

PROTOKOLL

20. / 21. Januar 2020 . Preisgerichtssitzung



»IBA-Projekt Am Zoll Lörrach Riehen«

Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung der Basler
Straße in Lörrach vom Zoll bis zum Bahnhof Stetten - in
Verbindung mit grenzüberschreitenden Entwicklungen städ-
tebaulicher Potenziale.

Auftraggeber:

Stadt Lörrach - FB Stadtentwicklung und Stadtplanung

Betreuung:

roller architekten Breisach / Yellow Z Zürich

Begleitung:

IBA BASEL GEMEINSAM ÜBER GRENZEN WACHSEN
AU-DELÀ DES FRONTIÈRES, ENSEMBLE

Förderung:



Nationale Projekte
des Städtebaus

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Konstituierung des Preisgerichts	3
1.1 Feststellung der Vollzähligkeit des Preisgerichts, Protokollführung	3
1.2 Vorsitz des Preisgerichts	4
1.3 Versicherung der Anwesenden	4
1.4 Erläuterungen zum Ablauf der Preisgerichtssitzung	4
2. Bericht der Vorprüfung	4
2.1 Termingerechter Eingang der Wettbewerbsarbeiten	5
2.2 Anonymität	5
2.3 Wettbewerbsleistungen	5
2.4 Beschluss über die Zulassung	5
3. Informationsrundgang	5
4. Bewertung der zugelassenen Arbeiten	6
4.1 Erster Wertungsrundgang	6
4.2 Abschluss des ersten Tages der Preisgerichtssitzung	6
4.3 Zweiter Tag – Feststellung der Beschlussfähigkeit	6
4.4 2. Rundgang	6
4.5 Engere Wahl	6
4.6 Schriftliche Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl	7
4.7 Festlegung der Rangfolge	7
4.8 Festlegung der Preise	7
4.9 Empfehlungen für die weitere Bearbeitung	7
5. Abschluss der Preisgerichtssitzung	8
5.1 Öffnung der Umschläge mit den Verfassererklärungen	8
5.2 Entlastung der Vorprüfung	8
5.3 Rückgabe des Vorsitzes an den Auslober	8
5.4 Abschluss der Preisgerichtssitzung	9
5.5 Öffentliche Ausstellung und Pressetermin	9
 Anlage 1 Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl	 10-17
Anlage 2 Teilnehmerliste Preisgericht	18-19
Anlage 3 Dokumentation	20-27

Auslober – Wettbewerbsbetreuung – Vorprüfung

Auslober:

Stadt Lörrach, vertreten durch
Oberbürgermeister Jörg Lutz und Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdic
Projektleitung: Dipl.-Ing. Michael Klatz
+49 (0)7621 415-609
Stellvertretende Projektleitung: Dipl.-Ing. Nicole-Simone Dahms
+49 (0)7621 415-517

Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung:

roller architekten gmbh
Hafenstraße 1 / D-79206 Breisach am Rhein
Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Friedemann Roller
Tel.: +49 (0)7667 30920 0
roller@rollerarchitekten.de

Wettbewerbsbetreuung :

yellowZ
Binzstraße 39, CH-8045 Zürich
Choriner Straße 55, D-10435 Berlin
Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Mario Abel / Prof. Dr. Michael Koch
Tel.: +49 (0)30 246 277 06 / +41 (0)44 212 20 55
abel@yellowz.net / koch@yellowz.net

Protokoll Preisgericht

1. Konstituierung des Preisgerichts

Das Preisgericht tritt um 13.15 Uhr zusammen. Für den Auslober begrüßt Herr Oberbürgermeister Jörg Lutz die Mitglieder des Preisgerichts. Er unterstreicht die Bedeutung der heutigen Entscheidung für den Auslober.

Herr Roller weist auf die Bestimmungen der Datenschutzrichtlinie hin und bittet die Anwesenden, mit ihrer Unterschrift unter die Anwesenheitsliste diese entsprechend anzuerkennen und zu beachten.

1.1 Feststellung der Vollzähligkeit des Preisgerichts, Protokollführung

Herr Roller prüft die Anwesenheitsliste und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Das Preisgericht setzt sich demnach aus folgenden Personen zusammen:

Fachpreisrichter*innen:

Prof. Harry Gugger
Burkhard Horn
Prof. Irene Lohaus
Tobias Mann
Andy Schönholzer
Kristian Skovbakke Villadsen
Prof. Kunibert Wachten
Prof. Sophie Wolfrum

Stellvertretender Fachpreisrichter:

Prof. Wigbert Riehl

Sachpreisrichter*innen:

Jörg Lutz
Monika Neuhöfer-Avdic
Ivo Berweger
Beat Aeberhard
Monica Linder-Guarnaccia
Hans-Christian Uhlig
Gerd Haasis

Stellvertretende Sachpreisrichterin:

Agnes Heller

Berater*innen:

Jasmin Altherr
David Beerli
Hubert Bernnat
Nicole-Simone Dahms
Klaus Dullisch
Silke Herzog

Andreas Kaiser
Michael Klatz
Wiebke Küpper
Margarete Kurfeß
Arne Lüers

Wettbewerbsbetreuer und Vorprüfende:

Mario Abel
Michael Koch
Robert Mössner
Friedemann Roller

Das verfahrensbetreuende Büro Roller Architekten wird das Protokoll führen.

1.2 Vorsitz des Preisgerichts

Auf Vorschlag von Herrn Jörg Lutz wird Frau Wolfrum bei eigener Enthaltung einstimmig zur Vorsitzenden des Preisgerichtes gewählt. Frau Wolfrum bedankt sich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen.

1.3 Versicherung der Anwesenden

Auf Nachfrage der Vorsitzenden versichert jeder der Anwesenden, dass er außerhalb von Kolloquien

- keinen Meinungsaustausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt hat,
- während der Dauer des Preisgerichts nicht führen wird,
- bis zum Preisgericht keine Kenntnis der Wettbewerbsarbeiten erhalten hat, sofern er nicht an der Vorprüfung mitgewirkt hat,
- das Beratungsgeheimnis gewahrt wird,
- die Anonymität der Arbeiten aus seiner Sicht gewahrt ist und
- es unterlassen wird, Vermutungen über den Verfasser einer Arbeit zu äußern.

Das Preisgericht wird auf eine objektive, allein an der Auslobung orientierte Beratung verpflichtet.

1.4 Erläuterungen zum Ablauf der Preisgerichtssitzung

Die Vorsitzende erläutert den Ablauf der Preisgerichtssitzung, Herr Roller stellt dazu den Entwurf einer Tagesordnung vor.

