



Städtebaulicher Ideenwettbewerb Moritz-Ziller-Preis für Stadtgestaltung 2011

Wettbewerbsthema
„stadt_bahn_park“



Einleitung

Alles begann im Januar 2008, wo meinerseits im Radebeuler Stadtrat zu einem gemeinsamen Nachdenken darüber aufgerufen wurde, ob nicht die Auslobung eines Städtebaupreises für Architekturstudenten der deutschen Hochschulen sinnvoll wäre, um Lösungsansätze für jeweils ein Radebeuler Städtebauthema fernab von baldigem Realisierungsdruck zur weiteren Diskussion zu erhalten.

Bereits ein gutes Jahr später, im August 2009, trat die „Satzung über den Moritz-Ziller-Preis für Stadtgestaltung“ in Kraft. Dort heißt es: „Die Stadt Radebeul verleiht in der Regel alle drei Jahre im Rahmen eines Ideenwettbewerbs den Moritz-Ziller-Preis für Stadtgestaltung, um jungen Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Architekten Anreiz und Gelegenheit zu geben, zur Lösung von Problemen des Städtebaus und der Landschaftsplanung beizutragen und fortschrittliche Gedanken auf diesen Gebieten verbreiten zu helfen. Der Preis erhält seinen Namen zum Gedenken an die Baumeisterfamilie Ziller, die im 19. Jahrhundert wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Städtebau- und Gartenkultur auf dem Gebiet des heutigen Radebeuls ausübte. Moritz Ziller war zudem Mitbegründer und von 1880 bis 1892 Vorsitzender des Verschönerungsvereins für die Lößnitz. Er erwarb sich sowohl als erfolgreicher Unternehmer wie auch im Ehrenamt große Verdienste um die Entwicklung der Stadt Radebeul.“ Die Altersgrenze wurde auf 35 Jahre festgelegt, so dass sowohl Studierende als auch am Beginn ihres Berufslebens stehende Absolventen der planenden Fachrichtungen an diesem Preisverfahren teilnehmen können. Für die Begleitung des vom Geschäftsbereich Stadtentwicklung unserer Stadtverwaltung betreuten Wettbewerbs wurde ein hochkarätig besetztes, ehrenamtlich tätiges Fachkuratorium geschaffen, in welches die nachfolgenden Institutionen jeweils eine Person entsandten: Architektenkammer Sachsen, Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Technische Universität Dresden, Verein für denkmalpflege und neues bauen radebeul e.v. sowie jeweils ein Vertreter aus der Stadtverwaltung, dem Stadtentwicklungsausschuss des Stadtrates und qua Amt der Erste Bürgermeister. Dieses Fachkuratorium konstituierte sich im November 2009. Aus verschiedenen Themenvorschlägen wurde das im



Eine der von Ziller erbauten Villen in Radebeul

Oktober 2010 zur Auslobung gebrachte Wettbewerbsthema ausgewählt. Ein spezieller Internetauftritt auf der städtischen Homepage wurde zusätzlich zum konventionellen Marketing geschaffen, um zeitgemäß schnell und unkompliziert diesen neugeschaffenen Preis deutschlandweit gerade bei der jungen Zielgruppe zu kommunizieren. Dieses Konzept ist mit der sensationellen Zahl von über 120 Anmeldungen zur Wettbewerbsteilnahme, die immerhin 10 Euro kostete, und 67 dann tatsächlich abgegebenen Wettbewerbsarbeiten zum Einreichungsfristenende im Februar 2011 aufgegangen. Die zu vergebene Preisskulptur wurde ebenfalls in einem Wettbewerb ermittelt – und zwar unter Studenten der Fakultät Gestaltung der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden. Sie wurde zusammen mit einer Urkunde und dem Preisgeld am Tag der Architektur, dem 25. Juni 2011, an unseren ersten Moritz-Ziller-Preisträger überreicht. Ausgezeichnet worden ist eine junge, frische Idee, deren Realisierbarkeit nicht im Vordergrund der Überlegungen der deutschlandweit renommierten Fachjury stand. Daher wurden zusätzlich drei ebenfalls mit einem Preisgeld dotierte Anerkennungen ausgewählt.

Mögen die Arbeiten zu einer lebendigen Diskussion über die weitere Entwicklung dieses bislang „vergessenen“ Stadtgebiets führen. Angesichts der anstehenden Veränderungen auf dem benachbarten Bahnhofsbereich wäre eine baldige Zurückgewinnung sicherlich wünschenswert.

Dr. Jörg Müller
Erster Bürgermeister
Leiter des Geschäftsbereichs Stadtentwicklung
Große Kreisstadt Radebeul

Inhalt

| | |
|---|----|
| Anlass und Ziel | 3 |
| Wettbewerbsgebiet | 4 |
| Aufgabenstellung I Verfahren | 6 |
| Preisgericht und Wettbewerbsorganisation | 7 |
| Preisgerichtssitzung | 8 |
| Festveranstaltung zur Preisverleihung | 9 |
| Preisträger und Anerkennungen | 10 |
| Engere Wahl und weitere Wettbewerbsarbeiten | 14 |
| Impressum | 49 |

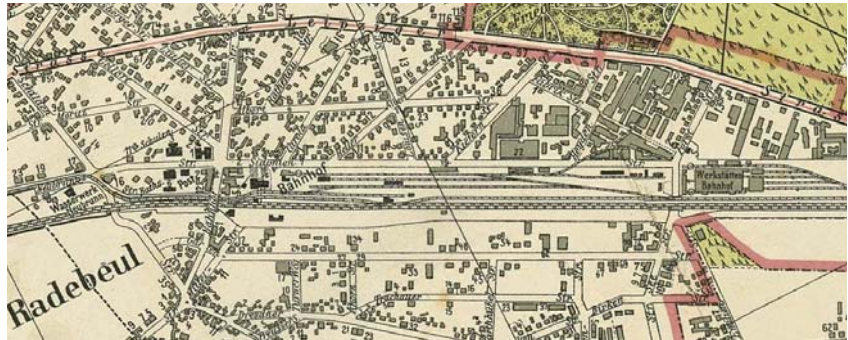
Anlass und Ziel

Die Reparatur der Stadtstruktur durch die Umwandlung und Öffnung von ehemaligen Bahnflächen mit neuen Nutzungen für die Bevölkerung stellt schon seit längerer Zeit einen bedeutenden Gewinn für Städte dar. Als trennende Schienen liegen diese Flächen zwischen Stadtgebieten und behindern den Austausch und die Kommunikation untereinander.

Die teilweise seit mehr als hundert Jahren durch Gleise und Funktionsanlagen der Bahn, anderer Transport- oder Industrieunternehmen besetzten Flächen wurden im Laufe der Zeit aufgrund technologischer Entwicklungen im Transportwesen und der Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße komplett oder zum Teil funktionslos.

