

Realisierungswettbewerb mit Ideenteil

Umgestaltung Schweizer Platz / Schweizer Straße

Protokoll Preisgerichtssitzung

Auftraggeber

Stadt Frankfurt am Main
Amt für Straßenbau und Erschließung
Adam-Riese-Straße 25
60327 Frankfurt am Main

Kontakt:

Name: Leon van Keulen
Tel: +49 (0)69 – 212 39716
E-Mail: leon.vankeulen@stadt-frankfurt.de

Durchführung

BSMF
Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und
Modernisierung mbH
Uhlandstraße 11
60314 Frankfurt am Main

Ansprechpartner:

Name: Arne Kilian
Tel: +49 (0)69 – 405 873 44
E-Mail: kilian@bsmf.de

Name: Mareike Völp
Tel: +49 (0)69 – 405 873 85
E-Mail: voelp@bsmf.de

Dienstag, 18. Juli 2023

Protokoll über die Sitzung des Preisgerichtes am 07.07.2023

Beginn der Sitzung

Das Preisgericht tritt um 9.00 Uhr zusammen.

Es sind erschienen (siehe auch Teilnehmerliste):

Fachpreisrichter

- Dipl.-Ing. Chris Adami, Verkehrsplaner, Jena
- Dipl.-Ing. Burkhard Horn, Verkehrsplaner, Berlin
- Dipl.-Ing. Sonja Moers, Architektin und Stadtplanerin, Frankfurt am Main
- Prof. Dr. Constanze Petrow, Landschaftsarchitektin, Geisenheim

Stellvertretende Fachpreisrichter

- Prof. Cornelia Bott, Landschaftsarchitektin, Korntal (entschuldigt)
- Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, Aachen
- Dipl.-Ing. Katalin Saary, Verkehrsplanerin, Darmstadt
- Prof. Dr. Wolfgang Haller, Verkehrsplaner, Hannover

Sachpreisrichter

- Stefan Majer, Dezernent für Mobilität und Gesundheit, Frankfurt am Main
- Dipl.-Ing. Michaela Kraft, Amtsleitung Amt für Straßenbau und Erschließung, Frankfurt am Main
- Martin Hunscher, Leiter Stadtplanungsamt, Frankfurt am Main

Stellvertretende Sachpreisrichter

- Wolfgang Siefert, Dezernat Mobilität und Gesundheit, Frankfurt am Main
- Dipl.-Ing. Michael Wejwoda, Amt für Straßenbau und Erschließung, Abteilungsleiter 66.3 – Planung und Bau, Frankfurt am Main
- Karsten Krüger, Abteilungsleiter 61.O3 – Öffentlicher Raum, Frankfurt am Main

Sachverständige (nicht stimmberechtigt)

- Dipl.-Ing. Ulrike Gaube, Referentin, Dezernat XII Mobilität und Gesundheit, Frankfurt am Main
- Bettina Gross, Sachgebietsleiterin Radverkehr, Amt für Straßenbau und Erschließung, Frankfurt am Main
- Leon van Keulen, 66.34 Radverkehr, Amt für Straßenbau und Erschließung, Frankfurt am Main
- Markus Stenzel, Sachgebietsleitung Verkehrsplanung und Konzeption, Straßenverkehrsamt, Frankfurt am Main
- Frau Maike Wollmann, Sachgebietsleitung 61.O31 – Öffentlicher Raum, Stadtplanungsamt, Frankfurt am Main (entschuldigt), Vertretung durch Claudia Bauer, Stadtplanungsamt, Frankfurt am Main

- Dirk Schneider, Abteilungsleiter 67.1 – Planung und Bau, Grünflächenamt, Frankfurt am Main
- Dipl.-Ing. Renate Friedrich, 67.11, Grünflächenamt, Frankfurt am Main
- Dipl.-Ing. Bernhard Schmid, Projektleitung Infrastrukturprojekte und Sachgebietsleitung Neubau, Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Frankfurt am Main
- Urzula Fanger, Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Frankfurt am Main
- Dipl.-Ing. Hartwig Meier, Bereichsleiter Planung Nahverkehr, traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main
- Silvia Dietzel, Wirtschaftsförderung, Frankfurt am Main (entschuldigt)
- Christian Becker, Ortsvorsteher, Frankfurt am Main
- Dr. Katharina Knacker, Mobilitätspolitische Sprecherin, Grüne, Frankfurt am Main
- Kristina Luxen, Mobilitätspolitische Sprecherin, SPD, Frankfurt am Main (entschuldigt)
- Martin Huber, Mobilitätspolitischer Sprecher, Volt, Frankfurt am Main (entschuldigt)
- Uwe Schulz, Mobilitätspolitischer Sprecher, FDP, Frankfurt am Main
- Gregor A. Meyer, Aktionsgemeinschaft Schweizer Straße, Frankfurt am Main
- Dr. Susanne Feuerbach, Amtsleitung, Frankfurter Kinderbüro, Frankfurt am Main
- Frank Becker, Stellvertretender Schulleiter Freiherr-vom-Stein-Schule, Frankfurt am Main
- Mirja Hommel, Konrektorin, Textorschule, Frankfurt am Main (entschuldigt)
- Margit Grohmann, Seniorenbeauftragte, Seniorenbeirat Frankfurt am Main, Frankfurt am Main
- Dipl.-Ing. Torsten Becker, Vorsitzender Städtebaubeirat, Frankfurt am Main
- Zoé Rothmann, Kinderbüro, Frankfurt am Main (entschuldigt)

