Baukultur in Hessen

HESSEN

LANDES-WETTBEWERB 2013

ZUSAMMEN GEBAUT – LEBEN MIT WASSER

„Die Verantwortung für das Gestalten des menschlichen Lebensraums,
eingebettet in die Zeit, haben die Ingenieure und Architekten,
die durch ihre geistige Leistung Lösungen anbieten, in besonders hohem Maße."

Staatssekretärin Prof. Dr. Luise Hölscher a.D.

INHALTSVERZEICHNIS

Wettbewerb 2013 der Landesinitiative +Baukultur in Hessen 4

Standorte Wettbewerbsbeiträge 6

Wettbewerbsbeiträge 2. Runde 8

Preisverleihung 14

Grussworte 16

Anerkennungen 19

Kurbad Jungborn, Kassel 20

Bibliotheksbrücke, Bad Vilbel 21

Grünzug Philipp-Holzmann-Straße / Ruhrorter Werft, Frankfurt am Main 22

Auszeichnungen 23

Schilde-Park, Bad Hersfeld 24

Neue Mainbrücke Ost / Honsellbrücke, Frankfurt am Main 28

Ölhafenbrücke, Raunheim 32

Deichsanierung und Hochwasserschutz vor der Mensa, Marburg 36

Dank 40

Impressum 41

Bildnachweise 42

Hessens Finanzstaatssekretärin Professor Dr. Luise Hölscher: „Zum ersten Mal würdigen wir die Wettbewerbssieger mit einer Plakette, die die besondere Qualität der ausgezeichneten Bauprojekte auch öffentlich sichtbar macht. Die Plakette wird ein weiterer Baustein in der Vermittlung von Baukultur in Hessen durch das Land Hessen und seine Partner sein".

Wettbewerb 2013 der Landesinitiative +Baukultur in Hessen „ZUSAMMEN GEBAUT – Leben mit Wasser"

Das Wasser berührt viele Lebensbereiche, insbesondere Freizeit und Erholung. Aber auch das Wohnen und Arbeiten am Wasser ist in den vergangenen Jahren zum wichtigen Thema geworden – immer verknüpft mit einer hohen Erwartung an Gestaltung und Lebensqualität.

Dies steht durchaus im Gegensatz zu früheren Jahren, als das offene Wasser eher als Störfaktor betrachtet wurde oder auf seine Eigenschaft als Infrastruktur- oder Energieträger reduziert wurde. Mit dem aktuellen Wettbewerb der Landesinitiative +Baukultur in Hessen wurden Projekte der Öffentlichkeit bekannt gemacht, die dieses Umdenken im Umgang mit Wasser bei Planung und Bau repräsentieren und deren Gestaltung beispielhaft für Baukultur in Hessen steht. Wie bereits bei den Vorgänger-Wettbewerben 2008 und 2011 liegt das Augenmerk auch diesmal wieder auf dem kooperativen Planungs- und Bauprozess der beteiligten Akteure wie Kommunen, Bauherren, Planer, Nutzer und der interdisziplinären Zusammenarbeit der Fachleute wie Ingenieure, Hydrologen, Ökologen, Architekten, Stadtplaner, Landschaftsarchitekten u.a. Die Wettbewerbsbeiträge zeigen, dass es durch Kooperation besser gelingt, Projekte mit vielgestaltigen Anforderungen wie z.B. Brücken, öffentliche Plätze oder innerstädtische Hochwasserschutzmaßnahmen funktional, ästhetisch und kostenbewusst gut zu gestalten und besondere Qualität zu schaffen.

Das Thema war ein Ergebnis der Abwägungen der Lenkungsgruppe der Landesinitiative +Baukultur in Hessen, das unter den Aspekten Aktualität, Komplexität der Bauaufgaben, Bedeutung für die Städte und Gemeinden und Bewusstsein in der allgemeinen Öffentlichkeit große Anziehungskraft versprach. Die Gelegenheit, das Thema beim TAG DER BAUKULTUR am 9. Oktober 2012 in Darmstadt öffentlich zu präsentieren, wurde genutzt und die Auslobung des Wettbewerbs für das darauffolgende Jahr angekündigt.

Gestartet wurde der Wettbewerb dann im Februar 2013. Mit Ende der Abgabefrist im April wurden 33 Wettbewerbsbeiträge zu 31 Projekten eingereicht. Die Jury aus Vertretern der Initiatoren der Landesinitiative +Baukultur in Hessen und weiteren Fachexperten tagte im Mai und ließ 18 Beiträge für die zweite Phase des Wettbewerbs zu. Fünf Bewertungskriterien – Kooperation, Innovation, Funktionalität, Gestaltung und Nachhaltigkeit – standen bei der Preisgerichtssitzung im Fokus. Die 18 Beiträge wurden dann von den Teilnehmern für die zweite Phase überarbeitet und anschaulich aufbereitet. Anfang Juli tagte die Jury erneut und kürte 4 Auszeichnungen (Plakette und Urkunde, siehe Seite 23ff.) und 3 Anerkennungen (Urkunde, siehe Seite 19ff.). Die feierliche Preisverleihung fand am 6. September im Museum Wiesbaden statt. Plaketten und Urkunden wurden von der Staatssekretärin im Hessischen Ministerium der Finanzen, Professor Dr. Luise Hölscher überreicht. Die 4 Preisträger hatten dabei Gelegenheit, ihre prämierten Projekte vorzustellen. Alle 18 Beiträge der zweiten Runde sind in dieser Dokumentation ab Seite 8 dargestellt. Eine Übersicht über alle 31 eingereichten Projekte bieten die Karte und die beigefügte Liste auf den Seiten 6 und 7.

Zusammen bauen, das Leben mit Wasser und Baukultur haben im Landeswettbewerb lebendige Gestalt angenommen und sind durch die Projekte anschaulich fassbar geworden. Dafür sei allen Teilnehmern sehr herzlich gedankt.

Die Initiatoren der Landesinitiative +Baukultur in Hessen

AUSZEICHNUNGEN //

SCHILDE-PARK, BAD HERSFELD // NEUE MAINBRÜCKE OST & HONSELLBRÜCKE, FRANKFURT AM MAIN // ÖLHAFENBRÜCKE, RAUNHEIM // DEICHSANIERUNG UND HOCHWASSERSCHUTZ VOR DER MENSA – LAHNTERRASSE UND MENSATERRASSE, MARBURG //

ANERKENNUNGEN //

KURBAD JUNGBORN, KASSEL // BIBLIOTHEKSBRÜCKE, BAD VILBEL //GRÜNZUG PHILIPP-HOLZMANN-STRASSE / RUHRORTER WERFT, FRANKFURT AM MAIN //

2. RUNDE //

PARKANLAGE „SCHÖNE AUSSICHT“, NIEDENSTEIN // ALTRHEINARMRENATURIERUNG, GEISENHEIM UND OESTRICH-WINKEL // MAINUFERPARK, OFFENBACH // LEOMÜHLE, BAD ZWESTEN // UFERPARK UND LAHN-BRÜCKE FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER, GIESSEN // PLATZ AN DER THM, GIESSEN // NATURNAHE UMGE-STALTUNG DES WEHRES, FRANKFURT-HÖCHST // HOCH-WASSERSCHUTZ ORTSKERN UND HOFGARTENPLATZ, WIESBADEN-SONNENBERG // FONTÄNENBRUNNENANLAGE RATHENAUPLATZ, FRANKFURT AM MAIN // NEUGESTALTUNG RHEINUFERPROMENADE, WIESBADEN MAINZ-KASTEL // ÖKOLOGISCHE RENATURIERUNG DES MAINUFERBEREICHS BEIM NEUBAU HAFEN 2, OFFENBACH //

WEITERE TEILNEHMER //

NATUR- UND ERLEBNISPLATZ MIT ERHOLUNG UND STELL-PLATZ FÜR WOHNMOBILE, RIMBACH // STAATSTHEATER DARMSTADT, HERRICHTUNG DES VORPLATZES BRUNNEN-ANLAGE MIT KUNSTOBJEKT, DARMSTADT // BOOTSHALLE FÜR DAS HILFELEISTUNGSLÖSCHBOOT HECHT, GERNS-HEIM // NEUBAU EXKLUSIVER STADTVILLEN AN DER FULDA AUF DEN GRUNDSTÜCKEN BLOCK 7 UND BLOCK 8, KASSEL // R(H)EINBLICKE IM UNESCO-WELTKULTURERBE-GEBIET, OBERES MITTELRHEINTAL // KLIMAROUTE, FRANKFURT-RHEIN-MAIN // MÜHLENGÄRTEN UND QUARTIER „ZU DEN MÜHLEN“, GIESSEN // SPIELPLATZ AN DER LAHN, GIESSEN // BAU EINES LESEGARTENS IM RAHMEN DER STADTPARK-GESTALTUNG, OBERURSEL // RENATURIERUNG DER WESCHNITZ, LORSCH // OBERER MOLENPARK, OFFENBACH // MAINUFERPROMENADE, FRANKFURT-RHEIN-MAIN // NEUGESTALTUNG DES UNIVERSITÄTSCAMPUS DER JUSTUS LIEBIG UNIVERSITÄT, GIESSEN //

WETTBEWERBSBEITRÄGE 2. RUNDE

In dieser Wettbewerbsdokumentation können die Projekte nur sehr kurz skizziert werden. Die Landesinitiative +Baukultur in Hessen möchte ausdrücklich dazu einladen, sich selbst vor Ort ein Bild zu machen.

In der ersten Jurysitzung im Mai 2013 wurden aus 33 Wettbewerbsbeiträgen bzw. 31 verschiedenen Projekten 18 Projekte in die engere Wahl genommen. Alle Beiträge der zweiten Runde wurden von den Teilnehmern für die zweite Jurysitzung anschaulich und vertieft aufbereitet. Diese Projekte repräsentierten aus Sicht der Jury das Thema des Wettbewerbs „ZUSAMMEN GEBAUT – Leben mit Wasser" besonders gut. Einige Beiträge schnitten dabei in allen 5 Kriterien (Kooperation, Innovation, Funktionalität, Gestaltung, Nachhaltigkeit) sehr gut ab, andere wiesen besondere Stärken in einzelnen Aspekten auf. In der zweiten Jurysitzung im Juli 2013 wurden die Arbeiten anhand der Kriterien erneut intensiv diskutiert und abgewogen. Die Komplexität vieler dieser Projekte und die Weitsichtigkeit der Bauherren bei sehr langfristig angelegten Vorhaben war an vielen Stellen beeindruckend. Von den 18 Beiträgen erhielten 4 eine Auszeichnung (ab S. 23), 3 eine Anerkennung (ab S. 19), die 11 weiteren Arbeiten der engeren Wahl sind hier im Anschluss knapp skizziert.

LANDES-
WETTBEWERB 2013

Altrheinarmrenaturierung, Geisenheim und Oestrich-Winkel

Lage: Flussufer am Ortsrand

Baujahr: noch laufend

Bauherr: Hessen Mobil

Entwurfsverfasser: bosch & partner GmbH, Herne

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: UNGER Ingenieure, Homberg (Efze) und AVENA Landschaftsökologie, Marburg

Die Altrheinarmrenaturierung in der Rheinaue bei Geisenheim ist eine landespflegerische Kompensationsmaßnahme für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 643 zwischen Mainz-Mombach und Wiesbaden-Schierstein. Ein verfüllter ehemaliger Rheinarm wird wieder freigelegt und soll dauerhaft Wasser führen. Ermöglicht wird so die ungestörte Entwicklung einer typischen Auenvegetation mit Röhricht und Auwald. Die Maßnahme trägt zu einer Verbesserung des Abflussregimes des Rheins sowie zu einer größeren Vielfalt des Landschaftsbildes bei. Gleichzeitig wird der Erholungswert am Rheinufer entlang des Leinpfads gesteigert.

