Die Abgrenzungen von Realisierungs- und Ideenteil sind nicht parzellenscharf. Es ist eine bauabschnittsweise Realisierung vorgesehen. Die Abschnitte werden auf Grundlage des ausgewählten Entwurfs gebildet. Ein Anspruch auf die Realisierung der Gesamtmaßnahme besteht nur insoweit die einzelnen Bauabschnitte auch umgesetzt werden.

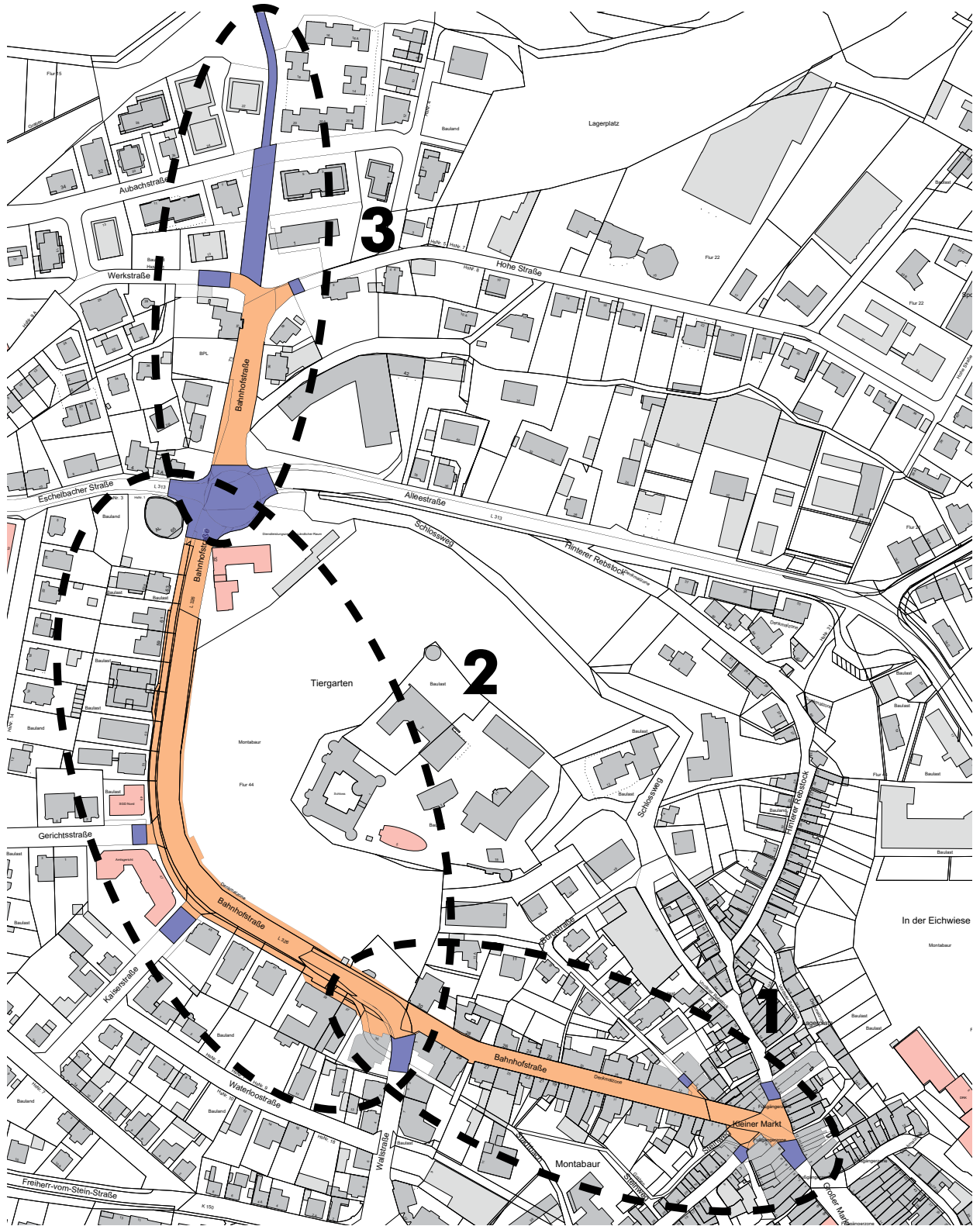
Die Bahnhofstraße wird wesentlich durch den unmittelbar angrenzenden, städtebaulichen Identifikationspunkt Schlossberg und die gegenüberliegende gründerzeitliche Bebauung aus größtenteils hochwertig sanierten, repräsentativen Villen, Wohnhäusern und Verwaltungsbauten geprägt. Um ihrer prominenten Wirkung im Stadtbild besser gerecht werden zu können und gleichzeitig die wichtigen Erschließungs- und Transitfunktionen auch künftig abbilden zu können, sollen die vorhandenen Qualitäten des Straßenbildes besser ablesbar werden und der bestehende Querschnitt des Straßenraumes verändert werden um