Weiterhin als Bahnfläche planfestgestellt oder im Eigentum eines Unternehmens bleiben die Flächen auch nach Aufgabe der ursprünglichen Nutzung für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und somit außerhalb der Wahrnehmung der Bevölkerung als Bestandteil ihrer städtischen Umgebung.

Die Absicht der Zurückeroberung dieser zumeist innerstädtischen Flächen und deren Nutzbarmachung für urbane Funktionen gaben den Ausschlag für die Wahl des Wettbewerbsgebietes im Wettbewerbsjahr 2010/11.



Historischer Lageplan Bahnhof Radebeul-Ost

Gegenstand des Wettbewerbs ist eine ehemalige Bahnfläche in Radebeul-Ost. Ziel ist die Rückgewinnung und Gestaltung der Fläche als städtischer Raum mit vielfältigen Funktionen und Verknüpfungen mit den umgebenden Stadtbereichen.

Gesucht wurden tragfähige Ideen zur Gestaltung des Wettbewerbsgebietes und dessen Einbindung in das städtebauliche Umfeld. Sie sollen zur zukunftsorientierten und nachhaltigen Stärkung der Stadt Radebeul beitragen.

Die Vorschläge sollen im engeren Wettbewerbsgebiet in sich schlüssig und auch alleine tragfähig sein. Durch Ausstrahlung und Verknüpfungen in das Umfeld hinein werden zusätzliche Impulse erwartet.

Die Bedürfnisse und Wünsche der Anlieger und Bewohner sowie lokaler Akteure waren bei den Konzeptüberlegungen mit einzubeziehen und zu bewerten.

Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im östlichen Stadtgebiet Radebeuls im Grenzraum zu Dresden. Nordöstlich des Wettbewerbsgebietes, getrennt durch einen Bereich mit gewerblichen Bauflächen, befindet sich das Landschaftsschutzgebiet Junge Heide als Wald- und Naherholungsgebiet mit zahlreichen Wegeverbindungen zwischen den Stadtgebieten Radebeul und Dresden. Über die östlich des Wettbewerbsgebietes angrenzende Forststraße ist die Junge Heide direkt erreichbar.

Die Wettbewerbsfläche liegt eingeschlossen zwischen einem gründerzeitlichen Wohnquartier im Norden, der Bundesautobahn 4 im Osten, der stark befahrenen viergleisigen Fern-, Regional- und Güterbahntrasse der Deutschen Bahn bzw. Gleis- und Funktionsanlagen der historischen Schmalspurbahn im Süden und einem als Schmalspurbahnmuseum und Veranstaltungsraum umgenutzten ehemaligen Verwaltungs- und Lagergebäude sowie dem ehemaligen Bahnhofsgebäude im Westen. Dieser „Kulturbahnhof“ beherbergt die Stadtbibliothek und zukünftig auch die Volkshochschule, da er zum Betrieb des Bahnhaltepunktes Radebeul-Ost nicht mehr notwendig ist. Er liegt im Zentrum Radebeul-Ost und im 2003 förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Zentrum und Dorfkern Radebeul-Ost“.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs in Radebeul-Ost sind als



Westlicher Eingang zum Wettbewerbsgebiet

solche funktionslos geworden und liegen brach. Ehemals als Verladebahnhof mit Gleisanschluss an der Bahnstrecke Leipzig-Dresden genutzt, zeugt heute nur noch das bereits sanierte Lager- und Verwaltungsgebäude und der noch bestehende Gleisanschluss für ein nördlich angrenzendes Chemiewerk von der ursprünglichen Nutzung.

In Ost-West-Richtung wird das Gebiet von einer gepflasterten Straße (Ladestraße) durchzogen, die der Erschließung von Betriebsgelände der Deutschen Bahn und der Schmalspurbahn dient. Nach dem Abbau nicht mehr benötigter Gleise nördlich der Erschließungsstraße ist über die Jahre Ruderalflora von geringem ökologischem Wert in natürlicher Sukzession entstanden.

Entlang der nördlich des Gebietes verlaufenden Sidonienstraße sind zahlreiche großkronige und ökologisch wertvolle Großbäume vorhanden.

Zwischen dem Wettbewerbsgebiet



Ehemaliges Verwaltungs- u. Lagergebäude

und der Sidonienstraße besteht ein Geländesprung, welcher z.Z. durch eine Böschung bzw. eine Mauer abgefangen wird.

An das Wettbewerbsgebiet grenzen östlich und südlich potenzielle Erweiterungsflächen. Diese liegen durch die Forststraße und die Bahntrasse der Deutschen Bahn vom Wettbewerbsgebiet räumlich getrennt, eignen sich aber grundsätzlich für eine Flächen- und Nutzungserweiterung im Zusammenhang mit dem Wettbewerbsgebiet.

Aktuelle Planungen der Stadt Radebeul und eines privaten Investors beinhalten die Neugestaltung des westlich angrenzenden Bahnhofsumfeldes. Geplant ist die Errichtung eines Lebensmittelmarktes mit Parkhaus und Einzelhandels- und Büronutzung im städtebaulich markanten Eckgebäude an der Sidonienstraße/Hauptstraße. Damit erhält das östliche Stadtzentrum einen attraktiven südlichen Abschluss.



Ladestraße



Angrenzendes Chemiewerk



Vorhandene Ruderalvegetation

Das Schmalspurbahnmuseum als kultureller Standort des Bahnhofsvorplatzes mit wechselseitiger Nutzung als Veranstaltungshalle (EventLOKation) wird weiter ausgebaut. Die derzeitige Freifläche soll für eine museale Nutzung, unter anderem als Ausstellungs-

fläche, entwickelt werden. Die direkt nördlich des Gebäudes Güterschuppen/Museum anschließende Freifläche wird als überdachtes Ausstellungsgelände für historische Lokomotiven und Wagen umgestaltet.

Im westlichen Bereich des Museumsgeländes angrenzend an den Bahnhofsvorplatz wird ein attraktiver Eingangsbereich in das Museumsgelände entstehen.



Aufgabenstellung

Es sollen städtebaulich, freiraumplanerisch und funktionell interessante, auch unkonventionelle Konzepte erarbeitet werden, wie diese innerstädtische Brachfläche unter Beachtung der bestehenden Randbedingungen zukünftig genutzt werden könnte. Die räumliche und funktionale Ein- und Anbindung in die umliegenden Stadtbereiche bzw. Landschaftsgebiete stellt eine wesentliche Anforderung dar. Auf die Stärkung der Funktionstüchtigkeit der angrenzenden Handels-, Wohn-, Kultur- und Gewerbenutzungen haben die Gestaltungsvorschläge Bezug zu nehmen. Die Potenziale der Fläche sollen erkannt und im Zusammenhang mit den angrenzenden laufenden und sich in Vorbereitung

befindlichen Projekten genutzt und verknüpft werden.