Vorprüfung (nicht stimmberechtigt)

- Laura Guthier, BSMF mbH
- Arne Kilian, BSMF mbH
- To Linh Nguyen, BSMF mbH
- Mareike Völp, BSMF mbH

Herr Majer begrüßt die Anwesenden und weist nochmals auf die Komplexität der Aufgabenstellung hin. Frau Völp prüft die Anwesenheit der Sachverständigen und Preisrichter:innen. Eine stellvertretende Fachpreisrichter:in (Frau Bott) fehlt entschuldigt.

Das Preisgericht ist damit arbeitsfähig.

Frau Völp fordert das Preisgericht zur Wahl des Vorsitzes auf. Auf Vorschlag aus dem Kreise der Fachpreisrichter:innen wird Herr Horn einstimmig bei eigener Enthaltung zum Vorsitzenden des Preisgerichtes gewählt. Herr Horn bedankt sich für die Wahl zum Vorsitzenden und weist darauf hin, dass der Robustheit eines Entwurfs insbesondere im Hinblick auf Zukunfts- und Anpassungsfähigkeit eine besondere Bedeutung zukommt.

Bericht der Vorprüfung

Frau Völp erläutert das Verfahren der formalen und fachlichen Vorprüfung. Die detaillierten Ergebnisse der Vorprüfung werden jedem Sitzungsteilnehmer schriftlich in Form des Vorprüfberichtes vorgelegt. Der Vorprüfbericht umfasst die Ergebnisse der formalen Prüfung sowie die Ergebnisse der fachlichen Prüfung.

Frau Völp informiert das Preisgericht, dass 12 Teilnehmer einen Beitrag eingereicht haben. Die Umschläge mit der Verfassererklärung wurden für die Dauer der Vorprüfung und der Preisgerichtssitzung unter Verschluss genommen. Die Arbeiten wurden mit einer 6-stelligen Tarnzahl versehen. Die Nummerierung lässt keinen Rückschluss auf den Eingang der Arbeiten zu.

Von den eingegangenen 12 Wettbewerbsarbeiten wurden die schriftlichen und zeichnerischen Teile von allen Arbeiten fristgerecht bzw. unter Nachweis der Rechtzeitigkeit der Einlieferung bei Post oder anderen Beförderungsunternehmen abgegeben.

Die Vorprüfung informiert das Preisgericht darüber, dass einige Verfasser die geforderten Wettbewerbsleistungen in veränderter Form vorgelegt haben. Beispielsweise ist ein zu langer Erläuterungsbericht abgegeben worden oder einzelne Berechnungen waren nicht vorhanden.

Anschließend bestätigt die Vorprüfung, dass alle 12 Arbeiten den übrigen formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen. Die Vorprüfung bestätigt weiterhin, dass die Prüfung der Wettbewerbsarbeiten in allen Punkten vollständig durchgeführt werden konnte.

Das Preisgericht beschließt, dass alle Arbeiten in die Wertung aufgenommen werden, da die Abweichungen von den Auslobungsbedingungen marginal sind, so dass eine sachgemäße Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten möglich ist und lässt somit aufgrund der Ergebnisse der formalen Prüfung einstimmig alle 12 Arbeiten zu einem ersten Informationsrundgang zu.

Informationsrundgang

Die Arbeiten werden in einem Informationsrundgang vor den Plänen ausführlich und wertfrei erläutert. Der Informationsrundgang endet um 11.40 Uhr. Die Jury zieht ein erstes Resümee der Eindrücke der vorgelegten Entwürfe. Vor allem für den Bereich des Schweizer Platzes wird ein breites Spektrum an konzeptionellen Lösungen sichtbar. Die Wichtung der Kriterien im ersten Wertungsrundgang wird thematisiert.

