



Oberschleißheim

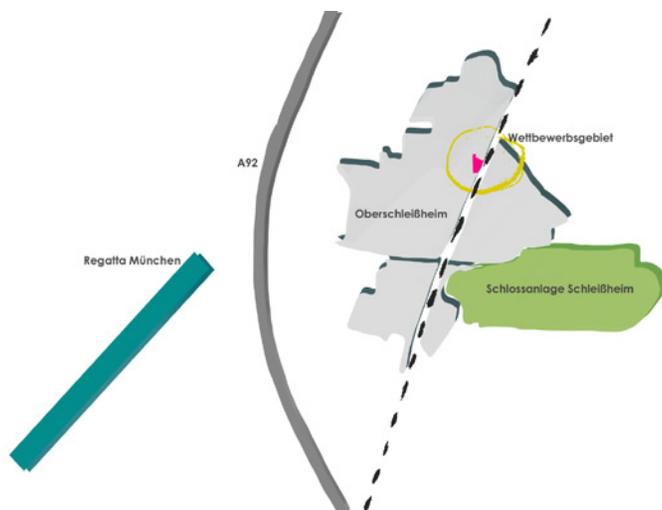
Bahnhofsumfeld

freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

PREISGERICHTSSITZUNG



Impressum



Ausloberin

Gemeinde Oberschleißheim
Freisinger Str. 15
85764 Oberschleißheim



Wettbewerbsbetreuung

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH
Nymphenburger Str. 29
80335 München

Inhalt

Anwesenheit			4
1 Begrüßung			5
2. Wahl des Vorsitzes			5
3. Bericht der Vorprüfung			5
4. Informationsrundgang			7
5. Wertungsrundgang			8
6. Schriftliche Beurteilung der Arbeiten			8
7. Festlegung der Rangfolge			14
8. Festlegung der Preise			14
9. Empfehlung			14
10. Zustimmung des Preisgerichts			14
11. Aufhebung der Anonymität			15
12. Abschluss des Preisgerichts			15
13. Ausstellung der Arbeiten			15
14. Bestätigung des Protokolls			16
Anlage zum Protokoll - Wettbewerbsbeiträge 1001 - 1011			17
1. Preis	1009	Andreas Kicherer OK Landschaft, München	17
3. Preis	1007	Keller Damm Kollegen GmbH Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München	18
Anerkennung	1002	ARGE Studio Rockinger, München mit 317 Landschaftsarchitektur, München	19
Anerkennung	1004	realgrün Landschaftsarchitekten Gesellschaft von Landschaftsarchitekten und Staplanern mbH, München	20

Protokoll der Preisgerichtssitzung

Montag, 05.07.2021 | von 09:02 Uhr bis 18:07 Uhr | Bürgerzentrum, Theodor-Heuss-Str. 29, 85764 Oberschleißheim

Das Preisgericht tritt um 09:02 Uhr zusammen. Herr Bürgermeister Böck begrüßt im Namen der Gemeinde Oberschleißheim die Mitglieder des Preisgerichts und eröffnet die Sitzung.

Herr Birgel, Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung, stellt um 9:05 Uhr die Anwesenheit wie folgt fest:

Anwesenheit

Fachpreisrichter*innen

Frau Ursula Hochrein, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München
Frau Stefanie Jühling, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München
Frau Rita Lex-Kerfers, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, Bockhorn
Frau Martina Schneider, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München
Herr Clemens Fauth, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, München
Herr Prof. Christian Schiebel, Architekt, Regierung von Oberbayern

stellvertretende Fachpreisrichter*innen

Herr Markus Schäfer, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, München
Herr Florian Otto, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, München

Sachpreisrichter*innen

Herr Markus Böck, Erster Bürgermeister Gemeinde Oberschleißheim
Herr Peter Benthues, Gemeinderat, CSU-Fraktion
Herr Stefan Vohburger, Gemeinderat, Fraktion Freie Wähler
Frau Ingrid Lindbüchl, Gemeinderätin, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Herr Florian Spirkel, Gemeinderat, SPD-Fraktion
Herr Dr.-Ing. Casimir Katz, 3. Bürgermeister, FDP-Fraktion

stellvertretende Sachpreisrichter*innen

Frau Christiane Knoch, Leiterin Bauamt Gemeinde Oberschleißheim

Sachverständige Berater*innen

Herr Deniz Ugurlu, Bauamt Gemeinde Oberschleißheim
Frau Mareike Schoppe, DB Stationen & Service AG
Herr Dr.-Ing. Benedikt Bracher, Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung, München
Frau Ursula Graß, Regierung von Oberbayern

Gäste

Frau Maria Knoll, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, München

Wettbewerbsbetreuung

Herr Martin Birgel, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, München
Herr Christof Pflaum, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, München

1. Begrüßung

Im Namen der Gemeinde Oberschleißheim begrüßt Herr Bürgermeister Böck um 09:02 Uhr die Mitglieder des Preisgerichts und alle weiteren Anwesenden. Er erläutert anschließend die Hygienemaßnahmen aufgrund der aktuellen Covid-19-Pandemie und weist auf das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes beim Verlassen des Sitzplatzes und die Wahrung der Abstandsregelungen.

Um 09:04 Uhr begrüßt Herr Birgel von Seiten der Vorprüfung alle Teilnehmenden des Preisgerichts.

Alle Wettbewerbsarbeiten werden über eine großflächige Präsentation dargestellt, sodass der Informationsrundgänge in digitaler Form stattfinden kann. Die Wertungsrundgänge werden an den Präsentationsplänen durchgeführt.

Hr. Birgel prüft die Anwesenheitsberechtigung aller Teilnehmenden des Preisgerichts. Es besteht einverständnis, dass als Gast Frau Maria Knoll (Praktikantin bei DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH) anwesend ist.