2. Bericht der Vorprüfung

Gemäß den Wettbewerbsregeln werden die Arbeiten vom Preisgericht zugelassen, die

- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- die Vorgaben der Auslobung erfüllen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,

- termingerecht eingegangen sind,
- keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.

Das detaillierte Ergebnis der Vorprüfung wird den Beteiligten in Form eines schriftlichen Berichtes zur Verfügung gestellt. In Hinblick auf die Zulassungskriterien wird festgestellt:

2.1 Termingerechter Eingang der Wettbewerbsarbeiten

Insgesamt sind 6 Arbeiten fristgerecht eingegangen.

2.2 Anonymität

Alle Arbeiten wurden unter Wahrung der Anonymität eingereicht.

2.3 Wettbewerbsleistungen

Alle Arbeiten haben die wesentlichen Wettbewerbsleistungen erbracht.

2.4 Beschluss über die Zulassung

Alle Arbeiten werden zur Beurteilung zugelassen.

3. Informationsrundgang

Frau Wolfrum bittet Herrn Roller um Bericht der Vorprüfung und um Leitung des Informationsrundgangs. Herr Roller erläutert den Prüfbericht mit den darin enthaltenen Prüfkriterien, die sich aus der Auslobung inkl. der Anlagen ergeben.

Der Informationsrundgang beginnt um 13.50 Uhr.

Jede Arbeit wird von Herr Roller nach der gleichen Systematik von der Vorprüfung ausführlich und wertungsfrei vorgestellt. Dem Preisgericht werden dabei die wesentlichen inhaltlichen Merkmale der Wettbewerbsarbeiten aufgezeigt.

Der Informationsrundgang endet um 15.45 Uhr. Nach Abschluss des Informationsrundgangs werden die gewonnenen Erkenntnisse zusammengefasst und diskutiert.

Die Sitzung wird um 45 Minuten zur Kaffeepause unterbrochen. Die Vorsitzende bittet die Preisgerichtsteilnehmer, die Kaffeepause auch zum individuellen Studium der Arbeiten zu nutzen.

4. Bewertung der zugelassenen Arbeiten

Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der in der Auslobung genannten Kriterien wie folgt:

- Gesamtkonzept.
- Verkehrliche Lösung.
- Freiraumqualität.
- Städtebauliche Qualität.
- Realisierungsfähigkeit der städtebaulichen Teilbereiche.
- Prozesshafte Umsetzung eines späteren Tramausbaus.
- Funktionalität und Programmerfüllung.
- Wirtschaftlichkeit.

4.1 Erster Wertungsrundgang

Der erste Wertungsrundgang beginnt um 16.30 Uhr. Nach intensiver Diskussion wird keine der Arbeiten ausgeschieden, somit verbleiben zum Abschluss des 1. Tages alle 6 Arbeiten in der Bewertung.

4.2 Abschluss des ersten Tages der Preisgerichtssitzung

Die Vorsitzende erläutert den Ablauf des zweiten Sitzungstages und schließt den ersten Sitzungstag um 18.30 Uhr.

4.3 Zweiter Tag – Feststellung der Beschlussfähigkeit

Beginn der Preisgerichtssitzung: 9.15 Uhr.

Die Beschlussfähigkeit wird erneut festgestellt. Mit Ausnahme von Nicole-Simone Dahms (Stadt Lörrach) sind alle Preisgerichtsmitglieder wieder anwesend. Zusätzlich werden folgende Mitglieder (Berater ohne Stimmrecht) begrüßt:

Axel Ludwig (BlmA)
Thibaud Clipet (BlmA)
Bettina Baring-Teepe (BlmA)

4.4 2. Rundgang

Die neuen Teilnehmer werden durch einen 2. Rundgang auf den Stand der inhaltlichen Auseinandersetzung gebracht. In einer vertieften Diskussion werden alle Arbeiten nochmals intensiv besprochen. Dabei wird beschlossen, keine der Arbeiten auszuschließen. Der Rundgang endet um 10.45 Uhr.

4.5 Engere Wahl

Alle 6 Arbeiten verbleiben somit in der Engeren Wahl.

4.6 Schriftliche Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl

In schriftlichen Beurteilungstexten werden die in den Diskussionen gewonnenen Erkenntnisse, unter Berücksichtigung der Erläuterungstexte und der Anforderungen der Auslobung, von Arbeitsgruppen aus Preisrichtern und Sachverständigen bewertet. Die Berichte werden von den Arbeitsgruppen vor den jeweiligen Arbeiten verlesen, von der Jury diskutiert, korrigiert und verabschiedet.

4.7 Festlegung der Rangfolge

Der Qualität der Arbeiten entsprechend wird nach intensiver Beratung und engagierter Diskussion folgende Rangfolge beschlossen:

1. Rang:	Tarnzahl 1001	Stimmverhältnis: 15:0
2. Rang:	Tarnzahl 1003	Stimmverhältnis: 15:0
3. Rang	Tarnzahl 1002	Stimmverhältnis: 13:2
3. Rang	Tarnzahl 1004	Stimmverhältnis: 15:0
3. Rang	Tarnzahl 1005	Stimmverhältnis: 15:0
3. Rang	Tarnzahl 1006	Stimmverhältnis: 15:0

4.8 Festlegung der Preise

Das Preisgericht beschließt einstimmig, die Preise und Anerkennungen in Änderung der in der Auslobung genannten Verteilung wie folgt zu vergeben:

1. Preis	Tarnzahl 1001	44.000,- Euro
2. Preis	Tarnzahl 1003	31.000,- Euro
Anerkennung	Tarnzahl 1002	8.750,- Euro
Anerkennung	Tarnzahl 1004	8.750,- Euro
Anerkennung	Tarnzahl 1005	8.750,- Euro
Anerkennung	Tarnzahl 1006	8.750,- Euro
Ges.		110.000,- Euro

Die Preissummen verstehen sich zzgl. Mehrwertsteuer in Höhe von 19%.

Das Preisgericht beschließt einstimmig für den Fall, dass einer der Preisträger aus formalen Gründen ausfällt, das Preisgeld gleichmäßig auf die übrigen Preisträger aufzuteilen.

4.9 Empfehlungen für die weitere Bearbeitung

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober, in der weiteren Projektbearbeitung die Kritikpunkte und Anregungen aus der schriftlichen Beurteilung zu berücksichtigen.