Das Preisgericht unterbricht die Sitzung für 15 Minuten von 11.40 bis 11.55 Uhr für eine Kaffeepause.

Erster Rundgang

Frau Völp erläutert Ablauf und Kriterien des folgenden ersten Wertungsrundgangs, der um 11.55 Uhr beginnt. In diesem Wertungsrundgang überwiegen bei Diskussion und Entscheidung vor allem der strukturelle Aufbau der Entwürfe hinsichtlich der Klarheit und Logik der verkehrlichen Konzeption und Funktionalität sowie gestalterischen Konzeption und räumlichen Qualität. Dabei wurden die in der Auslobung genannten Kriterien zugrunde gelegt (siehe Protokoll S. 7). Es beginnt ein gemeinsamer erster Wertungsrundgang mit einer kritischen Beurteilung der Arbeiten und der Feststellung von grundsätzlichen und schwerwiegenden Mängeln.

Auf Grund der durchgängig hohen Qualität der eingereichten Arbeiten beschließt das Preisgericht, keine Arbeit im 1. Rundgang auszuschneiden. Der 1. Rundgang wurde um 12.20 Uhr beendet.

Das Preisgericht unterbricht die Sitzung für 55 Minuten von 12.20 bis 13.15 Uhr für eine Mittagspause.

Zweiter Rundgang

Es folgt ein zweiter Wertungsrundgang, der um 13.15 Uhr beginnt, die weiter vertiefend unter den Kriterien

- Städtebauliche und freiraumplanerische Einbindung
- Verkehrliche Konzeption und Funktionalität
- Gestalterische Konzeption und räumliche Qualität
- Nachhaltigkeit und Klimaanpassung
- Barrierefreiheit

analysiert, begutachtet und bewertet.

Mängel in einzelnen Prüfbereichen führen, auf Antrag von Mitgliedern des Preisgerichts, zum Ausschluss der folgenden Entwürfe. Dabei ist die einfache Mehrheit ausreichend (Stimmen für den Ausschluss : Stimmen dafür):

- Arbeit 223802 (7:0)
- Arbeit 223804 (6:1)
- Arbeit 223805 (4:3)
- Arbeit 223806 (7:0)
- Arbeit 223807 (5:2)
- Arbeit 223808 (4:3)
- Arbeit 223810 (5:2)
- Arbeit 223811 (7:0)
- Arbeit 223812 (7:0)

Für die Arbeit 07 wird am Ende des zweiten Rundgangs ein Rückholantrag gestellt. Dem Rückholantrag wird einstimmig vom Preisgericht zugestimmt. Für die Arbeit 05 wird ebenfalls am Ende des zweiten Rundgangs ein Rückholantrag gestellt. Der Rückholantrag wird mit 2 zu 5 Stimmen durch das Preisgericht abgelehnt.

Begründung der Ausschlüsse

Arbeit 223802

Die mittige Anordnung und Ausgestaltung der Retentionsflächen im Platzbereich wird vom Preisgericht als kritisch eingestuft. Die Ausgestaltung lässt eine Bildung von Trampelpfaden erwarten.

Die Ausgestaltung der Heckenelemente wirkt insgesamt zu „überdesignt“ und die Thematik der Durchlässigkeit wird konterkariert. Insgesamt wirken die Aufenthaltsflächen nicht ausreichend differenziert und nicht für alle potentiellen Nutzer:innen nutzbar. Die Verkehrswegeführung ähnelt dem heutigen Bild. Der Entwurf geht nicht ausreichend auf die Querungsbedarfe außerhalb der Knotenpunkte ein.

Arbeit 223804

Der Entwurf geht am besten mit der Thematik Wasser um. Allerdings ist der Entwurf nur dann umsetzbar, wenn die privaten Flächen im Platzbereich vollständig für die Realisierung herangezogen werden können. Aufgrund der Anordnung der großen Grünflächen wird die Ausgestaltung der Gehwege, insbesondere der Querungen, kritisch eingestuft. Das Thema Aneignung wird bei diesem Entwurf nicht berücksichtigt. Insgesamt weist der Entwurf funktionale Mängel auf.