Der stimmberechtigte Fachpreisrichter Herr Martin Rist ist ganztägig entschuldigt. Das Stimmrecht von Herrn Martin Rist wird auf den stellvertretenden Fachpreisrichter Herr Markus Schäf übertragen.

2. Wahl des Vorsitzes

Aus dem Kreis der Fachpreisrichter*innen wird Frau Hochrein bei eigener Stimmenthaltung um 09:11 Uhr zur Vorsitzenden des Preisgerichtes gewählt.

Herr Birgel übergibt um 09:12 Uhr das Wort an Frau Hochrein. Sie bedankt sich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen und nimmt die Wahl an.

Die Vorsitzende erläutert den Anwesenden das Wettbewerbsverfahren, weist nochmals auf die wesentlichen Punkte der Aufgabenstellung und die Beurteilungskriterien hin. Durch die Preisrichtervorbesprechung und das Rückfragenkolloquium sind Situation und Aufgabenstellung hinlänglich bekannt.

Nach Feststellung der Anwesenheitsberechtigung aller anwesenden Personen versichern diese, dass sie

- keinen Meinungs Austausch mit Wettbewerbsteilnehmern außerhalb des Rückfragenkolloquiums über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben,
- während der Dauer des Preisgerichts nicht führen werden,
- bis zum Preisgericht keine Kenntnis der Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, sofern sie nicht an der Vorprüfung mitgewirkt haben,
- das Beratungsgeheimnis gewahrt wird,
- die Anonymität aller Arbeiten aus ihrer Sicht gewahrt ist.

Die Vorsitzende weist auf die persönliche Verpflichtung der Preisrichter*innen zur objektiven, an der Auslobung orientierten Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten hin.

Weiter wird der geplante Ablauf der Preisgerichtssitzung durch Frau Hochrein dem Preisgericht erläutert. Danach bittet sie um den Bericht der Vorprüfung.

3. Bericht der Vorprüfung

Herr Birgel erstattet ab 09:18 Uhr den Bericht der Vorprüfung. Alle Mitglieder des Preisgerichts erhalten den schriftlichen Bericht in dem die Vorprüfungsergebnisse zusammengefasst wurden.

Der Bericht der Vorprüfung unterteilt sich in die verwaltungstechnische und in die inhaltliche Prüfung.

3.1. Verwaltungstechnische Vorprüfung

Fristgerechte Abgabe

Teilnahmeberechtigt waren insgesamt 15 Teilnehmerteams. Die Anzahl der abgegebenen Arbeiten beläuft sich auf 11.

Der Abgabetermin der geforderten Planunterlagen war der 08.06.2021, 16.00 Uhr. Sieben Arbeiten wurden fristgerecht abgegeben. Die fristgerechte Einlieferung der Planunterlagen der übrigen vier Arbeiten (1003, 1010, 1008, 1011) bei einem Paket-/Kurierdienst ist ggf. durch die Verfassenden noch nachzuweisen.

Anonymität

Von insgesamt 11 Arbeiten wurden 10 Arbeiten anonym eingereicht. Die Anonymität der elften Arbeit wurde bereits durch den Empfang der Vorprüfung hergestellt.

Die für die Vorprüfung verantwortlichen Personen haben alle 11 Wettbewerbsarbeiten anonym erhalten und geprüft. Sie haben bis heute keine Kenntnisse über die Verfassenden.

Das Preisgericht stimmt um 09:25 Uhr einstimmig dafür die Arbeit mit der Tarnnummer 1011 zur Bewertung zuzulassen, da die Anonymität sowohl für die, für die Vorprüfung verantwortlichen Personen, als auch für das Preisgericht, gegeben ist.

Sammelliste und Tarnung

Die Einlieferungsdaten der Wettbewerbsbeiträge wurden von der Vorprüfung in eine Sammelliste eingetragen. Jeder Wettbewerbsbeitrag erhielt seitens der Vorprüfung eine Tarnzahl aus vier verschiedenen arabischen Ziffern. Die sechsstelligen kennzahlen der Verfassenden wurde auf sämtlichen eingegangenen Unterlagen mit der zugeordneten Tarnzahl überklebt.

Vollständigkeit der Unterlagen

Alle Arbeiten wurden im Wesentlichen vollständig eingereicht. Folgende Leistungen wurden dabei von den teilnehmenden Büros erbracht:

- 1x Gesamtplan M 1:200
- 2x Schnitte / Ansichten M 1:200
- 1x Detailschnitt [Ansicht Bushaltestelle] M 1:100
- 1x Vogelperspektive, max. A3
- Textliche Erläuterung, Piktogramme & Skizzen

Als Teil der textlichen Erläuterungen, Piktogramme & Skizzen wurden auch Beispielbilder für Material-, Pflanz- und Gestaltungselemente zugelassen.

Minderleistungen

- 1005: kein Detailschnitt [Bushaltestelle] M 1:100

Mehrleistungen

Folgende Mehrleistungen wurden abgedeckt:

- 1003: 2 Detailschnitte [Bushaltestelle] M 1:100; 1x mehr als gefordert
- 1011: Ausschnitt Detail [Busbahnhof]; Beleuchtungsplan

Folgende Leistungen sind aus Sicht der Vorprüfung für das Verständnis der Arbeit erforderlich und werden als Erläuterungen verstanden und daher nicht abgedeckt:

- 1007: Quer- und Längsschnitt Fahrradhaus M 1:100; Detail Fahrradhaus EG und OG M 1:100

3.2. Fachtechnische Vorprüfung

Alle zur Beurteilung zugelassenen Wettbewerbsbeiträge wurden nach folgenden Gesichtspunkten gleichartig geprüft:

- Konzept & Entwurfsidee
- Freiflächengestaltung & Platzfläche
- ÖPNV & Straßenführung
- Fuß- & Radverkehr
- Barrierefreiheit & Zugänglichkeit

3.3. Beurteilungskriterien

Alle Arbeiten werden ganzheitlich nach folgenden Gesichtspunkten beurteilt.