5. Abschluss der Preisgerichtssitzung

5.1 Öffnung der Umschläge mit den Verfassererklärungen

Nach der Öffnung der Umschläge werden die Namen der Preisträger festgestellt:

1. Preis	LA:	YEWO LANDSCAPES GmbH, Wien
	SB:	Studio Vlay Streeruwitz GmbH, Wien
	VP:	con.sens Verkehrsplanung, Wien.
2. Preis	LA:	Hager Partner AG, Zürich
	SB:	Van de Wetering Atelier f. Städtebau GmbH, Zürich
	VP:	mrs partner AG, Zürich
Anerkennung	LA:	KRAFT.RAUM Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung, Krefeld
	SB:	BJP Bläser Jansen Partner GbR, Dortmund
	VP:	Ambrosius.Blanke, Bochum
Anerkennung	LA:	FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf.
		Thomas Fenner.
	SB:	Molestina Architekten Gesellschaft für Architektur mbH, Köln.
		Juan Pablo Molestina.
	VP:	Lindschulte Ingenieurgesellschaft, Düsseldorf
Anerkennung	LA:	Bauchplan, baldauf otto okresek landschaftsarchitekten und stadtplaner
		partmbbPartGmbH, München.
		Tobias Baldauf.
	SB:	bercholdkrass space&options / Raumplaner, Stadtplaner, PartGmbH, Karlsruhe
		Philipp Krass.
	VP:	dwd ingenieur GmbH, Wehr.
		Alexandra Diewald.
Anerkennung	LA:	Planstatt Senner Landschaftsarchitektur / Umweltplanung / Stadtentwicklung,
		Überlingen.
		Johann Senner.
	SB:	Ackermann + Raff Architekten GmbH, Stuttgart.
		Oliver Braun.
	VP:	Breinlinger Ingenieure, Tuttlingen.
		Bernd Schwär.

5.2 Entlastung der Vorprüfung

Das Preisgericht entlastet die Vorprüfung einstimmig und bedankt sich für die kompetente und umsichtige Vorbereitung und Organisation der Preisgerichtssitzung seitens des Auslobers, der Vorprüfung und der Wettbewerbsbetreuung. Die sorgfältige Arbeit war bei der Jurierung außerordentlich hilfreich.

5.3 Rückgabe des Vorsitzes an den Auslober

Die Vorsitzende des Preisgerichts bedankt sich beim gesamten Gremium für die offene und konstruktive Diskussion, wünscht dem Auslober viel Erfolg bei der Realisierung dieser spannenden Bau- und Planungsaufgabe und gibt den Vorsitz an den Auslober zurück.

5.4 Abschluss der Preisgerichtssitzung

Herr Oberbürgermeister Jörg Lutz dankt der Vorsitzenden, den Mitgliedern des Preisgerichts und den Sachverständigen für die engagierte Mitarbeit und den wettbewerbsbetreuenden Büros Roller Architekten und yellowZ für die professionelle Verfahrensbegleitung. Die Sitzung ist um 13.45 Uhr geschlossen.

5.5 Öffentliche Ausstellung und Pressetermin

Die öffentliche Ausstellung mit Pressegespräch findet statt wie folgt:

Ausstellungsort: 1. Stock der Halle 9, Gewerbestraße 9, 79539 Lörrach

Ausstellungseröffnung: Am 24.01.2020 um 18 Uhr unter Teilnahme der Wettbewerbsbetreuung, einzelnen Mitgliedern des Preisgerichts, der Presse und der eingeladenen Öffentlichkeit.

Ausstellungsdauer: 27. Januar 2020 bis 02. Februar 2020.

Öffnungszeiten:
27.01: 12:00-14:00
28.01: 12:00-14:00
29.01: 10:00-12:00
30.01: 15:30-17:30
31.01: 11:00-15:00
01.02: 10:00-12:00

Gez. Prof. Sophie Wolfrum
(Vorsitzende)

Gez. Friedemann Roller
(Vorprüfung)

Anlage 1: Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl
Anlage 2: Dokumentation
Anlage 3: Unterschriftenliste Preisgericht

Anlage 1 – Beurteilung der Arbeiten der Engeren Wahl

Tarnzahl 1001

Längs und quer / Strasse der Möglichkeiten

Entsprechend seinen Leitthemen „Neue Wege der Mobilität“ und „Strassenraum als Stadtraum“ schlägt das Projekt „längs und quer“, bei einer Ausgestaltung der Strasse als Mischverkehrszone eine konsequente Hinwendung zum öffentlichen Raum und zum öffentlichen Verkehr vor.

Dem Projekt liegt ein überzeugendes, zeitgemässes Mobilitätskonzept zugrunde, welches durchgehend hochwertige Umsteigepunkte schafft: Am Zoll wird die Idee der neuen S-Bahn Haltestelle aufgenommen (wenngleich wegen unsicherer Umsetzungsoption nicht eigentliche Wettbewerbsaufgabe), die im Zusammenspiel mit den angemessenen Freiräumen das angenehme Umsteigen auf das Tram und den Bus gewährt und eine Auszeichnung des Querraums entlang der Grenze schafft. Die vorgeschlagene städtebauliche Verdichtung auf beiden Seiten der Grenze ist an dieser Stelle überzeugend gelöst.

Auch die Nachverdichtung beim Hotel Bijou schafft eine Ausweitung des Strassenraums. Diese wird kontrovers diskutiert, liegt sie doch in unmittelbarer Nähe zum Zollplatz und tritt somit in Konkurrenz mit dessen Zentralität. Hier stellt sich die Frage, wie viel Öffentlichkeit, in welcher Sequenz die Baslerstrasse zu beleben vermag. Vor diesem Hintergrund scheint die Platzfigur beim Hotel Bijou zu grosszügig und die reine Parkierung im südlichen Teil rechtfertigt die städtebauliche Geste nicht. Dem vorgeschlagenen Platz vor dem Hotel Bijou wiederum würde die Aktivierung als Erschliessungsraum der Haltestelle Dammstrasse guttun. Die eingezeichnete, nach Osten orientierte Rampe hingegen zeigt keinen sinnfälligen Anschlusspunkt.

Die westlich der Strasse, vorgenommenen Nachverdichtungen zwischen Zoll und S-Bahnhaltestelle Dammstrasse haben auch die Auszeichnung eines rückwärtigen, landschaftlichen Parallelraums in Form eines Obsthains zum Ziel. Dieser mündet in der westlichen Erschliessung des neu auf der Südseite des Geleises angeordneten S-Bahn Perrons der Haltestelle Dammstrasse. Östlich wird dieses Perron über die Baslerstrasse gespannt und mittels eines Lifts und einer Passerelle sowohl vom Niveau der Baslerstrasse als auch von der alten Baslerstrasse erschlossen. Ob das Fahrgastaufkommen an dieser Haltestelle die zweiseitig angeordnete Perrons rechtfertigt wird kontrovers diskutiert. Diese Lösung erlaubt aber, ganz im Sinne des vorgeschlagenen Mobilitätskonzepts, eine effiziente Erschliessung aus den anschliessenden Quartieren.