Folgende Aufgaben sind zu bearbeiten:

- Leitbild auf der Grundlage einer Auseinandersetzung mit den vorhandenen kommunalen Planwerken und geplanten Maßnahmen auf angrenzenden Flächen sowie den Interessen lokaler Akteure
- Aufzeigen von stadträumlichen Verknüpfungen mit den angrenzenden Bereichen und Vorschläge zur Stärkung/Verdeutlichung/Schaffung räumlicher und funktionaler Zusammenhänge
- Zeitlich gestuftes, temporäres wie permanentes Nutzungs- und Funktionskonzept sowie dessen

Bau- und Freiraumstruktur und räumliche Fassung, Ideen, Konzepte und Aussagen zur Erschließung

- Exemplarische Gestaltungsvorschläge für Hochbauentwurf und Freiraumgestaltung unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Aspekten
- Vorschläge für Formen der Integration der lokalen Bevölkerung und Akteure in den Planungs- und Umsetzungsprozess.

Eine sich unmittelbar anschließende Realisierung der Planungsideen ist aktuell nicht vorgesehen, vielmehr geht es um das Aufzeigen von Visionen, deren Umsetzung langfristig möglich sein könnte.

Verfahren

Auslober

Die Große Kreisstadt Radebeul, vertreten durch den Oberbürgermeister, dieser vertreten durch den Ersten Bürgermeister und Beigeordneten für Stadtentwicklung, hat den Wettbewerb ausgelobt.

Art des Verfahrens

Der Moritz-Ziller-Preis für Stadtgestaltung ist ein offener Ideenwettbewerb. Am Wettbewerb können Stadtplaner, Landschaftsarchitekten und Architekten einschließlich der entsprechend Studierenden als Einzelpersonen oder Arbeitsgemeinschaften von maximal vier Personen teilnehmen, die am Ende

der Einreichungsfrist alle das 35. Lebensjahr nicht überschritten haben dürfen.

Zeitraum der Wettbewerbsdurchführung

Informationen zum Wettbewerb erfolgten zwischen Juli und September 2010 über die Presse und direkte Informationsschreiben an deutsche Hochschulen mit einem entsprechendem Planerstudengang sowie an die Architektenkammern der Bundesländer.

Am Rückfragenkolloquium am 29. Oktober 2010 haben 110 Personen teilgenommen. Am stärksten vertreten waren Interessierte aus den Städten Dresden, München, Dessau und Zittau. Aber auch aus

Kassel, Leipzig, Erfurt und Berlin waren Planer und Planerinnen gekommen. Bis zum Ende der Bewerbungsfrist am 5. November 2010 hatten sich 122 Teilnehmer zum Wettbewerb angemeldet.

Die Planunterlagen wurden ab 15. Oktober 2010 an alle Teilnehmer versendet. Bis zur Abgabefrist der Wettbewerbsunterlagen am 18. Februar 2011 wurden 67 Arbeiten bei der Stadtverwaltung eingereicht.

Die Preisgerichtssitzung fand am 14. April 2011 im Historischen Güterboden direkt im Wettbewerbsgebiet statt.

Die Preisverleihung fand am Tag der Architektur am 25. Juni 2011 ebenfalls im Historischen Güterboden statt.

Preisgericht und Wettbewerbsorganisation

Das Preisgericht setzte sich zusammen aus

Fachpreisrichter/in

- Herr Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup, Berlin (Vorsitzender des Preisgerichts)
- Frau Prof. Dr. Iris Reuther, Leipzig (stellvertretende Vorsitzende des Preisgerichts)
- Herr Prof. Dr. Hermann Kokenge, Dresden
- Herr Prof. Thomas Knerer, Dresden
- Herr Till Rehwaldt, Dresden

Ständig anwesende stellvertretende Fachpreisrichter

- Herr Oliver Stolzenberg, Dresden

Sachpreisrichter

(ohne Stimmrecht)

- Herr Dr. Jörg Müller, Radebeul (Stadt Radebeul)
- Herr Thomas Joachim, Dresden (M+E Consult GmbH)
- Frau Kerstin Dreißig, Radebeul (Arevipharma GmbH)
- Herr Falk Lehmann, Leipzig (DB Services Immobilien GmbH)

Vorprüfung/Sachverständige

- Frau Dagmar Flämig, Stadtverwaltung Radebeul, Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt
- Herr Marcus Hesse, Stadtverwaltung Radebeul, Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt
- Frau Kristina Schmidt, Stadtverwaltung Radebeul Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt (nur Vorprüfung)



Preisgerichtssitzung (von rechts: Thomas Joachim, Kerstin Dreißig, Dr. Jörg Müller, Oliver Stolzenberg, Falk Lehmann)

Wettbewerbsvorbereitung und -betreuung

Die Erarbeitung zur Auswahl stehender Wettbewerbsthemen, die organisatorische und inhaltliche Erarbeitung des Wettbewerbes und die Erarbeitung aller Unterlagen zum Wettbewerb wurden von der Stadtverwaltung Radebeul, Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt, Sachgebiet Stadtplanung und Denkmalschutz durchgeführt.

Zur Vorbereitung des Wettbewerbes, Themenauswahl und Zusammensetzung der Fachjury wurde ein Fachkuratorium gegründet.

Mitglieder Fachkuratorium

- Herr Holger Just, Architektenkammer Sachsen (Vorsitzender)
- Frau Prof. Angelika Mensing-de Jong, Deutsche

Akademie für Städtebau und Landesplanung

- Herr Prof. Dr. Wolfram Jäger, Technische Universität Dresden
- Herr Prof. Cornelius Scherzer, Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden
- Herr Werner Hößelbarth, Verein für denkmalpflege und neues bauen radebeul e.v.
- Herr Tilo Kempe, Stadtentwicklungsausschuss des Stadtrates von Radebeul
- Frau Dagmar Flämig, Stadtverwaltung Radebeul
- Herr Dr. Jörg Müller, Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung

Preisgerichtssitzung

Am 14. April 2011 fand die Preisgerichtssitzung im Historischen Güterboden statt. Die Preisrichter haben das insgesamt hohe inhaltliche und darstellungstechnische Niveau und die große Zahl eingereichter Wettbewerbsarbeiten sehr positiv aufgenommen.

Die Jury hat das Engagement der Stadt Radebeul auf dem Gebiet der Nachwuchsförderung für junge Planer durch die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbes als zukunftssträftig hervorgehoben.

