

BDA · Zellerstraße 82 · 70180 Stuttgart

Zellerstraße 82
70180 Stuttgart

**Tor zu Olympia
Studentenwettbewerb**

Tel. 0711. 640 40
39
Fax 0711. 60 29 50

PROTOKOLL

www.bda-bawue.de
Info@bda-bawue.de

**der Preisgerichtssitzung am 14. März 2003
in der Fachhochschule Stuttgart, Hochschule für Technik**

14. März 2003

1. Konstituierung des Preisgerichts

Der BDA Landesvorsitzende, Herr Dipl. Ing. Ben Kauffmann begrüßt um 9.10 Uhr die Mitglieder des Preisgerichts.

Entschuldigt sind:

Herr Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster, Stuttgart (Sachpreisrichter)
Herr Raimund Gründler, Stuttgart 2012 GmbH (Sachpreisrichter)

Anwesend sind:

Fachpreisrichter/innen:

Prof. Dipl.-Ing. Horst Ermel, Kaiserslautern
Dipl.-Ing. (FH) Dieter Ben Kauffmann, Freier Architekt BDA Stuttgart
Stadtdirektor Dr.-Ing. Detlef Kron, Leiter Stadtplanungsamt Stuttgart
Prof. Dipl.-Ing. Christine Remensperger, Freier Architektin BDA Dortmund-Stuttgart
Dipl.-Ing. Wolfgang Schwarz, Freier Architekt BDA Stuttgart (Stellvertreter)
Prof. Dipl.-Ing. Jens Wittfoht, Freier Architekt BDA Stuttgart (Stellvertreter)

Sachpreisrichter:

Bürgermeister Matthias Hahn, Stuttgart
Dipl.-Ing. (FH) Gerhard Käfer, DB Station & Service AG, Stuttgart
Manfred Meister, Stuttgart 2012 GmbH (als Stellvertreter für Herrn Gründler)

Vorprüfer/in:

Frau Dipl.-Ing. Sigrid Hintersteiner
Herr Dipl.-Ing. (FH) Christoph Stelzer

Studentische Hilfskraft:

Ron Menzerath

Protokoll:

Eva Weinmann, BDA Landesgeschäftsstelle

Herr Ermel wird einstimmig, bei eigener Stimmenthaltung, zum Vorsitzenden gewählt. Die Teilnehmer des Preisgerichts stellen sich vor. Der Vorsitzende weist auf die Verschwiegenheitspflicht hin und fordert zu neutraler Wertung auf. Alle Anwesenden versichern, dass sie keinen Meinungs austausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben, dass sie bis zum Abgabetermin keine Kenntnis von Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, dass sie die vertrauliche Behandlung der Beratung gewährleisten werden, dass die Anonymität aus ihrer Sicht gewahrt ist und dass sie sich über vermutete Verfasser nicht äußern werden.

2. Bericht der Vorprüfer

Um 9.15 Uhr beginnt der Bericht der Vorprüfer. Eine Prüfliste wurde geführt.

Eingereicht wurden 38 Arbeiten. Alle Arbeiten wurden termingerecht abgegeben. 2 Arbeiten wurden ohne Verfassererklärung abgegeben. Es handelt sich um die Arbeiten 11 und 32. Ansonsten wurden keine Formfehler festgestellt. Bei einer Arbeit wurden mehr als die maximalen 3 Pläne abgegeben. Das Wettbewerbsgebiet und der Rahmenplan wurde selten eingehalten, die denkmalgeschützten Gebäude wurden fast immer erhalten. 3 Schwerpunkte wurden von den Vorprüfern festgestellt: „konstruktive“, „städtebauliche“ bzw. „konzeptionelle“ Arbeiten.

Herr Stelzer erläutert das Wettbewerbsgebiet und die Aufgabenstellung, die gemeinsam kommentiert und diskutiert werden.

3. Bewertung der Wettbewerbsarbeiten

Der Vorsitzende erläutert den Ablauf einer Preisgerichtssitzung mit Informationsrundgang, Wertungsrundgängen, Rückholungsmöglichkeit und Nachrückerarbeiten.