Arbeit 223805

Der Entwurf bildet einen großzügigen Raum auf dem Schweizer Platz aus. Es entstehen offene Räume, die scheinbar alles ermöglichen und multifunktional nutzbar sind. In einigen Teilbereichen wird dies als

zu flexibel eingestuft (z.B. Mobiliar). Eine weithin sichtbare, begrünte Überdachung des Haltestellenbereichs stellt eine Besonderheit des Entwurfs dar. Allerdings braucht der Schweizer Platz aus Sicht des Preisgerichts eine solche Geste nicht, auch die Ausgestaltung und Höhenlage des Daches überzeugen nicht. Insgesamt weist der Entwurf ein vergleichsweise hohes Maß an Versiegelung auf, bildet wenig beschattete Aufenthaltsbereiche aus und wird somit den Anforderungen der Klimaresilienz nicht gerecht. Die Anordnung der Radverkehrsführung wird als kritisch angesehen.

Arbeit 223806

Der Entwurf weist einen hohen Grad an Versiegelung auf, der eher wenig Aufenthaltsqualität erkennen lässt. Die Ausgestaltung des Haltestellendaches überzeugt nicht. Die Führung des Radverkehrs direkt hinter der Haltestelle wird als kritisch angesehen und birgt viel Konfliktpotential mit dem Fußverkehr. Die Verkehrswegeföhrung des Kfz-Verkehrs überzeugt nicht.

Arbeit 223808

Der Entwurf wird grundsätzlich als gut organisiert und sortiert eingestuft, weist aber Mängel in der Durcharbeitung auf. Ein Wechselspiel im Platzbereich zwischen Innen und Außen ist erkennbar, die eine gute durchlässige Wegeföhrung ausbildet, auch konsumfreie Aufenthaltsbereiche wurden berücksichtigt. Die Anordnung und Ausgestaltung der Grünflächen weist eine Kleinteiligkeit auf, die vom Preisgericht kritisch gesehen wird. Die Ausgestaltung von Kiosk und Haltestelle ist zu wenig aus dem Ort entwickelt.

Arbeit 223810

Prägnant für den Entwurf ist die zentral angeordnete, variantenreich ausgebildete Sitzgruppe als „Alleskönnerelement“. Sie bildet eine einladende Geste aus und kann auch eine soziale Funktion erfüllen. Die konkrete Ausformung und Ausgestaltung des Elements werden vom Preisgericht allerdings kritisch bewertet, ebenso die nicht ausreichende Verschattung in der Platzmitte und die teilweise eingeschränkte Durchlässigkeit.

Im Falle einer Realisierung des Entwurfs ohne die privaten Flächen wird sich alles stark auf die Platzmitte fokussieren. Dies wird vom Preisgericht als problematisch eingestuft.

Die Sicherheit für den Radverkehr wird bei diesem Entwurf in Frage gestellt. Ebenfalls ist eine direkte Verbindung des MIV der Seitenstraßen mit der Schweizer Straße nicht gewünscht. Eine Ausgestaltung ausreichend gesicherter Querungen ist nicht erkennbar.

Arbeit 223811

Die Anordnung der kleinen Grünflächen zur Platzmitte hin wirkt auf das Preisgericht „überdesignt“. Die Aufenthaltsqualität dieser Fläche wird in Frage gestellt. Die Anordnung einer wassergebunden Wegedecke wird als ein möglicher Ansatz der Flächenentsiegelung gesehen, der dafür aber nur bedingt tauglich ist. Insgesamt leistet der Entwurf einen vergleichsweise geringen Beitrag zu den Themen Klimaresilienz und Flächenentsiegelung.

Arbeit 223812

Der Entwurf bildet einen recht steinernen Platz aus. Es sind wenig Grünflächen vorzufinden, auch die Baumscheiben sind zu klein dimensioniert. Grundsätzlich interessant ist die Einbeziehung von „Schwammstadt“-Elementen in den Entwurf. Verschiedene Aspekte der Verkehrsführung überzeugen nicht (Radverkehrsführung, Fußgängerfurt an der Haltestelle u. a.).

Bildung der engeren Wahl und Beurteilung der Arbeiten

Damit verbleiben folgende vier Arbeiten in der engeren Wahl (numerische Reihenfolge):

- Arbeit 223801
- Arbeit 223803
- Arbeit 223807
- Arbeit 223809

Schriftliche Beurteilung der Arbeiten

Arbeit 223801

Die Arbeit zeichnet sich durch ein klares und schlüssiges Grundkonzept aus. Die kreisförmige Geometrie des Schweizer Platzes wird aufgenommen und nach dem Zwiebelprinzip in unterschiedliche ringförmige Zonen unterschiedlicher Atmosphären und Funktionen gegliedert. Gestalterisches Merkmal ist hierbei, dass die geometrische Strenge des Platzes zum inneren hin durch organische Linienführungen aufgelöst wird. Hierdurch entsteht ein neues und überraschendes Bild einer Fortentwicklung des Schweizer Platzes, der nun vom Mobilitätsplatz zum Begegnungsort für alle werden soll: Ein vielschichtiges Angebot an Flächen für kommerziellen und konsumfreien Aufenthalt, ein Wechsel von Ruheoasen und Bewegungszonen bietet Freiraum für Jung und Alt.