Die Bandbreite der Vorschläge und Ideen reicht von Grünflächen mit nur geringen Eingriffen in die bestehende Vegetation und Oberflächengestaltung über intensiv gestaltete und mit unterschiedlichen Nutzungen bestückte Parkanlagen bis hin zu Ideen für eine Nutzung als Wohn-, Gewerbe- oder Kulturstandort. Es wurden viele Ideen entwickelt, wie das Schmalspurbahnmuseum erweitert und das Thema Eisenbahn für Freizeitbetätigungen aufgegriffen werden kann.

Viele Arbeiten haben sich auch mit der Überwindung der weiterhin bestehenden Bahntrasse durch Fußgängerbrücken oder Tunnel beschäftigt.

Nach drei Wertungsrundgängen wurden 8 Arbeiten in die engere Wahl gezogen und durch die Fachjury noch einmal intensiv begutachtet. Als Ergebnis wurden neben dem Preisträger noch drei weitere Arbeiten mit einer Anerkennung prämiert.



Rundgang Preisgericht (von rechts: Oliver Stolzenberg, Prof. Dr. Iris Reuther, Dr. Jörg Müller, Till Rehwaldt, Kerstin Dreißig)

Einstimmig wurden folgende Arbeiten ausgezeichnet:

Zillerpreis I Tarnzahl 030
Andreas Rodemann, Zittau

Anerkennung I 010
Sebastian Pietzsch, Dresden

Anerkennung I 020
Andreas Hempel, Bernburg
Mathias Lehmann, Dessau

Anerkennung I 025
Robert Heinze, Eilenburg

Das Preisgericht begründet seine Entscheidung zur Vergabe des ersten Moritz-Ziller-Preises der Stadt Radebeul an die Arbeit 030 damit, dass sie eine besonders innovative Idee im Umgang mit dem Wettbewerbsstandort formuliert und zugleich die Perspektiven für ein strategisches Projekt der Stadtentwicklung aufzeigt.

Die mit einer Ankerkennung dotierten Arbeiten tragen jeweils



Wertungsrunde Preisgericht (von rechts: Oliver Stolzenberg, Till Rehwaldt)

einen sehr eigenständigen Lösungsansatz im Umgang mit der Wettbewerbsaufgabe in sich. Die Arbeit 010 formuliert einen phantasievollen und stimmigen neuen Freiraum. Die Arbeit 020 verweist auf alternative Nutzungsformen zentraler Freiräume, die ggf. auch als Zwischennutzungen denkbar sind. Die Arbeit 025 verdient vor allem wegen ihrer sensiblen Art im Umgang mit dem Ort eine Anerkennung.

Festveranstaltung zur Preisverleihung

Der Tag der Architektur am 25. Juni 2011 bot den entsprechenden Rahmen zur Verleihung des ersten Moritz-Ziller-Preises der Stadt Radebeul. Direkt auf dem Wettbewerbsgelände gelegen konnte die Veranstaltung im Historischen Güterboden durchgeführt werden. Erstmals wurden an diesem Tag auch alle 67 Wettbewerbsarbeiten in einer öffentlichen Ausstellung präsentiert. Zahlreiche Anwohner, Interessierte und Teilnehmer des Wettbewerbs nutzten die Möglichkeit, sich die Arbeiten anzusehen.

Die anschließende festliche Preisverleihung wurde unter der Moderation des Ersten Bürgermeisters Dr. Jörg Müller durch eine Reihe sehr interessanter Vorträge eingeleitet. Als Vorsitzender des Fachkuratoriums und Vorstandsmitglied der Architektenkammer Sachsen gab Holger Just zu Beginn eine Einführung in das diesjährige Thema des Wettbewerbes. Er machte auf die Besonderheiten des Plangebietes aufmerksam und gab einen guten Überblick über die Herausforderungen des Wettbewerbsgebietes. Es wurde positiv hervorgehoben, dass ein solcher offener Wettbewerb ausgelobt von einer Mittelstadt zumindest in Sachsen eine Besonderheit ist und eine Fortsetzung bzw. Nachahmung wünschenswert wäre.

Der spannende Prozess der Entwicklung der Preisskulptur wurde von Professor Bernd Neander vorgestellt. Der Professor für Grundlagen der zwei- und dreidimensionalen Gestaltung an der Hoch-



Festredner und Preisträger (von rechts: Dr. Jörg Müller, Prof. Dr. Lüttke Daldrup, Sebastian Pietzsch, Holger Just, Andreas Rodemann, Prof. Dr. Thomas Albrecht, Bert Wendsche, Prof. Bernd Neander)

schule für Technik und Wirtschaft Dresden war Betreuer des Studentenwettbewerbs zur Gestaltung der Preisskulptur. Er zeigte die vielen verschiedenen Ansätze und Ergebnisse. Die durch die Jury ausgewählte Preisskulptur symbolisiert dabei die am Planungswettbewerb beteiligten drei Fachrichtungen und stellt den Bezug zur räumlichen Planung am eindrucksvollsten dar.

Den Festvortrag zum Thema „Zur Rückgewinnung von Bahnhofsarealen in den Stadtraum“ hielt der renommierte Berliner Architekt Prof. Dr. h.c. Thomas Albrecht. Er zeigte, wie sich Bahnhöfe und Bahnareale in den Großstädten Europas und Amerikas entwickelten und einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung von Städten und Regionen darstellten. Anknüpfend an die große Bedeutung innerstädtischer Bahnhofsareale und der durch technische Entwicklungen möglichen Reduzierung benötigter Flächen wurden zahlreiche Bei-



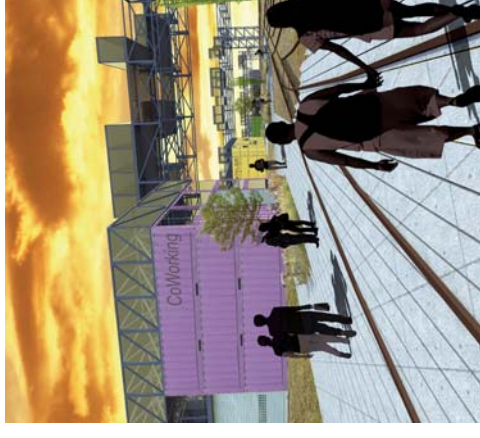
Preisskulptur

spiele umgenutzter und im Sinne einer nachhaltigen urbanen Stadtentwicklung entwickelter Flächen gezeigt. Höhepunkt war die Würdigung der prämierten Wettbewerbsarbeiten in einer Laudatio durch Professor Dr. Engelbert Lütke Daldrup als Juryvorsitzenden und die anschließende Übergabe der Preisskulptur an den Preisträger Andreas Rodemann durch den Oberbürgermeister der Stadt Radebeul Bert Wendsche.