Voraussetzung für die Entwicklung des Auwaldes sind regelmäßige Überflutungen. Hierfür wird der Altrheinarm vertieft und das Gelände sorgfältig modelliert. Die Vegetation entwickelt sich sukzessive ohne Neuanpflanzungen. Bei den Brückenbauwerken zur Insel wurde auf eine hochwertige Gestaltung Wert gelegt, die besonders gut in die Landschaft eingebunden ist.

Parkanlage „Schöne Aussicht", Niedenstein

Lage: Ortszentrum

Baujahr: 2007

Bauherr: Stadt Niedenstein

Entwurfsverfasser: schöne aussichten landschaftsarchitektur, Kassel

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: Ingenieurbüro Gajowski, Baunatal

Der Teich in der ca. 6.500 qm großen Fläche diente ursprünglich als Löschwasserteich, die Grünfläche war Spielplatz und Aufenthaltsort. Mit der Zeit wurde der Teich undicht, die Fläche verbuschte. Im Rahmen der Dorferneuerung bildete sich ein Arbeitskreis, der die Grundlage für einen Realisierungswettbewerb zur Parkerneuerung erarbeitete.

Das Wasser als wesentliches Element der Parkgestaltung stammt aus einer natürlichen Quelle. Seit Jahrhunderten dient es an dieser Stelle als Löschwasser- und Eislieferant, Fischquelle oder zum Schlittschuhlaufen. Ein Quellstein, ein kleiner Bachlauf, ein offener Teich und der Blick in die Landschaft machen heute den Charakter des Parks aus. Bei der Parkgestaltung wurde auf die bestehenden Gehölze zurückgegriffen und es wurden nur natürliche Materialien verwendet. Die Niedensteiner legten selbst mit Hand an und jedes neue Element, wie Spielgeräte oder das Holzdeck, wurde sorgfältig im Hinblick auf den Kostenrahmen im Arbeitskreis geprüft.

Die Parkanlage Niedenstein steht beispielhaft für eine offene Beteiligungs- und Gesprächskultur und dafür, dass auch mit kleinem Budget ein hochwertiger Park entstehen kann.

Mainuferpark, Offenbach

Lage: städtisches Flussufer

Baujahr: Fertigstellung 2009

Bauherr: Stadt Offenbach

Entwurfsverfasser: Adler & Olesch, Mainz

Beteiligte Fachbehörden: Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Obere und Untere Wasserbehörde, Obere und Untere Naturschutzbehörde, Quartiersmanagement Mathildenviertel

Das Offenbacher Mainufer ist als Teil der Regionalparkroute und des „Grünrings vom Main zum Main" von regionaler Bedeutung. Nach dem Rückbau der Gleisanlage der ehemaligen Hafenbahn bestand die Chance, die Verbindungszone zwischen Stadt und Fluss aufzuwerten. Die Gestaltung einer urbanen Freizeit- und Aufenthaltsfläche für die Bewohner des Mathildenviertels sowie die ökologische Vernetzung und der Hochwasseraspekt waren entwurfsbestimmend.

Zwei getrennte Trassen für Fahrradfahrer und Spaziergänger führen nun durch das Gelände. Platzflächen mit Sitzstufen, Terrassen und großen Natursteinblöcken laden zum Sitzen am Wasser ein. Ein großer Spielplatz, Streetballfeld und Beachvolleyballplatz runden das Angebot ab. Als Kulisse und Schattenspender dienen einzelne Baumpflanzungen.

Leomühle, Bad Zwesten

Lage: Bachlauf im Außenbereich

Baujahr: Fertigstellung 2012

Bauherr: Jürgen Silber

Entwurfsverfasser: UNGER Ingenieure, Homberg (Efze)

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: Groß und Hausmann Umweltplanung und Städtebau, Weimar (Lahn), Büro für Fischereibiologie und Gewässerökologie, Marburg, Fachgebiet Wasserbau und Wasserwirtschaft der Universität Kassel

Die Leomühle liegt am linken Ufer der Schwalm bei Bad Zwesten und trieb ab 1919 ein Mühlrad, einen Walzenstuhl, zwei Mahlgänge, eine Drehmaschine sowie eine Kreissäge an. Hierfür wurde die Schwalm mit einem ca. 1,40 m hohen Wehr aufgestaut. Heute dient das Wasserrad ausschließlich der lokalen Energiegewinnung.

Die privaten Bauherren hatten sich das Ziel gesetzt, gleichzeitig mit der Erweiterung der Wasserkraftnutzung die ökologische Durchgängigkeit der Anlage zu verbessern. Hierfür ist ein zusätzliches Betriebsgebäude mit einer Wasserkraftschnecke errichtet worden, die eine Leistung von 35 kW erbringt. Die Durchgängigkeit für Fische und Kleinstlebewesen wurde zusätzlich über einen seitlichen Pass gesichert.

Grundlegend für die Planung und Ausführung war die Kooperation von Hydraulikern, Hydrologen, Tragwerksplanern, Landschaftsplanern / Ökologen und Fischereibiologen.

Platz an der THM, Gießen

Lage: Innenstadt

Baujahr: Fertigstellung 2013

Bauherr: Landesgartenschau Gießen 2014 GmbH

Entwurfsverfasser: geskes.hack Landschaftsarchitekten bdla, Berlin

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: Ingenieurbüro Floecksmühle, Aachen, Untere Wasserbehörde, Untere Naturschutzbehörde, Stadtplanungsamt, Untere Denkmalbehörde, Gartenamt Gießen

Ziel der Ausrichtung der Landesgartenschau 2014 in Gießen ist generell die Aufwertung des Stadtbildes.

Mit der Neugestaltung des Platzes an der THM (Technische Hochschule Mittelhessen) können die vorhandenen großen Wasserflächen inszeniert und der Schwanenteich und die ebenfalls denkmalgeschützte Kastanienallee neu in das Bewusstsein der Gießener gerückt werden. Für Lehrende, Bedienstete und Studierende der THM wird ein neuer attraktiver Aufenthaltsort für Erholung und Ruhe gewonnen und neue Blickbeziehungen und Zugang zur Wieseckaue geschaffen.

Naturstein, wassergebundene Wegefläche, Amberbäume und Platanen sind die wesentlichen Elemente der Neugestaltung auf zwei Ebenen: Die obere Fläche schließt an das Niveau des Gehwegs an der Ringstraße an, die untere Fläche bietet Sitzbänke und ein vielfältig nutzbares Holzpodest, die zum Verweilen und zum Blick auf das Wasser einladen.

ZUSAMMEN GEBAUT

Uferpark und Lahn-Brücke für Fußgänger und Radfahrer, Gießen

Lage: Flußufer am Innenstadtrand

Baujahr: Fertigstellung 2014

Bauherr: Stadt Gießen

Entwurfsverfasser Brückenbauwerk: Ingenieurbüro Weber, Gießen

Freiflächenplanung: A24 Landschaftsarchitekten, Berlin

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: Stadtplanungs-, Tiefbau- und Gartenamt, Gießen, swillus architekten, Berlin

Seit Jahrzehnten war die Brücke zwischen der Gießener Weststadt und der Nordstadt, die ursprünglich als Autotrasse vorgesehen war, in Planung. Die dafür benötigten Flächen am Ufer waren jedoch private Gärten. Erst die Ausrichtung der Landesgartenschau 2014 überzeugte die Eigentümer, ihre Grundstücke abzugeben. Der im Vorfeld erarbeitete „Rahmenplan Lahnaue" mit der Rad- und Fußgängerbrücke trug erheblich zur Akzeptanz des Vorhabens bei.

Es entsteht nun ein öffentlich zugänglicher Flussabschnitt, in den die Brücke eingebettet ist. Die filigranen Pylone wirken als Blickfang und neues Wahrzeichen. Bei der Konstruktion wurde auf die Erhaltung möglichst großer Retentionsräume Wert gelegt. Obstbäume wurden erhalten, so dass die frühere Nutzung erkennbar bleibt. Mit diesem Pioniervorhaben wird die Strategie verfolgt, den Fluss für alle Gießener Bürger zurückzugewinnen.

Naturnahe Umgestaltung des Höchster Wehres, Frankfurt am Main

Lage: GrünGürtel Frankfurt am Main

Baujahr: Fertigstellung 2013

Bauherr: Stadtentwässerung Frankfurt am Main

Entwurfsverfasser: BGS Wasser GmbH, Darmstadt

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: BGS Umwelt GmbH, Darmstadt, Landschaftsökologie + Planung Bruns, Stotz & Gräßle Partnerschaft, Schorndorf, ISK Ingenieurgesellschaft für Bau und Geotechnik mbH, Rodgau

Die Nidda entspringt im Vogelsberg und fließt in Frankfurt-Höchst in den Main. Ab den 1920er Jahren wurde der Unterlauf gravierend verändert: Begradigungen, Steinschüttungen, einheitliche Trapezform im Querschnitt sowie Regulierung durch 6 bewegliche Stauwehre. Dies funktioniert hydraulisch hervorragend, unterbindet aber die ökologische Durchgängigkeit.

Bereits 1990 beschlossen die Anrainer der Nidda, den ausgebauten Fluss naturnah zu gestalten. Die Stadt Frankfurt am Main ließ daraufhin in der „Wehrstudie" aufzeigen, dass dies hydraulisch möglich ist, ohne die Hochwassersicherheit zu mindern.

Auf dieser Grundlage wurde nun das bewegliche Wehr durch ein langes Streichwehr mit Umgehungsgerinne ersetzt. Die ökologischen Bedingungen, die Gewässergüte und die Eigendynamik wurden deutlich verbessert. Es entstand eine vielfältige Flusslandschaft mit Kiesinsel, flachen Ufern, kleinem Strand, mit Altwassern und Wiesen, die bei Hochwasser überschwemmt werden.

Hochwasserschutz Ortskern und Hofgartenplatz, Wiesbaden-Sonnenberg

Lage: im Ortskern

Baujahr: Fertigstellung 2013

Bauherr: Landeshauptstadt Wiesbaden

Entwurfsverfasser: Harald Neu Architekt & Städtebauarchitekt BDA, Darmstadt

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: Hydroprojekt, München, Schlier u. Partner Ingenieurbüro für Tragwerksplanung und Konstruktion, Darmstadt, Umweltamt in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Arbeitsschutz und Umwelt, Wiesbaden

Der historische Ortskern Sonnenbergs ist geprägt von der Burg Sonnenberg und dem engen Tal des Rambachs, dessen Ufer unmittelbar von Häusern und Straßen gesäumt sind. Im Zuge der Maßnahmen wurden Straßen und Wege saniert und neu gestaltet sowie attraktive Freiflächen geschaffen. Neben dem Zugewinn an Sicherheit im Hinblick auf Hochwasserschutz und fließenden Verkehr wurden das Ortsbild deutlich aufgewertet und neue Bezüge zum Gewässer geschaffen.

Die Sohle des Rambachs wurde, wo dies möglich war, naturnah hergestellt. Nischen für Flora und Fauna wurden in die Bauwerke integriert. Wiesbaden-Sonnenberg gewinnt durch die Maßnahme attraktive Stadträume mit Bezug zum Wasser. Gleichzeitig verbessern sich die ökologischen und hochwassertechnischen Bedingungen im gesamten Ortskern.