ein qualitätsvolles Frei- und Straßenraumerlebnis zu ermöglichen.

Wesentliches Ziel sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität, sowie die Verbesserung der Lesbarkeit der städtebaulichen Besonderheiten in Bezug auf die Lage am Fuß des Schlossbergs. Mit der zur Verfügung stehenden Breite des Straßenraums kann die Bahnhofstraße zu einer ihrer innerstädtischen Bedeutung angemessenen Promenade ausgebaut werden, die die wichtigen Bereiche Altstadt und Schlossberg mit den angrenzenden Stadtteilen verknüpft.

Der Berechnung der Wettbewerbssumme wurde für die Umsetzung des Realisierungsteils, bezogen auf die KG 200, 400, 500 und 600, ein Richtwert von 4,0 Mio € zu Grunde gelegt wurde.





Übersichtsplan o.M.

1001



2. PREIS

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die vom Verfasser als sogenannte „Klammer“ konzipierte Verbindung von Gestalteinheiten in Form einer Kirschbaumreihe und differenzierten Natursteinbelägen schafft insgesamt ineinander übergehende, homogene Straßenräume, die in weiten Teilen überzeugen. Insbesondere der Querschnitt im Bereich der mittleren Bahnhofstraße, mit Pflasterplatten im Bereich des Bürgersteiges und der asphaltierten Fahrbahn werden positiv gewürdigt. Granit jedoch, in seiner Rauigkeit, bedarf zur Verwendung in Gehbereichen einer kostenintensiven Bearbeitung und ist in dieser Region kein typisches Gestein.

Die Markierung der Radwege auf der Fahrbahn schafft klare Verhältnisse in der Differenzierung zwischen den sich in unterschiedlichen Geschwindigkeiten ablaufenden Nutzungen. Die Fahrbahnbreite sollte bei einer weiteren Bearbeitung hinsichtlich einer möglichen Reduzierung hinterfragt werden. Querungshilfen liegen an den richtigen Stellen im Straßenverlauf. Auch die Anordnung des kleinen Kreisverkehrs, an der Einmündung zur Wallstraße, wird als geeignetes verkehrstechnisches Mittel zur effizienten Verkehrslenkung gewertet.

Die Weiterführung der Kirschbaumreihe in den Altstadtbereich erscheint jedoch dem engen Straßenraum, sowohl was die Dimension als auch die Baumart betrifft, nicht angemessen. Zudem sind die Bäume im Schatten der Hauszeile auf der Südseite angeordnet, was ungünstig für die Entwicklung der Bäume sein dürfte.

Die Wahl eines besonderen Stadtbaumes ist die richtige Entscheidung. Jedoch sollte geprüft werden, ob eine alternative Baumart geeigneter wäre, ganzjährig das Straßenbild optisch zu beleben.

Als sehr guter Vorschlag wird die Bebauung im Ideenteil reflektiert, sowohl in der Dimensionierung als auch in der Ausformung. Ebenso

positiv ist der Beitrag zur Aufwertung des Platzes am alten Bahnhof, auch wenn er teilweise über das Wettbewerbsgebiet hinausreicht.

Kontrovers diskutiert wird der Abschluss des Hanges mit einer Sitzmauer mit Lehne. Die Geste, insbesondere wegen der Lehne, erscheint überzogen. Eine schlichte niedrige Mauer, als Abschluss des Hanges, könnte hier genügen.

Insgesamt wird, mit den beschriebenen Einschränkungen, die Arbeit als positiver und umsetzbarer Beitrag gesehen, der mit einfachen, gut gesetzten Gestaltungsmitteln einen qualitativ hochwertigen und robusten Straßenraum erzeugt und einen entsprechend überschaubaren Pflegeaufwand erwarten lässt.