Bei der Kreuzung Baslerstrasse / Dammstrasse und dem Belvedere zu den Sportfeldern werden die jeweiligen topographischen Gegebenheiten geschickt genutzt, um spezifische Stadträume zu schaffen, welche die Strasse auf das notwendige Mass zurückdrängen und so grosszügige Vorzonen für die neu angeordneten Nutzungen gewähren.

Beim Bahnhof Stetten schliesslich entsteht ein langgezogener, grosszügiger Stadtraum, der sich in Querrichtung von den Bestandsbauten im Westen bis zu den Gleisen im Osten erstreckt. Dieser langgezogene Raum ist, im Zusammenspiel mit den Bestandsbauten, durch die Anordnung von Perrondächern, einer offenen Halle für Veranstaltungen und den notwendigen Aufenthalts- und Parkierflächen gut strukturiert.

Das Strassenprofil ist als Mischverkehrszone konzipiert, welche die selbstverständliche Verlangsamung des MIV und die einfache Querung der Strasse zum Ziel hat. Eine minimale Profilierung durch die Abflussrinnen markiert die Fahrbahn, der für die Querung von Bussen und Lastwagen eine Pufferzone zugeordnet ist. Im Bereich der Haltestellen werden die seitlich angeordneten Fahrradstreifen konsequenterweise über die angehobenen Haltestellenperrons geführt.

Die Materialität ist mit der durchgehenden Pflasterung der Gehbereiche hochwertig. Die Pflasterung wird auch für die Auszeichnung der Querungsmöglichkeiten und der Platzbereiche beim Zoll und beim Bahnhof Stetten eingesetzt. Auch die Projektentwicklung und die fortschreitende Bepflanzung und Möblierung des Strassenraums sind bedacht.

Allerdings werden die hainartige Bepflanzung und der temporäre Einsatz von Hochbeton in der Jury kontrovers diskutiert. Einerseits bieten diese Massnahmen eine grosse Flexibilität in der Entwicklung, andererseits erscheinen die vorgeschlagenen Anordnungen teilweise noch recht zufällig. Während die hainartig Baumpflanzung auf den Plätzen beim Zoll und der Station Stetten im Zusammenspiel mit den vorgeschlagenen Dächern durchaus zu überzeugen vermag, wirkt diese Form der Baumpflanzung z.B. im Strassenbereich zwischen der Kreuzung Baslerstrasse / Dammstrasse und dem Belvedere zu den Sportfeldern beliebig. Hier drängt es sich auf, die Bepflanzung konsequent zur klaren Fassung des Strassenprofils einzusetzen.

Insgesamt zeichnet sich das Projekt durch wohl durchdachte aber auch aufwändige Massnahmen aus. Nur beim Einsatz der notwendigen Investitionen für hochwertige Materialien und die qualitativ hochstehende Ausführung lässt es eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit erwarten. Es erscheint fraglich, ob sich dieser wünschenswerte Standard auch auf die angrenzenden Strassenbereiche ausdehnen lässt, so dass das Projekt „längs und quer“ nicht als einmalige Episode im Strassenverlauf der Baslerstrasse erscheinen muss.

Ergänzende verkehrliche Aspekte

Die Basler Straße wird gut als Verbindungsachse herausgearbeitet, die Verkehrsfunktionen auch der nicht-motorisierten Verkehrsarten sind sorgfältig berücksichtigt, ebenso die Trassierung der Tram. In Summe ein sehr kompakter Straßenraum mit Entwicklungsmöglichkeiten. Die Fahrbahn ist sehr schmal mit 4,50 m, dieses wird aber über einen Freiraum von 2 mal 1,00 m „geheilt“.

Die Aufwertung der S-Bahnhaltestelle an der Dammstraße ist grundsätzlich richtig. Ebenso der Ansatz, eine südliche Anbindung zu schaffen, das Angebot beidseitiger Bahnsteige wird im Preisgericht jedoch kontrovers diskutiert und wird im weiteren Bearbeitungsprozess zu klären sein.

Ein entscheidender Bereich ist die Kreuzung Basler Straße / Dammstraße. Die Kfz-Verkehrsbelastung ist hier zeitweise hoch, so dass es zu Rückstaus kommt, Umfahrungsmöglichkeiten bestehen nicht. Die Kreuzungslösung ist hierfür räumlich entzerrt geplant und stellt eine umsetzungsfähige, im Detail entwicklungsfähige Lösung dar.

Tarnzahl 1002

Zentrale Leitidee der Arbeit ist die Ausbildung einer zweireihigen Allee als „grüne Promenade“ an der Westseite der Basler Straße. Sie steht im Kontrast zur eher an den verkehrsfunktionalen Anforderungen ausgerichteten Ostseite, der die öffentlichen Kfz-Stellplätze zugeordnet sind. Der Verfasser bezeichnet diese unterschiedlich ausgeprägten Straßenseiten als „funktionale Antagonisten“. Trotz der Belichtungsnachteile ist diese Betonung der Westseite aufgrund der dort bereits vorhandenen Konzentration an publikumsintensiven Nutzungen und der Möglichkeit der Herausbildung zusätzlicher besonderer Orte mit Platzcharakter, aber auch angesichts der stadträumlich deutlich disperseren Struktur der Ostseite nachvollziehbar.

Gleichwohl vermag es der Entwurf nicht, mit den vorgeschlagenen baulichen Ergänzungen eine angemessene Antwort auf die freiraumplanerische Grundidee zu finden. Die größtenteils linear am Straßenverlauf ausgerichteten Bauformen schaffen es nicht, dem heterogenen Charakter des Straßenverlaufs gerecht zu werden und negieren teilweise Bezüge in die Umgebung (z. B. am Sportplatz).

Die neu geschaffenen Bürgerplätze wirken in ihrer gestalterischen Ausarbeitung beliebig, sind teilweise mikroklimatisch ungünstig und einer Aufenthaltsnutzung eher abträglich ausgebildet. Auch die gestalterischen Markierungen der „Plätze“ am Zoll und am Bahnhof Stetten wirken ein Stück weit willkürlich und sind insbesondere bezüglich Raumbildung und Abgrenzungen nur begrenzt nachvollziehbar.