Preisträger: 030 Andreas Rodemann (Zittau)

Der Verfasser überbaut Teile der Brachfläche und die angrenzenden Bahnanlagen mit gestallartigen Brücken, auf denen Container zu unterschiedlichen Zwecken angeordnet werden sollen. Die damit verbundene Idee, preiswerte und flexibel nutzbare Flächen an interessanter Stelle für „Start-Up“ Unternehmen anzubieten wirkt überzeugend, auch wenn sich durch die Aufstellung der Container auf Brücken diese Maßnahme sehr aufwendig gestalten dürfte. Zu den Freiflächen macht der Verfasser nur

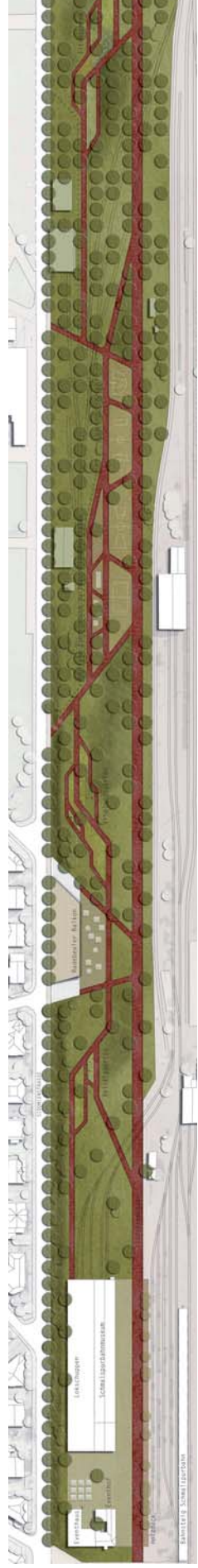
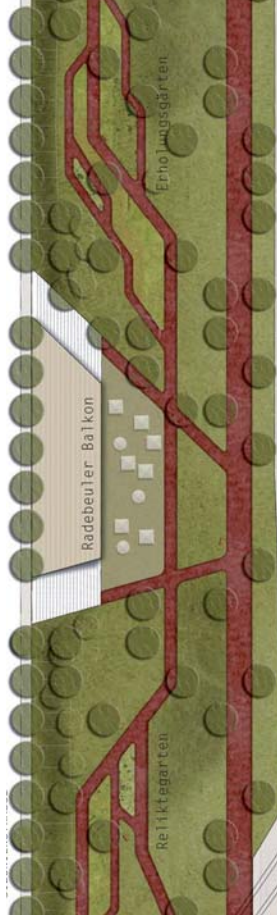
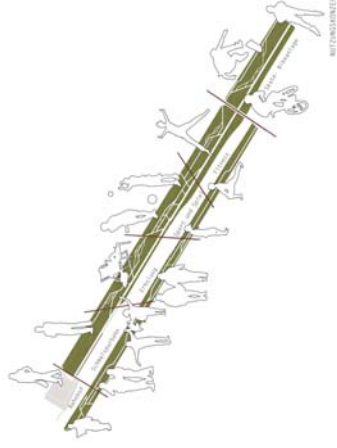
wenige Angaben, die bestehenden und geplanten Nutzungen des Schmalspurbahnmuseums und der Bahn werden durch die Aufstellung der Brücken jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt. Das Konzept besticht durch die hohe Originalität und Zeichenhaftigkeit. Es ist gut vorstellbar, dass so die nötige Attraktivität entsteht, um die neuen Strukturen mit Leben zu füllen. Aufgrund des temporären Charakters der Bauten bleibt der Weg für weitere Entwicklungen in der Zukunft frei.



Anerkennung: 010 Sebastian Pietzsch (Dresden)

Gestaltet wird ein erlebnisreicher Park, der von zahlreichen, an alte Gleisbilder erinnernde Wege längs durchzogen ist. Die alte noch vorhandene Ladestraße wird dabei zur Hauptpromenade. Sicht- und Wegeachsen bilden die Querverbindung hin zu markanten Punkten und in das angrenzende Stadtgebiet hinein sowie zum großzügigen neuen „Radebeuler

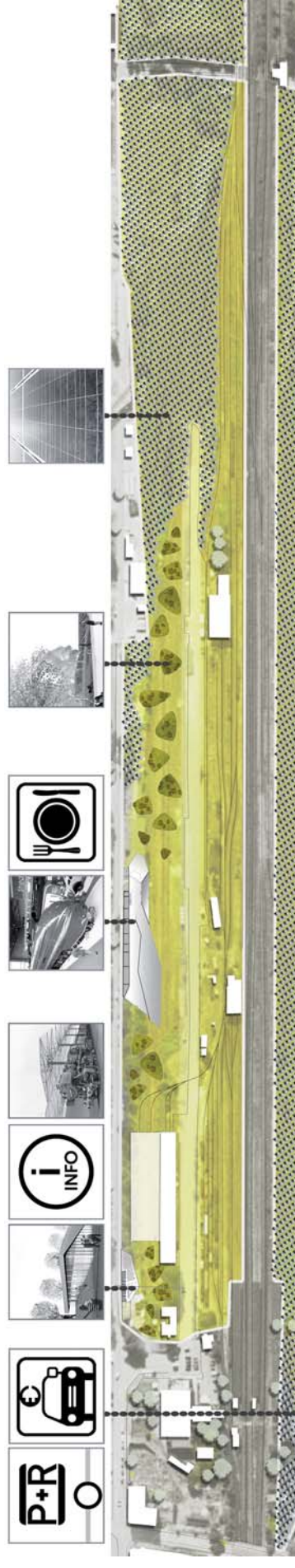
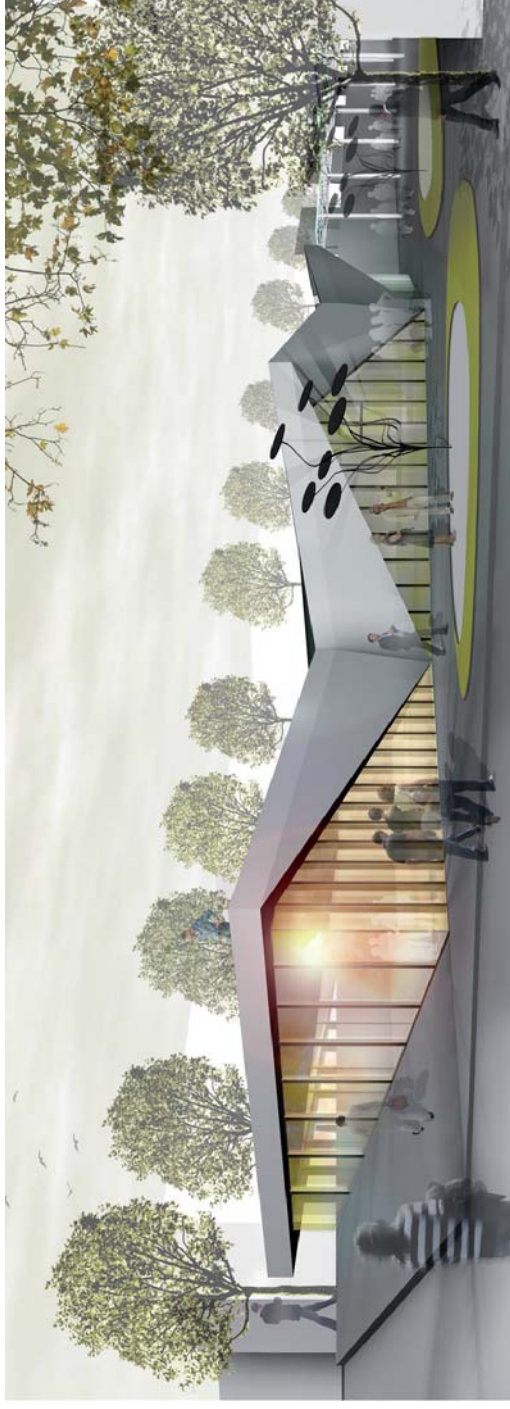
Balkon“ an der Sidonienstraße. In die wechselnde Dichte eines Baumrasters aus Linden, Ahorn und Platanen sind Sportflächen eingebettet. Als Fenster in die Region wurden sehr sorgfältig gestaltete Signets mit Motiven aus der Umgebung in die Parklandschaft integriert. Aktive und historische Punkte des Bahnbetriebes werden gestalterisch hervorgehoben.