Neugestaltung Rheinuferpromenade, Wiesbaden Mainz-Kastel

Lage: städtisches Flussufer

Baujahr: Realisierung seit 2008

Bauherr: Stadt Wiesbaden

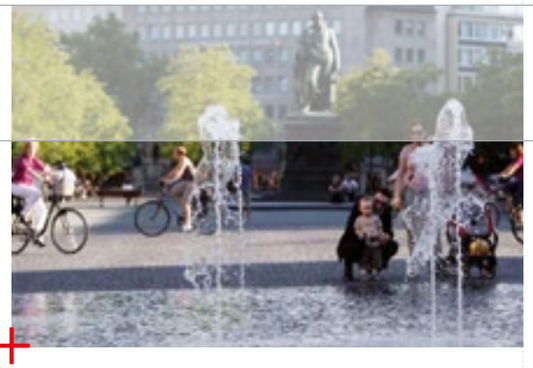
Entwurfsverfasser: BIERBAUM.AICHELE landschaftsarchitekten, Mainz

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: GREBNER Ingenieure GmbH, Mainz, Baugrundinstitut Franke-Meißner und Partner GmbH, Wiesbaden, Bretschneider Beratende Ingenieure GmbH, Mainz, Stadtplanungsamt, Tiefbau- und Vermessungsamt, Wiesbaden, Sylvia Weiand Wettbwerbskoordination, Wiesbaden

Die gemeinsame Rheinuferentwicklung ist eine Aufgabe der strategischen Stadt- und Freiraumentwicklung der beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden. Die Neugestaltung des Rheinufers Kastel ist wiederum ein zentraler Baustein des Stadtumbaus Kostheim-Kastel. Im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs mit Ideenteil wurde für das Umfeld der Reduit und die angrenzenden Rheinwiesen ein Gesamtkonzept entwickelt.

Die besondere Lage direkt an der Theodor-Heuss-Brücke gegenüber der Mainzer Altstadt wurde neu inszeniert: Die historische Reduit wurde von überflüssigen Einbauten befreit und wieder in Wert gesetzt, der Verkehr neu geordnet, ein großzügiger Strand angelegt. Bastion und Sitzstufen zum Wasser bieten nun Ausblick auf die Mainzer Stadtsilhouette. Diese Hinwendung zum Wasser ist Impuls für die weitere Entwicklung des Rheinufers und den Stadtteil.

2013



Fontänenbrunnenanlage Rathenauplatz, Frankfurt am Main

Lage: im Innenstadtkern

Baujahr: Fertigstellung 2009

Bauherr: Hochbauamt Stadt Frankfurt am Main

Entwurfsverfasser: Büro Kiefer Landschaftsarchitektur, Berlin

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: Ingenieurbüro Rauthenberg, Frankfurt am Main, Beiersdorf und Herzhauser Planung GmbH für Elektro- und Fördertechnik, Frankfurt am Main, Aquaprojekt Plauen GmbH, Stadtplanungsamt, Frankfurt am Main

Im Zuge der Neugestaltung der Platzfolge Rathenauplatz - Rossmarkt - Goetheplatz hat der Rathenauplatz einen neuen Brunnen erhalten. Bis in die 1930 Jahre stand hier der Merkurbrunnen. Das neue Wasserspiel aus 25 Fontänen, Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs, stellt den Sternenhimmel zur Geburt Goethes in Blickrichtung des Planeten Merkur dar.

Die computergestützte Technik macht es möglich, unterschiedliche Wasserbilder mit Nebel und Licht je nach Tageszeit und Anlass zu inszenieren. Tagsüber sprudeln die Fontänen eher für die Kinder. Abends werden stimmungsvolle, elegante Muster erzeugt. Die Einbauten sind so angelegt, dass eine Nutzung des Platzes mit Bühnen / Aufbauten ohne Hindernisse möglich ist. Sitzbänke mit Blick auf die Hochhäuser der Banken ergänzen die Gestaltung. Entstanden ist ein Ort des Innehaltens und der Erfrischung inmitten des großstädtischen Treibens.

Ökologische Renaturierung des Mainuferbereichs beim Neubau Hafen 2, Offenbach

Lage: städtisches Flussufer

Baujahr: Fertigstellung 2013

Bauherr: OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Entwurfsverfasser: freiraum x Landschaftsarchitektur, Frankfurt am Main

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: CDM Smith Consult GmbH, Offenbach, Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Offenbach, Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt, Frankfurt am Main

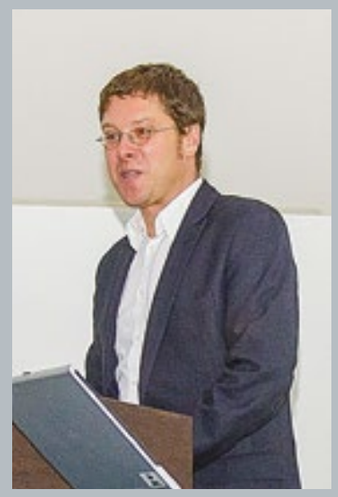
Der ehemalige Industriehafen Offenbach liegt im innerstädtischen Stadtteil Kaiserlei und wurde bis in die 1990er Jahre industriell genutzt. Dort entsteht derzeit ein neues Stadtviertel. Ein Teilprojekt ist dabei die Neugestaltung des Uferbereichs auf dem Grundstück Nordring 129, dem neuen Standort des Kulturzentrums Hafen 2.

Auf einer Fläche von ca. 1.200 qm wurde das Gelände abgegraben und die neu geschaffene Oberfläche nach ökologischen Gesichtspunkten gestaltet: Neue Retentionsräume und Laichbereiche sind entstanden, die durch dichte Gehölzpflanzungen von der Freizeitnutzung abgeschirmt sind. Eine weich geschwungene Rasenböschung zum Wasser hin bietet sich nun für Veranstaltungen und Erholung, als Weide für Schafe und Gänse und als Spielbereich für Kinder an. Der Main bildet schließlich den eindrucksvollen Hintergrund für die mobile Bühne am Ufer.

PREISVERLEIHUNG IM MUSEUM WIESBADEN

LANDES-WETTBEWERB 2013 ZUSAMMEN GEBAUT – LEBEN MIT WASSER

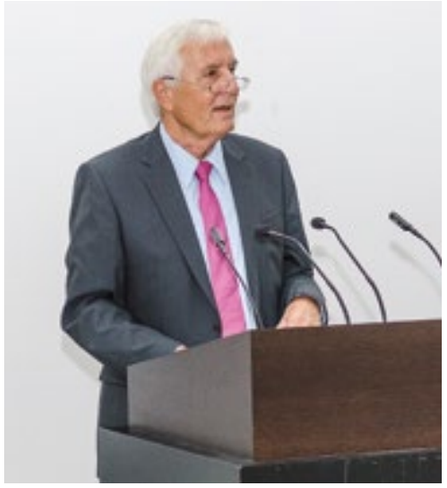
GRUSSWORTE



Dr. Alexander Klar,
Direktor Museum Wiesbaden:

„Das Museum Wiesbaden versteht sich als ein Haus, das allen Künsten gewidmet ist, weswegen ich Sie heute als Protagonisten der Baukunst herzlich bei uns willkommen heiße."

Landesinitiative +Baukultur in Hessen am 6. September 2013 im Museum Wiesbaden



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Udo F. Meißner, Präsident der Ingenieurkammer Hessen

Die Landesinitiative +Baukultur in Hessen ist zum zweiten Mal anlässlich einer feierlichen Preisverleihung in der Wettbewerbsreihe ZUSAMMEN GEBAUT zu Gast im Museum Wiesbaden. Der besondere Rahmen des Museums eignet sich besonders, um den Stellenwert der Baukultur in Hessen deutlich zu machen und die Preisträger des Wettbewerbs, die Tag für Tag mit der Planung und Realisierung von Projekten befasst sind, angemessen zu würdigen.

Die Bauwerke, die wir planen, bauen und betreiben, in denen wir wohnen und arbeiten, die wir auf vielfältige Art und Weise nutzen, haben nicht nur einen materiellen Wert an sich, sondern üben eine starke Wechselwirkung auf alle Individuen aus und beeinflussen nachhaltig das geistige Leben der Menschen und der Gesellschaft. Die Betrachtungen zur Baukultur dürfen deshalb auch nicht beschränkt werden auf die unmittelbare Gestaltung der Städte und der Gemeinden oder auf den Hochbau. Der Begriff Baukultur umfasst vielmehr die gesamte gebaute Infrastruktur und das ist sehr umfassend, denn gebaut und kooperativ zusammen gebaut wird auf der gesamten Erde. Sogar unter der Erde – man denke an die Kulturgüter der Bergwerke im Ruhrgebiet oder an die geotechnischen Tunnel der Alpenquerungen, an U-Bahnanlagen o.ä. – oder auch unter Wasser und mit Wasser wird gebaut. Nicht zu vergessen: Auch über der Erde im Weltraum wird gebaut, wie z.B. auf der ISS oder anderen Satellitensystemen.

Diese vielfältigen Bauten mit ihren Diensten beeinflussen inzwischen ganz nachhaltig unser tägliches Leben und unsere Kultur. In den Ingenieurbüros bearbeiten die Bauingenieure mit Projekten der Infrastrukturplanung das gesamte Spektrum der Stadt- und Raumplanung und der Regionalentwicklung in ihrer hoch anspruchsvollen technisch-naturwissenschaftlichen Komplexität. Man denke dabei an alle Typen von Gebäuden und technischen Anlagen, an die gesamte Ver- und Entsorgung mit Wasser, Strom, Gas und Telekommunikation, an die Verkehrssysteme zu Lande, zu Wasser und in der Luft, oder an geomatische Erschließungs- und Leitsysteme, die wir selbstverständlich mit modernen „Navis" heutzutage nutzen.

Mit dem Wettbewerbsthema war das Ziel verknüpft, Baukultur in solchen Zusammenhängen am Wasser sichtbar zu machen. Die eingereichten Beiträge umspannen daher auch eine große Vielfalt von der Stadt- und Landschaftsplanung über Ingenieurbauwerke bis hin zu Hochbauten, die alle im Kontext Wasser stehen und hessenweit seit 2007 fertig gestellt wurden.

Bei den Betrachtungen zur Baukultur muss man jedoch auch darauf hinweisen, dass es inzwischen nicht mehr wie zu biblischen Zeiten darum geht, die Erde dem Menschen untertan zu machen. Im Zeichen der Überbevölkerung, des Klimawandels und des Ressourcenmangels geht es bei der Wechselwirkung des Menschen mit der Natur vielmehr darum, die beschränkten Ressourcen nachhaltig und werterhaltend zu bewirtschaften, die Artenvielfalt dieser Welt zu erhalten und die Umwelt so zu gestalten, dass der Lebensraum der Menschen, der Fauna und Flora überhaupt auf Dauer gesichert ist.

Das bringt im Bauwesen und für die Baukultur ganz neue und sehr komplexe Herausforderungen mit sich, denen wir uns interdisziplinär stellen müssen. Nur so können wir die Probleme der Zukunft bewältigen.

ANERKENNUNGEN

Keynote – Staatssekretärin Prof. Dr. Luise Hölscher a.D.

Die Initiative Baukultur hat in diesem Jahr den landesweiten Wettbewerb „ZUSAMMEN GEBAUT“ zum dritten Mal ausgelobt und das Thema „…Leben mit Wasser“ in den Fokus gerückt.

Wettbewerbsverfahren sind unbestritten der geeignetste Weg auf der Suche nach den besten Lösungen und Qualitäten. Der Wettbewerb „ZUSAMMEN GEBAUT“ will kooperative Planungen und vorbildliche Projekte sichtbar machen und prämieren. Er will aufzeigen, welche Qualitäten entstehen, wenn fachübergreifende Kompetenz eine besondere Rolle spielt.