Verkehrlich ist der Entwurf stark auf die spätere Realisierung einer Straßenbahn bis zum Bahnhof Stetten ausgerichtet und stellt die dafür erforderlichen Flächen teilweise additiv zur Verfügung. Dies führt allerdings in Teilbereichen (vor allem nördlich und südlich der Dammstraße) dazu, dass gegenüber der heutigen Situation keine relevanten Verbesserungen für den nichtmotorisierten Verkehr erreicht werden und keine Stärkung der Aufenthaltsfunktion stattfindet und so für den absehbar langen Zeitraum ohne eine Straßenbahn Potenziale verschenkt werden.

Die Flächen für den Autoverkehr bleiben hier weiter überdimensioniert und prägen den öffentlichen Raum maßgeblich. Der Radverkehr wird separat auf Hochbordniveau geführt (teilweise hinter den parkenden Autos), einige Führungsdetails wären hier überarbeitungsbedürftig.

Eine Verbesserung der südlichen Anbindung an den S-Bahnhof „Dammstraße“ ist angedeutet, aber nicht weiter ausgearbeitet. Ähnliches gilt für die „mobility hubs“ am Zoll und am Bahnhof Stetten. Die Detaildarstellungen werfen teilweise neue funktionale und gestalterische Fragen auf (z. B. Straßenbahnhaltestelle Richtung Norden am Bahnhof Stetten).

Die erforderlichen Abläufe am Zoll sind berücksichtigt, allerdings ist die Anordnung der der Zollabfertigung zugeordneten Stellplätze funktional nicht zufriedenstellend gelöst (an westlicher Straßenseite weit entfernt und längs angeordnet, mittig ungünstig bezüglich der Verkehrssicherheit).

Die Materialität setzt im Fahrbahnbereich auf hellen Asphalt, in den Seitenbereichen auf weitgehend durchgehende Pflasterbeläge. Ein gezielter Einsatz zur Raumbildung ist nur bedingt erkennbar.

Insgesamt verliert die auf den ersten Blick nachvollziehbare Grundidee des Entwurfs bei genauerer Betrachtung an Stärke und Plausibilität. Auch ist zweifelhaft, ob eine Fortführung des gestalterischen Grundprinzips über das Wettbewerbsgebiet nach Norden möglich wäre, ebenso fehlt es an Elementen, die überzeugend einen Bezug zum bereits umgestalteten Straßenzug auf Riehener Seite erkennen lassen.

Ergänzende verkehrliche Aspekte

Die Verbindungsfunktion der Basler Straße wird sehr gut und funktional abgebildet, die einmündenden Straßen werden nachrangig behandelt. Die Schaffung eines Zugangs von Süden an die S-Bahnhaltestelle Dammstraße ist optional angedacht.

Nicht praktikabel ist die Tramhaltestelle am Bahnhof Stetten, da hier in der Fahrbahn gehalten werden soll (ohne erhöhten Bordstein).

Tarnzahl 1003

Die Arbeit überzeugt durch selbstverständliche städtebauliche Setzungen, die auf die vorhandenen räumlichen Strukturen reagieren, sowie durch einen unpräzise gestalteten Straßenraum, der die Basler Straße von Riehen bis Lörrach als Raumkontinuum versteht. Entsprechend wird die Baumallee aus Roteichen konsequent fortgeführt und ihre Stellung angepasst an den Charakter des Stadtraums variiert. Die einmündenden Straßen werden untergeordnet und wenn erforderlich redimensioniert und somit der Verlauf der Basler Straße betont. Städtebaulich werden die besonderen Orte des Bahnhof Stetten, das Bahnviadukt und der Grenzübergang baulich akzentuiert und überwiegend mit angemessen dimensionierten öffentlichen Räumen kombiniert.

Am Bahnhof Stetten wird durch die bauliche Akzentuierung im Norden sowohl der Bahnhofplatz räumlich definiert als auch die Ost-West-Beziehung zwischen dem historischen Ortskern und den gewerblichen Einkaufszonen auffindbar gestaltet. Die Gliederung des Bahnhofplatzes in Aufenthalts- und überdachten Wartezonen ist sinnfällig getroffen. Bemerkenswert ist die Integration einer Tunnellösung, die die Anbindung eines zweiten Bahngleises ermöglicht.

Die Anordnung eines Mittelbahnsteigs in den Straßenverlauf ist mit Blick auf die perspektivische Integration der Tram zwar nachvollziehbar, führt jedoch zu unglücklichen Umsteigebeziehungen und Querungen sowie weiterhin zu einer großen Flächeninanspruchnahme für die Fahrbahnen. Diese Zerschneidung der Platzseiten wird bedauerlicherweise auch durch die Wahl unterschiedlicher Beläge auf der Ost- und Westseite des Platzes fortgeführt.

Am Sportplatz TUS Lörrach wird ein angemessen dimensionierter öffentlicher Raum als grüne Stadterrasse und Begegnungsort des Quartiers entwickelt und mit einem Café kombiniert, das weite Ausblicke ermöglicht.

Die Entzerrung der Einmündungen Riehenstraße /Dammstraße wird verkehrstechnisch vorteilhaft erachtet und die Redimensionierung auf eine dem Ort angemessene Dimension begrüßt. Der Flächengewinn auf der Südseite wird zur Positionierung eines baulichen Hochpunktes genutzt, der gut mit dem Hotel Bijou korrespondiert. Es wird jedoch kontrovers diskutiert, ob ein weiterer Hochpunkt an diesem Ort und die vorgeschlagene sehr enge bauliche Flankierung des Straßenraums stadträumlich angemessen sind. Offen ist auch, ob die wünschenswerte Anpassung des Brückenbauwerks realisierbar ist. Sehr interessant ist diesem Zusammenhang die Anbindung des S-Bahnhalts Dammstraße an die Alte Basler Straße, die auch für die Quartiere östlich der Basler Straße eine verbesserte Zugänglichkeit ermöglicht.

Die Neuordnung des Quartiers südlich des Hotel Bijou fügt sich selbstverständlich in den städtebaulichen Kontext ein und belässt vor dem Hotel einen gut proportionierten öffentlichen Raum. Hervorzuheben ist die sinnfällige Vernetzung im Verlauf der Hammerstraße in Nord-Südrichtung über die Landesgrenze hinweg, die eine fußläufige Verbindung zum S-Bahn-Halt Dammstraße ermöglicht.

Der S-Bahn-Halt wird nachvollziehbar von Süden durch eine Tunnellösung erschlossen und die aufwändige Rampananlage durch einen barrierefreien Aufzug ersetzt.

Der Grenzübergang wird durch die bauliche Flankierung städtebaulich markant hervorgehoben. Die Dimension der baulichen Fassung, die steinerne Prägung des entstehenden Platzraums und die fehlende Verzahnung zu den vorgeschlagenen Wohnzeilen an der Bahnlinie werden kritisch betrachtet. Positiv hervorzuheben ist, dass die Grenz- und Verkehrsfunktionen insgesamt schlüssig in den Stadtraum integriert sind.

