

## Stadt Bramsche

Nicht-offener interdisziplinärer Realisierungswettbewerb für Ingenieure und Architekten „Fuß- und Radwegebrücke“

## Protokoll der Preisgerichtssitzung

12.01.2023



*Luftbild Bahnhof Bramsche (Quelle: Stadt Bramsche).*

## **Auftraggeberin**

### **Stadt Bramsche**

Hasestraße 11  
49565 Bramsche

### **Ansprechpartner:in Stadt**

Wolfgang Tangemann  
Abteilungsleiter Planung und Umwelt  
Telefon: 05461 83192  
E-Mail: Wolfgang.Tangemann@stadt-bramsche.de

Ines Liebsch  
Fachbereich Stadtplanung  
Telefon: 05461 83173  
E-Mail: Ines.Liebsch@stadt-bramsche.de

## **Wettbewerbsbetreuung**

### **DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH**

Am Tabakquartier 60  
28197 Bremen

Klaus von Ohlen  
Telefon: 0421 / 897699 02  
E-Mail: klaus.vonohlen@dsk-gmbh.de

Zita Schulze Brexel  
Telefon: 0421 / 897699 04  
E-Mail: zita.schulze-brexel@dsk-gmbh.de

Sandra Schlender  
Telefon: 0421 / 897699 12  
E-Mail: sandra.schlender@dsk-gmbh.de

## Inhaltsverzeichnis

1. Ort und Zeit der Preisgerichtssitzung.....	3
2. Preisgericht .....	3
3. Eröffnung der Preisgerichtssitzung .....	4
4. Bericht der Vorprüfung .....	4
5. 1. Wertungsrundgang .....	5
6. 2. Wertungsrundgang .....	5
7. Engere Wahl.....	6
8. Rangfolge / Wettbewerbssumme .....	10
9. Empfehlungen des Preisgerichts / Aufhebung der Anonymität.....	10
10. Ausstellung.....	12

# 1. Ort und Zeit der Preisgerichtssitzung

**Datum:** 12.01.2023, 10:00 Uhr

**Ort:** Ratssaal im Rathaus Bramsche, Hasestraße 11, 49565 Bramsche

## 2. Preisgericht

### Preisrichter:innen, stimmberechtigt

- › Herr Bürgermeister Heiner Pahlmann, Stadt Bramsche
- › Herr Christian Müller, Baudirektor, Stadt Bramsche
- › Herr Ralf Bergander, Ausschussvorsitzender für Stadtentwicklung und Umwelt, Stadt Bramsche
- › Frau Silke Kuhlmann, CDU Fraktion, stellv. Ausschussvorsitzende, Stadt Bramsche
- › Frau Anette Staas-Niemeyer, FDP Fraktionsvorsitzende, Stadt Bramsche
- › Herr Andreas Quebbeman, CDU Fraktionsvorsitzender, Stadt Bramsche
- › Herr Dieter Sieksmeyer, Bündnis 90/Die Grünen Fraktionsvorsitzender, Stadt Bramsche (*bis 12:45 Uhr*)
  
- › Herr Prof. Dr.-Ing. Volker Droste, Architekt, Oldenburg
- › Herr Prof. Dipl.-Ing. Klaus Trojan, Architekt und Stadtplaner, Darmstadt
- › Herr Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Arendt, Architekt, Oldenburg
- › Frau Dipl.-Ing. Beate Burhoff, Architektin, Münster
- › Herr Prof. Dipl.-Ing. Reinhard Bartolles, Architekt, Hagen im Bremischen
- › Herr Prof. Dipl.-Ing. Alexander Furche, Bauingenieur, Hannover
- › Herr Prof. Dipl.-Ing. Martin Speth, Bauingenieur, Hannover
- › Herr Prof. Dipl.-Ing. Christoph Schonhoff, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, Hannover

### Preisrichter:innen, stellvertretend

- › Frau Imke Märkl, Stellv. Bürgermeisterin (CDU) / CDU Fraktion (*bis 16:00 Uhr*)
- › Herr Winfried Müller, SPD Fraktion / Ortsbürgermeister Bramsche
- › Herr Jürgen Kiesekamp, FDP Fraktion
- › Herr Jens Kerntopf, Bündnis 90/Die Grünen Fraktion
  