Anerkennung: 020 Andreas Hempel (Bernburg), Mathias Lehmann (Dessau)

Die Verfasser gliedern das Areal in einen westlichen Parkbereich mit alten und neuen Gebäuden und einen Solarpark in den östlichen und südlichen Erweiterungsflächen. Dadurch wird geschickt die Problematik der östlichen Wettbewerbsgrenze umschifft und die Bahnanbindung und Emissionsschutzzone der nördlichen Produktionsanlagen respektiert.

Zwei neue Gebäude, die sich analog einer Faltung aus dem Geländeversatz zur Sidonienstraße entwickeln, ergänzen den Bestand um ein Informationszentrum und eine Museumserweiterung. Die vorgeschlagene Architektur erscheint der besonderen Nutzung angemessen. Der Museumspark mit seinen „Insel-Implantaten“ bleibt in der Darstellung zu schematisch und erreicht nicht die Qualität der hochbaulichen Vorschläge.



Anerkennung: 025 Robert Heinze (Eilenburg)

Die Arbeit überzeugt durch ihren sensiblen und behutsamen Umgang mit dem Ort. Mit minimalem Aufwand wird der Zugang zum Museum angeordnet, ein Rangierbereich für die Schmalspurbahn östlich der Güterhalle hergestellt und ein daran angrenzender Stadtpark entwickelt, der die Spuren der alten Bahnanlage sichtbar lässt und die vorhandene Vegetation ergänzt.

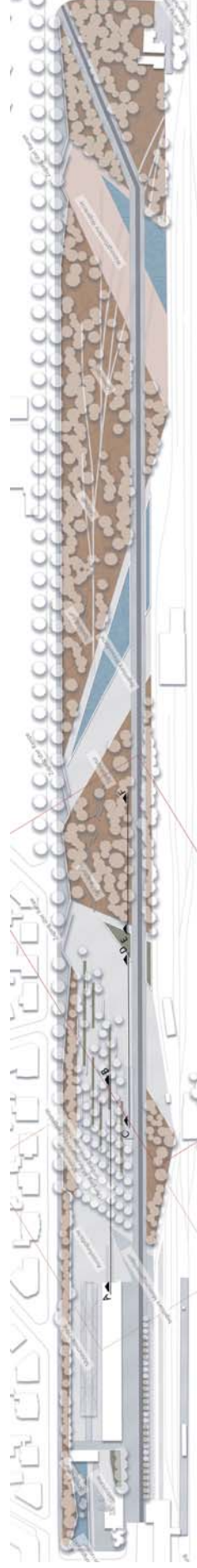
Es handelt sich um einen pragmatischen Vorschlag für die – auch abschnittsweise realisierbare – Gestaltung des Geländes, der charmant und respektvoll den Genius Loci thematisiert.



Engere Wahl: 003 Maren Pretzsch (Dresden)

Die Planung verfolgt das Ziel, die bisherige Brachfläche in das städtische Umfeld zu integrieren und eine interessant gestaltete Freifläche für die Anwohner zu schaffen. Lineare Wege- und Grünstrukturen werden von diagonalen Sichtachsen geschnitten. Es entsteht eine spannungsreiche Gliederung der Fläche. Einen Höhepunkt stellt der das vorhandene Schmalspurbahnmuseum ergänzende Museums-hain dar. Anknüpfend an vorgefundene Materialien und typische Ruderalvegetation wechseln sich Birkenreihen und streifenförmige Pflasterflächen ab.

Die alte Ladestraße wird durch das ganze Gebiet weitergeführt, ein paralleles Asphaltband ermöglicht die sportliche Nutzung, z.B. durch Skater und Radfahrer.



Engere Wahl: 043 Paul Junker (Berlin)

Das Konzept für den grünen „Stadt-Bahn-Park“ wird aus dem städtebaulichen Kontext sowie aus der traditionellen und zukünftigen Bedeutung der Adresse des Bahnhofs Radebeul Ost hergeleitet. Folgerichtig setzt sich der Verfasser mit der wirkungsvollen Einbindung und Aufwertung des Schmalspurbahnmuseums direkt am Bahnhofsvorplatz auseinander. Das angrenzende Wohngebiet erhält im Süden anstelle der bisherigen Gleise einen Stadtpark mit einem Balkon in Verlängerung der Louise- und Kiefernstraße. Diesem ist eine Promenade als vielfältig nutzbare Begegnungsfläche der Bewohner, Passanten, Touristen und Schmalspurbahnfans vorgelagert.

Dieser neue grüne Stadtbaustein kann in seiner großzügigen Geste sowie mit seinen Nutzungsangeboten als echter Qualitätsgewinn für den zentralen Ort von Radebeul interpretiert werden. Dies betrifft in vergleichbarem Maße

auch den Vorschlag für ein Sport- und Freizeitband und eine öffentliche Weiterführung auf der südlich gelegenen Entwicklungsfläche. Der Vorschlag für ein „Grünes Gewerbeband“ in Erweiterung der bereits heute gewerblich genutzten Flächen auf dem östlichen Teil des Areals deutet an, dass der Standort des ehemaligen Güterbahnhofs ein Potenzial als Arbeitsort in sich trägt, der sowohl auf die Zentralität des Ortes, als auch die neuen Qualitäten eines öffentlichen Raums reagiert. Das Preisgericht würdigt die konsistente, in ihrer Stringenz sehr tragfähige Idee.