Für den Fußverkehr gibt es eine hohe Durchlässigkeit auf dem Platz in alle Richtungen. Der äußere Ring bietet sich zum Flanieren entlang der Vorzonen der Gebäude an. Auf dem gelben Fortbewegungsring wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr und in Abschnitten mit dem Autoverkehr geführt. Durch die starke Begrünung des Platzes in zwei Ringen als Retentionsfläche können bestehende Baumstandorte integriert und durch Neupflanzungen sinnfällig ergänzt werden. Ein eigenständiger Beitrag dieser Arbeit sind die Querungen in den Rasenfugen, die nicht versiegelt werden sollen. Hier ist aber dennoch eine sichere und barrierefreie Querung in den wichtigen Wegebeziehungen sicherzustellen.

Durch die zweimalige Querung der für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen durch den Autoverkehr und die Ein- und Ausfahrt in den Fortbewegungsring entstehen Konfliktpunkte, die genauer zu betrachten sind. Kontrovers diskutiert wird die Farbgebung. Sie wirft Fragen zur Unterhaltung und Robustheit auf, insbesondere durch die Querung des MIV, der teilweise bis in den Fortbewegungsring geführt wird. Die Vorschläge für die Kleinarchitekturen (Kiosk, Haltestellen) überzeugen in ihrem Gestaltungsansatz.

In der weiteren Bearbeitung ist ein Leitsystem zur sicheren und barrierefreien Querung des gelben Fortbewegungsrings für eine Umwege freie Erreichbarkeit der Haltestelle zu ermöglichen.

In der Schweizer Straße wird der Radverkehr auf einer attraktiven separaten Radverkehrsanlage geführt. In der weiteren Bearbeitung ist zu beachten, dass diese auch von der Farbgebung her nicht als Radschnellverbindung wahrgenommen wird (Verzicht auf Grüneinfärbung) und eine neue Barriere z. B. für den querenden Fußverkehr bildet.

Arbeit 223803

Der Entwurf 223803 sieht ein zentrales kreisförmiges Plateau vor, das die Haltestelle der Tram aufnimmt und zugleich die grüne Mitte des Platzes bildet. Dieses Plateau kann über Wege gut durchquert werden und verfügt über eine Sitzkante in Richtung der Platzränder. Im Resultat entstehen zwei ringförmige Nutzungsbereiche mit relativ viel Grün. Das Grün besteht neben den Bestandsbäumen aus neu gepflanzten klimaresilienten Arten sowie aus Gräsern und Staudenpflanzungen. Damit bringt es zeitgemäße Vegetationsbilder auf den Platz. Für Aufenthaltsqualität, auch in kleinklimatischer Hinsicht, sorgt des Weiteren ein Wasserband mit Fontänen im südöstlichen Teil des Platzes. Rings um den Platz bieten Holzplateaus um die Bäume herum eine Vielzahl von Sitzmöglichkeiten. Kioske und Außengastronomie vervollständigen das Aufenthaltsangebot.

Während der Kfz-Verkehr der Nebenstraßen vom Schweizer Platz abgehängt ist (einzelne Fahrbeziehungen zwischen den Nebenstraßen könnten allerdings ggf. im Rahmen einer Überarbeitung ermöglicht werden), verläuft die Schweizer Straße geradlinig über den Schweizer Platz. Außerhalb des Platzbereiches ist die Schweizer Straße durch eine weiche Separation der Verkehrsarten gekennzeichnet, d.h. sie befinden sich auf einem Geländeniveau, abgegrenzt durch markante Linienelemente und unterschiedliche Beläge. Das bietet ein hohes Maß an Belastbarkeit und Anpassungsfähigkeit der Verkehrsfläche, aber auch an Potenzial für Konflikte zwischen den Verkehrsarten (z.B. spontane Querung durch Fußverkehr, Kurzzeitparker auf Radweg). Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist bei diesem Konzept folgerichtig (kritisch: die Geschwindigkeit der Straßenbahn müsste ebenfalls herabgesetzt werden). Die Knotenpunkte auf der Strecke sind gepflastert, im Sinne einer Mischverkehrsfläche. Kritisch ist hier die sichere Führung sehbehinderter Menschen zu sehen. Dazu gibt es keine belastbare Aussage. Der funktionale Übergang von der Schweizer Straße auf den Schweizer Platz ist stimmig. Noch nachbesserungswürdig sind die Lichtsignalanlage unter dem Aspekt einer sicheren Querung des Fuß- und Radverkehrs hinsichtlich des sehr breiten Querungsbereiches zwischen LSA Schweizer Straße und Tram-Haltestelle. Der Radverkehr wird auf gekennzeichneteter Fläche über den Platz im Kreisverkehr geführt, flankiert von Gehbereichen. Eine Öffnung in beide Verkehrsrichtungen wird ange-regt. Zu prüfen ist, ob die Länge der Haltestelle der Tram ausreichend ist.