- › Frau Dipl.-Ing. Verena Trojan, Architektin, Darmstadt
- › Herr Jens Bendfeldt, Landschaftsarchitekt, Kiel
- › Herr Dr.-Ing. Joachim Göhlmann, Bauingenieur, Hannover (*entschuldigt*)
- › Herr Dipl.-Ing. Hermann H. Weißenfels, Bauingenieur, Bramsche (*entschuldigt*)

### Sachverständige

- › Herr Hartwig Witter, Leiter Produktionsmanagement DB AG
- › Herr Wolfgang Tangemann, Abteilungsleiter Planung und Umwelt, Stadt Bramsche
- › Frau Ines Liebsch, Fachbereich Stadtplanung, Stadt Bramsche
- › Herr Bernd Caffier, BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Osnabrück
- › Frau Maren Graff, BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Bremen (*entschuldigt*)
- › Herr Dipl.-Ing. Matthias Kastilan, Beratender Ingenieur, Osnabrück
- › Herr M. Sc. Timo Stuckenberg, Osnabrück

### Wettbewerbsbetreuung

- › Herr Klaus von Ohlen, DSK GmbH, Bremen
- › Frau Zita Schulze Brexel, DSK GmbH, Bremen
- › Frau Sandra Schlender, DSK GmbH, Bremen

### 3. Eröffnung der Preisgerichtssitzung

Herr Bürgermeister Pahlmann begrüßt um 10:00 Uhr das Preisgericht und wünscht der Veranstaltung einen guten Verlauf.

Durch Herrn von Ohlen von der Vorprüfung werden folgende Hinweise zur Durchführung der Preisgerichtssitzung mitgeteilt:

- ▶ Alle Rundgänge können sowohl an den ausgestellten Planunterlagen der Teilnehmenden als auch anhand einer Beamer-Präsentation durchgeführt werden.
- ▶ Zusätzlich werden alle eingereichten Planunterlagen den Teilnehmern des Preisgerichts in Form einer DIN-A3 Broschüre zur Verfügung gestellt.

Sodann wird durch Herrn von Ohlen von der Vorprüfung die Vollständigkeit des Preisgerichts geprüft.

Das Preisgericht ist hinsichtlich der stimmberechtigten Preisrichter:innen vollständig und beschlussfähig. Anschließend wird auf Vorschlag der Fachpreisrichter:innen Herr Prof. Dr. Droste - einstimmig bei eigener Enthaltung - zum Vorsitzenden gewählt. Herr Prof. Dr. Droste nimmt die Wahl an und übernimmt ab 10:10 Uhr das weitere Verfahren.

Der Vorsitzende vergewissert sich durch Abfrage, dass keiner der anwesenden Preisgerichtsmitglieder vor Beginn des Preisgerichts Kenntnis über die Arbeiten erhalten hat. Er bittet ferner darum, sich aller Mutmaßungen über eventuelle Entwurfsverfassenden zu enthalten und die Aussagen des Vorprüfberichts sowie die gesamte Diskussion im Rahmen der Preisgerichtssitzung vertraulich zu behandeln. Weiterhin weist er darauf hin, dass alle Preisgerichtsmitglieder gehalten sind, rein objektiv zu urteilen und durchgehend anwesend zu sein.

Des Weiteren geht der Vorsitzende auf den geplanten Ablauf der Preisgerichtssitzung ein. Dieser ist wie folgt vorgesehen:

- ▶ Bericht der Vorprüfung
- ▶ Informationsrundgang
- ▶ Erster Wertungsrundgang
- ▶ Zweiter Rundgang (intensive Diskussion)
- ▶ Engere Wahl (Beschreibung der Arbeiten)
- ▶ Rangbildung

Anschließend bittet der Vorsitzende die Vertreter:innen der Wettbewerbsbetreuung den Bericht der Vorprüfung vorzustellen.

### 4. Bericht der Vorprüfung

Herr von Ohlen übergibt die Berichte über das Ergebnis der Vorprüfung. Er berichtet, dass 9 teilnehmende Büros jeweils einen Wettbewerbsbeitrag fristgerecht abgegeben haben.

Weiter berichtet die Vorprüfung, dass bei den Arbeiten welche die festgelegte Anzahl von einer perspektivischen Darstellung überschritten haben, nicht zulässige, zusätzliche Perspektiven abgedeckt werden. Die Jury stimmt diesem Vorgehen einstimmig zu.

