

Stiftungspreis 2024

Dokumentation

„Das schönste Bahnhofsumfeld“

AUFENTHALTSQUALITÄT – MOBILITÄT – INKLUSION



Inhaltsverzeichnis

Auslobung	Seite 3
Allgemeine Bestimmungen	Seite 4
Bewerbung	Seite 6
Jury	Seite 9
Bewerberstädte	Seite 10
Preisträger	
– Preisverleihung	Seite 12
– Preisträger Wuppertal	Seite 13
– Anerkennung Burg	Seite 18
– Anerkennung Königsee	Seite 22
– Anerkennung Wien	Seite 25



Hamburg, im Juli 2023

Ausschreibung Stiftungspreis 2024: „Das schönste Bahnhofsumfeld“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stiftung „Lebendige Stadt“ ruft Städte und Kommunen auf, sich für den Stiftungspreis 2024 zum Thema „das schönste Bahnhofsumfeld“ zu bewerben.

Das Bahnhofsumfeld ist die Visitenkarte einer Stadt, es hat eine prägende Wirkung auf ihr Gesamtbild und ist vielerorts ein Entrée zur Innenstadt. Doch manche Bahnhofsviertel sind Unorte oder gar Angsträume. Um dem entgegenzuwirken, hat in den letzten Jahren in vielen Städten ein Wandel stattgefunden: Intelligente und kreative Konzepte sorgen für mehr Sicherheit und Sauberkeit, attraktive Sitzmöglichkeiten, hellere Beleuchtung, schönere Begrünung, nachhaltige Verkehrsanbindung sowie die Ansiedlung von gastronomischen und Einzelhandelsangeboten. Und auch innovative Kooperationen aller relevanten Stakeholder tragen zu einer Aufwertung des Bahnhofsumfelds und damit zum positiven Image einer Stadt bei.

Preiswürdig sind Bahnhofsumfelder (ohne Bahnhofsgebäude), die durch ihre Gestaltung, ihr Management und ihre Mobilitätsanbindung zu einem urbanen, lebendigen Stadtraum werden. Das Anliegen der Stiftung ist es, Best-practice-Beispiel zu fördern, das für andere Städte Vorbild sein kann. Insgesamt ist eine Preissumme von 15.000 Euro ausgesetzt. Die Bewerbungen sind bis zum 30. September 2023 zu senden an:

stiftungspreis@lebendige-stadt.de

Informationen zu den Bestimmungen der Auslobung und den einzureichenden Unterlagen finden Sie auf unserer Homepage www.lebendige-stadt.de/stiftungspreis. Dort finden Sie auch Informationen zur Stiftung „Lebendige Stadt“ und ihren Förderprojekten. Am 10. April 2024 wird der Stiftungspreis im Rahmen unseres Städtetages in Berlin verliehen.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Otto

Vorsitzender des Kuratoriums

Dr. Andreas Mattner

Vorsitzender des Vorstandes

A. Allgemeine Bestimmungen

1. Bewerben können sich Städte und Gemeinden.

Gesucht werden bestehende Bahnhofsumfelder, die durch ihre Gestaltung, ihr Management und ihre Mobilitätsanbindung zu einem urbanen und lebendigen Stadtraum als Eintritts-Visitenkarte zur Stadt werden. Im Fokus stehen dabei die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit, die inklusive Gestaltung des Umfeldes sowie die Bündelung/Verknüpfung von Mobilitätsangeboten. Flächen in ausschließlicher Verantwortung der Deutsche Bahn AG sind nicht Gegenstand der Ausschreibung. Das Projekt sollte bereits umgesetzt sein und als Leuchtturmprojekt für andere Städte und Gemeinden dienen.

2. Die Bewerbungsunterlagen können ausschließlich online auf der Homepage der Stiftung unter www.lebendige-stadt.de/stiftungspreis2024 ausgefüllt werden. Sie dürfen den vorgegebenen Umfang nicht überschreiten.
3. Folgende Unterlagen müssen online eingereicht werden (bitte sehen Sie von einem Versand per Post ab):
 - a. Vollständig ausgefüllte Bewerbungsunterlagen.
 - b. Max. fünf Visualisierungen/Bilder (inkl. Nutzungsrechte) die zur Dokumentation und Pressearbeit verwandt werden dürfen.
 - c. Eine Grafik (Luftbild) des Bahnhofsumfeldes, welche die räumliche Abgrenzung zum Bahnhofsgebäude und Flächen in Verantwortung der Deutsche Bahn AG zeigt.
 - d. Gegebenenfalls, wenn vorhanden, eine Vorher/Nachher-Gegenüberstellung
4. Die Bewerbungen werden der Jury zur Verfügung gestellt. Eine Dokumentation des Wettbewerbs ist geplant, insofern hat die Stiftung das Recht, die Bewerbungen zu veröffentlichen.
5. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an justine.wiethan@lebendige-stadt.de.

B. Einzureichende Unterlagen

Reichen Sie Ihre Bewerbung nebst Anlage bitte ausschließlich online (stiftungspreis@lebendige-stadt.de) ein.

C. Einsendung der Unterlagen

Einsendeschluss ist der **30. September 2023**.

D. Juryentscheidung und Preisvergabe

1. Die eingereichten Unterlagen werden intensiv von der Stiftung „Lebendigen Stadt“ vorgeprüft und es wird eine Vorauswahl für die unabhängige Jury vorgenommen. Ihr werden die vollständigen und für einen Preis infrage kommenden Bewerbungen vorgelegt.
2. Eine fachkompetente Jury tritt im Winter 2023 einmalig zusammen, entscheidet über die Zulassung der Bewerbungen und wird die Preisträger ermitteln.