Informationsrundgang

Um 9.40 Uhr beginnt der Informationsrundgang. Frau Hintersteinger und Herr Stelzer stellen die Arbeiten abwechselnd vor und geben wertungsfreie Erläuterungen. Das Preisgericht entscheidet, die Arbeiten ohne Verfassererklärung und mit 4 Plänen in die Bewertung einzubeziehen.

Um 9.45 Uhr verläßt Herr Hahn kurzfristig die Preisgerichtssitzung. Er kehrt um 10.30 Uhr zurück.

Der Informationsrundgang endet um 10.50 Uhr. Der Vorsitzende dankt den Vorprüfern für die hervorragende Vorbereitung und die informative Vorstellung der Arbeiten.

Im Anschluß an den Informationsrundgang schlägt der Vorsitzende Kriterien vor, die umfassend diskutiert und beschlossen werden. Im Anschluß wird das Verfahren diskutiert und der Beschluß gefasst, dass 3 Wertungsrundgänge durchgeführt werden.

1. Wertungsrundgang

Um 11.20 Uhr beginnt der erste Wertungsrundgang. Nach eingehender Erläuterung werden 10 Arbeiten mit folgenden Nummern einstimmig wegen überwiegend städtebaulicher, räumlicher und konzeptioneller Mängel ausgeschieden:

Nr. 4, Nr. 5, Nr. 7, Nr. 11, Nr. 14, Nr. 19, Nr. 24, Nr. 30, Nr. 32, Nr. 34

Somit verbleiben am Ende des ersten Rundgangs um 12.10 Uhr noch 28 Arbeiten in der Wertung.

2. Wertungsrundgang

Um 12.20 Uhr beginnt der 2. Wertungsrundgang. Nach intensiver Diskussion über die weiterführenden konstruktiven und architektonischen Details werden folgende Arbeiten mit dem angegebenen Stimmenverhältnis ausgeschieden (Weiterführung : Enthaltung : Ausscheidung):

Nr. 1 (0:0:7), Nr. 2 (0:0:7), Nr. 9 (2:0:5), Nr. 10 (0:0:7), Nr. 15 (0:0:7), Nr. 17 (0:0:7), Nr. 20 (0:0:7), Nr. 21 (0:0:7), Nr. 25 (0:0:7), Nr. 26 (0:2:5), Nr. 28 (0:0:7), Nr. 29 (1:2:4), Nr. 31 (0:0:7), Nr. 33 (0:0:7), Nr. 35 (0:2:5), Nr. 37 (0:1:6)

Der 2. Wertungsrundgang endet um 13.50 Uhr. Es wurden 16 Arbeiten ausgeschieden. Somit bleiben noch 12 Arbeiten übrig.

3. Wertungsrundgang

Nach der Mittagspause um 15.15 Uhr beginnt der 3. Wertungsrundgang. Die Arbeiten werden noch einmal ausführlich besprochen. Folgende 7 Arbeiten werden ausgeschieden:

Nr. 3 (1:0:6), Nr. 6 (3:0:4), Nr. 13 (1:0:6), Nr. 22 (0:0:7), Nr. 27 (0:2:5), Nr. 36 (2:2:3), Nr. 38 (3:0:4)

Somit verbleiben noch 5 Arbeiten in der engeren Wahl.

Für 5 Arbeiten, Nr. 6, Nr. 27, Nr. 29, Nr. 36 und Nr. 38, werden Rückholanträge gestellt. Abgelehnt werden die Rückholanträge für folgende Arbeiten:

Nr. 27 (3:0:4), Nr. 29 (0:1:6), Nr. 38 (2:0:5)

Somit kommen 7 Arbeiten in die engere Wahl. Es sind dies die Arbeiten:

Nr. 6, Nr. 8, Nr. 12, Nr. 16, Nr. 18, Nr. 23, Nr. 36

Der 3. Wertungsrundgang endet um 17.00 Uhr.

