

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.*

## **1. Konstituierung des Preisgerichts**

Das Preisgericht tritt am **13.03.2018** um **10.10 Uhr** zusammen. Für den Auslober begrüßt **Herr Stadtbaurat Schreiner** die anwesenden Mitglieder des Preisgerichts und eröffnet die Sitzung. **Frau Baumgarten-Weng** (Stadtbauplan) prüft die Anwesenheit der Mitglieder des Preisgerichts und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

### **Anwesende Preisrichter und Vertreter** (in alphabetischer Reihenfolge)

#### **(Fach-)Preisrichter**

- Herr Christian Bexen, Verkehrsplaner / Stadtplaner, Dortmund
- Frau Prof. Dr. Maren Harnack, Architektin / Stadtplanerin, Frankfurt
- Herr Prof. Dr. Carsten Sommer, Verkehrsplaner, Kassel
- Frau Prof. Dorothea Voitländer, Architektin / Stadtplanerin, Dachau
- Thomas Wirth, Landschaftsarchitekt / Stadtplaner, Kitzingen

#### **Vertreter der (Fach-)Preisrichter**

- Frau Angela Bezenberger, Landschaftsarchitektin, Darmstadt
- Herr Prof. Dr. Wolfgang Haller, Verkehrsplaner, Hannover
- Herr Prof. Volker Kleinekort, Architekt / Stadtplaner, Düsseldorf

#### **(Sach-)Preisrichter**

- Herr Walter Krahe, Vorsitzender Ausschuss für Bauwesen, Stadtplanung und Umwelt, Fulda
- Herr Dr. Albert Post, Vorsitzender Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, Fulda
- Herr Daniel Schreiner, Stadtbaurat der Stadt Fulda
- Herr Dr. Heiko Wingenfeld, Oberbürgermeister der Stadt Fulda

#### **Vertreter der (Sach-)Preisrichter**

- Herr Bernhard Hohmann, Stellvertretender Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung, Fulda

### **Sachverständige**

- Frau Eva Bödeker, Leiterin Stadtplanungsamt Fulda
- Herr Roman Bonzel, Städtebauförderung Fulda
- Frau Sandy Egert, DB-Immobilien Region Mitte
- Herr Jürgen Fehlf, Leiter Bauaufsichtsamt Fulda
- Herr Thomas Flügel, Bereich Straßenverkehrsangelegenheiten, Rechts- und Ordnungsamt Fulda
- Frau Pia Groß, Vertreterin Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- Frau Anna M. Jäckel, Geschäftsführerin Service Wirtschaftsförderung Jäckel & Rock, Künzell
- Frau Steffi Mosebach, Amt für Grünflächen und Stadtservice Fulda
- Frau Ute Riebold, Vertreterin Fraktion Die Linke
- Herr Daniel Schlesinger, Stadtplanungsamt Fulda
- Herr Roger Spielmann, Bereich Verkehrsplanung, Stadtplanungsamt Fulda,
- Herr Thilo Sprengel, Vertreter Fraktion FDP
- Herr Martin Thaler, Bereich Verkehrsplanung Stadtplanungsamt Fulda
- Herr Maximilian Traut, Vorsitzender der IG Bahnhofstraße
- Herr Leif Niklas Wulf, Leiter Bahnhofsmanagement Bahnhof Fulda

### **Entschuldigt fehlen**

- Herr Matthias Böse, Filialleiter Sparda-Bank, Fulda
- Herr Reginald Bukel, Vorsitzender City-Marketing
- Herr Jens Kubesch, Vertreter ehem. Die Republikaner
- Frau Edeltraud Leib, Stadtmarketing Fulda, City-Marketing
- Frau Svenja Schroff, Amt für Grünflächen und Stadtservice Fulda
- Herr Dr. Klaus Sorg, Liegenschaft am Bahnhof 2 „Sparda-Bank Gebäude“
- Herr Dag Wehner, Bürgermeister der Stadt Fulda

### **Gast**

- Frau Yvonne Gärtner, Koordinatorin im Baudezernat Fulda

### **Als Wettbewerbsbetreuer vom Büro Stadtbauplan, Darmstadt sind anwesend:**

- Frau Eva Baumgarten-Weng
- Herr Carsten Schlosser

Herr Hohmann vertritt den noch nicht anwesenden Oberbürgermeister Herr Dr. Wingenfeld bis  
10:35 Uhr.