Auch die Einheitlichkeit in der Pflasterung, die diesen Ort hervorhebt und die Funktion als Begegnungszone unterstreicht, wird positiv bewertet.

Auch die deutliche Betonung der Grünverbindung in Ost-West-Richtung über korrespondierende Baumplätze wird als gelungene Intervention gewürdigt.

Insgesamt bietet die Arbeit eine selbstverständliche Lösung für den Straßenraum, die an die Gestaltung auf der Riehener Seite anknüpft. Radverkehr und ÖPNV-Lösungen sind sinnfällig integriert, wenngleich die Gesamtfahrbahnbreite von 9,5 m kritisch hinterfragt werden muss.

Die städtebaulichen Setzungen sind in den Maßstäben sinnvoll gewählt und fügen sich mit Ausnahme der Lösung am Grenzübergang überwiegend gut in den Kontext ein. Eine Umsetzung der vorgeschlagenen Lösungen erscheint mit Ausnahme der Einmündung Obere Riehenstraße unproblematisch möglich.

Ergänzende verkehrliche Aspekte

Ein entscheidender Bereich ist die Kreuzung Basler Straße / Dammstraße / Obere Riehenstraße. Die Kfz-Verkehrsbelastung ist hier zeitweise hoch, so dass es zu Rückstaus kommt, Umfahrungsmöglichkeiten bestehen nicht.

Die Kreuzungslösung wurde hierfür im Vergleich aller Arbeiten am weitesten räumlich entzerrt geplant, was verkehrstechnisch eine umsetzungsfähige, in Ihrer Machbarkeit noch zu prüfende Lösung darstellt. Die Zufahrt und Erschließung für das neue Hochhaus und gegenüberliegende Bauwerk werden in Bezug auf den Ost-West Verkehr als schwierig angesehen.

Die Aufwertung der S-Bahnhaltestelle an der Dammstraße mit optionaler Unterquerung und Lift für den Nordbahnsteig ist grundsätzlich richtig. Ebenso stellt der Ansatz, den Nordbahnsteig bis zur alten Basler Straße um 150m zu verlängern, einen interessanten Vorschlag dar.

Es sind Zebrastreifen über 3 Spuren geplant, was so nicht zulässig ist, eine Unterbrechung durch Fahrbahnteiler wäre erforderlich.

Die Brücke über die Gleise entlang der Grenze läge etwa 7m hoch, was zu sehr langen oder im Sinne der Barrierefreiheit zu steilen Rampen führen dürfte.

Tarnzahl 1004

Die lineare Betonung der Basler Straße als zentrale Achse wird begrüßt. Der vorgeschlagene „Europa-Boulevard“ mit unterschiedlichen Baumarten werden von Grünstreifen mit Wildstaudenbeeten ergänzt. Dieser gärtnerische Lösungsansatz wird vom Preisgericht kritisiert. Der Übergang zur Lörracher Straße auf Schweizer Gebiet im Süden ist abrupt und ohne Verknüpfung gedacht. Das gilt auch für die Anbindung Richtung Norden zur Lörracher Innenstadt.

Das Gestaltungselement der vierreihigen Baumallee reagiert nicht auf die unterschiedlichen räumlichen und funktionalen Sequenzen im Verlauf der Basler Straße. Besondere Orte wie z.B. der Zollbereich oder der Bahnhofsbereich Stetten werden räumlich nicht deutlich genug herausgeschält.

Der durchgehende separat verlaufende Fahrradweg zwischen den Baumreihen wird durch seinen grünen Belag ein wichtiges lineares Gestaltungselement. Dadurch wird der Verlauf der Basler Straße als zentrale Achse verstärkt. Allerdings wird angesichts des vorhandenen Fahrradweges entlang der Bahnlinie die Notwendigkeit eines separaten Fahrradweges in der Basler Straße hinterfragt. Außerdem wird ein Konflikt zwischen Baumstandorten und notwendigen Sicherheitsabständen der Fahrradspur gesehen.

Auf den ersten Blick ist die vorgeschlagene Dachskulptur beim Zoll ein imposantes städtebauliches Merkzeichen innerhalb des Straßenraumes. Zusammen mit einem großzügigen Platz und der Anbindung zum zukünftigen Bahnhaltepunkt wird der Grenzübergang thematisiert. Auf den zweiten Blick ist das Bauwerk in seiner Dimension dem Ort unangemessen. Die funktionale Beziehung zur Zollabfertigung ist nur bedingt gewährleistet.

Das städtebauliche Konzept stärkt den Straßenraum der Basler Straße und schließt die vorhandenen Lücken. Durch die Setzung eines markanten Gebäudes wird im Zusammenspiel mit dem vorhandenen Hochhaus ein weithin sichtbarer „Stadteingang“ generiert. Dieser Ansatz wird kontrovers diskutiert.

Die einzelnen Baufelder weisen teilweise eine sehr hohe Dichte auf. Insbesondere im Quartier zwischen Basler Straße/S-Bahn Dammstraße/Hammerstraße ist die Gebäudestruktur nicht überzeugend. Es entstehen zwischen den Baukörpern enge verschattete Abstandsflächen mit geringen freiraumplanerischen Qualitäten.

Das Quartier am Zoll zeigt eine interessante städtebauliche Setzung mit einem Quartiersplatz, der gleichzeitig den Grenzübergang markiert. Der Anbau an das vorhandene Zollgebäude wird kritisiert, mehr Respekt dem historischen Gebäude gegenüber wäre angebrachter. Die notwendige Wendeschleife für den Bus ist nicht gewährleistet. Der Grünzug mit Wegeverbindung im südlichen Bereich ist nicht ausreichend berücksichtigt und zu schmal für die gewünschte Grünraumvernetzung.

Die Bebauung „Am Stadion“ lässt nur wenige Blickbeziehungen in den Landschaftsraum zu. Die nördlich anschließende Eckbebauung ist in ihrer Dichte und städtebaulichen Setzung nicht nachvollziehbar.

Die bauliche Ergänzung am Bahnhof Stetten durch eine lineare Gebäude- und Dachstruktur negiert den Bahnhofsvorplatz und schafft keinen Ort zum Verweilen.

Insgesamt weist die Arbeit lediglich in Teilbereichen Aspekte auf, welche der gestellten komplexen Aufgabenstellungen gerecht werden.

Ergänzende verkehrliche Aspekte

Die Basler Straße wird sehr deutlich als Verbindungsachse entwickelt – das könnte zu einer Dominanz der Verkehrsfunktion und zur Beeinträchtigung der Aufenthaltsfunktion führen. Der Fahrradverkehr wird überwiegend abseits der Fahrbahn geführt – hinter der Baumreihe. Verkehrlich sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn oder unmittelbar daneben geführt werden.