4. Beurteilungen, Rangfolge und Preise

Der Vorsitzende wiederholt zur Vorbereitung der Beurteilungen den Kriterienkatalog. Alle Arbeiten werden anhand des Kriterienkatalogs schriftlich beurteilt.:

- Städtebauliche Gesamtkonzeption
- Wegeföhrung – Gleiskörper (Bahngelände) Vorplatz, Stadtraum, Flussaue, Sportgelände
- Architektonische Ausformulierung, Gesamterscheinungsbild, Funktionen
- Konstruktion und bauliche Details.

Von 17.10 Uhr bis 17.50 Uhr werden die schriftlichen Beurteilungen erstellt. Die schriftlichen Beurteilungen werden vor den Arbeiten verlesen, ausführlich diskutiert, korrigiert und beschlossen. Die Beurteilung ist um 18.30 Uhr abgeschlossen. Die Beurteilungen sind als Anhang beigefügt.

Nach nochmaliger ausführlicher Diskussion wird um 18.45 Uhr die Rangfolge für die verbliebenen Arbeiten wie folgt festgelegt:

| | | |
|---------|---------------------|------------|
| 1. Rang | Nr. 16 | einstimmig |
| 2. Rang | Nr. 12 | einstimmig |
| 3. Rang | Nr. 8 und Nr. 23 | einstimmig |
| 4. Rang | Nr. 6 und Nr. 18 | einstimmig |
| 5. Rang | Nr. 36 (Nachrücker) | einstimmig |

Die Preise werden einstimmig entsprechend der festgelegten Rangfolge wie folgt vergeben.

| | | |
|----------------|------------------|-------------|
| 1. Preis | Nr. 16 | 2000.- € |
| 2. Preis | Nr. 12 | 1500.- € |
| zwei 3. Preise | Nr. 8 und Nr. 23 | je 1000.- € |
| Ankauf | Nr. 6 | 500.- € |
| Ankauf | Nr. 18 | 500.- € |
| engere Wahl | Nr. 36 | |

Die Stuttgart 2012 GmbH erklärt sich freundlicherweise bereit, die Preissumme zu erhöhen, so dass die beiden 3. Preise jeweils mit 1000.- € dotiert werden können. Der Vorsitzende dankt der Stuttgart 2012 GmbH, auch im Namen der Auslober.

Die Namen der Preisträger werden um 19.15 Uhr verlesen. Die Preisträger und die übrigen Teilnehmer sind im Anhang aufgelistet.

5. Abschluß des Preisgerichts

Der Vorsitzende dankt für die vorbildliche Vorbereitung des Wettbewerbs, die sorgfältige Durchführung der Vorprüfung sowie die konstruktive Diskussion des Preisgerichts und gibt den Vorsitz zurück an den BDA Landesvorsitzenden. Der BDA Landesvorsitzende Kauffmann dankt dem Vorsitzenden und den Teilnehmern des Preisgerichts für ihr Engagement, der Stuttgart 2012 GmbH für die Übernahme der Preisgelder, den Vorprüfern und allen an der Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs Beteiligten für ihren Einsatz.

Die Sitzung des Preisgerichts endet um 19.30 Uhr.

Aufstellung des Protokolls:

Genehmigt:

.....
Eva Weinmann

.....
Prof. Horst Ermel

Anlagen

Beurteilung der Arbeiten
Unterschriften der Preisrichter
Verfasserliste (Preise u. Ankäufe)
Liste der Teilnehmer

Anhang 2: Beurteilungen

Arbeit Nr. 6

Der formal bewegte, landschaftlich modellierte Übergang von der Gleisebene zur Mercedesstrasse hin ist ein prägnanter und sympathischer Leitgedanke, mit dem die eher abweisende und unvermittelte Wirkung der bestehenden Wand vor der Unterführung genommen wird.

Die Fortsetzung dieses Aufgangs zum alten Bahnhof durch einen frei geformten Steg mit darüber liegendem, amorph entworfenem Membrandach ist damit konsequent bearbeitet. Räumlichkeiten für Fahrräder, Kinderbetreuung, Bars, Kioske etc. sind konzeptgerecht in einzelnen Gebäuden in das dynamische, künstliche Landschaftsgefüge eingearbeitet, deren frei geformte Grundrisse sind somit nachvollziehbar.