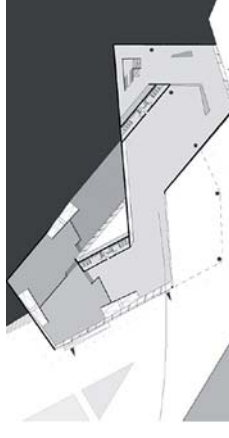
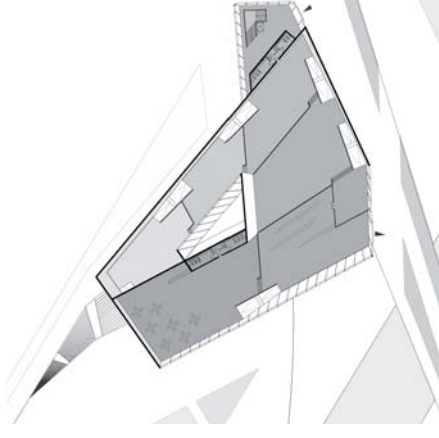


Engere Wahl: 045 Tina Hübner (Dresden)

Der Vorschlag zu einer Wegeführung über mehrere Brücken, die das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes und die weiterhin als Bahntrasse genutzten Gleise überspannen, mutet zunächst utopisch an. Er verweist aber auf eine mögliche Typologie im Umgang mit großen Infrastrukturschnitten, die den Stadtraum zerschneiden. Unten, am Erdboden verbleiben die historischen Konturen der Bahnnutzung sowie die zunehmend ökologisch wirksamen Sukzessionsflächen und Grünräume entlang des Bahnkorridors. Oben entfaltet sich ein öffentliches Wegenetz mit besonderen Aufenthaltsqualitäten, das auf die Straßenräume im Norden und Adressen im Süden reagiert.

Neben der Erweiterung des Museumsbereiches am angestammten Ort wird dem neuen öffentlichen Erschließungssystem (den Parkwegen über den Gleisen) ein neues Gebäude eingeschrieben, das zukünftig die Lokation als Veranstaltungsort beherbergen könnte. Der Standort mag etwas unglücklich gewählt sein, aber seine Architektur setzt die Haltung der Brückenbauten nachvollziehbar fort.

Das Preisgericht würdigt die interessante Idee auf der Suche nach einer neuen Typologie des öffentlichen Raumes in der Auseinandersetzung mit einem generellen Problem der großen Bahntrassen in unseren Städten.

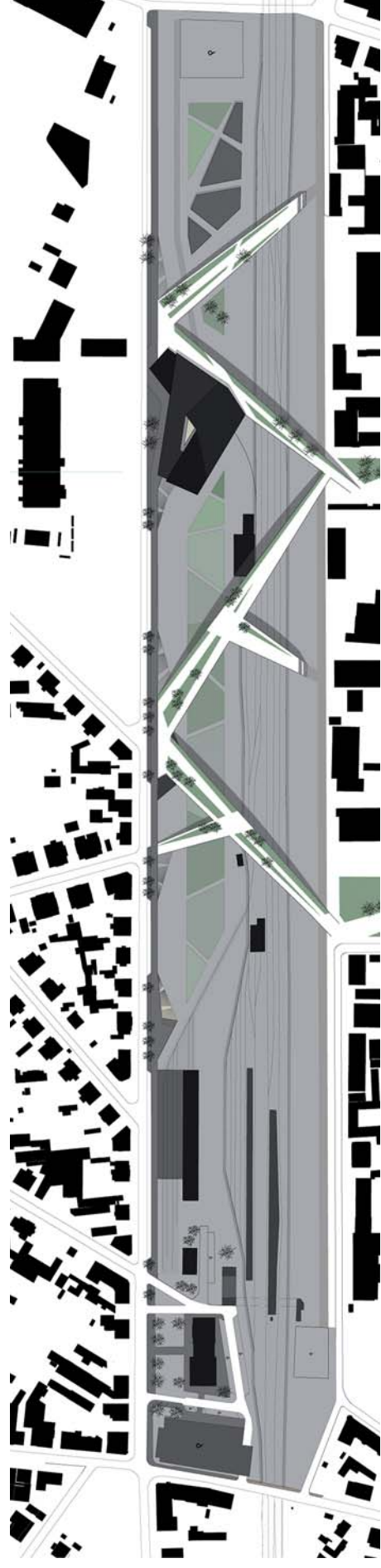


lokation

'trainyourbrain'



- 01 **workshop-lab** selbst tätig sein
- 02 **train-lab** erweitere und teste dein wissen
- 03 **design-lab** schöpferisch tätig sein
- 04 **eco-lab** think global, think about economy
- 05 **history-lab** spielerisch geschichte entdecken
- 06 **model-lab** shows in detail
- 07 **shop-lab** Lokation zum münznehmen
- 08 **coffee-lab** sit and relax, feet the flair



Engere Wahl: 064 Karl Bachhammer, Theo Baillet, Sebastian Philipp, Benjamin Neumeier (München)

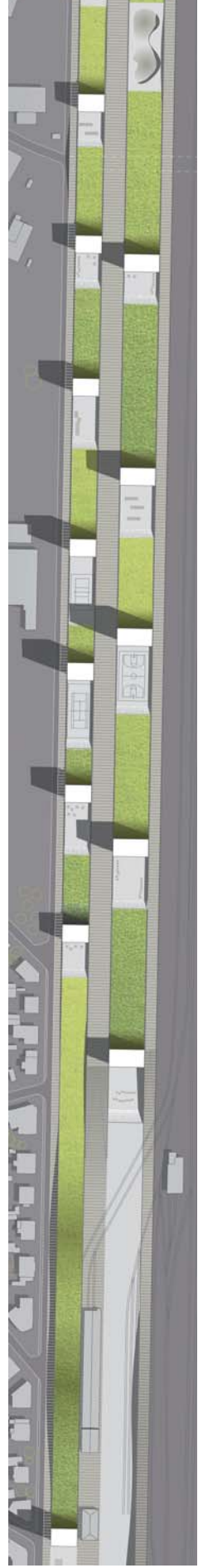
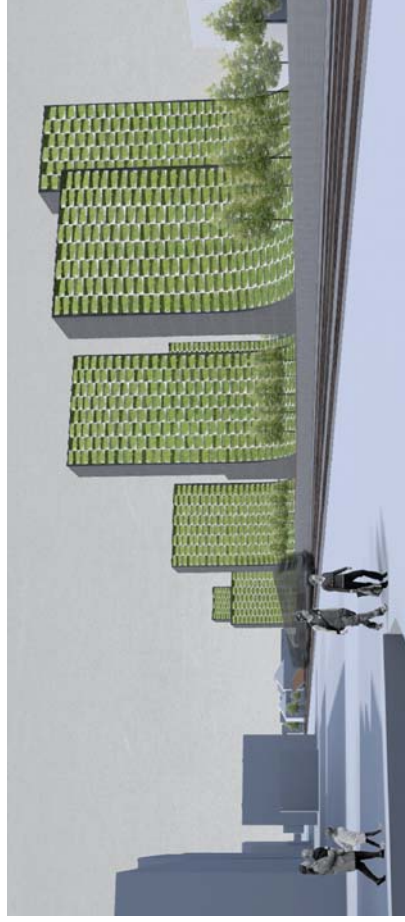
Die Verfasser schlagen eine markante Bebauung mit Hochhäusern entlang der Bahntrasse vor. Dieser Ansatz wirkt provokativ, er stellt jedoch auch einen durchaus ernstzunehmenden Beitrag zur Nutzbarmachung innerstädtischer, gut erschlossener Brachflächen dar.