3. Der Expertenjury steht es frei, neben der Vergabe des mit 15.000 € dotierten Stiftungspreises auch Bewerbungen, die in die engste Wahl gelangt sind, mit einer besonderen Anerkennung in Form einer Urkunde auszuzeichnen. Für eine mögliche Teilung des Preises muss die Jury plausible Gründe haben.
4. Die Expertenjury wird ihre Entscheidung in einem schriftlichen Votum begründen. Darüber hinaus wird sie keine Mitteilung machen, also zu keinem der nicht prämierten Konzepte Stellung nehmen, weder gegenüber den Bewerbern noch gegenüber der Öffentlichkeit. Die Preisvergabe der Jury geschieht unter Ausschluss des Rechtsweges.
5. Die Stiftungspreisverleihung findet am **10. April 2024** im Rahmen unseres Städtekongresses in Berlin statt. Einladungen und Präsentationsvorgaben gehen den Preisträgern zeitgerecht zu.

Hamburg, im Juni 2023

Der Vorstand der
Stiftung „Lebendige Stadt“

BEWERBUNG ZUM STIFTUNGSPREIS 2024

„DAS SCHÖNSTE BAHNHOFSUMFELD“

AUFENTHALTSQUALITÄT – MOBILITÄT – INKLUSION

I. **Bewerber*in:**

Stadt/Kommune:

Anschrift:

Telefon:

E-Mail:

Ansprechpartner*in für inhaltliche Rückfragen:

II. Zahlen & Fakten

Stadt/Kommune	
Bundesland/Land	
Einwohnerzahl	
Wann wurde das Projekt umgesetzt? Ist das Projekt als einmalige Maßnahme zu beschreiben oder wurde es durch einen fortlaufenden Prozess charakterisiert?	
Wie lässt sich das Gesamtprojekt „Bahnhofsumfeld“ räumlich abstecken/ abgrenzen? (bitte Luftbild beifügen)	
Welche Kosten hatte das Gesamtprojekt?	Bauliche Kosten und Investitionen: Kosten für das Management des öffentlichen Raums: Sonstige Kosten: Gesamtkosten:
Gab oder gibt es eine Förderung durch:	<input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Land <input type="checkbox"/> Stadt/Kommune <input type="checkbox"/> Privat <input type="checkbox"/> EU-Gelder <input type="checkbox"/> Sonstiges <input type="checkbox"/> keine
Wenn ja, wie wurde gefördert?	<input type="checkbox"/> Finanziell <input type="checkbox"/> Sachleistung <input type="checkbox"/> Personell () Hauptamtlich () Ehrenamtlich
Wurde das Projekt bereits ausgezeichnet?	Ja, wann / Nein
Gab oder gibt es Konflikte/ Herausforderungen?	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja ...

Welche Zuständigkeiten/ Verantwortlichen/ Eigentümer trafen im Rahmen des Projektes aufeinander?	
Traten Herausforderungen aufgrund unterschiedlicher Verantwortungsbereiche von Eigentümern oder Anrainern auf?	() Nein, wenn () Ja, wie wurde mit diesen umgegangen:
Welche Nutzungen prägen die Vielfalt und Qualität des Bahnhofsumfeldes? (max. 3 Nennungen)	
Welche Mobilitätsangebote sind in welcher Anzahl vorzufinden? Wie hoch ist die Auslastung?	() Sharing-Angebote (Bike/ Car/E-Roller): ... () Ladestationen für E-Mobilität: ... () Fahrradabstellanlagen: ... () Fahrradgarage: ... () Taxenstellplatz: ... () P+R, PKW Stellplätze, Tiefgarage, Parkhaus: ... () sonstige: ...

III. Projekterläuterung (in der vorgegebenen Form auszufüllen)

1. Beschreiben Sie kurz die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Bitte gehen Sie insbesondere auf den Anlass, die Zielsetzung, die zentralen Herausforderungen und ggf. Konfliktlösungen sowie den Zeithorizont ein. Max. 400 Wörter
2. Was macht die Umgestaltung zum Erfolg in Hinblick auf die Verbesserung des städtebaulichen und sozialen Umfeldes? Mittels welcher Elemente/ Maßnahmen wurde wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen (z.B. Sauberkeit, Sicherheit, Begrünung, Nutzungsmischung)? Max. 400 Wörter
3. Was macht die Mobilitätsangebote in besonderer Weise nachhaltig? Max. 200 Wörter
4. Wie wurden Aspekte der Barrierearmut bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes umgesetzt? Max. 200 Wörter
5. Was können andere von Ihrem Beispiel lernen? Max. 50 Wörter
6. Was sollten wir sonst noch über Sie wissen? Max. 50 Wörter

Den Datenschutzbestimmungen stimme ich zu. (Häkchen)

Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Kaspar Kraemer	Kaspar Kraemer Architekten BDA
Kirsten Bruhn	ehem. paralympische Leistungsschwimmerin
Andrea Gebhard	Präsidentin Bundesarchitektenkammer
Hilmar von Lojewski	Leiter Dezernat Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag
Dr. Tim Lukas	Akademischer Rat für Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit, Bergische Universität Wuppertal
Dr. Anke Schröder	Leiterin Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit, Landeskriminalamt Niedersachsen
Jeanette Winter	Vorständin Produktion Deutsche Bahn