1002

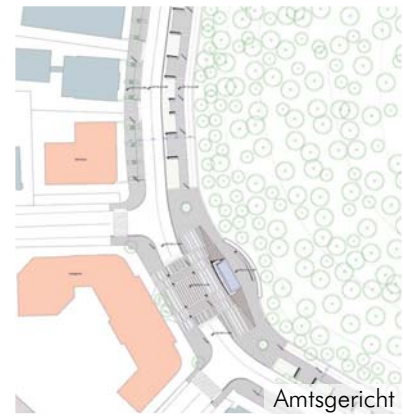
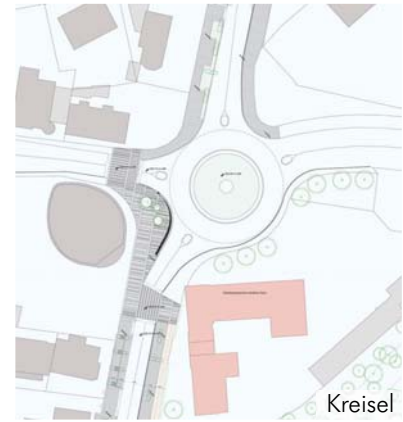


1. RUNDGANG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Dem selbst gesteckten Ziel eines Promenadenband, wird die Arbeit nur in wenigen Teilen gerecht. Das sogenannte grüne Band stellt sich z.B. in der Bahnhofstraße als Parkierungstreifen aus Rasengittersteinen dar. Funktional ist das Senkrechtparken für diese stark befahrene Straße nachteilig, da der Verkehr in beiden Fahrrichtungen gestört wird. Gleiches gilt für den Radweg im Gegenverkehr, der zwischen Geh- und Fahrweg gelegt wird. Aufenthaltsqualitäten sind kaum erkennbar, da keine adäquate Ordnung der Freiräume erfolgt.

1003



1. RUNDGANG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die Idee „eine räumliche Kontinuität speziell für Fußgänger zu schaffen“, macht neugierig. Dies soll mit einem System von Reißverschlüssen, bestehend u.a. aus Pflastermustern und gerichteten Baumstellungen geschehen. Sowohl in der gewählten unruhigen Formensprache als auch der Detailausbildung gelingt es den Verfassern jedoch nicht eine ansprechende Antwort für die Neugestaltung der Bahnhofstraße zu geben. Die angebotenen Lösungsvorschläge werden für den Ort als nicht angemessen angesehen.

1004



ANERKENNUNG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die Verfasser schlagen als verbindende Leitidee das Montabaurer Band aus einer starken Baumsequenz und begleitenden grünen Stauden- und Grasbändern vor. Das Band reagiert angemessen auf den Stadtraum und bildet ein qualitativvolles Grünelement mit eingestreuten Aufenthaltsinseln, die zum Verweilen einladen sollen. An den zentralen Verknüpfungs- und wichtigen Orientierungspunkten wird das grüne Band sinnfällig unterbrochen. Diese übergeordnete Idee wird als grundsätzlich tragfähig gewertet, die Anzahl, Größe und der z.T. nur Resträume einnehmende Zuschnitt des Vegetationsbandes jedoch kritisch hinterfragt.

Im Straßenabschnitt innerhalb der Altstadt führt die verspringende Baumstellung mit einer Vielzahl von vordefinierten Orten zu einer Überfrachtung und schränkt eine flexible Nutzbarkeit z.B. für Geschäftsauslagen, Gastronomie, Verkaufsstände und sonstige städtische Funktionen ein.

Im mittleren Teil schlagen die Verfasser einen durch einen Grünstreifen separierten Zweirichtungsweg und einen erhöhten „Balkon-Weg“ entlang des Schlossberges vor. Diese um ca. 70 cm erhöhte Wegeführung mit Geländer kann jedoch gestalterisch nicht als adäquate Ausformulierung der Hangkante überzeugen. Sie könnte wie eine Barriere wirken und erschwert den Zugang zum Schlossberg. Auch ist der erhöhte Fußweg nur an wenigen Stellen mit dem Stadtraum verbunden und recht schwer auffindbar, sodass Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern u.a. auf dem durchgängigen „schnellen“ Radweg befürchtet werden. Kritisch wird insbesondere der Zugang zum Schlossberg auf Höhe des Amtsgerichtes beurteilt, der mit den Bushaltestellen kollidiert. Auch schränkt die Lage der Haltestellen auf gleicher Höhe den Verkehrsfluss ein. Die Führung der Promenade an der westlichen bzw. südwestlichen Straßenseite ist richtig gewählt, die

vorgeschlagenen Sitzinseln orientieren sich jedoch leider nur zur Gebäudeseite und nicht in Richtung des attraktiven Schlossberges. Die Zu- und Abfahrten auf die Grundstücke und der Verkehrsfluss werden durch die Anordnung der Senkrechtparkstände erschwert und es entstehen unübersichtliche Situationen.