Die hier genannte Reihenfolge stellt keine Hierarchie in der Gewichtung dar.

Das Preisgericht behält sich vor, die Kriterien weiter zu differenzieren und zu gewichten.

- Qualität und Funktionalität der konzeptionellen Leitidee
- Qualität der Freiraumgestaltung und des Grünkonzepts
- Aufenthaltsqualität der Platzgestaltung
- Qualität und Funktionalität der Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Qualität und Funktionalität der fuß- und radläufigen Erschließung
- Schlüssigkeit der verwendeten Materialität
- Programmerfüllung

4. Informationsrundgang

Um 09:32 Uhr beginnt das Preisgericht den Informationsrundgang in digitaler Form. Alle Präsentationspläne sind nebeneinander auf der Leinwand zu sehen. In diesem ersten Rundgang werden alle Arbeiten seitens der Vorprüfung von Herrn Birgel und Herrn Pflaum ausführlich und wertfrei anhand des Vorprüfberichts und einer Beamerpräsentation der Pläne erläutert. Auf einen analogen Rundgang wird aufgrund der aktuellen Covid-19-Pandemie verzichtet.

Der Informationsrundgang endet um 11:51 Uhr. Das Preisgericht bedankt sich bei der Vorprüfung für die umfangreiche Vorstellung der Wettbewerbsarbeiten.

Die Vorsitzende erläutert das weitere Vorgehen und teilt für den ersten Wertungsrundgang die Fachpreisrichter*innen den einzelnen Arbeiten zu.

Um 11:52 Uhr beginnt eine Pause zur Besichtigung der Pläne.

Zulassen der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht beschließt um 12:04 Uhr einstimmig alle 11 Arbeiten zur Bewertung zuzulassen, da sie

- den formalen Bedingungen entsprechen
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen

5. Wertungsrundgänge

Um 12:03 Uhr beginnt das Preisgericht den ersten Wertungsrundgang auf Grundlage der Bewertungskriterien analog an den Präsentationsplänen.

Der erste Wertungsrundgang wird von 12:40 Uhr bis 13:30 Uhr für die Mittagspause unterbrochen.

Folgende Arbeiten werden nach Antrag wegen grundsätzlicher und schwerwiegender Mängel in einzelnen Prüfbereichen einstimmig ausgeschieden:

1005, 1010, 1011

Der erste Wertungsrundgang wird um 14:36 Uhr abgeschlossen.

Es verbleiben somit acht Arbeiten für den zweiten Wertungsrundgang.

Zweiter Wertungsrundgang

Die Vorsitzende erläutert das weitere Vorgehen für den zweiten Wertungsrundgang. Auch der zweite Wertungsrundgang wird an den Präsentationsplänen durchgeführt.

Um 14:45 Uhr beginnt das Preisgericht mit dem zweiten Wertungsrundgang.

Im zweiten Wertungsrundgang werden diejenigen Arbeiten mit Stimmenmehrheit ausgeschieden, deren Konzept in einzelnen Prüfbereichen nicht vollständig überzeugt. Für alle Arbeiten findet eine Abstimmung für den weiteren Verbleib im Verfahren mit folgendem Abstimmungsergebnis statt:

Arbeit	Abstimmungsverhältnis	
1001	13:0	ausgeschieden
1002	4:9	bleibt im Verfahren
1003	13:0	ausgeschieden
1004	4:9	bleibt im Verfahren
1006	11:2	ausgeschieden
1007	0:13	bleibt im Verfahren
1008	13:0	ausgeschieden
1009	0:13	bleibt im Verfahren

Es verbleiben somit folgende vier Arbeiten in der engeren Wahl:

1002, 1004, 1007, 1009

Der zweite Wertungsrundgang wird um 15:30 Uhr abgeschlossen.

6. Schriftliche Beurteilung der Arbeiten

Das Preisgericht bildet um 15:32 Uhr vier Arbeitsgruppen, die sich aus Fach- und Sachpreisrichter*innen sowie sachverständigen Berater*innen zusammensetzen.

Die vier Wettbewerbsarbeiten der engeren Wahl werden jeweils einer Arbeitsgruppe zur schriftlichen Beurteilung bzw. zur zusammenfassenden schriftlichen Begründung zugeteilt.

Die Vorsitzende weist für die Verfassung der Beurteilungen auf die festgelegten und eingangs aufgezählten Beurteilungskriterien hin.

Ab 16:41 Uhr werden die schriftlichen Beurteilungen der Arbeiten verlesen. Diese werden inhaltlich diskutiert und an verschiedenen Stellen geringfügig ergänzt und wie folgt zu Protokoll gegeben.

Die Diskussion und die Verabschiedung der schriftlichen Beurteilungen enden um 17:15 Uhr.

Beurteilungstexte der im 2. Wertungsrundgang aus dem Verfahren ausgeschiedenen Arbeiten

1001

Die Situierung der Bushaltestellen am Bahnhofsgebäude ist sehr eng und erlaubt keine unabhängige An- und Abfahrt der Busse, für die langen Busse ist sogar ein Seitenwechsel erforderlich. Problematisch erscheint auch die Kreuzung der Busverkehre mit dem Fuß- und Radverkehr auf dem Bahnhofplatz.

1003

Der übergroße Busbahnhof als dominantes Element vor dem Bahnhofsgebäude sowie die Ausrichtung lassen die erforderliche Qualität des Vorfelds vermissen. Der Hauptaussgang läuft unmittelbar auf die Busspuren, nicht busfahrende Fußgänger und Radfahrer werden an den Rand gedrängt. Die Treppenanlage vor dem Bahnhofsgebäude zwingt Behinderte zu einem größeren Umweg entlang der Fassade.