Bewerberstädte

- | | | | |
|----|-------------------------------|----|----------------------|
| 1 | Gemeinde Osternienburger Land | 35 | Wissen |
| 2 | Bruchköbel | 36 | Herzebrock-Clarholz |
| 3 | Krakau | 37 | Singen |
| 4 | Rybnik | 38 | Wildau |
| 5 | Burg | 39 | Lübben |
| 6 | St. Pölten | 40 | Taucha |
| 7 | Wuppertal | 41 | Abaújszántó |
| 8 | Meerane | 42 | Aschaffenburg |
| 9 | Stuttgart | 43 | Nürnberg |
| 10 | Korntal-Münchingen | 44 | Altöttingen |
| 11 | Duisburg | 45 | Marsberg |
| 12 | Winterberg | 46 | Lossatal |
| 13 | Velten | 47 | Königsee |
| 14 | Oschersleben Bode | 48 | Buchen (Odenwald) |
| 15 | Schmalkalden | 49 | Selb |
| 16 | Görlitz | 50 | City of Łódź, Poland |
| 17 | Finstertal | 51 | Wien |
| 18 | Brück | 52 | Wittstock-Dosse |
| 19 | Bad Lausick | 53 | Kaposvár |
| 20 | Ilmenau | 54 | Siófok |
| 21 | Plettenberg | 55 | Bad Salzungen |
| 22 | Schwäbisch Gmünd | 56 | Bogen |
| 23 | Hannover | 57 | Zella-Mehlis |
| 24 | Duisburg | 58 | Cuxhaven |
| 25 | Bürrstadt | 59 | Erfurt |
| 26 | Markkleeberg | 60 | Geldern |
| 27 | Parsberg | 61 | Gyomaendrőd |
| 28 | Dußlingen | 62 | Grevesmühlen |
| 29 | Dülmen | 63 | Dannenberg (Elbe) |
| 30 | Leer | 64 | Altach |
| 31 | Horb am Neckar | 65 | City of Słupsk |
| 32 | Ditzingen | 66 | Pinneberg |
| 33 | Göttingen | 67 | Hamburg |
| 34 | Innsbruck | 68 | Ludwigsburg |

69 Bitterfeld-Wolfen

70 Großschönau

71 Budapest

72 Sonthofen

73 Bremen

74 Eystrup

75 Bebra

76 Göppingen

77 Tübingen

78 Mönchengladbach

Die Preisträger des Stiftungspreises 2024

Die Preisverleihung



Preisträger

Wuppertal



Wettbewerb Nr.: 07

Stadt: Wuppertal

1. Beschreiben Sie kurz die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Bitte gehen Sie insbesondere auf den Anlass, die Zielsetzung, die zentralen Herausforderungen und ggf. Konfliktlösungen sowie den Zeithorizont ein. (Max. 400 Wörter)

Im Rahmen des Projektes Neugestaltung Wuppertal Döppersberg hat die Stadt Wuppertal das gesamte Stadtviertel vor dem Hauptbahnhof von Grund auf neu strukturiert. Nach dem Umbau in den 60er Jahren unter dem Aspekt der autogerechten Stadt galt es nun, den Fußgänger wieder in den Vordergrund zu stellen und ein „Neues Tor zur Stadt“ zu schaffen. Ziel der Baumaßnahme war die städtebauliche und funktionale Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfeldes. Dabei wurden zwei zentrale Quartiere – Innenstadt und Bahnhofsumfeld – durch eine direkte, oberirdische Verbindung wieder zusammengeführt. Damit wurden die Verkehrsflächen neu strukturiert und optimiert. Gleichzeitig entstanden mit der Aufwertung neue Aufenthalts- und Angebotsflächen für Privatinvestoren. Über einen städtebaulichen Wettbewerb wurde 2004 das Büro JSWD mit der Planung beauftragt. Gegen das Projekt und den damit verbundenen Kosten formierte sich eine Bürgerbewegung und weitere Widerstände aus der Bürgerschaft. Die Stadt Wuppertal hat daraufhin die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert, um die positiven Ziele des Gesamtprojektes zu verdeutlichen und so die Akzeptanz in der Bevölkerung zu gewinnen. Unvorhersehbares sowie Baupreisindex-Steigerungen haben zu Kostensteigerungen geführt, die durch sorgfältige Budgetanpassungen aufgefangen werden konnten. Um die Bauzeit um rund 2 Jahre zu verkürzen und so Kosteneinsparungen zu generieren, entschied man sich zu einer Teilspernung der B 7, der Hauptverkehrsstraße Wuppertals. So konnte für die Maßnahme „Tieferlegung der B 7“ ein freies Baufeld entstehen, das eine kurze Bauzeit bei hoher Ausführungsqualität zuließ. Die mit dieser Maßnahme verbundenen Verkehrsstaus führten zunächst zu Unmut innerhalb der Bevölkerung. 400 alternative Routenempfehlungen wurden erarbeitet. Bereits nach einem Gewöhnungsprozess von circa 3 Wochen konnte eine deutliche Entspannung der Lage festgestellt werden. Eine große Herausforderung waren die bauzeitlichen Wegführungen zum Bahnhof. Hierfür wurde u. a. eine Behelfsbrücke mit Aufzug über das Baufeld gebaut und aufwändige Hinweisbeschilderungen ausgeführt. Die Umsetzung der Maßnahme wurde in 3 große Abschnitte gegliedert. Zunächst wurde der Bereich des Bahnhofsumfeldes großräumig entlastet und durch einen neuen Straßenring der IV aus dem stark belasteten Bereich abgezogen. Danach erfolgte die Freimachung des gesamten Bereiches von allen Ver- und Entsorgungsleitungen, um die Absenkung der Bundesallee um 7 m unter die spätere Fußwegebene herzustellen. Nun war der Weg frei für die neuen Brücken und Gebäude des Bahnhofes und seiner Randbebauungen. Komplizierte und immer wieder anzupassende Bauabläufe mit diffizilem Flächen-/Logistikmanagement haben Zug um Zug das Neue

Bahnhofsumfeld entstehen lassen. Insgesamt wurde die Maßnahme innerhalb von 10 Jahren umgesetzt.