## 2. Eröffnung der Preisgerichtssitzung

Aus dem Kreis der Fachpreisrichter wird **Herr Wirth** bei eigener Enthaltung einstimmig zum  
Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. **Herr Wirth** übernimmt den Vorsitz des Preisgerichts. Als  
Protokollführer bestimmt er die Mitarbeiter des Büros Stadtbauplan.

**Herr Wirth** erläutert den formalen Ablauf des Verfahrens.

Alle zu den Sitzungen des Preisgerichtes zugelassenen Personen geben die Versicherung ab, dass sie

- während der Dauer des Preisgerichts keinen Meinungsaustausch mit  
Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung führen werden
- bis zum Preisgericht keine Kenntnis der Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, sofern sie  
nicht an der Vorprüfung mitgewirkt haben
- die Beratungen des Preisgerichts und die während der Sitzung vorgelegten Unterlagen  
(Vorprüfbericht) vertraulich behandeln werden

Der Vorsitzende versichert dem Auslober, den Teilnehmern und der Öffentlichkeit eine objektive,  
allein an der Auslobung und der Rückfragenbeantwortung orientierte Beurteilung der  
Wettbewerbsarbeiten. Das Preisgericht beginnt seine Beratungen mit der Erläuterung der weiteren  
Vorgehensweise (Bericht der Vorprüfung, Wertungsrundgänge).

## 3. Bericht der Vorprüfung

Die Mitarbeiter des Büros Stadtbauplan erstatten ab **10.20 Uhr** den Bericht der Vorprüfung.

Das detaillierte Ergebnis der Vorprüfung wird jedem Preisrichter und den Sachverständigen in Form  
eines schriftlichen Vorprüfberichtes zu Beginn der Sitzung zur Verfügung gestellt.

**Herr Schlosser** (Stadtbauplan) berichtet über den Ablauf der Vorprüfung und über die Einhaltung der  
Vorgaben gemäß der Auslobung.

### Vorprüfung Formalien:

Es sind alle **6 Arbeiten** eingegangen.

Fristgerechter Eingang der Wettbewerbsbeiträge

**Alle Arbeiten gingen fristgerecht ein.**

#### Abweichungen von den Anforderungen der Auslobung

In der Auslobung wurden **keine zwingend einzuhaltenden Vorgaben** beschrieben.

Die Überschreitung der Wettbewerbsgrenze von raumwerk (im Nordosten in Phase 2), Ortner&Ortner (am östlichen Zugang Passerelle, am östlichen Bahnhofsvorplatz sowie durch ein optionales Bürohaus an der Richthalle) und von Schneider+Schumacher (durch Neubauten im Bereich der Kurfürstenstraße) war als Unterschied zu den in der Auslobung beschriebenen Anforderungen festzustellen. Diese Abweichungen werden in den Wertungsrundgängen durch das Preisgericht bewertet.

#### Vollständigkeit der Unterlagen

**Einzelne Darstellungen der Teilnehmer weichen in Maßstab, Vertiefung oder Schnittdarstellungen in geringem Umfang von den geforderten Leistungen ab.**

**Diese Abweichungen stellen jedoch keine wesentlichen Verstöße gegen die Auslobung dar.**

**Alle erbrachten Leistungen werden zur Beurteilung zugelassen.**

#### **Diskussion und Beschluss:**

Alle Arbeiten werden als beurteilungsfähig eingestuft. Das Preisgericht beschließt **einstimmig** alle Arbeiten im Verfahren zu belassen.