Erstmals in diesem Jahr wurden die Auszeichnungen durch die Verleihung der Plakette der Landesinitiative +Baukultur in Hessen gewürdigt, die an den ausgezeichneten Projekten die Wertschätzung der Landesinitiative +Baukultur in Hessen deutlich machen. Dabei hat die Lenkungsgruppe der Landesinitiative +Baukultur in Hessen an das Design der Plakette selbst bereits einen hohen Anspruch gestellt. Die Plakette wird dazu beitragen, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf besondere baukulturelle Werte zu richten; sie wird zum Nachdenken und Diskurs auffordern und ein weiterer Baustein in der Vermittlung von Baukultur in Hessen sein. Die Projekte, denen ich in diesem Jahr die Plakette der Landesinitiative +Baukultur in Hessen überreichen konnte, zeigen deutlich, dass die Herausforderungen angenommen werden und Hessen eine hohe Qualität an ingenieurtechnischen und baukünstlerischen Ergebnissen hervorbringt.

Das Thema „…Leben mit Wasser“ wurde bereits am 9. Oktober 2012 am TAG DER BAUKULTUR der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Prof. Díaz zeigte auf, in welcher vielfältigen Weise das Element Wasser Berührungspunkte zu Planungen und Bauwerken aufweist. Wasser ist für uns Menschen ein essentielles Element, ist Wasser doch die Grundvoraussetzung für die Existenz allen Lebens. Wasser begleitet uns durch das Leben und den Tag. Wir nutzen es zum Trinken, zum Zähneputzen, zum Baden, zum Waschen, in der Landwirtschaft, der Industrie und zu vielem Mehr. Es ist ein selbstverständliches Medium und umso wichtiger ist es, das Bewusstsein immer wieder zu schärfen, wie lebensnotwendig Wasser und dessen Qualität ist. Die Fähigkeit des

Menschen, in vielfältiger Weise in seine natürliche Umwelt einzugreifen und diese zu ändern und zu gestalten, führt zu der Frage, wie er die Umwelt prägt und Zeichen setzt, die auf lange Zeit Spuren hinterlassen. Die Verantwortung für das Gestalten des menschlichen Lebensraums, eingebettet in die Zeit, haben die Ingenieure und Architekten, die durch ihre geistige Leistung Lösungen anbieten, in besonders hohem Maße.

Beeindruckend waren für mich bereits bei der letzten Preisverleihung und sind auch heute das Engagement und die hohe Qualität der eingereichten Projekte. Diese Qualitäten der so vielfältigen Projekte richtig zu würdigen, war auch bei diesem Wettbewerb eine nicht einfache Aufgabe für die Juroren. Die Gesamtwürdigung ist ein Ergebnis intensiver Betrachtungen und konstruktiver Diskussionen. So vielfältig wie das Thema, das von städtebaulichen Projekten über Sport- und Freizeitanlagen, Brunnen, technischen Infrastruktureinrichtungen bis zu Renaturierungen von Gewässern und nicht zuletzt dem Wohnen am Wasser reicht, so breit war auch das Spektrum des Teilnehmerkreises, das von öffentlichen und privaten Auftraggebern, Unternehmen, Planern bis zu Verbänden reichte.

Der Wettbewerb hat mit der Würdigung aller Teilnehmer seinen vorläufigen Abschluss gefunden. Vorläufig, da erst mit Anbringung der Plakette die öffentliche Kenntlichmachung des Projektes als vorbildliches Beispiel für die Baukultur in Hessen erfolgt.

Die Landesinitiative +Baukultur in Hessen trägt mit ihren Aktivitäten und Zielen die Bedeutung der Baukultur und deren Vermittlung in die Öffentlichkeit. Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre neue Einblicke und Anregungen.

LANDES-WETTBEWERB 2013 ZUSAMMEN GEBAUT – LEBEN MIT WASSER

Kurbad Jungborn, Kassel

Lage: Flussufer am Rande des Stadtzentrums

Baujahr: 1891, Fertigstellung der Sanierung 2011

Bauherr: Förderverein Kulturdenkmal Kurbad Jungborn e.V.

Entwurfsverfasser: Frank Schütz Architekt BDA, Kassel

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden und Unterstützer: HAZ Beratende Ingenieure für das Bauwesen, Kassel, Professor Alexander Eichenlaub, Universität Kassel, Amt für Bauaufsicht, Denkmalschutz und Stadtplanung der Stadt Kassel (Erbpachtgeber), Hessisches Landesamt für Denkmalpflege, der Ortsbeirat der Kasseler Unterneustadt, Stadtmuseum Kassel, Wassersportfreunde Kassel e.V., Sparkassen Kulturstiftung Hessen-Thüringen, Kasseler Sparkasse

Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden zahlreiche Badeanstalten am Ufer der Fulda. Das Kurbad Jungborn wurde 1890/ 91 direkt auf der Ufermauer als Reinigungsbad erbaut, da es

damals in der gesamten Kasseler Altstadt und in der Unterneustadt keine Badezimmer gab. Beim Bombenangriff im Oktober 1943 wurde die gesamte alte Unterneustadt zerstört – bis auf wenige Gebäude, darunter das Kurbad Jungborn. Bis 1997 wurde das denkmalgeschützte Gebäude genutzt, danach verfiel es. Anwohner gründeten daraufhin einen Förderverein, der vor unterschiedlichen Aufgaben stand:

+ das Gebäude zu sanieren und eine dauerhafte Nutzung zu finden,
+ es für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen,
+ das Gebäude und die Freiflächen des Geländes für kulturelle Veranstaltungen zu öffnen
+ und damit insgesamt das kulturelle Leben der Unterneustadt zu bereichern.

Der Förderverein hat dort nun das Kasseler Bademuseum eingerichtet, das die Geschichte der neueren Badekultur in Kassel mit Bildern und Exponaten dokumentiert, also die der Kasseler Flussbäder, der Freibäder, der Hallenbäder, der städtischen und der privaten Reinigungsbäder. Weitere Nutzungen des Gebäudes sind ein Museumscafé sowie das Vereinsheim der Wassersportfreunde Kassel e.V.

Dafür wurde behutsam erneuert: Das Mauerwerk wurde ausgebessert, das Dach durch eine neue Konstruktion ersetzt und neue Fenster nach altem Muster eingebaut. Alle Decken wurden erneuert, Turm und Schornstein gesichert und saniert, Reste des historischen Terrazzobodens wurden erhalten. Neu angelegt wurden eine Terrasse am Fluss und der Eingangsbereich des Museums.

Bibliotheksbrücke, Bad Vilbel

Lage: kurstädtisches Flussufer

Baujahr: Fertigstellung 2013

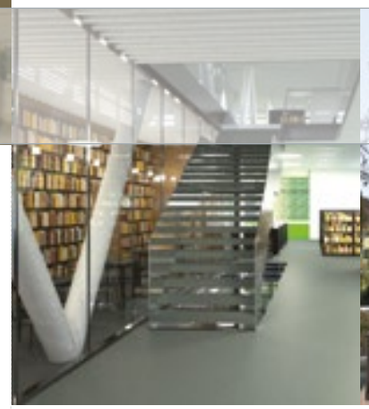
Bauherr: Stadt Bad Vilbel

Entwurfsverfasser: Demmel und Hadler GmbH – Architekten und Ingenieure, München

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: Krebs und Kiefer – Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH, Darmstadt, BGS Wasser, Darmstadt, Büro für Gewässerökologie – Gottfried Lehr, Bad Vilbel, Transsolar, München

Bad Vilbel hat kein historisch gewachsenes Zentrum. Daher wurde die Möglichkeit genutzt, zwischen der zentralen Frankfurter Straße und dem Flusslauf der Nidda einen Stadtplatz, Geschäfte und gleichzeitig eine attraktive Verbindung zum Kurpark und Kurhaus jenseits der Nidda zu schaffen. Ein neues Brückenbauwerk – zugleich Fußgängerbrücke, Stadtbibliothek und Café – verbindet nun auf der nordwestlichen Seite des Stadtplatzes beide Niddaufer.

Eine Bibliothek als Brückenbauwerk dürfte ein Alleinstellungsmerkmal sein – zumindest in Deutschland. Diese Idee eröffnet eine ungewöhnliche Aufenthaltsqualität und verschiedene attraktive Perspektiven auf die Nidda. Zusätzlich bieten die Stufenanlagen an



den Ufern Sitzmöglichkeiten mit reizvollen Blickbeziehungen.

Durch die gleichzeitige Renaturierung eines Flussabschnittes im Anschluss an die Bibliotheksbrücke wird den Bürgern und Besuchern gezeigt, wie die Nidda vor der Uferbegradigung in der Stadt erlebbar war und bietet Fauna und Flora Entwicklungsmöglichkeiten mitten in der Stadt. Die Gebäude am Stadtplatz (privater Bauherr) nehmen Geschäfte, gastronomische Angebote, Arztpraxen und Wohnungen auf. Auf dem Stadtplatz werden zukünftig der Wochenmarkt und zahlreiche Veranstaltungen stattfinden. Durch die Gesamtmaßnahme sind ökonomische, kulturelle und ökologische Anforderungen verknüpft und neue Anziehungspunkte für das öffentliche Leben in der Stadt geschaffen worden.

Grünzug Philipp-Holzmann-Straße / Ruhrorter Werft, Frankfurt am Main

Lage: städtisches Flussufer

Baujahr: Fertigstellung 2014

Bauherr: Stadt Frankfurt am Main

Entwurfsverfasser: BIERBAUM.AICHELE landschaftsarchitekten, Mainz und Frankfurt am Main

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden der Stadt Frankfurt am Main: Grünflächenamt, Amt für Straßenbau und Erschließung, Hochbauamt, Kulturamt, Denkmalamt, Umweltamt, Stadtplanungsamt

In Abstimmung mit: KatzKaiser (Erinnerungsstätte), Darmstadt, Schubert und Seuss Architekten (Gastronomiegebäude), Darmstadt, Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich mit COOP Himmelb(l)au, Wien (EZB), Sinai Freiraumplanung + Projektsteuerung GmbH (Hafenpark), Berlin

Die Ruhrorter Werft entstand 1910 als Teil des Osthafens der Stadt Frankfurt am Main und wurde bis in die 1980er Jahre betrieben, so dass Relikte der industriellen Nutzung erhalten werden konnten. Die wohl wichtigsten Grünräume der Stadt, die Mainuferpromenade und der GrünGürtel, mit dem Grünzug Philipp-Holzmann-Straße als Verbindungsstück, haben an der Ruhrorter Werft ihren Schnittpunkt.

Die Anforderungen an die Planung dieses relativ schmalen Landschaftsraumes waren schon aufgrund der Zahl der beteiligten Bauherren, Ämter und Planer komplex. Insbesondere die Zufahrt und die Sicherheitsanforderungen der EZB hatten erheblichen Einfluss auf die Gestaltung der Freiflächen. Alle Kooperationspartner trugen jedoch dazu bei, dass der Bezug und der Zugang zum Fluss im Vordergrund standen.

Die grandiosen Blickbeziehungen von der Ruhrorter Werft zur Skyline und zum Deutschherrnufer und die spannende Wechselbeziehung zwischen den Relikten der industriellen Geschichte und den modernen Bankentürmen charakterisieren heute den Ort. Sitzbänke laden zum Verweilen ein. Weiter östlich am Mainufer schneidet der neue Grünzug von Norden kommend wie eine Intarsie in das Band der Mainuferpromenade ein und markiert so den besonderen Ort.