2. Was macht die Umgestaltung zum Erfolg in Hinblick auf die Verbesserung des städtebaulichen und sozialen Umfeldes? Mittels welcher Elemente/ Maßnahmen wurde wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen (z.B. Sauberkeit, Sicherheit, Begrünung, Nutzungsmischung)? (Max. 400 Wörter)

Der neue, an zentraler Stelle im Gesamtprojekt befindliche Busbahnhof mit der direkten Anbindung an die Gleise der DB sorgt für kurze Wege. In der für den Busbahnhof die Basis bildenden Unterkonstruktion wurden ein Parkdeck, die Kiss & Ride-Zone und eine Radabstellanlage untergebracht. Damit sind diese Funktionen am neuen „Tor zur Stadt“ optimal angebunden. Auf kurzem Wege sind hier IV, ÖPNV, DB, Fahrradverkehr und Taxen miteinander vernetzt. Vom unteren Platz und von beiden Ebenen des Parkdecks ist die Mall direkt zu erreichen. Von hier führt der Weg zum Gleistunnel der DB und in die Innenstadt. Der hohe, lichtdurchflutete Raum ist mit seiner unverwechselbaren Architektur identitätsstiftend für den neuen Bahnhof und Wuppertal. Im Kontrast zu den weißen Stahlstützen steht die Schwarzstahlfassade, die die rückwärtigen Wände verkleidet. Hier sind große Anzeigetafeln der WSW und der DB integriert. Alles ist übersichtlich und die Orientierung leicht. Elegant und einladend wirkt dieser neue Ort und tatsächlich gibt es innerhalb der Mall keinen nennenswerten Vandalismus – dies ist auch ein Zeichen dafür, wie sehr dieser neue Raum angenommen und respektiert wird. Die Mall als Verkehrsfläche schafft darüber hinaus Raum für weitere Nutzungen, wie z. B. temporäre Ausstellungen oder ein Klavier aus der Aktion „Spiel mit mir“. Das Beton-Pflaster, das für die Plätze am Döppersberg entwickelt wurde, zieht sich wie ein ausgelegter Teppich auch über die Geschäftsbrücke und schafft die Verbindung zur Innenstadt. Links und rechts flankieren Geschäfte die Brücke über die nun tiefergelegte Bundesstraße B 7, die dadurch kaum wahrgenommen wird. Hier wurden Flächen für Investoren geschaffen. Ein weiteres Teilprojekt des Döppersberg ist der Wupperpark mit zwei Pavillons. In einem ist das Café Cosa, ein Kooperationsprojekt mit dem Jobcenter Wuppertal und erste Anlaufstelle für drogengebrauchende oder obdachlose Menschen, die ihren Lebensmittelpunkt auf der Straße haben. In einem weiteren Pavillon ist das Stadtmarketing untergebracht, in dem Touristen und Bürger eine Anlaufstation für Informationen haben. Durch eine frühzeitig in die Planung eingebundenen „Koordinierungsstelle Sicherheit“ konnten Präventivmaßnahmen im Problemfeld Parkdeck und Mall erarbeitet werden, um Rückzugsmöglichkeit für Drogenabhängige und Obdachlose, Vermeidung von Angsträumen und Einbruchsdelikte zu vermeiden. Soziale Brennpunkte wurden entschärft, in dem jede Gesellschaftsgruppe ihren Raum erhält. So ist ein lebenswertes und belebtes Viertel mit optimalem Zugang zu Bus und Bahn entstanden. Die durchgängig hohe städtebauliche und architektonische Qualität schafft einen Ort mit eigener unverwechselbarer Identität, der mit seiner Strahlkraft in die Elberfelder Innenstadt wirkt. Das „Neue Tor zur Stadt“ präsentiert sich heute einladend und offen.

3. Was macht die Mobilitätsangebote in besonderer Weise nachhaltig? (Max. 200 Wörter)

Über die tiefer gelegte Bundesstraße B7 führt eine bebaute Fußgängerbrücke entlang einer Einzelhandelszone über den Vorplatz in die neue Bahnhofspassage. Von dort gelangen die Fußgänger barrierefrei zu den Bahnsteigen und zum Busbahnhof auf der obersten Platzebene. Der Busbahnhof wurde neu in der +1 - Ebene angeordnet. Er grenzt unmittelbar/ niveaugleich an die Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofes. Durch die höhengleiche Anbindung des Busbahnhofs an die Gleise der DB und den damit verbundenen kurzen Wegen wird die Nutzung des ÖPNV attraktiv. Pendler können im Fahrradhaus ihr Rad sicher abstellen und auf die Schiene umsteigen. In Kombination mit den Angeboten für E-Mobilität (Ladestationen im Parkdeck) und Carsharing-Angeboten wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten unterstützt. Kurze Wege zwischen den Mobilitätsangeboten fördern nachhaltige und umweltschonende Fortbewegungsarten wie zu Fuß gehen, Radfahren und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Durch die Trennung von Individualverkehr und öffentlichem Personen-Nah-Verkehr (ÖPNV) wurde eine hohe Leistungsfähigkeit, Sicherheit und gute Orientierung für die Nutzer erreicht.

4. Wie wurden Aspekte der Barrierearmut bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes umgesetzt? (Max. 200 Wörter)

Der städtebauliche Entwurf von JSWD ordnet die verkehrliche Situation rund um den Hauptbahnhof auf mehreren Ebenen neu und schafft eine urbane, barrierefreie Situation. Es entstehen sehr klare, an der vorhandenen Bebauung orientierte Raumkanten. Durch die Einbindung des Beirats für Menschen mit Behinderungen schon in der frühen Planungsphase konnten die Bedürfnisse dieser Personengruppe in die Planung integriert werden. So wurde das Blindenleitsystem auf dem Busbahnhof und in der Mall intensiv abgestimmt. Von der Innenstadt führt ein durchlaufendes Blindenleitsystem durch die Mall zum Busbahnhof, an die Aufzüge und zu den Bahnsteigen der DB. Aus der Mall ist der Busbahnhof über 3 Aufzüge barrierefrei zu erreichen; zusätzlich wurde ein Aufzug zu Gleis 1 gebaut. Auch vom unteren zum oberen Platz gibt es einen großen Aufzug. Mit der Freiflächenplanung mussten für die Vereinigung der komplexen Randbedingungen und Anforderungen Lösungen gefunden werden: allein die unterschiedlichen Höhensituationen und Anschlusspunkte auf der oberen Ebene zu verbinden und eine sinnvolle und barrierefreie Höhenabwicklung zu entwickeln war eine Herausforderung, die durch die Beauftragung eines Landschaftsplanungsbüros gut gelöst wurde.