**Alle 6 Arbeiten sind beurteilbar und verbleiben im Verfahren.**

#### Fachliche Vorprüfung:

**Herr Schlosser** (Stadtbauplan) erläutert im Anschluss die fachliche Vorprüfung der Wettbewerbsarbeiten.

Der **allgemeine Bericht der Vorprüfung** endet um **10.45 Uhr**.

Im Anschluss erfolgt der Informationsrundgang des Preisgerichts. Die Arbeiten werden von der Vorprüfung ausführlich und wertungsfrei unter Bezugnahme auf die in einer Broschüre zusammengefassten Vorprüfgergebnisse erläutert.

Der Informationsrundgang endet um **13.15 Uhr**.

Die Sitzung wird für eine Mittagspause bis um **13.50 Uhr** unterbrochen.

**Um 13.55 Uhr tritt das Preisgericht vor dem ersten Wertungsrundgang für eine grundsätzliche Diskussion im Plenum zusammen.**

Das Preisgericht diskutiert anschließend die ersten Eindrücke des Informationsrundganges.

Es kann festgehalten werden, dass eine Umsetzung mit und ohne Sparda-Bank-Gebäude möglich ist, die Lage des ZOB an Gleis 1 als sinnvoll erachtet werden kann, ebenso wie eine Überbauung des Geländes am ehemaligen ZOB-Standort.

Im Weiteren werden die Arbeiten insbesondere hinsichtlich folgender Aspekte bewertet:

- Nachverdichtungspotenziale in der Innenstadt
- Nutzen einer Sperrung der Osttangente
- Adressbildung entlang der Bahngleise
- Qualitäten der Fuß- und Radwegebeziehungen
- Aufenthaltsqualität des (eigentlichen) Bahnhofsvorplatzes

#### 4. Erster Wertungsrundgang

Der erste Wertungsrundgang beginnt um **14.30 Uhr**.

In einem anschließenden ersten Wertungsrundgang werden die 6 Arbeiten jeweils durch einen Fachpreisrichter vor den Plänen erläutert und anschließend intensiv im Preisgericht diskutiert.

Er endet um **15.15 Uhr**.

Im **ersten Wertungsrundgang** schließt das Preisgericht folgende Arbeiten **einstimmig** vom weiteren Verfahren aus:

##### **prosa, Darmstadt:**

*Positiv hervorgehoben wird der ungewöhnliche Ansatz einer grundsätzlichen Neuordnung der Verkehrsbezüge unter Verzicht auf die Osttangente und die Schaffung eines durchgängigen Höhenniveaus; Möglichkeiten, die sich hieraus ergeben, werden zu wenig genutzt; zu heterogener Entwurf, der von keinem einheitlichen Thema getragen ist.*

*Insbesondere werden die folgenden Punkte kritisiert: der neue Glassockel unter dem „massiven“ Bahnhofsgebäude wirkt nicht überzeugend; schräge Fluchten/Gebäudekubaturen nicht nachvollziehbar; hermetischer Abschluss des Baublockes auf der Fläche des ehemaligen ZOB in Phase 2 nicht überzeugend; zusätzliche 500 PKW-Stellplätze nicht nachvollziehbar; Wenderadien nicht glaubhaft; Fahrradabstellplätze befinden sich zu weit vom Bahnhofsgebäude entfernt*

##### **Trojan+Trojan, Darmstadt:**

*In dem Entwurf wird grundsätzlich eine klare Themasetzung vermisst.*

*Insbesondere werden die folgenden Punkte kritisiert: keine ausreichende Gefasstheit des Bahnhofsvorplatzes; Dimensionierung der Passerelle (Breite); Fahrradpassage kann nur schiebend genutzt werden; östlicher Bereich des Bahnhofsumfeldes ist zu sehr am Kraftfahrzeug orientiert; Anbau an das Sparda-Bank-Gebäude in Phase 1 wird kritisch gesehen; shared-space ist als Querungshilfe ungeeignet; keine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes (beibehaltene Platzelemente); positive Bewertung des zweiten Querbahnsteigs mit schneller Zuwegung von ZOB und Tiefgarage zu den Bahnsteigen*

Das Preisgericht beschließt **einstimmig** die **verbleibenden 4 Arbeiten** als Engere Wahl zu definieren und keinen zweiten Wertungsrundgang durchzuführen.