Schilde-Park, Bad Hersfeld

Lage: am Rand der Kernstadt

Bauherr: Stadtentwicklungsgesellschaft Bad Hersfeld, Projektträger der Stadt Bad Hersfeld

Baujahr: seit 2010, geplante Fertigstellung 2014

Entwurfsverfasser: Wette & Küneke Landschaftsarchitekten, Göttingen

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros sowie Fachbehörden: WAGU, Kassel, Kleineberg & Partner, Kassel, Technische Verwaltung Bad Hersfeld, Sanierungsträger NH Projektstadt, Kassel

Die Kreisstadt Bad Hersfeld war über Jahrzehnte durch das an die Altstadt angrenzende Industrieareal der Babcock GmbH (ehem. Benno Schilde BSH) in der Stadtentwicklung stark beeinträchtigt. Das 5,5 ha große Gelände wurde für eine Nachnutzung frei, als 2008 das Nachfolgeunternehmen Grenzebach BSH GmbH seinen Standort in ein Gewerbegebiet verlegen konnte.

Da sich die Stadt in ihrer baulichen Entwicklung vor allem auf bereits vorhandene Bebauungspotenziale (Leerstände, erschlossene Neubaugebiete und Baulücken) konzentrieren wollte, entstand nach umfangreichem Rückbau auf dem Babcock-Areal unmittelbar im Stadtzentrum deshalb bewusst eine Parklandschaft mit eingebetteten Kultur- und Bildungseinrichtungen.

Der vorher über längere Strecken unterirdische Bachlauf der Geis wurde freigelegt und ebenso wie die bislang zwar offenen, aber technisch verbauten Bachabschnitte naturnah gestaltet. Dieses Wasserbauvorhaben trug wesentlich dazu bei, den Schilde-Park aufzuwerten sowie den Hochwasserabfluss und den ökologischen Gewässerzustand der Geis zu verbessern. Die Bürger und vor allem Kinder haben nun die Möglichkeit, direkten Kontakt mit dem Wasser aufzunehmen. Dies wird im Sommer rege angenommen. Benachbarte Wohnquartiere und Kindertageseinrichtungen profitieren ganz besonders von dieser Möglichkeit.

Auf der zentralen Plaza wurde ein „Wassertisch" und ein Wasserspielplatz errichtet, welche das Thema „Wasser" gestalterisch und spielerisch in den Schilde-Park übertragen. Wasser wird damit zum zentralen und verbindenden Element für den gesamten Park und auch für die kulturwirtschaftlichen und bildungsorientierten Angebote (Erlebnis-Museum „wortreich", Schilde-Halle, Studium plus, Ausbildungswerkstatt).

Um das Gesamtprojekt umsetzen zu können, war nach der Bürgerbeteiligung mit mehreren Planungswerkstätten und dem einstimmigen Umsetzungsbeschluss der politischen Gremien eine viele Monate dauernde komplexe und umfassende Planungsphase erforderlich. Der kontrollierte Gebäuderückbau und die Flächenentsiegelung mussten koordiniert werden mit der infrastrukturellen Erschließung des Gebietes, der Freilegung der Geis und der Parkgestaltung. Auch die Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude musste in Bauabfolgen eingepasst werden. Die Projektleitung lag bei der Stadt Bad Hersfeld.

Innovation und Nachhaltigkeit

Das Besondere bei der Konversion dieses innerstädtischen Industrieareals ist, dass das große Gelände keiner primär wirtschaftlichen Verwertung, sondern einer naturnahen Gestaltung mit umfangreicher Gewässerfreilegung zugeführt wurde. Es wurde ein Rahmen geschaffen, um kulturelle und bildungsbezogene Einrichtungen zu etablieren und damit nachhaltig wirtschaftliche Impulse zu setzen (Kulturwirtschaft, Fachkräfteausbildung und -bindung). Mitten in der Stadt entstand ein Natur-Erlebnis-Raum mit Zugang zu Fließgewässern, der besonders von Kindern sehr gut angenommen wird.

Gleichzeitig wurden so zusätzliche Jagd- und Lebensräume für Insekten, Kleinlebewesen und Vögel geschaffen. Durch Abriss eines Großteils der Gebäude sowie Entsiegelung und Begrünung wurde zudem eine erhebliche Verbesserung der siedlungsklimatischen Situation erreicht.

Durch das Projekt wurden und werden neue Maßnahmen angestoßen: So wird im westlichen Parkteil am Geisufer neuer Wohnungsbau entstehen. Außerdem wird hier die Errichtung einer weiteren Kindertagesstätte geprüft.

Funktionalität und Gestaltung

Funktionale Anforderungen ergaben sich durch den Höhenunterschied zwischen der Lage des Geisbettes zwei bis drei Metern unter dem natürlichen Geländemodell, der in der Planung eine entscheidende Rolle spielte. Zum einen machte man sich den Höhenunterschied im westlichen und östlichen Parkbereich im Rahmen des Hochwasserschutzes zu Nutze, indem die Ufer nun stark abgeböscht und naturnah gestaltet wurden, wodurch erheblicher neuer Retentionsraum entstand. Diese Böschungen sind nun „Entdecker-Bereiche" für am Wasser spielende Kinder mitten in der Stadt. Dies wird auch pädagogisch genutzt durch angelegte, „offene Klassenzimmer" am Geisufer.

Im zentralen Bereich erfolgte die Abböschung und Gestaltung der Uferbereiche aufwändiger: Es wurden Elemente aus Blocksteinen, ufernahe Terrassen und eine hochwertige Begrünung eingebaut. Außerdem verlaufen vom neuen Wassertisch Freitreppen hinunter zur Geis, sodass eine direkte Verbindung zwischen künstlerisch und natürlich angelegten Wasserelementen gelang.

Auszug aus der Laudatio (Karl-Christian Schelzke, Landesinitiative +Baukultur in Hessen):

„Wenn schon „Alles Bauen, wie privat es auch zu sein scheint, (ist) eine öffentliche Angelegenheit ist" (so ein Zitat von Manfred Sack 1999), wie sehr gilt dann diese Aussage für ein öffentliches Bauvorhaben, das zudem auch noch öffentlich in zweifacher Hinsicht ist. Zum einen ist es ein öffentlicher Bauherr und zum anderen geht es um eine offene und damit auch öffentliche Gestaltung eines ehemaligen Industrieareals.

Der Schilde-Park ist die neueste Parkanlage der Kur- und Festspielstadt Bad Hersfeld. In 2011 wurde damit begonnen, das ehemalige Industriegelände der Benno-Schilde AG neu zu gestalten und die Freiflächen großzügig als Park anzulegen.

Glanzpunkte auf dem Gelände sind die Plaza mit einem großen Fontänenfeld und der renaturierte Bachlauf der Geis. Was ist nun das Besondere an dieser gestalteten Freifläche? Ich erlaube mir drei für mich ganz wesentliche Punkte hervorzuheben:

1. Die Einbeziehung von Wasser, die „Wassergestaltung" ist einzigartig: Neben einem insbesondere für Familien mit Kindern attraktiven Fontänenfeld und einer zum Verweilen einladenden Pergola sind es vor allem die Geräte des Wasserspielplatzes, die begeistern. Und natürlich, auch dieses Wort im Doppelsinne, bezaubert – dieses Wort halte ich für gerechtfertigt – der renaturierte, wieder natürliche Bachlauf der Geis.

2. Entgegen einem nach wie vor, wegen Wohnungsbedarf nachvollziehbaren Trend, wurde die innenstadtnahe Industriebrache nicht verdichtet, sondern für eine Frei- und Erholungsfläche genutzt und damit einer sozialen Funktion zugeführt.
3. Angesichts der finanziellen Miseren, denen der überwiegende Teil der Städte und Gemeinden ausgesetzt ist, kommt es mehr denn je darauf an, dass sich die Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Kommune identifizieren und von daher auch bereit sind, sich aktiv einzubringen. Der Schildepark ist ein Ort, an dem man sich gerne aufhält und der einem das Gefühl vermittelt, im richtigen Ort zu leben. Das dies so gelungen ist, hat auch etwas, wenn nicht sogar entscheidend damit zu tun, dass mit bürgerschaftlichen Engagement und hoher Akzeptanz in der Stadtverordnetenversammlung in einem mehrstufigen Planungsprozess ein Gesamtkonzept erarbeitet wurde.

   Wenn man Betroffene – und das ist nun mal die Bürgerschaft nicht nur bei jedem öffentlichen Bauvorhaben – ich erinnere an das Eingangszitat, von Anfang an in den Planungsprozess als Partner und Mitgestalter einbezieht, dann braucht man sich nicht zu wundern, wenn dann ein allseits angenommenes Identifikationsprojekt entsteht. Dies entspricht dann eben auch genau dem Titel des Wettbewerbes „ZUSAMMEN GEBAUT".

   Ich gratuliere allen, insbesondere der Bad Hersfelder Bürgerschaft. Die Jury hat eine kluge Entscheidung getroffen. Dafür sollten wir ihr alle danken."

Neue Mainbrücke Ost / Honsellbrücke, Frankfurt am Main

Lage: an der Schnittstelle zwischen Kernstadt, Hafenareal, Wohn- und Freizeitnutzungen

Bauherr: Stadt Frankfurt am Main vertreten durch das Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE)

Baujahr: Fertigstellung 2013

Entwurfsverfasser: ARGE Ferdinand Heide Architekt / Grontmij Ingenieurgesellschaft, Frankfurt am Main; ARGE Ferdinand Heide Architekt / KHP König und Heunisch Planungsgemeinschaft, Frankfurt am Main

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: Grontmij Ingenieurgesellschaft, Frankfurt am Main, KHP König und Heunisch Planungsgemeinschaft mbH, Frankfurt am Main, Weihermüller & Vogel GmbH – Beratende Ingenieure für das Bauwesen, Wiesbaden

Schon Jahrzehnte lang gab es in Frankfurt am Main keine neue Mainbrücke mehr. Mit dem neuen Generalverkehrsplan und der Ansiedlung der Europäischen Zentralbank (EZB) im Frankfurter Ostend auf dem Gelände der ehemaligen Großmarkthalle trat eine Veränderung ein: Im Sommer 2006 lobte die Stadt Frankfurt am Main einen interdisziplinären

Realisierungswettbewerb für die „Neue Mainbrücke Ost und das Rampenbauwerk Honsellbrücke“ aus. Die Brücke ist nicht nur ein neuer Baustein im Verkehrsnetz der Stadt, sondern auch ein wichtiges stadträumliches Bindeglied. Die Brücke verbindet zwei Stadtteile und Naherholungszonen attraktiv miteinander.

Auf der Grundlage eines eigenen 3D-Stadtmodelles mit allen Frankfurter Hochhäusern, der Innenstadt und der gesamten Mainuferpromenade wurden im Entwurfsprozess zahlreiche Studien zu Form und Gestalt der neuen Brücke und etliche Brückentragwerke visualisiert und konstruktiv untersucht.

Die Arbeitsgemeinschaft aus Architekt und Tragwerksplaner suchte anhand der Varianten gleichgewichtig nach der besten städtebaulichen Lösung wie nach einer sinnvollen, klaren und wirtschaftlichen Konstruktion.

Die Ertüchtigung der bestehenden denkmalgeschützten Honsellbrücke umfasste den weitgehenden Rückbau der Vorlandbögen mit Neubau der Honsellrampe und der Honsellstraße. In enger Zusammenarbeit zwischen dem ASE als federführendem Amt, dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen und der ARGE Ferdinand Heide

Architekt mit KHP König und Heunisch wurde ein Gesamtkonzept erarbeitet. Das Erscheinungsbild aus Brückenbögen, Hänger und Geländer blieb dabei weitgehend erhalten. Die beiden südlichen Bögen des historischen Vorlandbauwerkes konnten erhalten werden und stehen zukünftig für kulturelle oder gastronomische Nutzungen zur Verfügung.