Die gestalterischen Überlegungen überzeugen und insbesondere zeigt sich der gewählte Verkehrsan-satz auf der Schweizer Straße elegant. Im Gesamten handelt es sich um einen klaren Entwurf, dessen Qualitäten sich teilweise erst auf den zweiten Blick offenbaren.

Arbeit 223807

Der Entwurf verfolgt die Grundidee, eine vielfältig nutzbare innere Platzfläche zu schaffen, die von einem grünen Baumring eingerahmt wird. Die beiden Platzhälften werden über die ÖPNV-Trasse hinweg mit einem einheitlichen Material zusammengebunden und mit einem Wasserspiel und einem Baumhain im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität aufgewertet. Die Notwendigkeit der Bühne in der östlichen Platzhälfte wird kontrovers diskutiert.

Die vorgeschlagene Zonierung des Platzes ermöglicht unterschiedliche Aufenthaltsbereiche für die verschiedenen Nutzergruppen. Zudem berücksichtigt sie die Einbindung der privaten Vorbereiche der angrenzenden Bebauung und ordnet hier Gastronomienutzung und Flächen für die lokale Ökonomie an.

Die inneren Grünflächen liefern einen Beitrag zum Regenwassermanagement und werden damit im Zusammenhang mit den Baumrigolen dem Anspruch an eine klimasensible Gestaltung gerecht.

Als gestalterische Elemente werden Kleinarchitekturen vorgeschlagen, die als eine Art „Gestaltungsfamilie“ in einer ähnlichen Architektur- und Materialsprache gehalten sind. Die gestalterische Ausformulierung wird kontrovers diskutiert; während einerseits die Gestaltungsverwandtschaft der unterschiedlichen Elemente gewürdigt wird, wird die konkrete Ausformulierung als zu modisch und beliebig angesehen.

Das Verkehrskonzept berücksichtigt die Vorgaben der Auslobung und ermöglicht die gewünschten Fahr- und Wegebeziehungen für alle Mobilitätsformen. Die Länge der Haltestellenbereiche wirft Fragen der Umsetzung auf. Die dargestellte Fahrbeziehung von der Oppenheimer Landstraße in die Schweizer Straße Richtung Norden wird hinterfragt und kollidiert mit der Fußgängerbeziehung.

Der Gestaltungsvorschlag zur Schweizer Straße wird gewürdigt. Die Beete schaffen eine gute Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg. Es stellen sich jedoch Fragen im Hinblick auf die Länge der vorgeschlagenen Beete und das lineare Querungsbedürfnis der Fußgänger:innen

Insgesamt stellt der Entwurf einen guten Beitrag zu der gestellten Aufgabe dar. Dieser erfordert aufgrund seiner gestalterischen Schlichtheit jedoch höchste Gestaltungsqualität, insbesondere auch im Hinblick auf die Ausgestaltung der Kleinarchitekturen.

Arbeit 223809

Die Verfasser überzeugen mit der Idee des »Fünfinders«, einer konsequenten Reduzierung der MIV-Funktion auf dem Schweizer Platz durch die Abkoppelung der 5 seitlichen Quartiersstraßen. Es entstehen große Platzflächen, die in offener und transparenter Art und Weise gestaltet werden. In Anlehnung an die derzeitigen Grünflächen werden Pflanzinseln vorgeschlagen, die mit den angelagerten bogenförmigen Sitzelementen eine hohe Aufenthaltsqualität erzeugen und die Kommunikation der Menschen auch durch nichtkommerzielle Angebote fördern. Positiv ist der weitestgehende Baumerhalt, wobei die konkrete Darstellung in den Perspektiven ohne Baumscheiben fragwürdig ist. Zusätzlich tragen eine Vielzahl neuer Bäume teils in Ergänzung des bestehenden Ordnungssystems, teils in locker arrangierten Baumgruppen zur ökologischen Aufwertung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die dargestellten Dachelemente können hinsichtlich ihrer Gestaltung und der Funktionalität jedoch nicht überzeugen. Sie wirken fremdartig und klobig und konterkarieren die Großzügigkeit der Freiraumgestaltung. Die durchgängige Gestaltung der Platzflächen mit Natursteinpflaster wirkt großzügig und angemessen. Einzelne Freiraumelemente wie die Heckenelemente oder die wassergebundenen Flächen am Rand wirken kleinkariert und überzeugen nicht. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit ökologischen Zukunftsthemen insbesondere mit dem Element Wasser wird vermisst.