Eine nacholympische Nutzung dieses Stadtteilparks ist vorstellbar, wenngleich die Verzahnung mit der Randbebauung unglöst ist. Der Entwurf erkaufte sich die für ihn notwendige Freiheit durch Nichteinhaltung des Wettbewerbsgebiets und des Rahmenplans.

Es wird bezweifelt, ob diese Stelle geeignet ist, als künstliche landschaftliche Insellösung in Konkurrenz zu der bestehenden Neckarseite zu treten. Darüber hinaus ist aus städtebaulicher Sicht eine tendenziell unbearbeitete, fließende Öffnung zur Mercedesstrasse hin nicht gewünscht, da die vorhandene städtische Bebauung entlang der Mercedesstrasse in Reststücke zergliedert wird. Weniger eine waldartige Bepflanzung war gemeint, als vielmehr eine städtische Struktur, die Teile des vorhandenen Gebiets neu ordnen und klären kann und zu erwartende Besucherströme lenkt. Die vorgeschlagene Bebauung zur Daimlerstrasse und Kegelenstrasse erscheinen eher willkürlich. Die baulichen Freiheiten im Zugangsbereich des Bahnhofs finden keine Verknüpfung.

Die Arbeit stellt insgesamt einen frischen und bereichernden Beitrag zur geforderten Lösung dar. Überzogen in der topografischen Behandlung und der nur schwer herstellbaren Verwandtschaft zur Wegeführung im vorliegenden Rahmenplan erstarrt sie jedoch in guten Ansätzen und kann sich somit schlußendlich nicht überzeugend behaupten.

Arbeit Nr. 8

Der vorliegende Entwurf für den neuen Olympiabahnhof besticht durch seine klare städtebauliche Haltung. Ein gut proportionierter, skulptural wirkender Baukörper überwindet die vorhandenen Gleisanlagen. Stadträumliche Kanten werden aufgenommen, weitergeführt und gestärkt, z.B. Daimlerstrasse. Der Neubau reagiert zum einen auf das alte Bahnhofsgebäude und schafft zum anderen auf der gegenüber liegenden Seite einen markanten Hochpunkt (Turm) als städtebauliches Zeichen.

Hier entsteht ein gut dimensionierter neuer Platz, der für eine optimale Orientierung und Verteilung der Besucherströme Richtung Olympiagelände sorgt. Auch die Lage des geplanten Infocenters an diesem Platz ist sinnfällig. Problematisch hingegen erscheint die geplante Brückenüberführung noch oberhalb des vorhandenen Gleisniveaus. Hier entstehen räumliche Zwangspunkte. Der Besucher bzw. Reisende muss enorme Höhenunterschiede überwinden, um sein Gleis bzw. das Stadtniveau zu erreichen.

Die funktionalen Zusammenhänge innerhalb des Gebäudes sind nachvollziehbar. Der fehlende direkte Außenbezug wird durch ein großzügiges Oberlicht kompensiert. Konstruktiv werden keine Aussagen gemacht. Auch die einzelnen Gleisüberdachungen erscheinen nur schematisch. Der plastisch wirkende Baukörper hingegen wurde mit großer Sicherheit entwickelt und lässt einen spannenden, die Umgebung bereichernden Beitrag erwarten, wenn auch kritisch angemerkt werden muss, dass hier ein neues Bahnhofsgebäude geschaffen wurde und weniger ein „Tor zu Olympia“.

Arbeit Nr. 12

Durch das transparente Bahnsteigdach, welches eine sehr klare, ablesbare Struktur besitzt, erstreckt sich der Zugang zum Wasen/Olympiagelände wie ein Teppich, dessen nördlicher Abschluss durch das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude hergestellt wird.