Bei der Neuen Mainbrücke Ost trägt eine Bogenkonstruktion aus schwarzem hochfestem Stahl die schlanken, einfach gekreuzten Hängerseile, an denen die Fahrbahnplatte abgehängt ist. Beide Brückenbögen sind leicht gegeneinander geneigt und verjüngen sich zur Mitte des Bauwerks hin. Durch die Vielzahl der gekreuzten Hängerseile ist eine besonders geringe Höhe der Versteifungsträger und damit eine schlanke Ausbildung der Fahrbahnplatte möglich. Seine filigrane und transparente Gestalt erhält das Brückenbauwerk darüber hinaus durch die bewusste Auflösung des Brückendecks: Fahrbahn und Gehweg sind mit einem Abstand von ca. 1,15 m voneinander getrennt. Die attraktiven Uferzonen des Mains, die von zahllosen Passanten genutzt werden, sind nun über eigenständige Fuß- und Radwegestege, die gleichsam an der Brücke hängen, miteinander verbunden.

Die Neue Mainbrücke Ost überspannt sowohl den Main als auch die Uferpromenade, d.h. die Uferbereiche sowie der Fluss sind von störenden Brückenpfeilern oder Pylonen freigehalten. Großzügige Treppenaufgänge und Rampen an den Widerlagern werden als Stadtterrassen gestaltet und bieten faszinierende Ausblicke auf die Frankfurter Skyline.

Innovation und Nachhaltigkeit

Bei Planung und Bau wurde auf die Minimierung der Beeinträchtigung der Umwelt, der Verkehrsbehinderung, der Bauzeit und der Lebenszykluskosten viel Wert gelegt.

Für eine positive Ökobilanz wurde auf einen hohen Grad an Vorfertigung gesetzt. Die Mainbrücke wurde nach der Produktion im Werk mit zwei Flussschiffen in Einzelbauteilen angeliefert.

Auf dem Gelände des späteren Hafenparks wurde die Brücke vormontiert und dann eingeschwommen. Dabei wurde die 175 Meter lange und 2.200 Tonnen schwere Stahlkonstruktion am Ufer um 90 Grad gedreht, dann senkrecht auf zwei schwimmende Pontons in den Fluss geschoben und flussaufwärts zu ihrer endgültigen Position gezogen. U.a. konnten so Eingriffe in Fluss und Ufer sowie Einschränkungen der Schifffahrt sehr gering gehalten werden.

In der Planungsphase wurde die Bilanzierung der Lebenszykluskosten eng mit den Fragen der Gestaltung der Brücke verknüpft. In der Vergabephase galt das Augenmerk der Qualität und Dauerhaftigkeit der Brücke.

Funktionalität und Gestaltung

Über Form, Struktur und Materialien wird ein Einklang mit dem Ort, der Honsellbrücke und dem berühmten Schalendach der Großmarkthalle von Martin Elsässer (Baujahr 1928) gesucht. Die neue Brücke ist so weniger ein eigenständiges signifikantes Bauwerk, als vielmehr ein Baustein eines selbstverständlichen Ensembles des industriell geprägten Ortes.

In der Zusammenarbeit der interdisziplinären Arbeitsgemeinschaften wurde viel Wert auf die Kongruenz konstruktiver, gestalterischer und wirtschaftlicher Anforderungen gelegt. Hierbei sind die Abwägung von städtebaulicher Einbindung und Verknüpfung, attraktivem Angebot für alle Verkehrsteilnehmer, Ästhetik, Blickbeziehungen, Aufenthaltsqualität und Dauerhaftigkeit nur ausgewählte Entwurfsaspekte der komplexen Aufgabe, die zu einer besonders ausgewogenen Lösung geführt hat.

2013

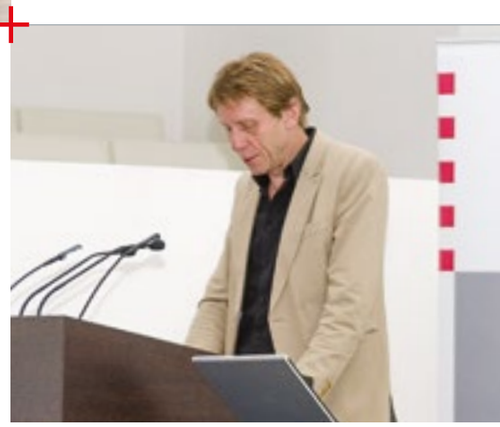
Als Besonderheit wird die neue Brücke bei Dunkelheit ein prägnantes, einmaliges Bild abgeben: Nicht illuminierte Bögen, sondern die Vielzahl der dünnen Drähte wird das Erscheinungsbild bei Nacht bestimmen. Die erleuchteten gekreuzten Seile erzeugen ein filigranes Geflecht aus Lichtstreifen, das sich wie eine dünne Schicht vor die Skyline legt.

Auszug aus der Laudatio (Peter Bitsch, Landesinitiative +Baukultur in Hessen):

Brücken haben etwas mit Sehnsucht zu tun!

„Brückenbauwerke gehören zu den imponierensten Bauwerken der Ingenieurbaukunst. Seit den Rundbogenbrücken der Antike sind sie Zeugen der Herausforderung, unüberwindliche Hindernisse durch kühne Konstruktionen zu verbinden. Ihre Aufgabe war und ist es, Verkehrswege durch direkte Verbindungen zu optimieren bzw. überhaupt erst herzustellen. Über die konstruktiven und verkehrstechnischen Eigenschaften hinaus waren Brücken stets ein Symbol für den Fortschritt und ein Sinnbild für die Überwindung der Schwerkraft.

Bei dem ausgezeichneten Projekt handelt es sich genau genommen um zwei Brückenbauwerke: Die Honsellbrücke, ein architektonisch eindrucksvolles Ingenieurbauwerk, das zwischen 1906 und 1912 aus Stahl errichtet wurde. Sie überquert den Main im Ostend Frankfurts und verbindet die Honsellstraße und die Franziusstraße. Die Honsellbrücke ist auf Grund ihrer Gestaltung und überaus hohen handwerklichen Qualität als Einzeldenkmal gelistet. Aufgrund des Wachstums und der Neubelebung im Osthafen-Stadtteil und auch weil die Honsellbrücke nach über 100 Jahre Betrieb und ihrer geringen Tragfähigkeit von nur



20t nicht für die voraussichtlich ansteigende Verkehrsaufkommen geeignet erschien, musste sie verstärkt werden.

Hinzu kommt die Neue Mainbrücke Ost, eine spektakuläre neue Schrägseilbrücke, die zur Bewältigung des erhöhten Verkehrsaufkommens durch den Neubau der EZB auf dem Gelände der Großmarkthalle notwendig wurde.

Zur Auszeichnung

Die Jury war sich schnell einig, dass die Honsellbrücke und die Mainbrücke Ost eine Auszeichnung absolut verdienen. Die wesentlichen Überlegungen für diese Entscheidung waren:

+ Die Brücken sind das Eingangstor nach Frankfurt. Sie haben die Qualität eines neuen Wahrzeichens, insbesondere bei Nacht.
+ Die Brücken punkten auch mit ihrer Symbolik: Die leichte, filigrane Konstruktion spiegelt die Dynamik der pulsierenden Finanzmetropole Frankfurt.
+ Die Brücken überzeugen auch durch die Trennung der Verkehre in Fahr- und Fußgänger/Radfahrerwege, also der Nutzungsqualität für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.
+ Die Brücken sind nachhaltig: Denn das Abbruchmaterial der Honsellbrücke wurde für die Rampenbauwerke verwendet. Ein vorbildliches Recycling!
+ Die Brückenwiderlager dienen nicht nur ihrer Funktion, sondern sind nutzbarer Uferraum mit hoher Aufenthaltsqualität.
+ Und schließlich, zu guter Letzt, noch ein berufspolitischer Aspekt: Uneingeschränkt zu loben ist der hier durchgeführte interdisziplinäre Wettbewerb als innovativer Ansatz für eine Kooperation zwischen Architekten und Ingenieuren.

Ich gratuliere den Ausgezeichneten ganz herzlich!“

Ölhafenbrücke, Raunheim

Lage: Mainuferweg, Höhe Tanklager Raunheim

Bauherr: Stadt Raunheim federführend für den Interkommunalen Stadtumbau „Drei gewinnt" – Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach

Baujahr: Fertigstellung 2013

Entwurfsverfasser: schneider + schumacher Planungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main mit Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Frankfurt am Main

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: Gesamtkoordination NH Projektstadt (Stadtumbaumanagement), Frankfurt am Main, Planungsbüro Dorn – Gärten + Landschaft, Frankfurt am Main

Der Main mit seinen flußbegleitenden Freizeit- und Erholungsflächen ist das räumlich verbindende Element der interkommunalen Kooperation zwischen den Städten Raunheim, Rüsselsheim und Kelsterbach im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau in Hessen".

Im Jahr 2008 wurde der Brückenschlag über den Raunheimer Ölhafen als interkommunales Leuchtturmprojekt von den Stadtverordnetenversammlungen aller drei Kommunen beschlossen. Bereits seit 20 Jahren bestand der Wunsch der Bürger der Region nach dieser Brücke, der 2008 im Rahmen der Bürgerbeteiligung bekräftigt wurde. Mehr als 500 Interessierte nahmen damals an der „Beteiligung per Schiff" teil, die die Möglichkeit bot, unter anderem die Lücke im regionalen Wegenetz und die Herausforderung durch den Ölhafen vom Wasser aus zu begreifen.

Die Stärkung des Freizeit- und Erholungswertes entlang der südlichen Regionalparkroute „Mainuferweg" ist das wesentliche Ziel der Städte. Das Potenzial der stark frequentierten überörtlichen Fahrradroute soll besser genutzt und das Image aller drei Partnerstädte als attraktive

interkommunale Maßnahmen gemeinsam zu finanzieren. Die Ölhafenbrücke ist die erste große interkommunale Baumaßnahme der Kooperation, bei deren Finanzierung der kommunale Eigenanteil gedrittelt wird. Somit beteiligen sich alle Partnerkommunen gleichermaßen an regional wichtigen Projekten, von denen alle profitieren.

Die Brücke dient nicht nur Freizeitnutzungen, sondern ermöglicht auch den Pendlern der angrenzenden Städte das einfache und sichere Erreichen ihrer Arbeitsplätze per Fahrrad. Parallel zu den letzten Fertigstellungsmaßnahmen wurde eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft der Partnerstädte zum Thema Radtouristik-Marketing ins Leben gerufen, die die umweltfreundliche Verbindung regional und überregional bewerben wird. So soll die Region Untermain zukünftig nicht nur als „Zwischenstadt" zwischen den Oberzentren wahrgenommen werden, sondern stärker eine eigene Identität entwickeln.

Ein Nachhaltigkeits-Aspekt betrifft die Wartungskosten: Durch die Konstruktion der Brücke in Verbundbauweise, mit einhergehender Reduzierung wartungsintensiver Lager, sind langfristig geringe Wartungs- und Instandhaltungskosten zu erwarten.

Standorte für Wohnen, Leben und Arbeiten verbessert werden. Laut Prognosen werden rund 170.000 Brückennutzer pro Jahr erwartet. Mit dem Bau der Ölhafenbrücke ist nun die lückenlose Fahrt von der Main-Mündung in den Rhein bei Mainz / Wiesbaden über Frankfurt am Main bis ins bayerische Aschaffenburg möglich. Bislang musste der Ölhafen auf unattraktiver Strecke, Bundes- und Hauptverkehrsstraßen querend, umfahren werden. Die Brücke ist barrierefrei gestaltet und integriert alle Belange von Sicherheit, Naturschutz und Einbindung in den Landschaftsraum an dieser sensiblen Schnittstelle am Mainufer. Die kontinuierliche und frühzeitige

Einbindung aller Akteure und der Bürger schuf eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung der komplexen Bauaufgabe.