1006

Der Entwurf gliedert das Bahnhofsvorfeld in einen schmalen Platz vor dem Bahnhofsgebäude und einer Bushalte- und anfahrzone. Der Fahrbereich für Busse erscheint sehr eng. Der Platzbereich mit Brunnen in zweiter Reihe hinter den Bushaltestellen bietet wenig Aufenthaltsqualität. Die Anordnung der Fahrräder in einem Turm wird für den Bahnhof mit hoher Frequenz an Fahrradfahrern kritisch gesehen.

1008

Der Verfasser bildet einen durchgängigen Platz aus großformatigen Ort betonplatten aus, der sowohl die Busspuren als auch die Aufenthaltsbereiche aufnimmt. Die hohe Versiegelung der Fläche wird kritisiert. Die Ausbildung der Fläche mit begrünten Fugen wird den Anforderungen an eine wassersensible Gestaltung nicht gerecht. Die großzügigen Überdachungen sind in ihrer Anordnung auf dem Platz zum Teil nicht als Wartebereiche für Bushaltestellen geeignet.

Das Grundkonzept dem Bahnhof einen großzügigen verkehrsfreien Platz zuzuordnen und den Busbahnhof an der Mittenheimer Str. anzuordnen überzeugt. Es eröffnet sich die Möglichkeit ein repräsentatives Entrée mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Es wird gewürdigt, dass sich die Verfasser mit dem Werk des Namensgebers Max Mannheimer auseinandersetzen, allerdings dürfte die durch das kreisförmige Gerinne angestrebte „Fassung und Formung des Platzes“ aus der Fußgängerperspektive wenig wahrnehmbar sein. Die Idee, das Wasser des Platzes hier zu sammeln und der südlichen Grünfläche zuzuführen wird begrüßt, die technische Umsetzung erscheint jedoch aufwendig. Ebenso wird die barrierefreie Gestaltung des Bahnhofszugangs durch die Anhebung des Geländes begrüßt. Die Öffnung des Biergartens zum Platz ist positiv, auch die Freihaltung des Zugangs zum Einkaufszentrum. Leider wird der Platz durch viele Einzelthemen überfrachtet und enthält insgesamt wenig Grün. Der Busbahnhof funktioniert gut, jedoch sind die Expressbushaltstellen zu weit vom Bahnhof und voneinander entfernt. Die Darstellung der Radwegführung wird begrüßt, ist im Bereich der Expressbuslinien aber verbesserungsbedürftig, da zu schmal und nah an der Ausstiegsstelle. Die Kiss+Ride – Stellplätze sind zu weit vom Bahnhofseingang entfernt. Besonders kritisch wird die Anordnung der Radstellplätze gesehen. Beim Turm ist mit langen Warte- und Bedienzeiten bei hoher Frequenz zu rechnen. Der rangiererraum an den Fahrradbäumen erscheint knapp. Die Arbeit bietet einen guten Lösungsansatz. Die Großzügigkeit der Grunddisposition findet sich in der sehr formalen Ausgestaltung leider nicht wieder.

Die Wettbewerbsarbeit besticht durch den weitestgehenden Erhalt des Baumbestandes.
Durch die zentrale Anlage der Bushaltestellen entsteht kein zusammenhängender Platz mit hoher Aufenthaltsqualität.

VERKEHR

Die Expressbushaltestellen sind in ihrer Zuordnung zu den Wartebereichen nicht optimal angeordnet.
Die Schleppkurven der Busse überlagern sich zum Teil und eine gegenseitige Rücksichtnahme der Busse ist erforderlich. Die Zuordnung der Bushaltestellen ist nicht klar ablesbar.
Die Bushaltestellen befinden sich direkt vor der Eingangssituation.
Der Knotenpunkt im Norden ist gut gelöst.

Der westliche Rad und Fußweg ist zu schmal ausgebildet, 1,5 m sind vorhanden, wohingegen 3 m erforderlich sind. Der Rad- und Fußweg als Hauptverbindung in Nord/Süd-Richtung kollidiert mit den Wartebereichen im Verflechtungsbereich Fußgänger HIT und Radfahrer nach Norden.

Die Barrierefreien Stellplätze besitzen keine 6 m Rückfahrzonen.
Die Kiss und Ride-Parkplätze sind nur in einer Richtung ohne Wendemöglichkeit erreichbar.

Das Fahrradparkhaus ist gut erreichbar und ausreichend dimensioniert.
Durch den neuen Brunnenstandort und die MVG-Miet-Rad-Station direkt vor dem Haupteingang entsteht eine gewisse Übermöblierung.

GRÜN

Der Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten und wird durch Neupflanzungen ergänzt.
Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in dem Baumbestandsbereich ist nicht ablesbar.
Der Hirtenbrunnen wurde versetzt, könnte aber am ursprünglichen Platz zur Aufenthaltsqualität beitragen. Die Retensionbereiche sind nicht eindeutig ablesbar.
Die Freiraumsituation vor dem HIT wird mit Bäumen und Möblierung verbessert.

ERSCHLIESSUNG

Die Stufe vor dem Eingang zur S-Bahn trennt den Platz.
Die Rampenlösungen mit Treppenanlagen werden als problematisch angesehen.
Die WC-Anlagen sind nicht barrierefrei nachgewiesen.

MATERIAL

Die Bodenbeläge für den Fahrbelag aus Ortbeton, sowie der
Fahrbahnbelag aus Farbasphalt sind nicht wasserdurchlässig.
Der Bücherschrank, die Bänke und Beleuchtung sind sinnvoll angeordnet

Insgesamt lässt die Arbeit nicht die gewünschte Optimierung der Räumlichkeit und Aufenthaltsqualität erwarten.