Das Verkehrskonzept ist einfach und übersichtlich, es geht jedoch zulasten der Verbindungen der Seitenstraßen untereinander. Der Radverkehr wird über die Shared-Space-Bereiche gefällig geführt. Die Funktionalität der Platzgestaltung für Fußgänger:innenfahrer

ist sehr hoch, es werden komfortable Wegebeziehungen ermöglicht. Die Wendeanlagen überzeugen als reine Verkehrsanlagen nicht. Ladezonen sind geschickt angeordnet. Im Ideenteil wird eine fehlende ausreichende Trennung zwischen Radweg und Gastronomiezone bemängelt.

Insgesamt besticht die Arbeit mit ihrer einfachen Gestaltung, die eine geschickte Balance zwischen steinernen robusten Platzflächen und grünen Pflanzbeeten erreicht und grundsätzlich gut den Ort reflektiert.

Rangfolge

Nach intensiver Diskussion über die Arbeiten wird die Rangfolge der Arbeiten bestimmt. Das Preisgericht fasst nochmals die Kriterien zusammen und bewertet die Arbeiten unter besonderer Beachtung der städtebaulichen Situation sowie unter den funktionalen Anforderungen und Vorgaben. Entgegen der in der Auslobung festgehaltenen Rangfolge, beschließt das Preisgericht folgende Rangfolge und stimmt anschließend über diese ab (Stimmen dagegen : Stimmen dafür):

- 1. Rang -
- 2. Rang 223801 (0:7)
- 2. Rang 223803 (0:7)
- 3. Rang 223807 (0:7)

Anerkennung 223809 (0:7)

Preise

Das Preisgericht einstimmig folgende Verteilung der Anerkennungen und Preise:

- 2. Preis: 31.902,50 € (223801)
- 2. Preis: 31.902,50 € (223803)
- 3. Preis: 18.230,00 € (223807)

Anerkennung: 9.115,00 € (223809)

Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober, die Entwürfe der Preisträger überarbeiten zu lassen. Hierzu gibt das Preisgericht noch allgemeingültige Überarbeitungshinweise:

Schwammstadt

Die Anwendung des Schwammstadt-Prinzips ist zu prüfen. Eine Betrachtung der Platzflächen in Hinblick auf eine Einstaumöglichkeit zum Beispiel über Hohlkammerrigolen ist zu prüfen, um beispielsweise auf Starkregenereignisse reagieren zu können, alternativ sind auch andere Konzepte denkbar und darzustellen.

Baumquartiere

Baumbeete sollten eine Größe von mindestens 6 m² haben.

Private Flächen

Die im Privatbesitz befindlichen Flächen (Vorgartenflächen) am Schweizer Platz dürfen beplant werden. Dennoch ist zu beachten, dass die Neugestaltung und Nutzung des Schweizer Platzes auch ohne die Nutzung der privaten Flächen funktionieren muss. Die privaten Flächen können der Abbildung Nr. 8 der Auslobung entnommen werden. Es ist aufzuzeigen was passiert, wenn die privaten Flächen im Rahmen der Neugestaltung wegfallen.

Fahrbeziehungen

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind zu berücksichtigen. Verschiedene Varianten sind zu prüfen. Die Robustheit des Konzeptes ist aufzuzeigen.

Wartebereiche

Die Ausgestaltung und Funktionalität der Wartebereiche an der Straßenbahnhaltestelle sind zu überprüfen. Ein funktional wirksamer Witterungsschutz ist vorzusehen.

Lichtsignalanlage (LSA)

Sichere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen am Schweizer Platz sowie in der Schweizer Straße sind zu prüfen und zu gewährleisten.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen. U.a. sind der Arbeitsplan „Barrierefreiheit für Frankfurt“ (ASE) und die „Frankfurter Normalie – Barrierefreies Bauen“ der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) zugrunde zu legen (siehe Anlage 10 Auslobung).