Die Nähe der Bäume zum Radweg wird kontrovers diskutiert, die Qualität des Belages für die Fahrradfahrer könnte beeinträchtigt werden.

Die Querung des Bahngleises am Bahnhof Stetten mit Zebrastreifen ist falsch.

Unklar ist, wie die Buslinie 6 am Zoll wenden soll, hierfür besteht kein Angebot.

Tarnzahl 1005

Die Verfasser entwickeln den Bereich der Baslerstraße als „grünes Gerüst“, als verbindendes Element und als modellhaften Lebensraum, auf Grundlage der Nachhaltigkeitskriterien ökologisch, ökonomisch und sozio-kulturell. Eine weitere wesentliche Grundlage ihrer Planung ist die Entwicklung eines klimaangepassten Freiraums. Die konsequente Umsetzung über das gesamte Wettbewerbsgebiet wird einerseits positiv gewertet, andererseits engt es die Verfasser in der weiteren Planung hinsichtlich des Freiraums, des Verkehrs und des Städtebaus ein.

Das „grüne Gerüst“ der Straße wird durch rhythmische Raumsequenzen und Ankerpunkten in Form von Plätzen mit unterschiedlichen Nutzungen freiraumplanerisch unterstützt. Der Bahnhof Stetten erhält ein neu angeordnetes Vordach, welches eine attraktive Vorzone ermöglicht. Darüber hinaus unterstützt das geplante Wasserspiel die Verbesserung des Mikroklimas. Am Zundelbrunnen entsteht ein Quartiersplatz mit Aufenthaltsmöglichkeiten. Die „grüne Mitte“ wird mit einem Stadtbalkon belegt, der einen Blick in die westliche Landschaft ermöglicht und verbindet den Sportbereich mit dem „grünen Gerüst“. Im Bereich der Dammstraße soll ein Quartiersplatz einen weiteren Aufenthaltsbereich bilden. Am Ankerpunkt Zoll entsteht ein Kreativquartier mit zeitgemäßen Nutzungen, u.a. mit Co-Working-Spaces. Die Plätze werden mit Natursteinplatten, die Fahrbahnen in Asphalt hergestellt. Sogenannte Klimabäume sichern die Raumbildung im Freiraum. Ihre Anordnung ist dabei nicht immer nachvollziehbar, eine konkrete Nennung der Baumarten erfolgt nicht. Die Auslastung der Ankerpunkte wird kritisch gesehen, da sie in allen Bereichen überdimensioniert wirken. Sie entsprechen nicht der Körnigkeit des Ortes.

Die städtebauliche Idee sieht eine lockere bauliche Überstellung vor. Ein städtebauliches Konzept ist dabei jedoch nicht zu erkennen. Zur Realisierungsfähigkeit gibt es Aussagen für den Bereich Zoll, der in Etappen entwickelt werden kann.

Eine grundsätzliche Wirtschaftlichkeit scheint fraglich, aufgrund des hohen Anteils der überdimensionierten versiegelten Ankerpunkte.

Ergänzende verkehrliche Aspekte

Die Baselerstraße als verbindendes grünes Gerüst bietet beidseitig Fußgängerbereiche, die durch grüne Inseln vom Rad- und Fahrverkehr getrennt sind. Diese grünen Inseln zonieren einerseits den Straßenraum und sichern gleichzeitig die Retentionsflächen im Rahmen von Starkregenereignissen. Die Fußgängerbereiche sind plattiert und die Fahrbahnen asphaltiert.

Der Knoten Dammstraße wird als „Oval“ ausgebildet, um eine Verlangsamung des Verkehrs zu erreichen. Die Funktionsfähigkeit wird generell infrage gestellt, da die vorgesehene räumliche Ausbildung, als auch die Anordnung der Bäume, keine Lösung dieses stark befahrenen Knotens aufzeigen. Die Randbereiche verschmälern sich dabei extrem und wirken sich nachteilig auf das verkehrliche Konzept aus.

Der Radverkehr wird in ein unterschiedliches und vielfältiges Fahrradwegenetz integriert. Eine Gleisführung für die Tram würde so nicht funktionieren.

Gut gelungen ist die Überdachung am Bahnhof Stetten, mit der visuell und funktional die Bedeutung dieses Ortes als zukünftige Mobilitätsdrehscheibe herausgearbeitet wird.

Tarnzahl 1006

Die Projektverfasser schlagen eine thematische Fragmentierung der Baslerstrasse vor. Dabei entstehen Freiraum- bzw. Strassenraumsequenzen mit unterschiedlichen Qualitäten. Zusätzlich zu den freiräumlichen Sequenzen ändert sich auch der Strassenquerschnitt in seiner funktionalen Anordnung. Die vorliegenden Massnahmen werden gegenüber ihrem Mehrwert zur heutigen Situation von der Jury intensiv diskutiert. Die abrupten gestalterischen Wechsel, wie die Einführung eines Mittelstreifens im Abschnitt Kreuzung Dammstrasse bis zur Tullastrasse oder die etwas überdimensionierte Platzsituation an der Stettener S-Bahnhaltestelle, die nüchterne Ausgestaltung des Strassenabschnitts am Zoll führen zu einer heterogenen Gesamterscheinung des Freiraums. Es stellt sich die Frage der Verhältnismässigkeit der gewählten gestalterischen Mittel. Die Baumstandorte wirken sehr zurückhaltend und können den Raum nicht mit der gewünschten Präsenz prägen.

Die Grünraumvernetzung in Ost West Richtung wird schematisch im Bereich des Zolls angedeutet, eine übergeordnete Sichtweise und Vernetzung jedoch fehlt.

Die fussläufige Anbindung der S- Bahnhaltestelle an der Dammstrasse wird begrüsst.

Die städtebaulichen Interventionen und die innere Verdichtung orientieren sich stark am Verlauf der Baslerstrasse und helfen diesen Raum zu definieren. Am Zoll wird ein perforiertes Dach vorgeschlagen, welches den Strassenraum überspannt und so zwei Räume generiert, einen zum belassenen Schweizer Zoll und einen weiteren um das bestehende Zollhaus. Die angrenzenden Bauten auf der West Seite wirken behäbig und wenig eingepasst. Der neue Sockelbau um das Hochhaus Bijou wird zur Kenntnis genommen und könnte mikroklimatisch durchaus einen positiven Beitrag leisten. Grundsätzlich wird mit dem Städtebau ein linearer Ansatz gewählt, der konzeptionell im Widerspruch zu dem sequentiellen Ansatz des Freiraums steht. Diese beiden unterschiedlichen Konzepte könnten durchaus einen spannenden Ansatz bieten. Leider vermag die Arbeit dieses Versprechen nicht einzulösen.