Die Arbeit 1007 wählt einen pragmatischen Ansatz in dem sie den Bahnhofplatz Oberschleißheim explizit an seinen funktionalen Anforderungen ausrichtet. Dies schafft einen prägnanten Entwurf als durchgehende Platzfläche mit Inseln und Funktionen. Auch die Baumstellung orientiert sich am Bestand. Die Raumwirkung ist dadurch zwar organisch, aber auch ein wenig beliebig. Ein Bezug der Gestaltung zu Max-Mannheimer wird vermisst.

Freiraum

Ein durchgehender und einheitlicher „Stadtboden“ aus Ort beton in unterschiedlichen Oberflächenbehandlungen ist stark und konsequent, verursacht aber einen hohen Versiegelungsgrad. Oberflächenwässer sollen in Baumrigolen oder Mulden versickert werden, um dies zu kompensieren. Wo genau dies geschieht und wie sich dies mit dem Erhalt der Bäume verbindet, bleibt unklar, da ein Großteil des Baumbestands ja erhalten werden soll.

Die artenreiche und klimaresiliente Bepflanzung der Inseln scheint angemessen. Die Erweiterung des Biergartens ist an dieser Stelle gelungen.

Die Qualität der Grüne Mitte um den Hirtenbrunnen bleibt nahe am Bestand und schafft eine gewisse Aufenthaltsmöglichkeit unter den Bäumen. Als Durchgangsplatz ist diese jedoch auch noch verbesserungswürdig.

Die Busse werden mit dem geringstmögliche Raumbedarf über den Platz geführt. Die Fahrspur soll niveaugleich mit Metallnägeln markiert werden. Ob die Markierung ausreicht, zumal als Abgrenzung für Sehbehinderte, bleibt fraglich. Es ist aber eine gute Barrierefreiheit gewährleistet, auch in der Anbindung zum Eingang Bahnhof.

Es wird ein zweistöckiges Fahrradhaus vorgeschlagen, dessen innere Organisation, sowie die Integration von WC und Müll sich nicht ganz erschließt. Die eigene Brücke zum Fahrradhaus ist aufwändig und die Erreichbarkeit über das Hochbord der Brücke unklar.

Die Beton-Buswartehäusschen mit Grasdach sind in der Aufsicht formal wichtig, werden aber nicht näher ausgeführt.

Verkehr

Durch die enge Führung der Busse ist eine unabhängige An- und Abfahrt nicht möglich. Durch den gemeinsamen Haltepunkt ist dies ggf. umsetzbar. Die Anfahrt der ersten Halteposition von Süden in der Linkskurve ist schwierig.

Für die Südliche Ein- und Ausfahrt gibt es keine Angaben zur Regelung. Die Führung von Rad- und Fußweg ist größtenteils nicht entkoppelt oder unklar. Die Anbindung der FAA von Westen ist nicht sichert. Die Führung der Fahrräder auf der Busspur am Bahnhofplatz ist so nicht vorstellbar.

Es ist kein Kiss&Ride Stellplatz vorgesehen.

Die Feuerwehrezufahrten in Norden und Süden sind durch Entwurfselemente eingeschränkt.

Die Verschwenkung in der Mittenheimer Straße mit den Haltestellen für die Expressbuslinien ist sehr gut gelöst.

Die Anordnung der einzelnen Entwurfselemente folgt konsequent den Funktionsbereichen. Bei aller Pragmatik bleibt der Entwurf zu nahe am Bestand und entfaltet keine durchschlagende qualitative Aufwertung mit einer eindeutigen Zonierung und hochwertigen Nutzung als Bahnhofsvorplatz. Dies zeigt auch die beigestellte Perspektive.

Die Leitidee Bestandsstraßenbäume in Platzbäume zu transformieren ist zwar nicht durchgängig gelungen, dennoch entsteht ein schlüssiges Grüngerüst. Das zweite Anliegen, über Blüteninseln Max Mannheimes Kunstwerke lebendig werden zu lassen ist in der Umsetzung ein schwer einzuhaltendes Versprechen, gleichwohl eine schöne Idee. Einfacher verständlich werden die Farbkreise am Brunnen. Wichtig wäre darüber hinaus, der Person Max Mannheimers – auch im Hinblick auf künftige Generationen nicht nur als Künstler, sondern auch auf Grund seiner Lebensgeschichte und seiner Fähigkeit zu verzeihen und zu verbinden – gerecht zu werden.

Die große Qualität der Arbeit liegt in dem befreienden Ansatz, die Buslinien räumlich vom Bahnhofsvorplatz zu trennen. Zwar entsteht dadurch die maximale Distanz zum Bahnhof, aber so lässt sich ein verkehrsberuhigter Platz mit der gewünschten Aufenthaltsqualität generieren.

Der breite Baumgürtel mit den bienenfreundlichen Blüteninseln gibt dem Bahnhofsvorplatz einen starken Rahmen und zoniert die verschiedenen Aufenthaltsbereiche mit genügend breiten, klimawirksamen Grünflächen. Zum Thema Verschattung und Vermeidung von sommerlicher Überhitzung bietet die Arbeit einen guten Beitrag. Das Konzept für Versickerung und Retention müsste verdeutlicht werden.

Durch seine neue Position erhält der Hirtenbrunnen mit seinen umgebenden Fontänen einen angemessenen Auftritt. Die entstehenden Rückzugsbereiche bieten eine Vielfalt an Aufenthaltsqualität. Die Verschiebung des Biergartens in den Platzraum hinein wird zur erhöhten Akzeptanz und Belebung des Platzes beitragen.