Innovation und Nachhaltigkeit

Bemerkenswert ist, dass die drei Kommunen vereinbart und durch die Parlamente beschlossen haben,

Funktionalität und Gestaltung

Die funktionalen Anforderungen an das Brückenbauwerk ergeben sich aus der zu überbrückenden Einfahrt des Ölhafens, der Lage im Retentionsraum des Mains und den Nutzungsanforderungen durch Fußgänger, Radfahrer und Menschen mit Behinderung. Im Planungsprozess wurde frühzeitig die Problematik der Tankschiffeinfahrten und des Verlade- bzw. Löschbereichs des Ölhafens berücksichtigt. Es sollte vermieden werden, dass insbesondere brennbare Gegenstände wie z.B. Zigaretten auf einfahrende Schiffe geworfen werden können. Dies konnte durch die L-förmige Querschnittsform erreicht werden, dessen Rückwand bis zu 2,8 Meter hoch ist.

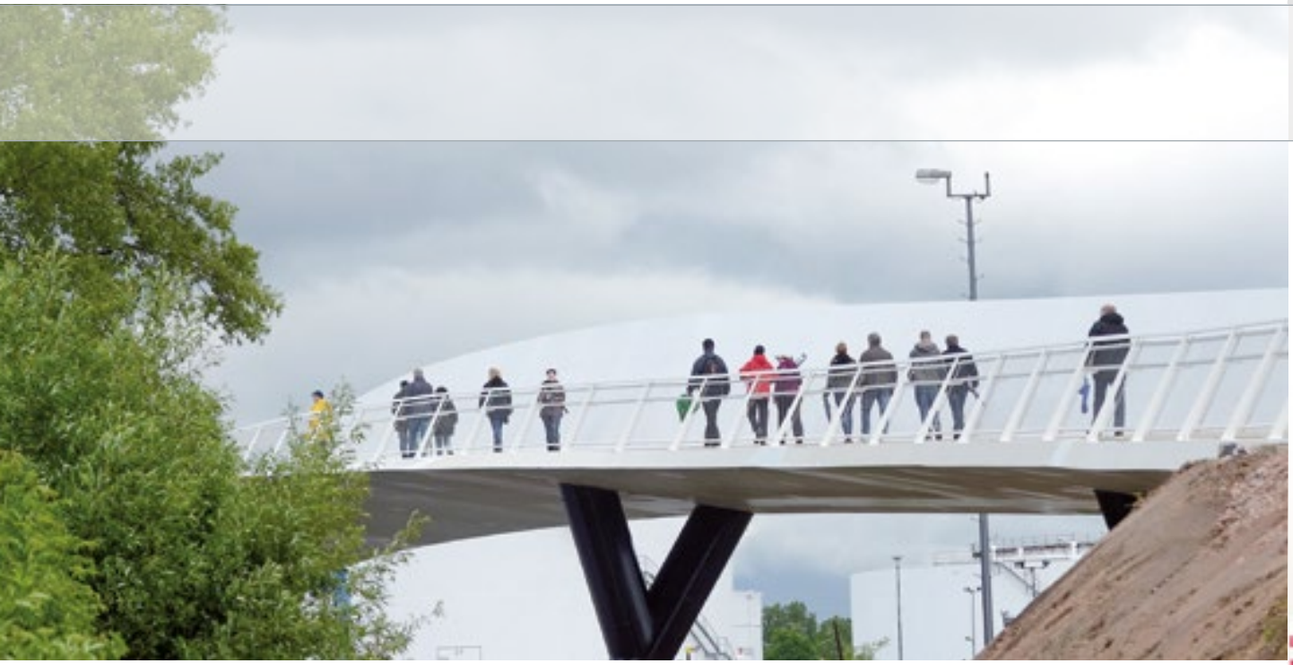
Zum Main hin öffnet sich das Bauwerk und der Überwurfschutz wird durch die Verlängerung der horizontalen Konstruktion bis zu 2,5 Metern über das schräg ausgeführte Geländer hinaus erreicht. Da auch keine Gegenstände über den Sicherheitszaun des Tanklagers an der Nordseite der Brücke geworfen werden sollen, mussten die Nutzer der Brücke hier auf kürzestem Weg auf den Erdboden geführt werden. Die spektakuläre Spindel trägt dieser Anforderung Rechnung. Nach einer kompletten Kreisbewegung geht die Spirale in die ebenfalls weiße, grazil s-förmig geschwungene

Stahlkonstruktion über, die den Fluss überbrückt. Durch die komplexe geschwungene Form, die dem Stahlbauteil der Brücke ihre Steifigkeit verleiht, werden den Fußgängern und Radfahrern spannende Ausblicke und Raumwirkungen ermöglicht und vor allem das Befahren zum besonderen Erlebnis gemacht.

Die Anforderungen durch die Untere Naturschutzbehörde betrafen den möglichst geringen Verlust von wertvollem baumbestandenen Retentionsraum im Mainvorland. Dieser Anforderung konnte ebenso durch die L-förmige Geometrie des Bauwerks entsprochen werden:

Neben der Überwurfschutzfunktion beteiligt sich die vertikale Wand auch am statischen Lastabtrag, wodurch die Bauhöhe unter der Oberkante der Lauffläche gering gehalten werden konnte. Die zu überwindende Höhe zwischen dem anstehenden Gelände und der Brücke konnte so auf ein Minimum reduziert werden. Dadurch konnte die Rampenlänge der Zu- und Abfahrten und somit auch die Inanspruchnahme von wertvollem Retentionsraum sehr gering gehalten werden.

Mit einer Gesamtlänge von 170 Metern überspannt die Brücke die Ölhafeneinfahrt mit einer Stützweite von rund 70 Metern frei. Die nötige Durchfahrtshöhe kann bei nahezu jedem Wasserstand gewährleistet werden.



An der steilsten Stelle weist die Rampe eine Neigung von 6 % auf, die Handläufe, Oberflächen und Belagübergänge wurden allesamt barrierefrei gestaltet. Der Bodenbelag der Brücke ist dem dunklen Asphalt, der auf sie zuführt, nachempfunden. So bleibt der Weg beim Übergang auf die Brücke klar erkennbar und verstärkt durch den Hell-Dunkel-Kontrast zur weißen Konstruktion deren Schwung. Nachts werden sowohl Lauf- und Fahrfläche als auch das transparente Geländer der Brücke effektvoll erhellt. Insgesamt haben alle Baubeteiligten auf einen hohen Gestaltungsanspruch Wert gelegt. Durch den Dialog der Fachdisziplinen konnte dieser mit den funktionalen Erfordernissen sehr gut in Einklang gebracht und ein hervorragendes Ergebnis erzielt werden. Die Ölhafenbrücke ist deutschlandweit das erste Brückenbauwerk über einen Ölhafen.

Auszug aus der Laudatio (Guido Brennert, Landesinitiative +Baukultur in Hessen):

„Die Ölhafenbrücke in Raunheim ist in vielfacher Hinsicht eine Entdeckung. Nicht nur, weil das Ingenieurbauwerk den Preisrichtern vor dem Wettbewerb nicht bekannt war – das dürfte für die meisten der ausgezeichneten Arbeiten gelten –, sondern auch weil uns das Projekt ermöglicht, etwas Besonders zu entdecken. Die Eigenarten des Umfeldes und der Aufgabe werden weiterentwickelt, die funktionalen Anforderungen als Grundlage für den Entwurf genutzt und letztlich entsteht so ein Ort mit einzigartigen Charakterzügen.

Wenn man die Situation von Radtouren entlang dem Leinpfad am Main kennt, hat man sich in der Vergangenheit von Frankfurt kommend, vor Raunheim in den Wald aufgemacht um die Verbindungslücke am Ölhafen zu umfahren. Alternativ blieb noch die Lösung gleich am Eddersheimer Wehr umzukehren und nach Frankfurt zurückzufahren.

Insofern ist es verständlich, dass sich die drei Projektgemeinden Raunheim, Kelsterbach und Rüsselheim für diesen Lückenschluss im überregionalen Radwegenetz stark gemacht haben. Bemerkenswert ist dabei, wie man sich der anstehenden Aufgabe genähert hat und wie diese umgesetzt wurde.

Grundsätzlich bestand der Arbeitsauftrag lediglich darin, die Hafeneinfahrt zu überbrücken, dabei sollte die Anlieferung des Ölhafens möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Herausragend an diesem Projekt ist sicherlich, wie aus dieser knappen Funktionsbeschreibung eine Gestaltung entwickelt wurde, die nicht nur die notwendigen Funktionen erfüllt, sondern die auch eine Prägnanz entfaltet, die einen industriell geprägten Ort ohne Aufenthaltsqualität zu einem spannenden Platz werden lässt, der landschaftsprägend ist.

Mit der Realisierung der Ölhafenbrücke als skulpturales Band wurde ein einzigartiger Ort geschaffen, der dazu geeignet ist, Aufmerksamkeit zu erregen. Mit der Auszeichnung durch die Landesinitiative +Baukultur in Hessen möchten wir die beteiligten Kommunen bei ihrem vorbildlichen Projekt unterstützen. Vielleicht gelingt dort in Raunheim ja ein kleiner „Bilbaoeffekt" und es ist zu hoffen, dass noch viele die Qualitäten des Ortes und der Ölhafenbrücke entdecken."

Deichsanierung und Hochwasserschutz vor der Mensa – Lahnterrasse und Mensaterrasse, Marburg

Lage: innerstädtisches Flussufer

Bauherr: Universitätsstadt Marburg (Deichsanierung und Hochwasserschutz) und Land Hessen vertreten durch das Hessische Ministerium für Wissenschaft und Kunst vertreten durch die Philipps-Universität Marburg (Neue Brücke zum Studentenhaus und Neugestaltung „Mensahof")

Baujahr: Fertigstellung 2012

Entwurfsverfasser: Harald Neu Architekt & Städtebauarchitekt BDA, Darmstadt

Beteiligte Fach- und Ingenieurbüros: Prof. Dr.-Ing. W. Hartung + Partner Ingenieurgesellschaft für Wasserbau mbH, Braunschweig, Simon & Widdig GbR, Marburg, ETN Erdbaulaboratorium Tropp – Neff und Partner, Hungen

Die Lahn stellt für die Stadt Marburg eine wichtige natürliche Ressource hinsichtlich Stadtklima, Freizeit und Erholung dar. Zugänglichkeit, Blickbeziehungen und Aufenthaltsqualität sind in den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedlich. Das Westufer bietet vor allem idyllische, sehr reizvolle Wohnlagen am Fluss, während im Bereich des Ostufers Anlagen des Hochwasserschutzes und Einrichtungen für Freizeit und Erholung verknüpft sind.

Das Bauvorhaben am Ufer der Lahn auf der Höhe der Mensa der Philipps-Universität ist Teil eines umfassenden Hochwasserschutzkonzeptes der Stadt, das über mehrere Jahre verteilt die Sanierung verschiedener Deichabschnitte im Stadtgebiet entlang der Lahn vorsieht.

Die Maßnahmen sind eingebunden in einen städtebaulich-grünordnerischen Rahmenplan („Lahnstudie"), einem Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung der innerstädtischen Lahn.