5. Was können andere von Ihrem Beispiel lernen? (Max. 50 Wörter)

Zähigkeit, hohe Qualität und eine gute Öffentlichkeitsarbeit zahlen sich aus. Ein gutes interdisziplinäres Team und eine leistungsfähige Projektsteuerung ist unabdingbar, um in dem langen Planungs- und Bauprozess alle Hürden - z. B. baurechtlicher und politischer Art zu nehmen und dabei den Focus zu halten. Die langwierigen Abstimmungsprozesse zwischen allen Beteiligten müssen gut moderiert und dokumentiert werden.

6. Was sollten wir sonst noch über Sie wissen? (Max. 50 Wörter)

Das Projekt Döppersberg hat Mut gemacht. Weitere Zukunftsprojekte, wie die Durchführung der Bundesgartenschau im Jahr 2031, das Pina-Bausch-Zentrum oder die Circular Valley-Initiative für Kreislaufwirtschaft, aber auch Stadtentwicklungsprojekte in den Quartieren, fördern eine Aufbruchsstimmung in der Stadt. Ein weiterer Beitrag für Wuppertals Zukunft wird durch die gerade verabschiedete kommunale Nachhaltigkeitsstrategie geleistet.

Anerkennung

Burg



Wettbewerb Nr.: 05

Stadt: Burg

1. Beschreiben Sie kurz die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Bitte gehen Sie insbesondere auf den Anlass, die Zielsetzung, die zentralen Herausforderungen und ggf. Konfliktlösungen sowie den Zeithorizont ein. (Max. 400 Wörter)

Am 6. März 2012 hatte die Landesregierung entschieden, dass die Stadt Burg Ausrichter der 4. Sachsen-anhaltinischen Landesgartenschau sein wird. Zur Erarbeitung der erforderlichen Planungen des ca. 16 ha großen Geländes hatte die Stadt seinerzeit einen Realisierungswettbewerb europaweit ausgeschrieben. Der 1. Preis des Realisierungswettbewerbes für das Ausstellungs- und Dauernutzungskonzept zur Landesgartenschau ging einstimmig an die Landschaftsarchitekten Gero Heck und Marianne Mommsen vom Büro relais Landschaftsarchitekten aus Berlin. Der den historischen Stadtkern mit dem Bahnhof verbindende Goethepark wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts von dem Gartenarchitekten Hans Schmidt als Entree zur Burger Innenstadt konzipiert. Die künftige Freiraumstruktur des Goetheparks und der angrenzenden Areale wird im Westen durch das Bahnhofsumfeld umrahmt. Der Bahnhofsvorplatz wird dabei wie eine großzügige Parkterrasse angemessen proportioniert wieder in den Park eingebunden. Ein Blickfang ist auf dem Bahnhofsvorplatz ein groß dimensionierter flacher, erlebbarer Wasserstein mit einer Fläche von 265 Quadratmetern anstelle des alten Wasserbeckens. Er vermittelt zwischen Bahnhofsgebäude und der Struktur des Parks als markantes Parkelement. Dieses Wasserelement besteht aus Natursteinplatten und -blöcken und wird von drei "Durchwegungen" gegliedert. Aus in die Oberfläche des Wassersteins integrierten Düsen steigen periodisch Fontänen auf. Sie animieren zum Bespielen der Fläche und steigern die atmosphärische Wirkung dieses Parkteils. Als neuer Stadtplatz erhielt er einen Belag aus Naturstein-Großsteinpflaster in ungebundener Bauweise. Aus gleichem Material wurde u. a. auch eine Fahrspur im östlichen Teil der Bahnhofspromenade, die Kirchhofstraße im Bereich der Schwimmhalle und eine Erschließung zu dem westlich davon gelegenen "Gärtnerhaus" hergestellt. Vor allem das im Bereich des Bahnhofsvorplatzes liegende Großsteinpflaster wurde wiederverwendet. Natursteinpoller verhindern das Befahren des Bahnhofsvorplatzes. Taxen und dem privaten Kfz-Verkehr (Kurzzeitparker, Abholer von Bahnreisenden) wurde die Möglichkeit gegeben, im Bereich des angrenzenden Busbahnhofes, zu parken bzw. zu halten. Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Anlieger können über einen elektrisch absenkbaren Poller den Platz befahren. 2020 wurde dann der angrenzende Busbahnhof modernisiert und zukunftsorientiert umgebaut. Es wurden u.a. P+R Parkplätze neu geschaffen. 2023 wird die DB im Bereich des Vorplatzes zusätzliche Sitzelemente installieren. Burg ist als Pilotprojekt in Sachsen-Anhalt vorgesehen.

2. Was macht die Umgestaltung zum Erfolg in Hinblick auf die Verbesserung des städtebaulichen und sozialen Umfeldes? Mittels welcher Elemente/ Maßnahmen wurde wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen (z.B. Sauberkeit, Sicherheit, Begrünung, Nutzungsmischung)? (Max. 400 Wörter)