Die zweireihige Allee im nördlichen, landschaftlicheren Promenadenabschnitt schafft einen guten Übergang zum Landschaftsraum und ins Aubachviertel. Die Idee des grünen Bandes wird somit konsequent weitergeführt und durch die in diesem ruhigeren Abschnitt sinnvoll platzierte Sitzinseln ergänzt.

Grundsätzlich wird die Idee eines Geschichtsbandes positiv gesehen, in seiner kompletten Länge vom Bahnhof bis in die Innenstadt und mit mehreren Wechseln über die Straße erscheint es in Dimension und Ausformulierung jedoch sehr aufwendig, dem Ort nicht angemessen und etwas „gewollt“. Insgesamt kann die Vielzahl der Ausstattungselemente und Sitzinseln nicht überzeugen und erscheint den verschiedenen stadträumlichen Situationen nicht angemessen.

Das Konzept lässt abgesehen von den recht aufwendigen Ausstattungselementen eine wirtschaftliche Herstellung erwarten. Der hohe Grünflächenanteil könnte jedoch je nach Intensität der jeweiligen Bepflanzung zu höheren Unterhaltungskosten führen.

Insgesamt kann der Beitrag zwar durch seine starke verbindende Kraft zwischen Nord und Süd, zwischen neuem Bahnhofsquartier und Altstadt überzeugen, die Funktionalität in Hinblick auf eine reibungslose Verkehrsführung und die z.T. recht aufwendigen Ausstattungselemente werden jedoch kritisch bewertet.

1005



ANERKENNUNG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die Leitidee durch verschiedene Gestaltungsmotive die Bahnhofstraße als Verbindungachse zwischen Bahnhof und Altstadt zu stärken wird begrüßt. Dies wird unter anderem durch den Vorschlag eines einheitlichen Natursteinbelags aus Basaltpflaster und einer Pflanzung von Straßenbäumen mit Staudenbeeten erzielt.

Diese Gleichbehandlung und Einheitlichkeit der Gestaltungselemente, auf der gesamten Länge der Bahnhofstraße wirkt zwar als starkes verbindendes Element, geht aber nur wenig auf die unterschiedlichen Straßenräume zwischen ICE Quartier und Altstadtbereich ein. So wird beispielsweise weder auf die räumliche Situation vor dem Amtsgericht reagiert, noch der Übergang zur mittelalterlichen Stadt als besonderer Ort ausformuliert. Der Abschnitt der Bahnhofstraße im Bereich der Altstadt ist hingegen angemessen ausformuliert. Die Pflanzkübel wirken an diesem Ort als dekoratives Element fremd und unangemessen.

Die Auswahl der Baumarten (Ahorn) aber auch die Baumstandorte wirken beliebig und unentschlossen. Man würde sich mehr Resonanz auf die jeweilige städtebauliche Situation wünschen.

Die Verschiebung der Bahnhofstraße Richtung Schlossberg ist ein sehr guter Ansatz. Es entsteht dadurch eine bis zu 9,50 m breite Vorzone vor den Gebäuden mit Blick auf den Schlossberg. Die differenzierte Ausformulierung dieser gewonnenen Flächen wird vermisst. Außerdem werden die erforderlichen Grundstückszufahren weder bei der Lage der Bäume noch bei den Ausstattungselementen berücksichtigt.

Die Materialwahl und Hierarchisierung zwischen Fußgängerbereiche (Basaltkleinpflaster) und Fahrbahn (Basaltgroßpflaster) wird zwar gewürdigt, wird aber im Bereich der Fahrbahnen, nicht zuletzt bezüglich der zu

erwartenden Unterhalts- und Herstellungskosten kontrovers diskutiert.