Zudem informiert die Vorprüfung darüber, dass das Modell mit der Kennzahl 1205 unter Einhaltung der Abgabefrist durch die Verfasser:innen eingereicht wurde. Durch den Versanddienstleister wurde das Paket als zugestellt markiert, allerdings erfolgte die Zustellung nicht an die Wettbewerbsbetreuung. Der Vorgang konnte durch die Verfasser:innen als auch durch die Wettbewerbsbetreuung bis

zum Termin der Preisgerichtssitzung nicht aufgeklärt werden. Das Preisgericht bestätigt die Beurteilungsfähigkeit der Arbeit. Hilfsweise wurden durch die Verfasser:innen erstellten Modellfotos zur Beurteilung herangezogen.

Die Vorprüfung schlägt dem Preisgericht vor, alle Arbeiten im Verfahren zu belassen. Dieser Vorschlag der Vorprüfung wird einstimmig durch das Preisgericht bestätigt.

### **Informationsrundgang und Diskussion der Bewertungskriterien**

Im sich anschließenden Informationsrundgang stellt die Vertretung der Vorprüfung die Arbeiten ohne Wertung und in jeweils gleicher Reihenfolge der Prüfkriterien ausführlich vor. Der Informationsrundgang endet um 12:15 Uhr. Der Vorsitzende des Preisgerichts dankt der Vorprüfung für den ausführlichen Bericht und skizziert den weiteren Fortgang des Verfahrens.

Es schließt sich eine 30-minütige Mittagspause an.

## **5. 1. Wertungsrundgang**

Der 1. Wertungsrundgang beginnt um 12:45 Uhr.

Die Vorprüfung informiert, dass der stimmberechtigte Sachpreisrichter Herr Dieter Sieksmeyer, Bündnis 90/Die Grünen Fraktionsvorsitzender, Stadt Bramsche, die Sitzung aus terminlichen Gründen verlassen muss. Das Preisgericht beschließt, dass der stellvertretende Sachpreisrichter Herr Jens Kerntopf, Bündnis 90/Die Grünen Fraktion, Stadt Bramsche, die Position von Herrn Sieksmeyer im Preisgericht einnimmt

Anschließend erläutert der Vorsitzende, dass im 1. Wertungsrundgang nur Arbeiten mit erheblichen Mängeln ausgeschieden werden sollten. Es wird festgestellt, dass keine Arbeit im 1. Wertungsrundgang ausscheiden soll. Der 1. Wertungsrundgang endet um 12:50 Uhr.

## **6. 2. Wertungsrundgang**

Der 2. Wertungsrundgang startet um 12:50 Uhr.

Im Anschluss werden die einzelnen Arbeiten ausführlich durch jeweils eine:n Fachpreisrichter:in der Fachrichtungen Stadtplanung, Architektur, Bauingenieurwesen, Landschaftsarchitektur – mit Unterstützung durch die Vertreter:innen der Sachverständigen und der Vorprüfung – vorgestellt, erläutert und anschließend im Preisgericht diskutiert.

Nach vertiefender Diskussion der Arbeiten wird folgendes Votum abgegeben:

(Stimmen für den Verbleib im Verfahren: Stimmen für das Ausscheiden):

- ▶ Tarnzahl 1201 (Stimmenverhältnis 11 : 4)
- ▶ Tarnzahl 1202 (Stimmenverhältnis 1 : 14)
- ▶ Tarnzahl 1203 (Stimmenverhältnis 7 : 8)
- ▶ Tarnzahl 1204 (Stimmenverhältnis 2 : 13)
- ▶ Tarnzahl 1205 (Stimmenverhältnis 12 : 3)
- ▶ Tarnzahl 1206 (Stimmenverhältnis 3 : 12)
- ▶ Tarnzahl 1207 (Stimmenverhältnis 15 : 0)
- ▶ Tarnzahl 1208 (Stimmenverhältnis 2 : 13)
- ▶ Tarnzahl 1209 (Stimmenverhältnis 14 : 1)

Der 2. Wertungsrundgang endet um 15:45 Uhr.

## 7. Engere Wahl

Die Vorprüfung informiert, dass die stellv. Sachpreisrichterin Frau Imke Märkl, Stellv. Bürgermeisterin (CDU) / CDU Fraktion, die Preisgerichtssitzung aus terminlichen Gründen um 16:00 Uhr verlassen muss.