Für Burg war die Landesgartenschau eine einmalige Gelegenheit die Stadtentwicklung, insbesondere in der Freiraumentwicklung, voranzubringen. Die Kernbereiche im Herzen der Stadt sollten neu gestaltet werden, u.a. auch der Goethepark. Die Konzeption war eng verbunden mit dem Ziel, die Wohn- und Zentrumsfunktion nachhaltig für die Stadt Burg zu fördern. Mit der Umsetzung sollten auch grünordnerische und städtebauliche Defizite beseitigt werden. Die Grünräume sollten profiliert und strukturiert werden, im Sinne eines attraktiven Freiraumsystems. Außerdem sollte die Infrastruktur modernisiert werden. Der den historischen Stadtkern mit dem Bahnhof verbindende Goethepark wurde am Beginn des 20. Jahrhunderts von dem Gartenarchitekten Hans Schmidt als Entree zur Burger Innenstadt konzipiert. Der denkmalgeschützte Bestand der Parkanlage ist in erster Linie eine ornamental gegliederte Raumfolge. Verloren gegangen sind mit verschiedenen Ausstattungselementen vor allem das Nutzungspotential und die Choreographie des ursprünglichen Freiraums. Eben diese Aspekte sollten in Bezug auf die aktuellen Nutzungsanforderungen an diese Grünanlage durch den Entwurf des Landschaftsarchitekten Heck wiedergewonnen werden. Der Goethepark ist das verbindende Element zwischen der Burger Innenstadt und dem Bahnhof. Durch die geschickte Einbindung des Bahnhofsvorplatzes ist dieser nunmehr ein weiteres Element des Goetheparks und nicht isoliert. Der Park öffnet sich in Richtung Bahnhofsgebäude. Es gibt eine attraktive Sicht für jeden Bahnreisenden beim Verlassen des Bahnhofsgebäudes. Der Stadteingang ist für Reisende freundlich, offen und einladend. Die Gestaltung hat wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen. Es gibt Plätze zur Erholung, zum Verweilen und Entspannung. Der Blick auf den Wasserstein ist Erholung und Entspannung und gleichzeitig ein Element für jede Altersgruppe. Hier kann man an heißen Tagen eine kühle Erfrischung genießen. Für Kinder ist es gleichzeitig ein Spielelement.

3. Was macht die Mobilitätsangebote in besonderer Weise nachhaltig? (Max. 200 Wörter)

Im Bahnhofsumfeld befindet sich ebenfalls der ZOB (Zentrale Omnibusbahnhof). Dieser wurde 2020 vollständig erneuert und den gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit angepasst. P+R-Parkplätze wurden neu geschaffen, gleichfalls Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder in unmittelbarer Nähe des ZOB. Die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität wurde im Bereich des Kurzzeitparkens installiert. Die Taxi-Haltepunkte befinden sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofsgebäudes. Carshering – Möglichkeiten sind in Verbindung mit der NASA (Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt) denkbar. Im Rahmen der Landesgartenschau und der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurden auch Fahrradabstellanlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes gebaut. Der gesamte Bahnhofsvorplatz ist barrierefrei mit entsprechenden Natursteinpflaster gebaut und

erfüllt die Bedingungen an die Barrierefreiheit. Im gesamten Umfeld sind taktile Leiteinrichtungen installiert worden.

4. Wie wurden Aspekte der Barrierearmut bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes umgesetzt? (Max. 200 Wörter)

Der gesamte Platz ist barrierefrei. Auch der Eingang in das Gebäude des gründerzeitlichen Bahnhofes wurde barrierefrei gestaltet. Ein Aufzug der DB bietet den Reisenden die Möglichkeit, den zweiten Bahnsteig barrierefrei zu erreichen. Die Übergänge zum Zentralen Omnibusbahnhof wurden ebenfalls barrierefrei ausgeführt.

5. Was können andere von Ihrem Beispiel lernen? (Max. 50 Wörter)

Große Projekte können auch von kleinen Mittelstädten in kürzester Zeit umgesetzt werden. Die Unterbringung verschiedener Nutzungen auf kleinem Raum ist möglich. Wenn alle Beteiligten zusammen arbeiten, ist eine attraktive Gestaltung und Umsetzung von Konzepten möglich.

6. Was sollten wir sonst noch über Sie wissen? (Max. 50 Wörter)

Burg ist ein kleines Mittelzentrum in Sachsen-Anhalt mit allen Problemlagen ostdeutscher Kleinstädte. Die Stadt ist vom Schrumpfungsprozess der Bevölkerung betroffen. Burg ist entschlossen die Stadt attraktiv für die Bevölkerung zu gestalten und ggf. von Zuzügen zu profitieren, insbesondere aus den Industrieansiedlungen im Umfeld. Auch Berlin ist nur eine Stunde Fahrzeit mit direkter Bahnanbindung entfernt.

Anerkennung

Königsee



Wettbewerb Nr.: 47
Stadt: Königsee

1. Beschreiben Sie kurz die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Bitte gehen Sie insbesondere auf den Anlass, die Zielsetzung, die zentralen Herausforderungen und ggf. Konfliktlösungen sowie den Zeithorizont ein. (Max. 400 Wörter)

Ein Tor ins Schwarzatal Die Bahn fährt hoffentlich noch, aber das Bahnhofsgebäude steht leer: eine typische Situation in ländlichen Regionen. Auch die Stadt Königsee am Rande des Schwarzatals, historisch geprägt von Tourismus, Landwirtschaft und mittelständischen Unternehmen, war davon betroffen. Dabei ist der Bahnhof im Ortsteil Rottenbach ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, viele Reisende kommen hier an. Dann erwarb die Kommune das Bahnhofsgebäude von der Deutschen Bahn und rettete es so vor dem Verfall. Da viele öffentliche Einrichtungen wie die Schule, Gastronomien oder Läden seit den 1990er Jahren schließen mussten, gründeten 40 Bereitwillige 2015 eine Genossenschaft, um aus eigener Kraft einen Laden im Bahnhof einzurichten. Außerdem sollte die Anbindung des Bahnhofs an den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Seit 2015 wurde das Gesamtvorhaben als Projekt der Internationalen Bauausstellung (IBA) in Form von Teilprojekten der Stadt und der Genossenschaft entwickelt und umgesetzt. Bevor das Engagement der Kommune und der Akteur:innen Früchte tragen konnte, mussten der Bahnhof und sein Vorplatz baulich ertüchtigt werden. Zuerst beauftragte die Stadt Königsee gemeinsam mit der IBA Thüringen und der LEADER Aktionsgruppe Saalfeld-Rudolstadt e. V. eine Ideenstudie für den neuen Verkehrsverknüpfungspunkt und den Vorplatz. Der Bahnhofsvorplatz wurde daraufhin ab 2017 ausgebaut und fungiert wieder als Verkehrsknotenpunkt für Bus, Bahn, Auto und Fahrrad. Bei der Gestaltung fanden sich regionale Traditionen wieder: Vier Landschaftsinseln brechen den Asphalt auf, Staketenzäune umgeben Bauerngärten, die von der Genossenschaft gepflegt werden. Parallel dazu erfolgte die denkmalgerechte Sanierung des Bahnhofsgebäudes mit Fertigstellung Juli 2019, das heute den von der Genossenschaft betriebenen Laden beinhaltet. Was den Laden außerdem besonders macht: Er wird flexibel für den Verkauf oder als Bürgertreffpunkt genutzt. Zahlreiche Veranstaltungen finden hier das ganze Jahr über statt, auch auf dem Vorplatz, der sich im Sommer für Märkte eignet. Doch das Projekt ist nicht abgeschlossen. Das Gesamtareal des Bahnhofs Rottenbach bekommt bis Ende 2023 ein kleines Multifunktionshaus in Holzbauweise mit zusätzlicher Freifläche. Es wird als Gemeindehaus fungieren und kann für verschiedenste, auch private, Veranstaltungen genutzt werden. Das kleine Holzhaus soll einfach und vertraut daherkommen und sich selbstverständlich auf dem Bahnhofsvorplatz und seiner Umgebung verorten. Außerdem entsteht im Jahr 2023 eine Freiflächen-PV Anlage, die den Laden mit eigenem Strom versorgt. Die Einwohner:innen, die