### **Rückholantrag**

Es werden keine **Rückholanträge** gestellt.

## **6. Engere Wahl**

Es verbleiben 4 Arbeiten in der Engeren Wahl:

**Ortner&Ortner, raumwerk, schneider+schumacher, yellow z.**

Die in der Engeren Wahl verbliebenen Arbeiten werden von den Preisrichtern schriftlich beurteilt. Dabei werden die Erkenntnisse der Diskussionen in den Rundgängen sowie die Anforderungen der Auslobung unter Berücksichtigung der Erläuterungsberichte der Arbeiten zusammengefasst und um kritische Kommentare der Sachverständigen ergänzt. Unterstützt werden die Preisrichter hierbei durch Informationen seitens der Vorprüfung und der Sachverständigen.

Ab **16.15 Uhr** tragen die Preisrichter vor den entsprechenden Arbeiten der gesamten Jury ihre Beurteilungen vor. Die Texte werden diskutiert, korrigiert und verabschiedet (siehe Anhang).

Der Abstimmung der schriftlichen Beurteilungen endet um **17:00 Uhr**.

## **7. Rangfolge und Preise**

Nach Verabschiedung der schriftlichen Beurteilung diskutiert das Preisgericht ausführlich und eingehend die Stärken und Schwächen der Beiträge im Vergleich zueinander und wägt deren Auswirkungen gründlich ab.

Da die Erwartung, bei der freien Überplanung des Sparda-Bank-Gebäudes in Variante 2 zu grundsätzlich neuen Lösungsansätze zu kommen, bei der Zwischenpräsentation nicht erfüllt werden konnte, geht die Jury davon aus, dass die Lage des Gebäudes prinzipiell bestätigt wurde. Daher sollten sich die Teilnehmer auf einen Entwurfsansatz mit Sparda-Bank-Gebäude festlegen, dessen Umsetzung in Bauphasen aufgezeigt werden soll: Gesamtkonzept Phase 1 mit Sparda-Bank-Gebäude. Gesamtkonzept Phase 2 Endausbaustufe/ Zielbild und Wegfall des Sparda-Bank-Gebäudes als zukünftige Bauphase im Sinne einer Fortführung der Phase 1.

Die Jury beschließt daher **einstimmig** die Zusammenfassung der beiden Teilbereiche für die Prämierung und eine neue Aufteilung der Preissumme.

Im Anschluss beschließt das Preisgericht folgende **Rangfolge**, der Qualität der Arbeiten  
entsprechend:

		<b>Ja : Nein</b>
<b>1. Rang</b>	<b>yellow z</b>	<b>(9 : 0 Stimmen)</b>
<b>2. Rang</b>	<b>raumwerk</b>	<b>(9 : 0 Stimmen)</b>
<b>3. Rang</b>	<b>schneider+schumacher</b>	<b>(9 : 0 Stimmen)</b>
<b>4. Rang</b>	<b>Ortner&amp;Ortner</b>	<b>(9 : 0 Stimmen)</b>

Das Preisgericht beschließt weiterhin **einstimmig** die Zuordnung der Preise und Anerkennungen zu  
den jeweiligen Rängen.