Die Arbeiten in der engeren Wahl werden ab 16:00 Uhr schriftlich durch Teams aus den Fachpreisrichter:innen beurteilt. Die Sachverständigen reichen ihre Expertisen an die einzelnen Beurteilungsteams weiter. Der Vorsitzende des Preisgerichts diskutiert in dieser Phase mit den Sachpreisrichter:innen die einzelnen Arbeiten nochmals intensiv.

Die schriftlichen Beurteilungen werden anschließend vorgetragen, diskutiert, in Einzelfällen überarbeitet und anschließend vom Preisgericht einstimmig bestätigt.

### Tarnzahl 1201

Durch sein räumlich gestalterisch klares und einfaches Konzept fügt sich der Entwurf wie selbstverständlich in die vorgegebene städtebauliche Situation beidseits der Bahn, schwingt mit angenehmer Dynamik über Platzflächen und Bahnkörper und wird auf der Ostseite durch ein nach Süden ausgreifendes Rampenbauwerk (Loop) aufgefangen, dessen Antritt auf das Bahnhofsvorfeld orientiert ist.

Die ebenfalls zum Bahnhof weisende aufgeweitete Rampenkurve bietet Fußgänger:innen ein vom Radverkehr abgesicherten Aussichts- und Aufenthaltsbereich. Kontrovers wird der engere Kurvenradius auf der Südseite - der aber bewirkt, dass der Radverkehr hier in seiner Fahrgeschwindigkeit gebremst wird - diskutiert.

Mit durchschnittlich ca. 3 % Neigung ist die Brücke insgesamt barrierefrei und erfüllt mit 4,50 m Breite die Vorgaben für den Fuß- und Radverkehr.

Positiv hervorzuheben sind auch die jeweiligen Antrittsbetonungen der Rampenaufgänge durch eine in den Boden eingelassene lineare Balkenstruktur. Dagegen korrespondiert die etwas sperrige Anordnung von überdachten Fahrradständern und Parkplätzen nur bedingt mit der elastisch geschwungenen Rampenfigur.

Problematisch ist der zu geringe Abstand des Rampenbauwerks zur östlichen Grundstücksgrenze und dem hier unmittelbar angrenzenden giebelständigen Gebäude. Ebenfalls überprüft werden müsste das unmittelbare Ablagern des Rampenbauwerks auf der Westseite des Bahnkörpers, welches in der Visualisierung jedoch weniger problematisch dargestellt ist.

Während der die Rampenschleife unterlaufende Fußweg zur Friesenstraße ausreichend breit ist, erscheint der Erschließungsweg entlang der Breuelstraßen-Grundstücke zu schmal.

Gestalterisch interessant ist die unterschiedliche Geländeausbildung mit einseitig geschlossener, skulptural anmutender Brüstung zum gegenüberliegenden offenen Stabgeländer mit jeweils integrierter Beleuchtung, die bei Dunkelheit die elegante Linienführung des Bauwerks unterstreicht.

Fazit: Aus städtebaulich gestalterischer Sicht ist der Entwurf ein insgesamt positiver Beitrag zur gestellten Aufgabe.

Das statische System entspricht einem im Grundriss gekrümmt verlaufenden Durchlaufträger, der bekanntlich mit torsionssteifen Querschnitten gut funktionieren kann. Die Gestaltung des Querschnitts folgt der Prämisse eines möglichst ruhigen Erscheinungsbildes sowie der für die Nutzenden wahrnehmbaren unterschiedlichen Brüstungsausbildungen. Mit dieser Entscheidung wird in Kauf genommen, dass allein aus Umlagerungen zwischen den sehr unterschiedlich steifen Randträgern wesentliche Beanspruchungszustände und folglich Materialaufwendungen zu erwarten sind. Die Ausführung aus wetterfestem Stahl wird hinsichtlich des Instandhaltungsaufwands positiv gesehen.

Bei der Arbeit gelingt es das Brückenbauwerk mit dem Freiraum in überzeugender Weise in einen Kontext zu stellen. Die Übergänge der Brücke in die Plätze werden über in den Boden eingelegte Corten-Bänder akzentuiert und so mit den angrenzenden Stadträumen verwoben. Auf der Ostseite werden die funktionalen Anforderungen (Stellplätze, Spiel) souverän gelöst. Die vorgeschlagenen Pflanzterrassen im Loop werden in ihrer Funktion als Lärmschutz und Retentionsraum positiv bewertet, wobei das vorgeschlagene große Holzdeck kontrovers diskutiert wird.