Die Anordnung der PKW Stellplätze wird grundsätzlich begrüßt und verspricht auch für die Zukunft ein flexibles Konzept. Die Anzahl der Stellplätze insbesondere im südlichen Abschnitt und vor dem Postgebäude erfüllen nicht die geforderten Umfang. Der niveaugleiche Ausbau der Bahnhofstraße ist logisch und wird begrüßt. Der Fahrradweg in der Bahnhofstraße Richtung Altstadt liegt zwischen Fußgängerweg und Stellplätze bzw. Verfügungstreifen. Dies wird aufgrund der zu erwartenden Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern kritisch gesehen.

Der im Ideenteil vorgeschlagene Parkplatz neben dem Hotel, an der städtebaulich Nahtstelle im Übergang zum Schlossberg überzeugt nicht.

Insgesamt wird die Arbeit durch ihre plakative und klare Leitidee gewürdigt, allerdings wird ein identitätsstiftender und sensibler Umgang mit dem vorhandenen Stadtraum vermisst.

1006

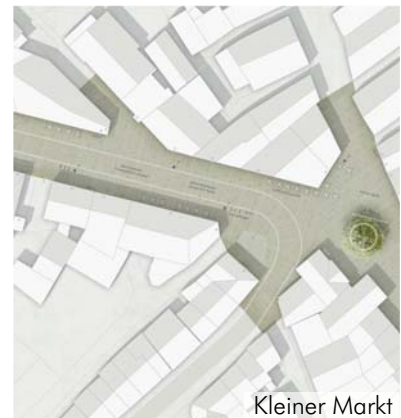


1. RUNDGANG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Die Arbeit schüttet ein Füllhorn an Ideen auf Montabaur aus auf dem Weg vom Bahnhof zur Innenstadt. Mit spielerischer Leichtigkeit wird zum einen versucht entlang dieses Weges gestalterische Ereignisse und Erlebnisse zu inszenieren, zum andern soll durch ein wiederkehrendes markantes Straßenplaster ein gemeinsamer Rahmen gesetzt, ein „roter Faden“ geknüpft werden. Trotz einzelner interessanter Detailideen wirkt diese Vielzahl der Elemente jedoch sehr additiv und wenig aus einem Guss. Der farbig flimmernde Belag erscheint zu laut und aufgesetzt. Vorhandene stadträumliche Qualitäten werden durch dieses Feuerwerk überdeckt. Die versprochene neue Aufenthaltsqualität und die neue leichtere Orientierung - der „Rote Faden“-wird weiterhin vermisst.

1007



1. PREIS

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Das klar erkennbare Herausarbeiten der städtebaulichen Entwicklung in den einzelnen Abschnitten der Bahnhofstraße wird gewürdigt. Die Grundkonzeption mit der Verankerung der Neugestaltung in der historischen Entwicklung ist klar und nachvollziehbar gelöst.

So sind im südlichen Abschnitt, der Bestandteil der mittelalterlichen Stadt ist, richtigerweise keine Bäume geplant. Der Straßenraum ist so geplant, dass er mit einer großen Flexibilität auch in Zukunft nutzbar sein wird. In der angebotenen Konzeption ist Raum für Fahren, Parken, Fußgänger, Anlieferung, Außengastronomie usw. der ausreichend vorhanden. Sollten sich die Bedürfnisse bzw. Ansprüche ändern, können in diesem Abschnitt ohne Umbaumaßnahme Parkplätze entfallen, hinzugefügt werden oder der ganze Straßenabschnitt kann der Fußgängerzone zugeschlagen werden. Die durchgehende Natursteinfläche wird all dem gerecht.

Im mittleren Abschnitt wird durch die Straßenbäume der Straßenverlauf räumlich markiert und durch die Baumart und -größe wird eine sinnvolle Differenzierung vom gegenüberliegenden Wald vorgenommen. Für die viel befahrene Fahrbahn ist der Asphaltbelag ebenso angemessen wie das Natursteinpflaster für die Fußgängerbereiche. Die Bedeutung des Rudolf-von-Habsburg-Platzes wird durch die achssymmetrische Gestaltung über den gesamten Straßenraum entsprechend gewürdigt.

Das Sichtbarmachen des Stadtbachs ist gut gelungen, insbesondere im Bereich des Amtsgerichts. Da das Sichtbarmachen des Stadtbachs nur an besonderen Stellen als Wasserlauf erfolgt, wird auf die verschiedenen Situationen im Straßenverlauf entsprechend reagiert. Diese Herangehensweise erlaubt bei der Umsetzung eine gewisse Flexibilität gerade im Bereich der Post.