Die Platzgestaltung ist insgesamt angenehm schlicht und unaufgeregt und eröffnet viele Nutzungsmöglichkeiten. Die Gestaltung der südlich gelegenen Grünfläche wird begrüßt.

Lage und Länge der Bushaltepunkte ist sehr übersichtlich, gut auffindbar und ermöglicht die unabhängige An- und Abfahrt. Für die südliche Ein- und Ausfahrt ist eine eigene Lichtsignalphase erforderlich. Der Knotenpunkt im Norden ist zu groß dimensioniert. Eine Trennung von Bus und PKW wäre vorstellbar. Der Halt der Expressbusse auf der Staatsstraße wird kritisch gesehen.

Der dargestellte Radschutzstreifen entlang der Staatsstraße könnte in den Busparkplatz verlegt werden. Im Bereich der westlichen Expressbushaltestelle kann der Radweg nicht -wie dargestellt – durchgeführt werden. Die kompakte Anordnung der Fahrradstellplätze rechts und links vom Bahnhof ist schlüssig und übersichtlich.

Die Kreuzungsbereiche können von Fußgängern sicher gequert werden. Die Kiss+Ride Stellplätze sind relativ weit vom Bahnhof entfernt und nur aus einer Richtung anfahrbar.

Die ausschließliche Nutzung des Platzes für Fußgänger ist eine der großen Qualitäten dieser Arbeit.

Die Einheitlichkeit des Stadtbodens mit einer hochwertigen Materialität wird ausdrücklich begrüßt. Der Belag der Verkehrsflächen für die Busse sollte farblich abgesetzt werden.

Dank der klaren Zuordnung der Bushaltestellen zum Straßenraum hin, verspricht die Arbeit die Entwicklung eines qualitativ hochwertigen und gut durchgrüneten Bahnhofsvorplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität.

7. Festlegung der Rangfolge

Nach Verabschiedung der schriftlichen Bewertungen beginnt um 17:18 Uhr die Diskussion um die Rangfolge der engeren Wahl. Das Preisgericht bildet ab 17:27 Uhr die Rangfolge mit nachstehenden Abstimmungsverhältnissen:

Arbeit	Rangfolge	Abstimmungsverhältnis
1002	3. Rang	13:0
1004	3. Rang	13:0
1007	2. Rang	13:0
1009	1. Rang	13:0

8. Festlegung der Preise

Um 17:32 Uhr beschließt das Preisgericht einstimmig die Preise anders als in der Auslobung angegeben zu verteilen. Es steht insgesamt eine Preisgeldsumme von 57.000,- € netto für die Teilnehmenden zur Verfügung. Über die Neuverteilung der Preisgelder fasst das Preisgericht nachfolgenden einstimmigen Beschluss:

Platzierung	Preissumme (netto)
1. Preis	28.000,- €
3. Preis	15.000,- €
Anerkennung	7.000,- €
Anerkennung	7.000,- €

Entsprechend der gebildeten Rangfolge werden die Preise und die Preissummen mit nachstehendem Abstimmungsverhältnis folgendermaßen verteilt:

Arbeit	Preissumme	Arbeit	Abstimmungsverhältnis
1. Preis	28.000,- €	1009.....	13:0
3. Preis	15.000,- €	1007.....	13:0
Anerkennung	7.000,- €	1004.....	13:0
Anerkennung	7.000,- €	1002.....	13:0

Um 17:43 Uhr wird einstimmig beschlossen, dass kein Nachrücken anderer Arbeiten im Falle des nachträglichen Ausschlusses stattfinden wird. Die ggfls. freiwerdende Preissumme wird in diesem Fall unter den verbleibenden Preisträger*innen zu gleichen Teilen verteilt.

9. Empfehlung

Um 17:45 Uhr empfiehlt das Preisgericht der Ausloberin die Verfassenenden der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit auf Grundlage des Wettbewerbsentwurfs und unter Berücksichtigung der Beurteilungstexte des Preisgerichts mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen.

- Ergänzend gibt das Preisgericht den Entwurfsverfassenden folgende Hinweise für die weitere Bearbeitung:
- die Optimierung der An- und Abfahrbarkeit der Busse
- Größe und Lage der nördliche Anbindung zwischen Staatsstraße und gemeindlicher Mittenheimer Straße prüfen
- die Radwegeführung, insbesondere im Konflikt zur Expressbushaltestelle und die Anbindung an die Brückenrampe (Mittenheimer Str. Brücke) verbessern
- die Anfahrbarkeit der Kiss+Ride-Stellplätze aus allen Richtungen sicherzustellen
- Nachweis Standort Müllsammelstelle
- entfernte Lage der MVG-Miet-Rad-Station sowie deren technisch nicht umsetzbaren Überdachung verbessern
- Konzept zur Retention sollte weiter ausgearbeitet werden
- prüfen, ob Expressbus in die Busspur integriert werden kann

10. Zustimmung des Preisgerichts

Das Preisgericht verzichtet einstimmig auf die vollständige Verlesung des Protokolls und beauftragt Frau Hochrein gemeinsam mit der Wettbewerbsbetreuung die endgültige Fassung des Protokolls auf der Grundlage der protokollierten Beschlüsse und Erkenntnisse zu erstellen.