<b>1. Rang (yellow z)</b>	<b>1. Preis</b>
<b>2. Rang (raumwerk)</b>	<b>2. Preis</b>
<b>3. Rang (schneider+schumacher)</b>	<b>3. Preis</b>
<b>4. Rang (Ortner&amp;Ortner)</b>	<b>Anerkennung</b>

Das Preisgericht beschließt weiterhin **einstimmig** die ausgelobte Preissumme anders als in der  
Auslobung bekannt gemacht wie folgt zu verteilen:

<b>1. Preis (yellow z)</b>	<b>17.000,- Euro</b>
<b>2. Preis (raumwerk)</b>	<b>13.000,- Euro</b>
<b>3. Preis (schneider+schumacher)</b>	<b>9.000,- Euro</b>
<b>Anerkennung (Ortner&amp;Ortner)</b>	<b>3.000,- Euro</b>

## **8. Empfehlungen**

**Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober mit einem oder mehreren der Preisträger die  
weiteren Bearbeitungsschritte durchzuführen.**

## **9. Abschluss der Sitzung**

Die Vorprüfung wird vom Preisgericht per Akklamation entlastet. Der Vorsitzende dankt dem Team für  
die professionelle und vorbildliche Vorbereitung und fachliche Betreuung des Preisgerichts. Er  
bedankt sich bei allen Mitgliedern der Jury für die konstruktive Zusammenarbeit und die gute  
Atmosphäre und Begleitung der Sitzung und gibt mit dem Wunsch für eine gute Realisierung des  
Projekts den Vorsitz zurück an den Auslober.

**Herr Stadtbaurat Schreiner** bedankt sich bei dem Vorsitzenden und dem Preisgericht für die  
engagierte Arbeit und beim Büro Stadtbauplan für die professionelle Betreuung und Durchführung  
des Wettbewerbs und schließt um **17.30 Uhr** die Sitzung.

### **Anlagen**

Schriftliche Beurteilung der Arbeiten

Übersicht der sonstigen Verfasser



## **Schriftliche Beurteilung der Arbeiten**

### **yellow z, Berlin**

Der Entwurf orientiert sich am Bestand, versucht dabei vorhandene Mängel zu beseitigen und greift einige für Fulda wichtige Zukunftsthemen auf.

Der Entwurf kann modular umgesetzt werden, entfaltet seine Wirkung aber vor allem in Phase II.

Dem Bahnhofsvorplatz wird dreiseitig eine neue Fassung gegeben, die vorwiegend aus raumgreifenden Treppenanlagen besteht. Besonders sticht der geplante Mobilitätspavillon ins Auge, der durch seine gute Platzierung einerseits die Höhen zwischen den vorhandenen Ebenen vermittelt und andererseits ein wichtiges Angebot für Fahrradfahrer schaffen kann. Die Wegnahme des Balkons vor dem Spardahaus wirkt sich positiv aus.

Entlang der Ruprechtstraße entwickelt sich ein gemischtes Quartier, das nicht nur in der Dichte und Höhenentwicklung richtig konzipiert scheint, sondern v.A. die wichtige Funktion des innerstädtischen Wohnens berücksichtigt.

Östlich dieses Quartiers erhält der Zentrale Omnibusbahnhof für die Stadtregion Fulda einen neuen Standort, der einen direkten Zugang zu Bahnhof und Gleiskörper ermöglicht. Die Querung der jetzigen Ostumfahrung ist in Phase I schon möglich, wird aber langfristig in Phase II durch eine Reduktion des Durchgangsverkehrs (Radverkehr, ÖPNV und Taxen) – auch gestalterisch – verbessert. Die Aufenthaltsqualität für Reisende könnte sich durch die Großzügigkeit deutlich verbessern.

Der Stadtraum entlang der ehemaligen Güterhallen erscheint zu wenig ausdifferenziert. Statt einer Kongressnutzung, die dem Grunde nach für Fulda von Interesse ist, sollte an dieser Stelle besser ein niedrigschwelliges Angebot zum Tragen kommen. Aussagen zum Erschließungsohr an der Petersberger Straße fehlen gänzlich.

Positiv ist die Verbreiterung der Passerelle zu sehen, allerdings ist die Integration von Einzelhandel an dieser Stelle fraglich und sollte zugunsten einer Trennung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr geprüft werden.

Am östlichen Ausgang der Passerelle werden deutlichere Aussagen zur Verbesserung der Verkehrssituation vermisst.