Allgemeine Anmerkungen vom Sachverständigen der Deutschen Bahn: Die bauordnungs- und bauplanungsrechtlichen Grenzabstände wären im Rahmen der Überarbeitung des eingereichten Entwurfes einvernehmlich mit der DB abzustimmen und ggf. anzupassen.

## Tarnzahl 1205

Mit einer „dynamischen Schleife“ wird der Brückensteg über die Bahn geführt und vor dem Bahnhofsvorplatz auf die ansteigende ‚Erdrampe‘ aufgesetzt. Es entsteht ein kontinuierlich fließender Schwung des Brückenbauwerks, der geschickt eine Beeinträchtigung der im Osten angrenzenden privaten Grundstücke vermeidet und zum Bahngleis einen noch ausreichenden Abstand einhält, was jedoch eine voraussichtlich genehmigungsfähige Grundstücksneuordnung des Randstreifens zur Bahn erfordern würde.

Die Vernetzung mit dem Wegenetz des westlichen Brückenzugangs ist gut gelöst, allerdings verzichtet der Entwurf an der Südspitze der östlichen Schleife auf einen Treppenabgang, sodass insbesondere die Vernetzung in Richtung Innenstadt erschwert scheint.

Die Freiraumkonzeption der Ostseite mit baumbestandenen Freiflächen, Wegenetz, einigen Parkplätzen und der Unterbringung von Fahrrädern in einem mechanischen Parksafes ist sinnvoll gelöst, allerdings ist das Angebot an Stellplätzen sehr reduziert. Die Ausbildung des Umfelds der Brückenschleife als begrünte und baumbestandene Erdmodellierung ist richtig, bedürfte jedoch einer vertiefenden Ausarbeitung.

Die räumlichen Darstellungen zeigen überzeugend eine ausgesprochen leichte und elegante Stahlkonstruktion mit nur wenigen V-Stützen und einem filigranen Geländer, was die Ersatzweise für das verlorengegangene Modell zur Verfügung gestellten Modellfotos bestätigen.

Im vergleichenden Aufwand von Brückenbauwerk und Erdrampen liegt die Lösung im unteren Bereich, wobei die wünschenswerten zusätzlichen Treppenabgänge noch zu berücksichtigen wären.

Der Entwurf zeugt von einer hohen Kohärenz von konstruktiver Formgebung und stadträumlicher Erscheinung. Der torsionssteife Querschnitt wirkt auskömmlich und dank seiner schlanken Ränder dennoch leicht. Die geringe Spannweite über dem Gleiskörper verspricht einen geringen Ressourcenverbrauch. Beim östlichen Pylon bleibt zu prüfen, ob Anpralllasten infolge der Schrägstellung anzunehmen sind oder ob etwa die Position nachjustiert werden sollte. Die schlicht wirkende Konstruktion braucht nur wenige Details, deren Bearbeitung über die vorgestellten Ansätze hinaus zu bewältigen sein dürfte.

Die Arbeit besticht durch ihre Klarheit und der Angemessenheit bei den vorgeschlagenen Freiräumen. Der Antrittsplatz an der Gerhardt-Hauptmann-Straße ist in seiner Dimensionierung richtig und führt gut hinüber in das filigrane Brückenbauwerk. Der Höhengsprung zum richtig dimensionierten Quartiers-Platz wird durch eine Sitzstufenanlage und eingeschnittene Treppenanlage verbunden, was in seiner Angemessenheit überzeugt. Auf der Ostseite wird das Loop-Auge mit den aufgeasteten Kiefern spannungsreich besetzt; wobei der darunterliegende Kinderspielplatz in seiner Verortung und



Funktionalität kritisch betrachtet wird. Ansonsten gelingt es den Brückenfuß sinnhaft in den Bahnhofsvorplatz zu integrieren. Die Stellplatzanlage ist unterdimensioniert, die Erschließungsstraße ist für Senkrechtparker zu schmal.

Allgemeine Anmerkungen vom Sachverständigen der Deutschen Bahn: Die bauordnungs- und bauplanungsrechtlichen Grenzabstände wären im Rahmen der Überarbeitung des eingereichten Entwurfes einvernehmlich mit der DB abzustimmen und ggf. anzupassen.

## **Tarnzahl 1207**

Die wellenförmig geschwungene Brücke verbindet die zwei Stadtquartiere westlich und östlich der Bahngleise.