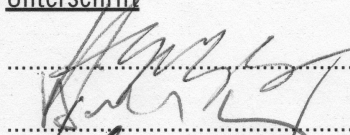
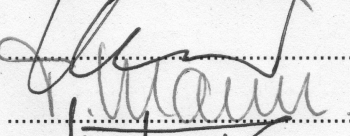
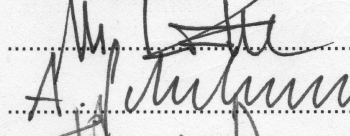
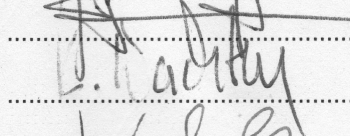
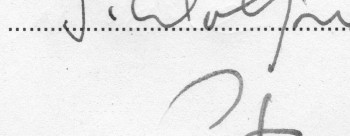
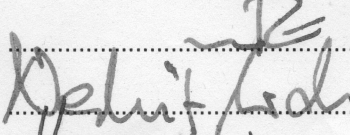
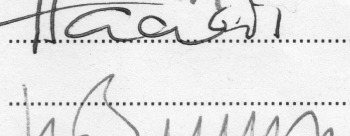
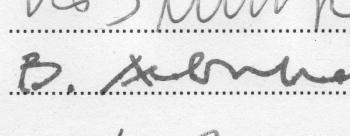
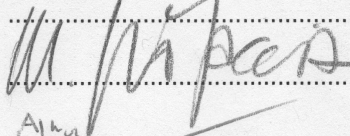
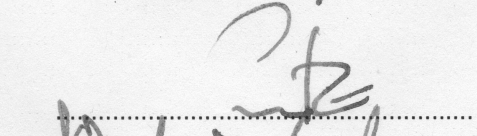
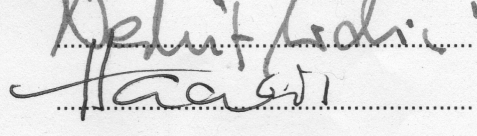
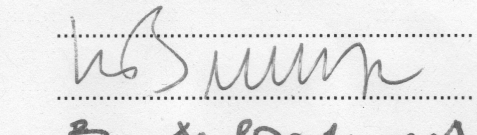
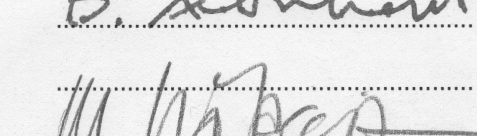
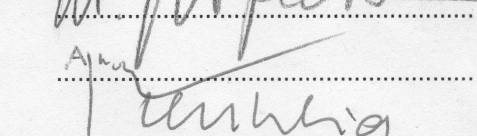
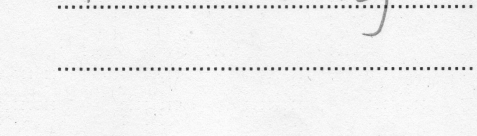
Ergänzende verkehrliche Aspekte

Mit welcher Regelung der Knoten Dammstrasse / Basler Strasse gesteuert werden soll, ist nicht ersichtlich. Eine Lichtsignalanlage erfordert lange Raumwege / -zeiten, die Leistungsfähigkeit ist fraglich.

Die Parkierung in den Seitenräumen wirkt beliebig. Zum Teil sind die Parkplätze nur über Haltestellenbereiche oder über den Fahrradweg erreichbar.

Insgesamt ist die verkehrliche Ausarbeitung vage, eine Bewertung daher nur schwer möglich.

Anlage 2 Unterschriftenliste

<u>Fachpreisrichter*innen:</u>		<u>Unterschrift</u>
Prof. Harry Gugger		
Burkhard Horn		
Prof. Irene Lohaus		
Tobias Mann		
Prof. Wigbert Riehl		
Andy Schönholzer		
Kristian Skovbakke Villadsen		
Prof. Kunibert Wachten		
Prof. Sophie Wolfrum		
<u>Sachpreisrichter*innen:</u>		
Jörg Lutz	OB Stadt Lörrach	
Monika Neuhöfer-Avdic	BM Stadt Lörrach	
Gerd Haasis	Stadt Lörrach	
Felix Wehrli	Gemeinderat Riehen	
Ivo Berweger	Gemeinde Riehen	
Beat Aeberhard	Kanton Basel-Stadt	
Susanne Fischer	Kanton Basel-Stadt	
Monica Linder-Guarnaccia, IBA Basel		
Agnes Heller	IBA Basel	
^{Lans} Hans-Christian Uhlig	BBSR	
Bastian Wahler-Zak	BBSR	

Berater*innen:

Nicole-Simone Dahms	Stadt Lörrach
Klaus Dullisch	Stadt Lörrach
Lucas Riesterer	Stadt Lörrach
Michael Klatz	Stadt Lörrach
Arne Lüers	Stadt Lörrach
Margarete Kurfelß	Gemeinderat Stadt Lörrach
	Gemeinderat Stadt Lörrach
Hubert Bernnat	Gemeinderat Stadt Lörrach
Silke Herzog	Gemeinderat Stadt Lörrach
David Beerli	Gemeinde Riehen
Andreas Kaiser	Hauptzollamt Lörrach
Bettina Baring-Teepe	BlmA Freiburg
Thibaud Clipet	BlmA Freiburg
Markus Jörg	BlmA Freiburg
Thomas Mangold	Eidgenössische Zollverwaltung
Walter Opperer	Eidgenössische Zollverwaltung
Franziska Wyss	Eidgenössische Zollverwaltung
Jasmin Altherr	OFD Karlsruhe
Wiebke Küpper	OFD Karlsruhe

Unterschrift:

Nicole-Simone Dahms

Klaus Dullisch

Lucas Riesterer

Michael Klatz

Arne Lüers

Margarete Kurfelß

Hubert Bernnat

Silke Herzog

David Beerli

Andreas Kaiser

Bettina Baring-Teepe

Thibaud Clipet

Markus Jörg

Thomas Mangold

Walter Opperer

Franziska Wyss

Jasmin Altherr

Wiebke Küpper

Wettbewerbsbetreuung:

Mario Abel	Yellow Z
Michael Koch	Yellow Z
Robert Mössner	Roller Architekten
Friedemann Roller	Roller Architekten

Unterschrift:

Mario Abel

Michael Koch

Robert Mössner

Friedemann Roller