11. Aufhebung der Anonymität

Um 17:52 Uhr werden der Vorsitzenden die verschlossenen Umschläge mit den Verfassererklärungen übergeben. Die Vorsitzende prüft die Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfassererklärungen. Nach dem Öffnen der Kuverts werden die Namen der Wettbewerbsteilnehmer*innen, wie in der nachfolgenden Auflistung wiedergegeben, verlesen:

Die Arbeiten können den Büros wie folgt zugeordnet werden:

Tarnzahl	Verfasser*innen
1005	adlerolesch Landschaftsarchitekten München GbmH, München
1010	RSP Freiraum GmbH, Dresden
1011	Landschaftsarchitektur Birgit Hammer, Berlin; mit stadtraum GmbH, Berlin
.....	
1001	DE BUHR LA, Sommerhausen
1003	Terra.Nova Landschaftsarchitektur, München
1006	Burkhardt Engelmayer Mendel Landschaftsarchitekten und Stadtplaner Part mbB, München
1008	Burger Landschaftsarchitekten Susanne Burger und Peter Kühn Partnerschaft, München
.....	
1002	ARGE Studio Rockinger Landschaftsarchitektur & 317 Landschaftsarchitektur, München
1004	realgrün Landschaftsarchitekten Gesellschaft von Landschaftsarchitekten und Stadtplaner mbH, München
.....	
1007	Keller Damm Kollegen GmbH Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München
1009	Andreas Kicherer OK Landschaft, München

12. Abschluss des Preisgerichts

Frau Hochrein dankt den Preisrichter*innen und allen weiteren Beteiligten für die konstruktive Sitzung. Sie dankt der Wettbewerbsbetreuung für den ausführlichen Bericht sowie die sachkundige Begleitung und Beratung während des Verfahrens und bittet um 18:04 Uhr um die Entlastung der Vorprüfung. Diese erfolgt per Akklamation durch das Preisgericht.

Um 18:05 Uhr gibt Frau Hochrein den Vorsitz an die Ausloberin zurück.

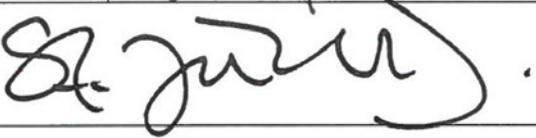
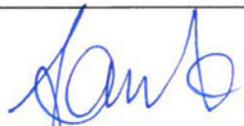
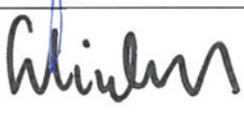
Herr Bürgermeister Böck dankt den Beteiligten für die Zusammenarbeit und den guten und erfolgreichen Verlauf des Wettbewerbsverfahrens. Er schließt um 18:07 Uhr die Sitzung.

13. Ausstellung der Arbeiten

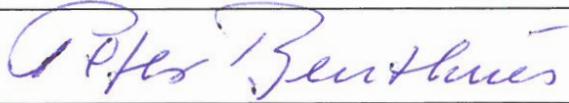
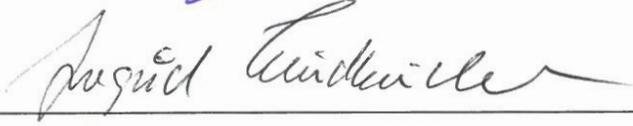
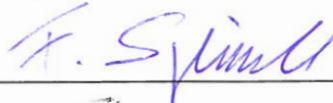
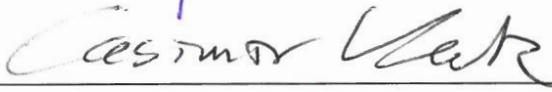
Die Ausstellung aller Arbeiten findet nach Abschluss des Verhandlungsverfahrens statt. Der genaue Termin wird rechtzeitig bekanntgegeben, ebenso, ob eine Eröffnungsveranstaltung mit Präsentation der Preisträger*innen aufgrund der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Lage der Covid-19-Pandemie stattfinden kann.

14. Bestätigung des Protokolls

Stimmberechtigte Fachpreisrichter*innen

Ursula Hochrein Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München	
Stefanie Jühling Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München	
Rita Lex-Kerfers Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, Bockhorn	
Martina Schneider Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München	
Clemens Fauth Landschaftsarchitekt, Stadtplaner und Ingenieur, München	
Prof. Christian Schiebel Architekt, Regierung von Oberbayern	
Markus Schäf Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, München	

Stimmberechtigte Sachpreisrichter*innen

Markus Böck Erster Bürgermeister Gemeinde Oberschleißheim	
Peter Benthues Gemeinderat, CSU-Fraktion	
Stefan Vohburger Gemeinderat, Fraktion Freie Wähler	
Ingrid Lindbüchl Gemeinderätin, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen	
Florian Spirk Gemeinderat, SPD-Fraktion	
Dr.-Ing. Casimir Katz 3. Bürgermeister, FDP-Fraktion	