Die Verfasser:innen schlagen eine Flügelkonstruktion vor, die den Momentenverlauf in der Dimensionierung der Träger abbildet. Die Brücke wirkt sehr elegant. Die Vereinigung von Form und Konstruktion als Konzeptidee ist sehr gut ablesbar und geht mit den Freianlagen in der Formgebung als Einheit nahtlos in die Freiraumgestaltung über.

Die Veränderung / Modellierung der Topographie im Bahnhofsbereich des Brückenkopfes wird von der Jury besonders gewürdigt. Sie stellt auch gleichzeitig einen sinnfälligen Schallschutz und Abgrenzung zu den Bahngleisen dar.

Die nutzbare Breite der Brücke mit 4,50 m ist durchgängig gegeben, sie ist barrierefrei und die Radien für Fahrradfahrer:innen sind eingehalten worden.

Die Geländerhöhen sind entsprechend den Bestimmungen eingehalten worden und die seitlich auskragenden, schräg nach oben gerichteten Flügel stellen den erforderlichen Berührungsschutz dar.

Das Beleuchtungskonzept ist der Bauaufgabe sehr angemessen geplant. Die indirekte LED-Beleuchtung im Handlauf wirkt dezent und verstärkt in der Wirkung die Konstruktion des Brückenbauwerkes.

Die Eleganz und Ausformung der flächigen Untersicht nebst reduzierter Detailierung der Brücke wird besonders gewürdigt.

Die zigarrenförmigen Stützen wirken im Verhältnis zu der Flügelkonstruktion der Brücke filigran.

Eine kurze Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Teil der Bahngleise für Fußgänger ohne Mobilitätseinschränkungen ist durch die Planung und Anordnung zweier Treppen an der richtigen Stelle der Überquerung eindeutig platziert.

Kritisch angemerkt wird, dass die erforderlichen PKW-Stellplätze nicht ausgewiesen worden sind.

Die Jury vermisst ebenfalls planerische Aussagen zur Führung von Fuß- und Radverkehr.

Die entworfene Brücke stellt eine gestalterisch zurückhaltende, aber sehr elegante Ausführung dar, ist angemessen für den Ort und potentiell 'unverwechselbar'.

Städtebaulich und ingenieurtechnisch ist die entworfene Brücke zeitgerecht und von sehr hoher Qualität.

Die wellenförmig geschwungene Geh- und Radwegbrücke aus Cortenstahl gefertigt, bringt durch die Materialität und Formensprache einen stadtteilverbindenden Akzent gestalterisch zum Ausdruck und stellt einen sehr wertvollen Wettbewerbsbeitrag für den Ort dar.

Die elegant geschwungene Figur im Lageplan führt zu einer sehr großen Spannweite über dem Gleiskörper. Dafür reagiert der gewählte Querschnitt des Brückenüberbaus aus Stahl mit einer Trogform, die ihre Höhe aus der Momentenbeanspruchung des Trägers entwickelt. Mit der gewählten Abstufung der Höhen geht allerdings die Durchlaufwirkung des Brückenträgers nahezu verloren.

Die Arbeit besticht durch ihre Verbindung von 'Brücke' und 'landschaftsarchitektonische Intervention'. Die vorhandene Topographie und die vorgeschlagene landschaftsarchitektonische Intervention führen in einem spannungsreichen, akzentuierten Gesamtwerk. Im Osten wird die dynamische Tragkonstruktion in eine modulierte Landschaft überführt und lässt unterschiedliche Raumfolgen entstehen. Durch den Schwung nach Süden gelingt es, sowohl den Bahnhofsvorplatz wie auch die südlichen Stadträume anzubinden. Vermisst wird die P+R-Anlage, die dadurch erlangten Qualitäten dieses Freiraums rechtfertigen eine eventuelle Verlegung der geforderten Stellplätze. Der Quartiersplatz scheint in seiner vorgeschlagenen Dimensionierung ziemlich groß, die quadratische Grünfläche unter der Brücke nicht nachvollziehbar. Der Übergang zur Gerhardt-Hauptmann-Straße ist in seiner Ausformung angenehm zurückhaltend.

Allgemeine Anmerkungen vom Sachverständigen der Deutschen Bahn: Die bauordnungs- und bauplanungsrechtlichen Grenzabstände wären im Rahmen der Überarbeitung des eingereichten Entwurfes einvernehmlich mit der DB abzustimmen und ggf. anzupassen.