Genossenschaft und die Reisenden genießen den Treffend Startpunkt ins Schwarzatal. Der Bahnhof ist ein Schmuckstück, der Bahn-Hofladen modern, der Bahnhofsvorplatz mit seinen Landschaftsinseln regionaltypisch. Dieses Projekt schafft einen Mehrwert für den Ort und die Region. Beschreibung in Auszügen entnommen aus der Beschreibung des IBA-Projektes "Bahnhof Rottenbach" der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen: <https://iba-thueringen.de/projekte/schwarzatal-bahnhof-rottenbach>

2. Was macht die Umgestaltung zum Erfolg in Hinblick auf die Verbesserung des städtebaulichen und sozialen Umfeldes? Mittels welcher Elemente/ Maßnahmen wurde wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen (z.B. Sauberkeit, Sicherheit, Begrünung, Nutzungsmischung)? (Max. 400 Wörter)

Die Investitionen in Gebäude und Freifläche sowie die durch die Bahn vorgenommene Sanierung der Bahn-Infrastruktur stellen sicher, dass der Bahnhof Rottenbach auf lange Sicht seine wichtige Funktionen für die Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum wahrnehmen kann. Das Bahnhofsumfeld ist nach der Neugestaltung gut ausgeleuchtet, sauber und begrünt und durch das Zusammenspiel von Bahnhofladen, Bahnhofsvorplatz und Multifunktionshaus mit Freifläche, vielfältig nutzbar.

3. Was macht die Mobilitätsangebote in besonderer Weise nachhaltig? (Max. 200 Wörter)

Die Verknüpfung mehrerer Verkehrsarten (Bahn und Bus, Rad, PkW) ist gegeben. Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Rad) ist vorhanden.

4. Wie wurden Aspekte der Barrierearmut bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes umgesetzt? (Max. 200 Wörter)

Der Bahnsteig ist barrierefrei erreichbar (Aufzug). Das Bahnhofsgebäude hat einen behindertengerechten Zugang zum Bahnhofladen und zum Behinderten-WC. Der Platz ist barrierefrei, ohne das Überwinden von Stufen zu begehen. Auch das Multifunktionshaus ist barrierefrei nutzbar und hat ein Behinderten-WC.

5. Was können andere von Ihrem Beispiel lernen? (Max. 50 Wörter)

Zeit und Kapazitäten für ein gute und qualitätsvolle Planung / Entwicklung sind die Voraussetzung für eine gute und wertige Gesamtlösung.

6. Was sollten wir sonst noch über Sie wissen? (Max. 50 Wörter)

Die Anerkennung des Gesamtvorhabens Bahnhof Rottenbach als Projekt der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen ermöglichte die personelle und finanzielle Unterstützung des Entwicklungsprozesses.

Anerkennung

Wien



Wettbewerb Nr.: 51
Stadt: Wien

1. Beschreiben Sie kurz die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Bitte gehen Sie insbesondere auf den Anlass, die Zielsetzung, die zentralen Herausforderungen und ggf. Konfliktlösungen sowie den Zeithorizont ein. (Max. 400 Wörter)

Der Praterstern ist ein Platz in der Leopoldstadt Wien, im 2. Wiener Gemeindebezirk. Er ist Kreuzungspunkt städtebaulicher Achsen und hat heute die Form eines Kreisverkehrs. Der Praterstern ist ein Verkehrsknotenpunkt, der überregionale und städtische öffentliche Verkehrsmittel vereint und gilt als einer der wichtigsten Bahnhöfe der Stadt. Zu / ab diesem Bahnhof verkehren Bahnlinien, Buslinien, Straßenbahnlinien und U-Bahnlinien. Vor allem die Nähe zum Vergnügungspark beschert diesem Knotenpunkt einen regen Durchlauf. Der Praterstern galt lange als sozialer Brennpunkt und Aufenthaltsort für Suchtkranke und Obdachlose. Dies war mit eine große Herausforderung, die im Zuge der Umgestaltung adressiert werden sollte. Ziel der Neugestaltung war also, - den Komfort für die Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsmittel durch übersichtlichere Anordnung der Haltestellen und Verbesserung der Umsteigerelationen zu steigern - die architektonische Gesamterscheinung des Platzes zu verbessern - Maßnahmen für die Klimawandelanpassung und das Mikroklima zu setzen (durch Maximierung von Grünflächen und Baumpflanzungen). - die Verbesserung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zur Lösung der sozialen Frage und der Sicherheitsaspekte. Die Planungen starteten 2020, im Herbst 2021 begannen die Bauarbeiten. Im August 2022 erfolgte die Fertigstellung. Aus dem hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkt mit über 150 000 Fahrgästen pro Tag wurde eine klimafitte Aufenthaltszone.