Die Platzkante dieser Hauptzugangsachse wird links und rechts jeweils durch eine Baumreihe hergestellt. Die Bearbeitung von Platz und Baumreihen bleibt jedoch deutlich hinter den Möglichkeiten zurück. Eine differenzierte Gestaltung wäre förderlich. Vor den denkmalgeschützten Hallen entsteht ein Platz der durch seine Beziehung zur Hauptachse eine höhere Qualität erhält.

Da sich während der Olympiade überwiegend ortsfremde Besucher aufhalten, ist die eindeutige klar definierte Wegeführung besonders gelungen.

Die Unterführung ist mit dem Bahnhofsgebäude verbunden und erhält durch die beidseitige Aufweitung eine neue Qualität als Erlebnisraum für die Olympiabesucher. Durch eine natürliche Belichtung könnte die Attraktivität noch gesteigert werden.

Die Architektur zeichnet sich durch ihre Leichtigkeit und klar ablesbare Struktur aus.

Diese Arbeit hat durch die Einbindung des bestehenden Umfelds, durch die klare Formensprache und Wegeführung auch im Sinne der Nachhaltigkeit sehr überzeugt.

Arbeit Nr. 16

Die Arbeit fügt sich als Baustein hervorragend in die als Vorgabe erstellte Masterplanung für das Olympiagelände ein. Das bestehende städtebauliche Grundrissgefüge mit der Straßenführung und maßstabsgerechter Baublockgröße werden gut von der Planung aufgenommen. Die Anbindung des Stadtteils Veielbrunnen wird durch eine großzügig gestaltete Unterführung über die Daimler- und Elwertstraße an den neuen Kreisverkehr am Cannstatter Carrée gut gelöst. Der Kfz-Verkehr verläuft über die Elwertstraße, die Daimlerstraße ist ganz den Fußgängern gewidmet. Dies verspricht auch für die Nachnutzung von Olympia eine zweckmäßige und optimale Verknüpfung der beiden Stadtteile von Bad Cannstatt. Vor dem ehemaligen Straßenbahndepot wird direkt angebunden über den neuen Bahnhofseingang eine großzügige Platzlösung mit einem Wald der 5 Kontinente geschaffen, die von dem neuen mehrgeschossigen Kopfbau am Depot mit einer Multimediawand dominiert wird. Diese Kopfgebäude bietet gleichzeitig eine gute Orientierung und Information über Olympia und andere Großveranstaltungen. Dieses Kopfgebäude wird vom Preisgericht in seiner „modischen Erscheinung“ unterschiedliche kritisch beurteilt.

Der Bahnhof selber wird über ein großes, über die gesamten Gleise spannendes Dach geprägt, das sich am östlichen Ende in eine stadtbildprägende Welle aufbäumt, die sich als „Tor zu Olympia“ und Knotenpunkt zwischen den Stadtteilen darstellt. Zum nördlich gelegenen Ortsteil fehlt dieser Bahnofsüberdachung jedoch die architektonische Dominanz. Die Gleise sind sowohl vom östlichen Ende über Treppen als auch durch die Unterführung am alten Cannstatter Bahnhof her zugänglich.

Die Bahnsteig- und Hallenüberdachung aus einer Stahlrohrkonstruktion mit einer lichtdurchlässigen Membran ist detailliert und praktikabel durchkonstruiert und fügt sich von der Architektur und Maßstäblichkeit gut in das städtische Gesamtbild ein.

Der Entwurf stellt insgesamt sowohl städtebaulich als auch architektonisch eine gute Gesamtlösung dar. Sowohl für ein mögliches Olympia als auch für Großveranstaltungen auf dem Cannstatter Wasen, in der Schleyerhalle und im Daimlerstadion und auch für den Stadtteil Cannstatt selber wird eine zukunftsfähige Perspektive aufgezeigt, die weiterentwickelt werden kann.

Arbeit Nr. 18

Ein ungewöhnlicher Ansatz prägt die Entwurfsarbeit. Über das gesamte Wettbewerbsgebiet – in seinen Kanten fast peinlich eingehalten – zieht sich ein Streifenteppich unterschiedlicher Oberflächenmaterialien. Die Sinne werden unmittelbar angesprochen und auf das sportliche Ereignis konzentriert. Die sonst unbefrehten Böden der Wettkampfstätten werden dem ankommenden Besucher zu Füßen gelegt, nach oben umgeklappt und bilden sogar räumliche Hüllen.