Insgesamt kann der Entwurf als guter Beitrag zur Weiterentwicklung des Bahnhofareals unter Beibehalt der grundsätzlichen Verkehrsstrukturen gewertet werden.

## **raumwerk, Frankfurt am Main**

Die Arbeit generiert durch das Anheben des Platzes zum oberen Eingangsniveau des Bahnhofs ein auf den ersten Blick bestechendes Bild. Der Bahnhof steht, wie zur Zeit der Erbauung gedacht, ebenerdig in der Stadt! Allerdings stellt sich die Frage ob es nicht lediglich ein „Bild“ bleibt. Denn der Aufwand dieses herzustellen erscheint enorm.

Hinzu wirkt die räumliche Situation des Bahnhofsplatzes unbefriedigend. Die bisher baulich getrennte Straße wird nun im Platzniveau geführt und ermöglicht durch ihre Lage im Platz nur eine sehr kleine Vorplatzsituation zwischen Bahnhof und Straße.

Ein anderes Verkehrskonzept würde es allerdings erlauben den MIV herauszunehmen und so den Raum deutlich aufzuwerten.

Der Platz selber ist mit den vorgeschlagenen Gestaltungselementen angemessen und mit Aufenthaltsqualitäten aufgeladen. Die beiden Bauminseln definieren einen eigenen Teilraum. Die Flächen für Taxihaltedpunkte erscheinen zu gering.

Das über die Gleise geführte Bahnhofsbauwerk ist funktional verlockend, besonders durch die Trennung von Rad- und Fußverkehr, erscheint aber dem Ort in seiner Größe unangemessen. Dazu wird nicht klar warum es sich nach Norden, und nicht nach Süden zum ZOB hin entwickelt. Darüber hinaus geht die Bildkraft des Bahnhofs aus Sicht der Gleise durch das Brückenbauwerk verloren.

Die durch den Umbau zur Radinfrastruktur wegfallenden Läden werden im Hauptbau nachgewiesen, erscheinen als Retailflächen aber relativ gering.

Die Arbeit ist, mit der Rückführung auf die ursprüngliche Situation des Bahnhofs, ein guter Beitrag, erscheint aber von den damit einhergehenden Zwängen, wenig stark. Grundsätzlich ist der Städtebau, mit dem zum Straßenraum der Maria-Ward-Straße geöffneten Block und dem massig wirkenden Gebäude des ZOB wenig ausgearbeitet und undifferenziert. Der südliche Abschluss hingegen wirkt adressbildend und räumlich stark.

Insgesamt enthält die Arbeit wertvolle Anregungen für die weitere verkehrliche und räumliche Diskussion des Bereichs vor dem Bahnhof.

### **schneider+schumacher, Frankfurt am Main**

Die Arbeit hält an der Idee einer Osttangente fest und damit auch an der aktuellen Galeriesituation. Dabei wird der Straßenraum gegenüber der heutigen Situation noch aufgeweitet. Leider steht der Flächenverbrauch dafür in keiner Relation zum Gewinn: es wird ein schmaler Mittelstreifen gebildet, der wohl kaum als Querungshilfe dienen kann, denn dort endet man an einem schmalen Brüstungsstreifen. Die zusätzliche Breite wäre dem direkten Bahnhofsvorbereich dienlicher gewesen. So ist die Galerieebene deutlich zu stark vom Verkehr geprägt.

Der Bahnhofsvorplatz ist großzügig angelegt und erhält durch die Stadtgalerie auch im Norden einen Abschluss; dies wird grundsätzlich positiv gesehen, der Baukörper ist jedoch zu groß geraten und verstopft die räumliche Situation an dieser Stelle. Eine sehr gute Idee sind die beiden getrennten und plakativ angeordneten Eingänge für die Bahn und den ZOB; dies trägt zu einer guten Orientierbarkeit und einem einladenden Erscheinungsbild bei. Es fehlt jedoch eine großzügige Geste, die den Platz mit der Galerie verbindet.