Anlage zum Protokoll

1009 1. Preis



Verfasser*innen

Andreas Kicherer | OK Landschaft, München

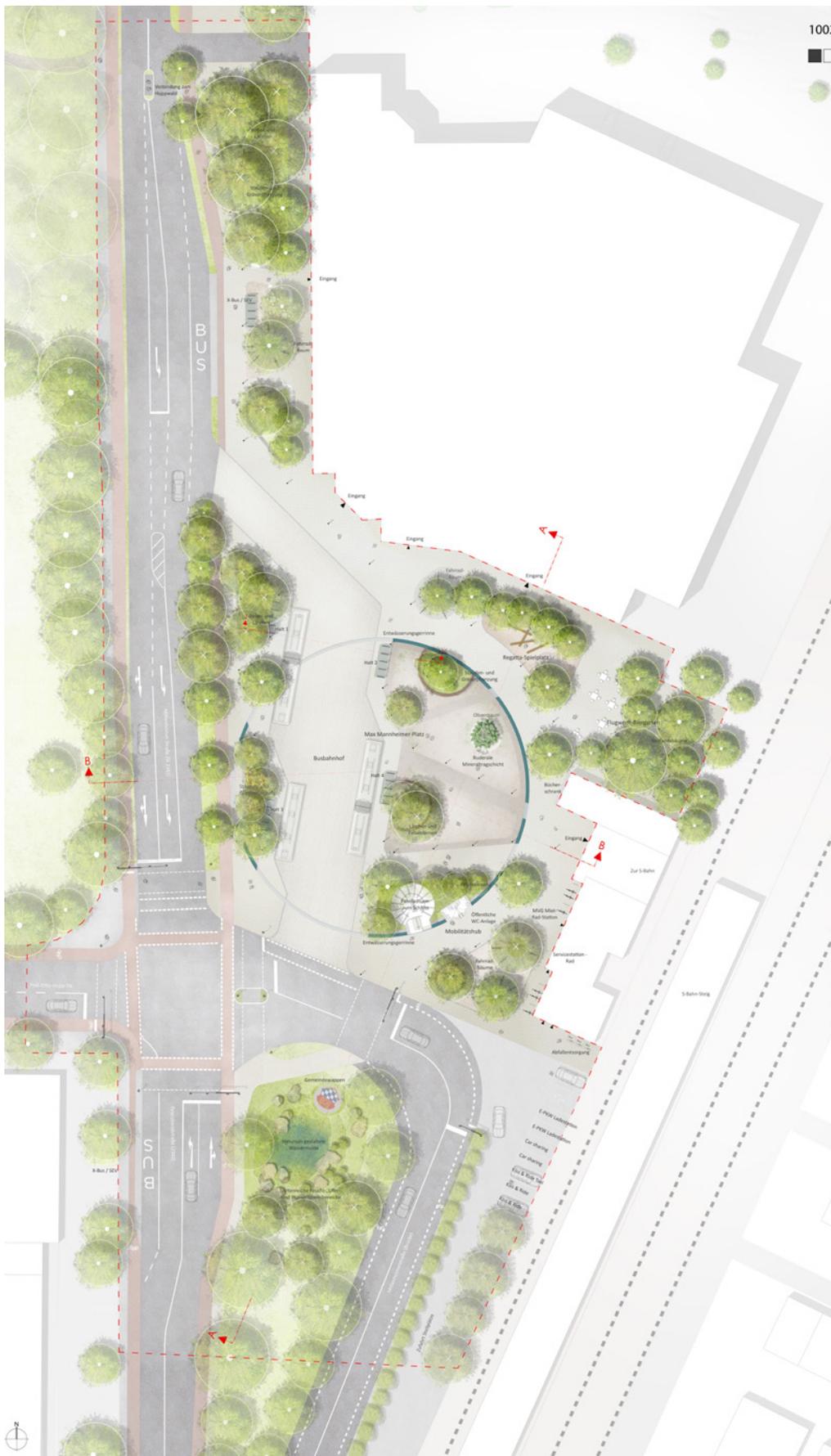
Dipl.-Ing. (FH) Andreas Kicherer, Landschaftsarchitekt

An der Wettbewerbsarbeit wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Malgorzata Hellblau; Lea Aicher

Anerkennung 1002



Verfasser*innen:

**ARGE Studio Rockinger
Landschaftsarchitektur,
München**

Dipl.-Ing. TU Andreas
Rockinger, Landschafts-
architekt

mit

**317 Landschaftsarchitektur
Tim Kohlschütter, München**

M.Sc. Landschaftsarchitek-
tur Tim Kohlschütter, Stadt-
planer ByAK

An der Wettbewerbsarbeit
wirkten außerdem mit:

**als Mitarbeiter, Studierende
etc.:**

M.Sc. Landschaftsarchitek-
tur Anisa Avduli

als Fachplaner:

Mobilitätskonzeption und
-management: Francesca
Fall, PB Consult GmbH, Ro-
thenburger Straße 5, 90443
Nürnberg

1001

Verfasser*innen:

DE BUHR^{LA}, Sommerhausen
Dipl.-Ing. Christian de Buhr,
Landschaftsarchitekt

An der Wettbewerbsarbeit
wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Alexander Kochan

als Fachplaner:

Verkehrsplanung: Christoph
Link, Stuttgart



1003

Verfasser*innen:

**Terra.Nova Landschafts-
architektur, München**
Dipl.-Ing. Peter Wich, Land-
schaftsarchitekt

An der Wettbewerbsarbeit
wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Eva Greimel; Marion Schif-
fer; Luisa Dahmen

als Hilfräfte:

Visualisierung: Adrian Calitz



1005

Verfasser*innen:

adlerolesch Landschaftsarchitekten München GmbH, München

Dipl.-Ing. Dorothee Gerstner,
Landschaftsarchitektin

An der Wettbewerbsarbeit
wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Anne Heinkelmann; Júlia
Csóti

als Fachplaner:

Obermeyer Infrastruktur
GmbH & Co. KG, Hansa-
straße 40, 80686 München,
Wilhelm Pahls



1006

Verfasser*innen:

Burkhardt Engelmayer Mendel Landschaftsarchitekten und Stadtplaner Part mbB, München

Dipl.-Ing. Oliver Engelmayer,
Landschaftsarchitekt Stadtplaner

Dipl.-Ing. Martin Mendel,
Landschaftsarchitekt

An der Wettbewerbsarbeit wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Julian Ulrich, Landschaftsarchitekt;
Jessica Griesbauer;
Jonathan Fergg

als Fachplaner:

Florian Miller, IB Schönenberg & Partner



Verfasser*innen:

Burger Landschaftsarchitekten Susanne Burger und Peter Kühn Partnerschaft, München
Peter Kühn

An der Wettbewerbsarbeit wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Tobias Hoffmann; Julian Numberger



1010

Verfasser*innen:

**RSP Freiraum GmbH,
Dresden**

Dipl.-Ing. (FH) Christoph

Ritter

Dipl.-Ing. Sandro Schaffner

An der Wettbewerbsarbeit
wirkten außerdem mit:

als Mitarbeiter, Studierende etc.:

Laura Chiarandini; Manuel

Corvey; Holger Kunath;

Theresa Lasch