2. Was macht die Umgestaltung zum Erfolg in Hinblick auf die Verbesserung des städtebaulichen und sozialen Umfeldes? Mittels welcher Elemente/ Maßnahmen wurde wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beigetragen (z.B. Sauberkeit, Sicherheit, Begrünung, Nutzungsmischung)? (Max. 400 Wörter)

Im Zuge der Neugestaltung wurde die Anzahl der Bäume auf über 100 verdoppelt, die Grünflächen auf über 8000m² ebenfalls verdoppelt und das größte Wasserspiel der Stadt auf 500 m² installiert. 13 neue sogenannte XL-Platanen, die bei ihrer Pflanzung schon über 25 Jahre alt waren und daher große Baumkronen haben, sorgen von Beginn an für Schatten und Kühlung. Dazu säumt ein 2,5 Meter breiter, begrünter und bunt bepflanzter Gräser-Ring auf 1.400 Quadratmetern den gesamten Praterstern und sorgt neben gutem Mikroklima auch für ein positives Erscheinungsbild. Die Grünflächen sind ohne Zugangsbarrieren erreichbar und bieten angenehme Schattenplätze zum kurzen Verweilen, aber auch eine Gelegenheit zur Naherholung für die Bevölkerung. Die rund 190 neuen Sitzmöglichkeiten am Praterstern ermöglichen ein angenehmes Verweilen mit Blick in alle Himmelsrichtungen. Bäume wurden nach dem Schwammstadtprinzip

gepflanzt. Die Niederschläge sowie das Frischwasser des Wasserspiels werden in die Schwammstadt eingeleitet und gespeichert und sorgen so für eine bessere Wasserversorgung der Bäume. An den Säulen des großen Glasvordachs vor dem Bahnhofsgebäude wurde eine Möglichkeit für Vertikalbepflanzung geschaffen. Identitätsstiftende Attraktion ist ein sternförmiges 500m² großes Wasserspiel mit Wasserstrahlern, Sprinklern und Verneblern, die sich je nach Temperatur und Jahreszeit abwechseln und Abkühlung an heißen Tagen bieten sowie den Platz abkühlen sollen. Die Arme des Sterns dienen als Wegweiser und historischer Bezug. Bei Abschaltung des Wasserspiels kann dieser nutzungsneutrale "Platz am Platz" für Wochenmärkte und andere Veranstaltungen genutzt werden. Allgemein wurden Barrieren beseitigt und bessere Ausweichmöglichkeiten geschaffen. Unterführungen, die zum Praterstern führen, werden besser beleuchtet. Das verbessert auch das subjektive Sicherheitsgefühl. Zudem haben sich in diesem Hinblick Maßnahmen wie die neue Polizeistation am Platz und verstärkte Sozialarbeit als erfolgreich erwiesen. Mit der Sammlung an Maßnahmen ist es gelungen, aus dem unbehaglichen Ort einen beliebten Aufenthaltsort zu schaffen: Kinder spielen beim Wasser, Menschen sitzen in den Wiesen und auf den Bänken und nutzen den Platz nun tatsächlich auch für längeren Aufenthalt.

3. Was macht die Mobilitätsangebote in besonderer Weise nachhaltig? (Max. 200 Wörter)

Die Mobilitätswende spielt im Hinblick auf Klimaneutralität und den Ausstieg aus fossilen Energien eine maßgebliche Rolle. So ist es der Stadt Wien ein Anliegen, den öffentlichen Verkehr, den Radverkehr wie auch das zu Fuß gehen in jeder Umgestaltung/Neugestaltung von Straßenräumen zu stärken. Durch die Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes will die Stadt ihren Nutzer*innen den Umstieg auf sanfte Mobilität erleichtern. Neben dem breiten Angebot an Schienenverkehr am Praterstern spielt auch die klimafreundliche Erreichbarkeit des Bahnhofs eine zentrale Rolle. So gibt es eine Leihfahrrad-Station von Wien Mobil, eine hervorragende Anbindung des Bahnhofs ans öffentliche Verkehrssystem ist weiters durch 2 U-Bahn-Linien, Busse und Straßenbahnlinien gegeben. Zudem ist der Bahnhof durch ein breites Netz an hochwertigen Radwegen aus allen umliegenden Bezirken erschießbar. In einem weiteren Projekt der Stadt wird derzeit der erste Wiener Radhighway, der die Innenstadt mit einem 4m breiten Zweirichtungsradweg mit dem 22. Bezirk verbindet, am Bahnhof Praterstern vorbeiführen und damit die bestehende Radverkehrsanbindung noch attraktiver gestalten. Das Projekt befindet sich derzeit in Bau.

4. Wie wurden Aspekte der Barrierearmut bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes umgesetzt? (Max. 200 Wörter)

Die Stadt Wien berücksichtigt grundsätzlich bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen sämtliche Aspekte der Barrierefreiheit. So wurde auch beim Praterstern auf die Implementierung eines taktilen Leitsystems, das Berücksichtigen von Kontrastwerten bei der Farb-/Materialwahl, das vielfältige Angebot an

unterschiedlichen Sitzmöglichkeiten (z.B. mit/ohne Seiten-/Rückenlehne), zugänglich für alle, geachtet. Damit ist der Platz gut, sicher und für alle Menschen gleich benutzbar.

5. Was können andere von Ihrem Beispiel lernen? (Max. 50 Wörter)

Die Entschärfung urbaner Hitzeinseln und die verbesserte Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen und deren Nutzbarkeit für Alle trägt zu Inklusion bei. Soziale Brennpunkte können durch eine gestalterische und funktionelle Aufwertung entschärft werden.

6. Was sollten wir sonst noch über Sie wissen? (Max. 50 Wörter)

Wir verantworten die zeitgemäße Entwicklung des Wiener Stadtbildes, in einer gesunden, attraktiven und klimafitten Stadt, in der die Lebensqualität und das Miteinander Priorität haben. Entsprechend den aktuellen Herausforderungen bestimmen damit die Entsiegelung und Begrünung von Plätzen und die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum unser Handeln.