Die Neubebauung hinter dem Spardagebäude ist gut gegliedert mit Pocketparks, die sich wechselweise nach Ost und West orientieren. Hier würde man sich allerdings eine deutlich höhere städtebauliche Dichte wünschen. Die Höhenentwicklung des Geländes wird in diesem Bereich spielerisch gelöst. Der Ansatz funktioniert ebenso mit einem Ersatzneubau für das Spardagebäude.

Der schmale Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist gut gegliedert und auch in der Höhenentwicklung fein differenziert. Der ZOB erhält eine einfache Überdachung und schafft somit eine wohlthuende Lücke in der langen Abwicklung, der den direkten Zugang zum Gleis 1 verdeutlicht. Ein dreieckiges Gebäude mit Sondernutzungen bildet einen überzeugenden Abschluss zur Petersberger Straße.

Der Beitrag zur Ostseite der Bahn könnte etwas ausführlicher behandelt werden.

Insgesamt bleibt die Arbeit sehr nahe an der Bestandssituation, es gelingt ihr jedoch in vielen Punkten die aktuelle Situation deutlich zu klären und zu verbessern. Eine Vision, die über das enge Umfeld hinausgeht, hätte der Arbeit gut getan.

## **Ortner&Ortner, Köln**

Die Arbeit gewinnt ihre Stärke dadurch, dass sie sich zugunsten einer großen Geste über viele Gegebenheiten hinwegsetzt. Dazu gehört:

- eine markante, hohe Eingangsbebauung an der Petersberger Straße, die mit der Freileitung kollidiert;
- ein langgestreckter, mit Arkaden vereinheitlichter Riegel, der die Bahngleise begleitet;
- ein bis zu siebengeschossiges „Mobilitätshaus“;
- ein komplett neu gestaltetes Bahnhofsgebäude, dass sich in vieler Hinsicht über die Anforderungen des Denkmalschutzes hinwegsetzt;
- ein neuer, großer Platz und auf der Ostseite des Bahnhofs, dem etliche Bestandsgebäude zum Opfer fallen und auf den die Passerelle geradlinig, aber in neuer Lage mündet.

Die Verfasser lassen im Detail allerdings Vieles im Unklaren. Die Erschließung für Radfahrer und PKW ist an vielen Stellen nicht durchdacht (Kiss&Ride nördlich des Bahnhofs und Zufahrt Kiss&Ride östlich des Bahnhofs, Trennung Fahrradverkehr / Fußgänger in der Passerelle, Funktionalität ZOB, Erschließung Fahrradparkhaus). Ebenso sind die Höhenverhältnisse unklar und es ist fraglich, ob die gezeigten Anschlüsse an das umgebende Gelände auch mit größeren Anstrengungen überhaupt umsetzbar sind. Für Fußgänger entstehen zum Teil unangenehme Raumsituationen, beispielsweise an der Ruprechtstraße, wo die Straßenfassade von der Tiefgarage gebildet wird.

Die Form des stadtseitigen Bahnhofsplatzes bleibt trotz der großen Gesten unklar und das ovale Wasserbecken versperrt den Weg zum Haupteingang des Bahnhofs. Die Fahrradabstellanlage direkt am Gleis 1 ist funktional gut, aber dem hier neu geschaffenen Platz mit der Funktion des Stadteingangs nicht angemessen. Das bestehende Sparda-Gebäude stört die neuen Baukörper und wirkt in dem gesamten Ensemble wie ein Fremdkörper. Gleichzeitig ist der Ersatz durch eine große Freitreppe ökonomisch wenig attraktiv und es ist zu befürchten, dass die zweite Stufe nicht realisiert werden wird.

Trotz der genannten Schwächen ist die Arbeit insbesondere außerhalb des Vertiefungsbereiches ein wertvoller Beitrag zur Diskussion um die weitere Entwicklung des Bahnhofsumfelds.