Kritisch hinterfragt wird die Lage des

Radwegs zwischen den Längsparkern und dem Fußweg, da dies Unfallgefahren birgt und im Bereich der Vorgärten die Breite des Fußwegs eingeschränkt wird. Ohne grundsätzliche Änderung der Aufteilung des Straßenprofils wäre hier auch eine andere Führung denkbar. Die Anordnung der Stellplätze wäre im Rahmen der Planungsfortschreibung auf den konkreten Bedarf aufgrund vorhandener öffentlichkeitswirksamer Nutzungen und der Lage von Zufahrten und Zugänge zu den anliegenden Grundstücke hin zu überprüfen.

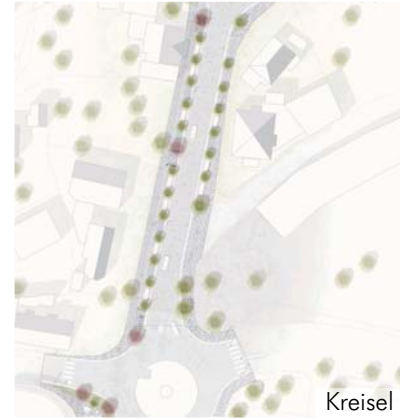
Der Schlossberg erhält durch die Sockelmauer einen definierten Abschluss zum Straßenraum, was seine Bedeutung hervorhebt. Die Zugänge zum Schlossberg sind in angenehmer Weise in die Sockelmauer eingebunden.

Der Verfasser hat sich intensiv mit der Situation vor Ort beschäftigt und die vorhandenen Qualitäten erkannt. Für die herausgearbeiteten Schwerpunkte wurden nachvollziehbare Lösungen auch im Detail angeboten. Die Flexibilität, die das Konzept in der Umsetzung zulässt, wird vom Preisgericht erkannt und gewürdigt. Die Arbeit stellt in der Gesamtkonzeption und auch in der Durcharbeitung einen wertvollen Beitrag zur gestellten Planungsaufgabe dar.

1008



Konzeptplan



Kreisel



Amtsgericht



Einmündung Wallstraße



Mittlere Bahnhofstraße



Südliche Bahnhofstraße



Kleiner Markt

2. RUNDGANG

Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Der Leitgedanke, einen einheitlichen Straßenraum für alle Menschen mit sich wiederholenden Gestaltungselementen zu bilden, ist positiv. Der Ansatz, auf der gegenüberliegenden Seite des Schlossberges eine sehr großzügige Flaniermeile mit begleitenden Multifunktionsfeldern zu bilden ist richtig gewählt.

Die vorgeschlagene Oberflächengestaltung mit stark kontrastierenden Betonsteinen in wildem Muster überzeugt jedoch nicht: die hierdurch entstehende optische Unruhe wird dem vielfältig genutzten Straßenraum nicht gerecht und lässt einen Orientierungsverlust für alle Nutzerrgruppen erwarten. Dieses, den Entwurf stark dominierende Gestaltungselement, das an „Pixel“ erinnert, vermittelt nicht zu den angrenzenden Stadtbereichen und endet abrupt an der Grenze des Bearbeitungsgebietes.

Die Reduzierung der Fahrbahnflächen auf ein Minimum schafft gestalterische und funktionale Freiräume, die in den Details jedoch nicht konsequent genutzt werden, gestalterisch nicht überzeugen und geringe Bearbeitungstiefe aufweisen.