Im Bereich zwischen Luisa-Haeuser-Brücke und dem Übergang zu den Universitätsgebäuden jenseits der Bundesstraße bestanden erhebliche bauliche Defizite an den Deichen. Als problematisch erwiesen sich neben einer zu steilen wasserseitigen Neigung der Deiche auch Art und Umfang des Baumbewuchses. Die Bäume beeinträchtigten die Statik der Deiche und bewirkten eine fast blickdichte Abschirmung und Unzugänglichkeit des Flussufers. Der gesamte Deichabschnitt vor der Mensa war hinsichtlich des Hochwasserschutzes als auch gewässerökologisch und hydraulisch mangelhaft.

Weiterhin bestanden funktionale Mängel im Erschließungsbereich der Mensa: Es fehlten vor allem attraktive Aufenthaltsbereiche im Freien. Zudem waren die Verkehrsflächen insbesondere im Kreuzungsbereich von Abendroth-Brücke, Mensazugang und Uferweg, die u.a. Teil des überregionalen Lahn-Radweges sind, völlig unterbemessen.

Folgerichtig wurde eine Lösung unter Mitwirkung und in intensiver Abstimmung der Planung zwischen Stadt, Universität und Studentenwerk entwickelt. Ziele waren die Herstellung eines nachhaltigen Hochwasserschutzes sowie eine deutliche städtebauliche Aufwertung im Sinne der Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität, u.a. durch einen besseren Bezug und Zugang zum Wasser. Gleichzeitig sollte dem Fluss mehr Raum gegeben werden. Das Gesamtkonzept und die umfassenden Maßnahmen der Stadt Marburg wurden sinnvoll ergänzt durch die Baumaßnahmen „Neue Zugangsbrücke zur Mensa", Neugestaltung des „Mensahofes" und der Errichtung eines Verkaufspavillons des Studentenwerks auf der neuen „Mensaterrasse". Die Maßnahmen wurden auf das Gesamtkonzept der Stadt Marburg abgestimmt und zeitlich koordiniert durchgeführt. Dabei wurden Aspekte der Stadt- und Landschaftsplanung, Architektur, Beleuchtung, Hydraulik, des Ingenieurbaus, der Verkehrslenkung und Barrierefreiheit integrativ bearbeitet.

Als Rahmenbedingungen wurden gemeinsam festgelegt:

+ Die Maßnahmen sollten wirtschaftlich in Erstellung und Betrieb sein.
+ Die Anschlusshöhen bestehender Bauten wie Brücken sollten nach Möglichkeit beibehalten werden.
+ Der Betrieb der Mensa und die Verkehrsfunktionen in diesem Bereich sollten durchgehend aufrecht erhalten werden, was sinnvolle Einzel-Bauabschnitte erforderte.
+ Die zu ergreifenden Maßnahmen im Hochwasserfall sollten möglichst keine logistischen Vorbereitungen verursachen. D.h., der Hochwasserschutz sollte mit statischen Einrichtungen realisiert werden.

Innovation und Nachhaltigkeit

Durch die beschriebenen Maßnahmen konnten die zunächst wiederstrebend erscheinenden Anforderungen von Hochwasserschutz und Ökologie mit den Nutzungsansprüchen von Stadt, Universität und Studentenwerk in Einklang gebracht werden. Dies wurde möglich durch die intensive Zusammenarbeit aller beteiligten Ämter und Fachbehörden sowie die hohe Mitwirkungsbereitschaft von Universität und Studentenwerk. In diesem Zusammenhang ist herauszustellen, dass der Bauherr Stadt Marburg die „Mensaterrasse" auf Grundstücken der Universität umgesetzt hat.

Ein wichtiger Faktor in den umfangreichen Kommunikationsprozessen war die Anwendung innovativer Bearbeitungs- und Darstellungstechniken. Beispielsweise konnten durch fortlaufend gepflegte 3D-Darstellungen und Visualisierungen am physischen Modell komplexe Sachverhalte dargestellt, überprüft und vermittelt werden.

Funktionalität und Gestaltung

Die Entwurfsidee war die Inszenierung eines attraktiven, räumlich abwechslungsreichen Weges am und über dem Wasser, der sich zum Naturraum des Flusses öffnet. Der Charakter des Uferbereiches sollte sich dabei von der Weidenhäuser Brücke stromaufwärts nach Norden von einer gestalteten städtischen Fluss-/Parklandschaft zu einer naturnahen Flusslandschaft entwickeln. Die notwendigen Baumaßnahmen zum Hochwasserschutz sollten dabei als landschaftsgestalterische Maßnahmen dienen und zugleich die Grenze von Stadt und Fluss definieren.

Im Rahmen des Gutachterverfahrens 2006 wurden die „Lahnterrasse" mit Uferpromenade sowie die „Mensaterrasse" konzipiert. Das Konzept sah im nordöstlichen Bereich flussnahe Aussichtskanzeln vor, die vom Hermann-Cohen-Weg zugänglich sein sollten.

Für den südlichen, uferseitigen Anschlussbereich der Lahnterrassen wurde die Idee einer über dem Flusslauf schwebenden Fußwegeverbindung unterhalb der Luisa-Haeuser-Brücke entwickelt und skizzenhaft dargestellt. Der so genannte „Sichelsteg" soll zukünftig, wenige Zentimeter über dem Wasserspiegel der Lahn verlaufend, die Luisa-Haeuser-Brücke unterquerend, die Lahnterrasse an den Bereich Lingelgasse anbinden.

In den bisher durchgeführten drei Bauabschnitten wurden von 2009 bis 2012 die Lahnterrasse mit Promenade sowie die Mensaterrasse mit neuer Brücke zum Erdgeschoss der Mensa und barrierefreier Anbindung des Mensahofes umgesetzt.

Im Zuge des Bauabschnittes „Lahnterrasse" konnten Anlegemöglichkeiten für Boote geschaffen sowie eine schwimmende begehbare Plattform installiert werden.

Der terrassierte Hang der Lahnterrassen wird intensiv als Aufenthalts- und Pausenbereich sowie bei verschiedenen Veranstaltungen, bspw. dem „Hafenfest" (3 Tage-Marburg-Stadtfest), als Naturbühne genutzt. Der Bereich Oberstrom der Abendroth-Brücke konnte als natürliche

begrünte Böschung erhalten bleiben. Der Hochwasserschutz im Bereich Mensa/Studentenhaus wird durch eine innenliegende Stützmauer gewährleistet. Die zwischen Mauer und Uferbereich entstandene „Mensaterrasse" bildet nun den attraktiven Vorplatz des Studentenhauses. In diesem Bereich konnte ein Verkaufspavillon des Studentenwerks integriert werden. Der tiefer liegende „Mensahof", der durch die Universität neu gestaltet wurde, wird durch zwei neue barrierefreie Rampen erschlossen. Mit der offenen und ansprechenden Gestaltung konnte ein Zuwachs an Sicherheit und eine hohe Akzeptanz des öffentlichen Bereichs erreicht werden.

Ab 2014 sollen die baulichen Maßnahmen im Norden mit der Aufweitung des Flussraumes und der „Lahnkanzel" als Aussichtspunkt über das neu geschaffene Ufer-Biotop im Bereich der Unterführung der B3 ihre Fortführung finden. Hier erfolgt im Uferbereich der Übergang zum Naturraum, der im Umfeld der Lahnkanzel als Flussaue renaturiert werden soll (Maßnahme im Zuge der EU-Wasserrahmenrichtlinie). Der Sichelsteg im Süden soll schließlich als fünfter Bauabschnitt umgesetzt werden.

Die Stadt Marburg hat in diesem innenstadtnahen Bereich der Lahn einen attraktiven öffentlichen Raum geschaffen, der gleichermaßen den Studierenden, Gästen und Mitarbeitern der Universität sowie den Radtouristen zu Gute kommt. Es ist ein Aushängeschild der Stadt entstanden, in dem die unterschiedlichen Anforderungen an diesen sensiblen Ort integriert und die baulichen Maßnahmen attraktiv gestaltet wurden.

Impressum

Herausgeber
Hessisches Ministerium der Finanzen
im Namen der Landesinitiative
+Baukultur in Hessen
Friedrich-Ebert-Allee 8
65185 Wiesbaden

Redaktion
Hessisches Ministerium der Finanzen
Zentrales Baumanagement, Referat IV 7
Monika Bader, Guido Brennert

Geschäftsstelle der Landesinitiative
c/o HA Hessen Agentur GmbH
Xenia Diehl

Gestaltung und Satz
VorSicht Atelier für Kommunikation

Druck
gruendrucken.de

Auflage
800

Stand
Wiesbaden, November 2013

Download
www.baukultur-hessen.de

Dank

Die Initiatoren der Landesinitiative +Baukultur in Hessen möchten sich an dieser Stelle bedanken bei:

+ allen Wettbewerbsteilnehmern für die Präsentation ihrer engagierten Projekte
+ den externen Experten in der Jury:
  Prof. Dr.-Ing. Hans-Joachim Linke, Technische Universität Darmstadt
  Prof. Dr.-Ing. Ernesto Ruíz Rodríguez, Hochschule RheinMain, Wiesbaden
  Dr.-Ing. Matthias Vogler, Ingenieursozietät Prof. Dr.-Ing. Katzenbach GmbH, Frankfurt am Main
  Stefan Kappes, BDLA, HVNL, Götte Landschaftsarchitekten GmbH, Frankfurt am Main
  Dr. Bernd Leßmann, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden
+ dem Team im Museum Wiesbaden für die Gastfreundschaft bei der Preisverleihung,
  insbesondere Frau Suzan Mesgaran

Die Landesinitiative +Baukultur in Hessen

Die Initiative steht unter der Schirmherrschaft des Hessischen Ministerpräsidenten.

Die Initiatoren sind:

+ Hessisches Ministerium der Finanzen
+ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
+ Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst
+ Hessischer Städtetag
+ Hessischer Städte- und Gemeindebund
+ Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen
+ Ingenieurkammer Hessen

Die Geschäftsstelle ist bei der HA Hessen Agentur GmbH angesiedelt.

Bildnachweise

Wenn nicht anders benannt, stammen die Abbildungen aus den Wettbewerbsbeiträgen der Teilnehmer.

Umschlag, v.l.n.r.:	HA Hessen Agentur GmbH GAUGELFOTOS Thomas Gaugel Frank Heinen / Architekturbüro Ferdinand Heide HA Hessen Agentur GmbH GAUGELFOTOS Thomes Gaugel Pressematerial Museum Wiesbaden
Seite 2, v.l.n.r.:	GAUGELFOTOS Thomas Gaugel HA Hessen Agentur GmbH Frank Heinen / Architekturbüro Ferdinand Heide GAUGELFOTOS Thomas Gaugel HA Hessen Agentur GmbH
Seite 4:	VorSicht Atelier für Kommunikation
Seite 10:	Mitte HA Hessen Agentur GmbH
Seite 13:	unten HA Hessen Agentur GmbH
Seite 14-18:	GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 20:	oben GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 21:	oben GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 22:	oben GAUGELFOTOS Thomas Gaugel,
Seite 26:	unten HA Hessen Agentur GmbH
Seite 27:	beide GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 31:	beide GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 35:	beide GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 36:	oben Bernd Nützel / Fachdienst Stadtplanung Marburg, unten Gottfried Scheel-Häfele
Seite 37:	Bernd Nützel / Fachdienst Stadtplanung Marburg
Seite 38:	Gottfried Scheel-Häfele
Seite 39:	oben und Mitte Bernd Nützel / Fachdienst Stadtplanung Marburg, unten GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 40:	GAUGELFOTOS Thomas Gaugel
Seite 42:	GAUGELFOTOS Thomas Gaugel

Anmerkungen zur Verwendung!

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.