Die Nachnutzung dieses stark auf das olympische Ereignis gemünzten Motivs bleibt etwas im Unklaren, obwohl die Erläuterungen auch spätere sportliche Nutzungen ansprechen. Die Ausschließlichkeit des Streifenmusters korrespondiert mit der sehr offenen, städtebaulichen Raumbildung, in die das erhaltene Straßenbahndepot als isolierte Einheit platziert ist.

Positiv zu sehen ist die insgesamt unveränderte Übernahme vorhandene Stadtstrukturen, Wegebeziehungen und baulicher Gegebenheiten. Die für Cannstatt wichtige Achse der Daimlerstraße tangiert den offenen Platzraum ganz selbstverständlich und ist integraler Bestandteil des Konzepts. Das Dreieck zwischen Elwertstraße und Daimlerstraße wird zum funktionsfähigen Verbindungsstück zwischen den Stadtteilen. Licht fällt zwischen den Gleisen auf den Stadtboden.

Nutzungen sind nur pauschal angegeben und weisen keine besondere Bearbeitungstiefe auf. In Detaildarstellungen sind aber schöne räumliche Ansätze erkennbar, die eine Funktionsdichte durchaus vorstellen lassen.

Die sehr interessanten und gekonnten Plandarstellungen werden durch einen nachlässigen Modellbau mehr schlecht als recht ergänzt.

Im Spektrum der eingereichten Beiträge stellt die Arbeit eine wohltuend frische Idee vor. Die Probleme liegen in der Pauschalität der Umsetzung und in der etwas zu starken Fixierung auf das Sportmotiv. Die Arbeit bewegt sich dennoch sehr sicher im gestellten Thema.

Arbeit Nr. 23

Charakteristisch für den Entwurf ist die Gestaltung einer Abfolge von Wegen und Plätzen unterschiedlicher Größe und Prägung von hoher städtebaulicher Qualität. Die Platzbildung am Südausgang des Bahnhofs ist von der Dimensionierung und Ausrichtung der Gebäude her gelungen. Die Fußgängerströme werden eindeutig in Richtung Infocenter im denkmalgeschützten Straßenbahndepot geführt, das sich harmonisch in die neue Bebauung einfügt. Der südlich an der Mercedesstrasse angeordnete Platz bildet einen großzügigen Übergang zum Cannstatter Wasen. Die städtebaulich gewünschte Raumkante entlang der Mercedesstrasse wird dadurch allerdings auf eine Länge von 60 bis 70 m unterbrochen.

Positiv ist die funktionsgerechte Weiternutzung des historischen Cannstatter Bahnhofsgebäudes zu werten. Die großflächige Überdachung des gesamten Bahnsteig- und Gleisbereichs betont die Bedeutung des Bahnhofs als „Tor zu Olympia“. Die Gitterstruktur des Dachs im Modell macht allerdings keine Aussage über die Leichtigkeit der Konstruktion, die die zeichnerische Darstellung erwarten lässt.

Die Durchgängigkeit unter den Gleisanlagen auf kurzem Wege vermeidet die unnötige Überwindung von Höhenunterschieden und trägt damit den Anforderungen an Barrierefreiheit Rechnung. Die wenig attraktiven Passagen hätten jedoch durch ergänzende Nutzungen mit Leben gefüllt und möglichst mit Tageslicht beleuchtet werden sollen.

Die Stützwand auf der Südseite des Bahnhofplatzes bildet durch ihre Erhöhung über das Bahnsteigniveau hinaus eine klare Platzwand. Ihre große Länge erfordert jedoch unbedingt eine Gliederung und Auflockerung im Detail. Die Öffnung der Vorhalle ist dazu ein wichtiges Element, hätte allerdings höher als ein Geschoß ausfallen können. Unklar bleibt auch, warum die über dem Eingang zur Vorhalle angeordnete Cafeteria weder zum Platz noch zur Vorhalle hin geöffnet ist.