1009




2. RUNDGANG


Schriftliche Beurteilung Preisgericht

Der Beitrag versucht eine geordnete und beruhigte Straßenraumgestaltung mit dem Wechsel unterschiedlicher Atmosphäre-Räume zu kombinieren. Diese Grundidee, die eine hohe Robustheit und Flexibilität verspricht, wird gewürdigt. Auch die differenziert gestalteten Einmündungspunkte der Fußwege vom Schlossberg in die Bahnhofstraße überzeugen. Dennoch werden wesentliche Ordnungselemente des Entwurfs in Frage gestellt. So wird sowohl Funktionalität als auch Gestaltungsqualität der Senkrechtparker im Bereich des Boulevards sehr kritisch bewertet. Die Chance eines großzügigen Boulevards auf der Südseite der Bahnhofstraße wird nicht genutzt. Die Straßenraumzonierung der Nordseite mit Zweirichtungsfahrbahn für Radfahrer und Grünstreifen erzeugt eine optische Verbreiterung der Fahrtrassen auf Kosten angrenzender Aufenthaltsbereiche. Der sehr schmale Grünstreifen wird als Gestaltungselement äußerst negativ bewertet. Der vorgeschlagene Wechsel der Baumarten schafft eher Brüche, statt eine gewünschte Abfolge atmosphärisch unterschiedlicher Straßenräume. Der durchgehende Pflasterbelag auch auf der stark befahrenen Straße wird sowohl funktional (Haltbarkeit, Sicherheit, Lärm) als auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten hinterfragt. Die Baumreihe im Bereich der südlichen Bahnhofstraße erscheint im historischen Straßenraum zu dominant.

ÜBERSICHT WETTBEWERBSARBEITEN

1001			1. Rundgang
			2. Rundgang
			Engere Wahl
			2. Preis/Anerkennung
1002			X
			1. Rundgang
			2. Rundgang
			Engere Wahl
Preis/Anerkennung			
1003			X
			1. Rundgang
			2. Rundgang
			Engere Wahl
Preis/Anerkennung			
1004			1. Rundgang
			2. Rundgang
			Engere Wahl
			AK Preis/Anerkennung
1005			1. Rundgang
			2. Rundgang
			Engere Wahl
			AK Preis/Anerkennung

ÜBERSICHT WETTBEWERBSARBEITEN

1006			X	1. Rundgang
			2. Rundgang	
			Engere Wahl	
			Preis/Anerkennung	
1007			1. Rundgang	
			2. Rundgang	
			Engere Wahl	
		1.	Preis/Anerkennung	
1008			X	1. Rundgang
			2. Rundgang	
			Engere Wahl	
			Preis/Anerkennung	
1009			X	1. Rundgang
			2. Rundgang	
			Engere Wahl	
			Preis/Anerkennung	

LISTE DER TEILNEHMER

Tarnzahl		Verfasser
1001	Name: Verfasser: Mitarbeiter:	(f) landschaftsarchitektur gmbh, Solingen Susanne Weihrauch, Gunter Ulrichs-Fischer Stoil Valeov, Zeliha Bayram
1002	Name: Verfasser: Mitarbeiter: Berater:	Holl Wieden Partnerschaft Architekten + Stadtplaner, Würzburg Dr. Hartmut Holl Andreas Bachmann, Jan Lages Verkehrsplanung Link, Stuttgart
1003	Name: Verfasser: Mitarbeiter: Berater:	Sbarch_Bargone Architetti Associati, I-Foligno mit Neostudio Architetti Associati, I-Genua Federico Bargone, Francesco Bartolucci, Enrico Auletta, Eleonora Burlando, Riccardo Miselli, Francesca Icardi Devis Barci Stephan Kulle-Skorobogaty (SUD(D)EN Gärten und Landschaften, Krefeld)
1004	Name: Verfasser: Mitarbeiter: Berater:	GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer + Markus Pieper, Köln Hubertus Schäfer Hannes Banzhaf, Simon Quindel, Sascha Nolte Sweco Düsseldorf Verkehrsplanung
1005	Name: Verfasser: Mitarbeiter:	bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh, Berlin Timo Hermann Caroline Gabmeyer, Zoe Hochstein-Morran, Marc Leppin, Martin Mengs

LISTE DER TEILNEHMER

Tarnzahl		Verfasser
1006	Name: Verfasser: Mitarbeiter:	gap-architectes, L-Machtum mit werk-plan, Kaiserslautern Alain Schank, Michael Heger Valentin Steiff, Lisa Tamke, Silvia Bohl
1007	Name: Verfasser: Mitarbeiter:	TDB Landschaftsarchitektur Thomanek Duquesnoy Boemans, D-Berlin Karl Thomanek Anna Gromova, Florian Feiertag, Luka Gilic
1008	Name: Verfasser: Mitarbeiter:	YEWO LANDSCAPES, A-Wien Dominik Scheuch Claudia Steinbacher, Susanna Bertolin, Kevin Tezbasaran, Lydia Kolarcikova
1009	Name: Verfasser: Mitarbeiter:	Capatti Staubach Landschaftsarchitekten, D-Berlin Matthias Staubach Thomas Steinborn, Ana Stifanic, Guangzheng Li