Feuerwehr

Die Anleiterbarkeit zur Sicherstellung des 2. Rettungsweges ist durch Hubrettungsfahrzeuge an den angrenzenden Gebäuden der Schweizer Straße zu gewährleisten. Es ist dabei zu beachten, dass die Höhe des Bordsteines 8 Zentimeter nicht überschreiten darf. Die Notwendigkeit ergibt sich aus der vorhandenen Oberleitung der Straßenbahn und dem Abstand zu den Gebäuden. Die Tragfähigkeit des Fahrradweges muss den Anforderungen in Anlehnung an die eingeführte Richtlinie nach H-VV TB Flächen für die Feuerwehr erfüllen (siehe auch Auslobung 2.5. Allgemeine Vorgaben Brandschutz (Realisierungs- und Ideenteil)). Darüber hinaus muss die Durchfahrbarkeit von Rettungsmitteln der Feuerwehr und des Rettungsdienstes durch den Platz möglich sein. Für die Planung ist der Kurvenradius zu beachten.

Farbigkeit

Die Material- und Farbwahl ist auf Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit zu prüfen.

Die Empfehlungen werden von der Jury einstimmig beschlossen.

Abschluss der Sitzung

Die Vorprüfung öffnet die Umschläge der Verfassererklärungen und verliest die Namen der Preisträger.

1. Preis	-	
2. Preis	223801	Werner Hartwig GmbH, AS+P Albert Speer + Partner GmbH
2. Preis	223803	Fichtner Water & Transportation GmbH, faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Bera- tende Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft mbB
3. Preis	223807	Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, BIERBAUM. AICHELE. landschaftsarchitekten Part.GmbH, SCHOYERER ARCHITEK-TEN_SYRA
Anerkennung	223809	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB, lad+ landschaftsarchitektur gmbh i.Gr., schneider+schumacher Städtebau GmbH

Es wird festgestellt, dass alle Teilnehmer die Verfassererklärungen wie gefordert unterzeichnet haben.

Der Vorsitzende dankt der Vorprüfung für die sehr gute Organisation des gesamten Verfahrens und die Vorbereitung der Sitzung, beglückwünscht den Auslober für die Durchführung des Verfahrens und dankt den Preisrichter:innen sowie den Sachverständigen für die engagierte Mitwirkung und konstruktive Zusammenarbeit. Die Vorprüfung wird per Akklamation entlastet. Herr Majer dankt allen Teilnehmern der Sitzung für die faire, zielführende sowie konstruktive Diskussion und den Teilnehmern des Verfahrens für die qualitätsvollen Beiträge. Herr Horn gibt seinen Vorsitz zurück.

Die Sitzung schließt um 19:15 Uhr.

Frankfurt am Main, den 10.07.2023. Autorisiert durch:

B S M F

Beratungsgesellschaft für Stadt-
erneuerung und Modernisierung mbH

Vorsitzender des Preisgerichtes



i.A. Mareike Völp



i.A. Burkhard Horn

Zuordnung der Tarnzahlen und Kennziffern

Tarnzahl	Kennziffer	Verkehrsplaner	Landschaftsarchitekt
223801	874523	Werner Hartwig GmbH	AS+P Albert Speer + Partner GmbH
223802	564892	mociety consult gmbH	club L 94 Landschaftsarchitekten GmbH
223803	341962	Fichtner Water & Transportation GmbH	faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft mbB,
223804	142320	IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder	Bruun & Möllers GmbH & Co.KG
223805	733212	Landes & Partner Architekten mit Verkehrsplanung Prof. Dr. Ing. Rudolf Eger	KÖLLING ARCHITEKTEN BDA mit BL9 Landschaftsarchitekten
223806	471513	DRC Durth-Roos Consulting GmbH	DLA Die Landschaftsarchitekten Bittkau -Bartfelder PartGmbH - Landschaftsarchitekten und Stadtplaner; Architekten: happarchitecture. JJH Architektengesellschaft mbH
223807	623978	Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH	BIERBAUM. AICHELE. landschaftsarchitekten Part.GmbH; Architekten: SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA
223808	111687	Vössing Ingenieurgesellschaft mbH	GTL Michael Triebswetter Landschaftsarchitekt Architekten: HHS Planer und Architekten AG
223809	920523	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB	lad+ landschaftsarchitektur gmbh i.Gr. Architekten: schneider+schumacher Städtebau GmbH
223810	628149	-	BHM Planungsgesellschaft mbH
223811	533438	IsaPlan Ingenieur GmbH	weihrauch+fischer gmbh
223812	250921	-	Gottlieb Paludan Architects A/S

2. Preis (223801)



3. Preis (223807)



Anerkennung (223809)