### Tarnzahl 1209

Der vorgeschlagene Wettbewerbsbeitrag besticht durch die Eleganz seiner Konstruktion. Dies zumindest auf Entfernung betrachtet, wobei aus näherer Sicht (unterhalb) der Brücke vom Quartiersplatz aus gesehen die massive Unterkonstruktion sichtbar wird. Das Leitmotiv des „silbernen Fadens“ wird somit nur von unten betrachtet erkennbar.

Die Barrierefreiheit wird auf der östlichen Seite angezweifelt, so dass die Rampenlänge vermutlich verändert werden müsste. Im westlichen Planungsbereich wird die Böschungskante als Erdbaurampe in östliche Richtung verlängert. Die dort vorgesehene Treppe ist im Lageplan lediglich als 'Funktions-treppe' dargestellt, diese scheint dem Quartiersplatz nicht angemessen. Der Treppenaufgang am Gleiskörper ist folgerichtig angeordnet und erlaubt eine kurze Querungsmöglichkeit auf den östlichen Planungsbereich. Sie nimmt sich gestalterisch - genauso wie der schlicht gestaltete Quartiersplatz - zurück.

Auf ganzer Länge werden Stellplätze im östlichen Bereich angeboten, wodurch eine Erschließung der zur Nachverdichtung vorgesehen Anschlussbereiche möglich ist. Eine Verbindung zum Friesenweg ist nicht vorgesehen, wäre aber erwünscht.

Die aus geraden und einem Kreis zusammengesetzte Lageplandisposition erreicht eine vorteilhaft kurze Spannweite über dem Gleiskörper. Der stählerne Hohlkasten in Brückenlängsachse reagiert in seiner Höhe auf die Momentenbeanspruchung. Die V-förmig ausgebildeten Stahlhohlstützen verkürzen die Spannweiten auf intelligente und gestaltgebende Weise. Die tragkonstruktiven Entscheidungen unterstützen eine besonders filigrane Gestalt der Brücke.

Bei dieser Arbeit gelingt es den Verfassern die Brückenkonstruktion wie selbstverständlich in die angrenzenden Stadträume zu integrieren.

Der Bahnhofsvorplatz wird erweitert: Hier finden Fahrradstellanlagen und Kurzzeitparkplätze ihren Ort. Die geforderte N-S Verbindung fügt sich selbstverständlich in die Konzeption ein und erschließt die Stellplatz-Anlage im Süden Richtung Friesenstraße.

Der Quartiers-Platz ist angemessen: Die vorgeschlagenen Baumsetzungen und Wiesenflächen im Zusammenspiel mit den befestigten Flächen überzeugen. Auch die in die Topografie integrierten Treppen unterstützen in ihrer Klarheit das vorgeschlagene Freiraumkonzept.

Allgemeine Anmerkungen vom Sachverständigen der Deutschen Bahn: Die bauordnungs- und bauplanungsrechtlichen Grenzabstände wären im Rahmen der Überarbeitung des eingereichten Entwurfes einvernehmlich mit der DB abzustimmen und ggf. anzupassen.

## 8. Rangfolge / Wettbewerbssumme

### Rangfolge

Anschließend werden ab 16:50 Uhr die Qualitäten der Arbeiten der engeren Wahl detailliert gegeneinander abgewogen und erneut vergleichend diskutiert.

Im Folgenden erhalten alle Fach- und Sachpreisrichter:innen sowie deren Stellvertretende die Gelegenheit, Meinungen zur Rangfolge abzugeben. Nach ausführlicher Diskussion wird dann durch die stimmberechtigten Preisgerichtsmitglieder folgendes Votum abgegeben:

1. Rang für die Arbeit 1207 (Stimmenverhältnis 12 : 3)
2. Rang für die Arbeit 1205 (Stimmenverhältnis 13 : 2)
3. Rang für die Arbeit 1209 (Stimmenverhältnis 10 : 5)
4. Rang für die Arbeit 1201 (Stimmenverhältnis 12 : 3)

### Verteilung der Wettbewerbssumme

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen einen Gesamtbetrag in Höhe von **61.700,00 € netto** zur Verfügung. Die Aufteilung ist gemäß Auslobung wie folgt vorgesehen:

1. Preis	24.680,00 €
2. Preis	18.510,00 €
3. Preis	12.340,00 €
für Anerkennungen	6.170,00 €

Das Preisgericht beschließt einstimmig, die Rangfolge auf die Preise / Anerkennung zu übertragen. Damit ergibt sich folgendes Ergebnis:

1. Preis für die Arbeit	1207
2. Preis für die Arbeit	1205
3. Preis für die Arbeit	1209
Anerkennung für die Arbeit	1201

## 9. Empfehlungen des Preisgerichts / Aufhebung der Anonymität

### Empfehlungen des Preisgerichts

Das Preisgericht beschließt einstimmig folgende Empfehlungen:

- Das Preisgericht empfiehlt die Arbeit 1207 zur Grundlage für die weitere Bearbeitung zu machen. Die Empfehlungen bzw. Hinweise der schriftlichen Beurteilung sind bei der Bearbeitung zu berücksichtigen.

## Aufhebung der Anonymität

Die anschließende Öffnung der Verfassererklärungen ergibt folgende Verfasser:innen:

Tarnzahl	Kennzahl	Platzierung	Büros
1201	271241	Anerkennung	Sweco GmbH, Hannover, Berlin
1202	121621	II. Rundgang	BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG, München / STERLING PRESSER Architects+Engineers Part GmbH, Berlin / mahl gebhard konzepte, München
1203	748325	II. Rundgang	Sbp gmbh – schlaich bergermann partner, Stuttgart / LAVA - Laboratory for Visionary Architecture Berlin GmbH, Berlin / A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin
1204	896789	II. Rundgang	EiSat GmbH, Berlin / Henchion Reuter Architekten, Berlin / Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden
1205	231569	2. Preis	<b>Leonhardt, André und Partner Beratende Ingenieure VBI AG, Stuttgart / Architekturbüro Jean-Jacques Zimmermann, Darmstadt / Kienleplan GmbH, Leinfelden-Echterdingen</b>
1206	030623	II. Rundgang	Tilebein beratende Ingenieure, Osnabrück / Arikon Digitale Baukunst GmbH, Berlin / Wiebold LandschaftsArchitektur GmbH, Osnabrück
1207	230582	1. Preis	<b>BUNG Ingenieure AG, Heidelberg mit iSEA Tec GmbH, Friedrichshafen / Schulitz Architekten, Braunschweig / Junker und Kollegen Landschaftsarchitektur, Osnabrück</b>
1208	159357	II. Rundgang	Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf / SOP-architekten GmbH (slapa oberholz pszczulny), Düsseldorf / Smeets Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH, Erfstadt
1209	156392	3. Preis	<b>Werner Sobek AG, Stuttgart / DKFS Dirk Krolikowski+Falko Schmitt PartGmbH, Hürtgenwald / bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin</b>

Der Vorsitzende dankt der Ausloberin ausdrücklich für die Bereitschaft und Entscheidung, diesen Wettbewerb durchzuführen.

Die Vorprüfung wird für die Vorbereitung, Durchführung und Betreuung des gesamten Verfahrens vom Preisgericht und von der Ausloberin ausdrücklich belobigt. Anschließend wird die Vorprüfung durch das Preisgericht entlastet.

Der Vorsitzende des Preisgerichts gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück.

Herr Bürgermeister Pahlmann dankt allen Teilnehmenden des Preisgerichts, dem Vorsitzenden und der Vorprüfung für die intensive Diskussion der Entwürfe und für die gute und konstruktive Zusammenarbeit.

Das Preisgericht schließt gegen 17:15 Uhr.

## **10. Ausstellung**

Die Wettbewerbsarbeiten werden durch die Stadt Bramsche öffentlich im Rahmen einer Führung ausgestellt. Informationen bzw. Termine hierzu werden allen Verfahrensbeteiligten durch die Wettbewerbsbetreuung übermittelt.

Zusätzlich werden erfolgt eine digitale Ausstellung über die offizielle Webseite [www.bramsche.de](http://www.bramsche.de).

S.S.d

Jens Kerntopf

J. Kerntopf

Andreas Lück

Silke Lehnemann

Anette Stas. Kriemey

Andreas Fuchs

S. Burhoff

W

W. M. M.

Winfried Kuhn

W. M. M.

Ralf Bergander

Klaus Pothmann

Guido Knecht

Andreas W. W.

J. Knecht

V. Knecht

Uwe Krejau

U. Krejau

U. Krejau

W. Krejau

W. Krejau

J. Kersch

Beate Kersch  
Beate Kersch