Das Angebot großzügiger Fahrradabstellanlagen ist positiv hervorzuheben. Ihre Anordnung hinter der Stützmauer stellt ihre funktionale Angemessenheit allerdings in Frage.

Die Stärke des Entwurfs liegt eindeutig im städtebaulichen Bereich, verliert jedoch im architektonischen Detail.

Arbeit 36

Die Verfasser formulieren als grundlegende städtebauliche Leitidee großräumige, topografische Aufweitungen, die die beiden Cannstatter Stadtteile verbinden. Die südöstlich baulich indifferente Anbindung zur Daimlerstrasse hin und die Übergänge zum zukünftigen SSB-Infozentrum hin überzeugen dagegen nicht.

Die großzügige Aufweitung führt unter die Gleise und lässt dort einen offenen, hellen Platz entstehen, der die Besucher angemessen auf die Gleise bringt und eine gute Orientierung bietet. Der bestehende Cannstatter Bahnhof kann erhalten bleiben, die Anbindung jedoch ans neue Gelände ist nicht geglückt. Die gläserne Bahnsteigüberdachung wurde nicht näher thematisiert, lässt aber eine leichte, lichtdurchflutete Konstruktion erkennen.

Die Leitidee des Olympiabahnhofs der symbolhaft angelegten „Betonröhren“, die brückenartig den Platz überspannen, sollen einerseits Lärm und Schmutz abschirmen andererseits das Wiedererkennungsmerkmal des künftigen Bahnhofs werden. Inwiefern diese „große Geste“ im Spannungsfeld zwischen Angemessenheit und Nutzen bleibt, wurde durchaus kontrovers diskutiert.

Anhang 1: Verfasserliste

1. Preis Nr. 16 180378

Frank Metzger
Buhlenweg 36
78467 Konstanz
Tel. 07531 4549781

Johannes Oelschläger
Austraße 4a
78467 Konstanz
Tel.: 07531 385669

Andreas Schmidtke
Schützenstr. 29a
CH-8280 Kreuzlingen
Tel.: 0172 7314215

Jan Voswinckel
Peterhauserstr. 18
78467 Konstanz
Tel.: 07531 386095

FH Konstanz
Betreuer: Prof. Josef Lenz, Prof. H. Teppert, Prof. G. Ackermann

2. Preis Nr. 12 141177

Timo Wezel

Zollernstrasse 6
72661 Grafenberg
Tel. 0170/3114853
timo.wezel@web.de

FH Biberach
Betreuer: Prof. Gerhard Bosch

3. Preis Nr. 8 930921

Bianca Wildrich

Sommerseite 4
75433 Maulbronn
Tel.: 0170 2422415

TH KA
Betreuer: Prof. Lederer

3. Preis Nr. 23 243648

Thomas Schinkhof

Gottesauer Str. 15
76131 Karlsruhe
Tel.: 0721 693861
Schinkhof@gmx.net

TH KA
Betreuer: Prof. Lederer

Ankauf Nr. 6 050978

Sina Springer

Schulstrasse 2
88400 Biberach
Tel.: 07351 579788
sinaispringer@web.de

FH Biberach
Betreuer: Prof. Gerhard Bosch

Ankauf Nr. 18 382726

Stefan Mönch
Paulistrasse 5
CH-8280
Kreuzlingen
0179 3293807
FH Konstanz

Bernd Schirmer
Filderstrasse 73
70180 Stuttgart
Tel.: 0179 4538132
Uni Stuttgart

FH Konstanz
Betreuer: Prof. J. Lenz, Prof. H. Teppert, Prof. G. Ackermann

Engere Wahl Nr. 36 231291

Max Haug
Tel.: 0178 3927930

Henrik Eichin
Tel.: 0172 9527798

Uni Stuttgart
Betreuer: Prof. Jan Knippers, F. Harder, Christa Otto, Gerhard Meißner