Die Bebauung entfaltet eine hohe Zeichenhaftigkeit, die auch die vorbeifahrenden Bahnfahrer auf den Ort aufmerksam macht und Radebeul als moderne zukunftsorientierte Stadt ausweist. Auch am Bahnhofsvorplatz wird ein Hochhaus vorgeschlagen, das hier auf die öffentlichen Funktionen des Umfeldes hinweist.

Die erzielbare hohe Dichte wird durch die vorgeschlagenen „grünen“ Fassaden und Gemeinschaftsflächen kom-

pensiert, die auf den Sockelzonen angeordnet sind. Der Bebauungsvorschlag kann als Gegenposition zur weiteren Zersiedelung am Stadtrand verstanden werden und ist insofern als besonders nachhaltig zu würdigen.

Das Konzept besticht durch seine Originalität und die konsequente Umsetzung einer gewagten Idee.



001 Peter Kloppisch (Radebeul)

Der Entwurf gliedert das Gelände in zwei Teile. Der westliche Teil ist mit dem erweiterten Schmalspurbahnmuseum, neuen Gleisbereichen und einer großen Schauwerkstatt thematisch dem Thema Bahn gewidmet. Im östlichen Bereich schließt sich ein Sport-

und Parkbereich an. Die Museumshalle wird durch einen nördlich anschließenden Neubaukomplex und einen neuen Kopfbau als Eingangsfoyer mit einem Museumsshop erweitert. Neue Gleise als Zufahrten zum Museum und als Ausstellungsfläche

bilden eine Art Bühne und lassen in Verbindung mit einem Stadtteilpark eine attraktive Grün- und Aufenthaltsfläche entstehen. Eine Brückenanlage rundet in das südliche Plangebiet den den qualitätsvollen Entwurf ab.



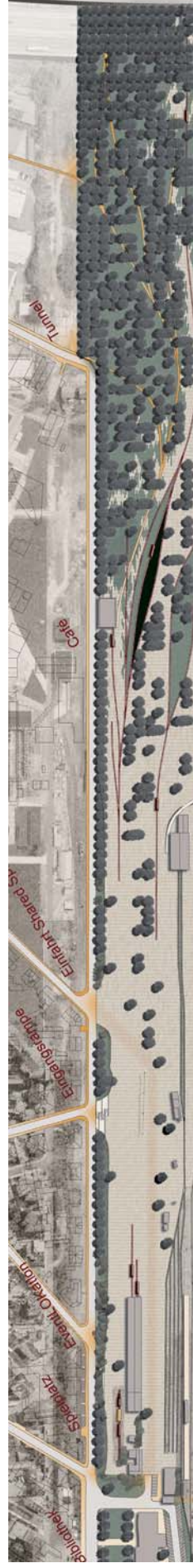
002 Heike Kluge (Freising), Dello Buono (Freising)

Ausgehend von der industriellen Vorprägung und der dadurch vorhandenen Qualität soll der Entwurf die Verknüpfung von Stadt, Brache und Landschaft ermöglichen. Eine großzügige befestigte Fläche dient im westlichen Bereich vielfältigen urbanen



Nutzungen und als Erschließungsfläche. Im mittleren Übergangsbereich gehen die Belagsflächen langsam in Rasen- und Pflanzflächen über, im östlichen Bereich ist ein Heideartiger Park geplant. Alte Waggons stehen auf Schienensträngen verstreut im Ge-

biet und bieten attraktive Nutzungsmöglichkeiten. Eine neue Fußgängerbrücke über die Bahngleise verbindet die durch die Bahn getrennten Stadtteile.



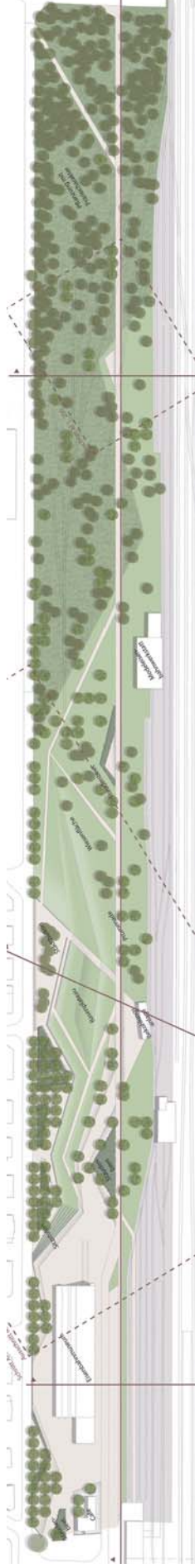
004 Katharina Schneider (Dresden), Anne Bork (Dresden)

Den Anwohnern wird eine vielseitig nutzbare Freifläche angeboten. Der Höhenunterschied zur Sidonienstraße wird durch die Anordnung von großzügigen Sitzstufen und einen „Stadtbalkon“ genutzt. Von dort bietet sich die Aussicht auf vielfältig gestaltete

Wiesen- und Sportflächen. Die alte Landstraße wird zur Sportachse, die ein Angebot insbesondere für Läufer darstellt. Die geplante Vegetation ist äußerst vielfältig, sie reicht von repräsentativen Beetstauden über blühenden Magerrasen, Wildstauden mit Ruderal-



charakter bis zu dichtem prärieartigen Baumbestand. Besonders originell sind auf Schienen bewegliche Bänke, sie erinnern an Draisinen. Alte Bahnrelikte werden erhalten und inszeniert.



005 Christina Kosante (Dresden)



Die Gliederung der Fläche und die Anordnung des Baumbestands baut auf einem stringenten Raster auf. Die Funktionsdichte, es werden Spiel-, Wasser- und Sitzflächen angeboten, ist in Richtung Stadtzentrum und Wohngebiet am größten, während die

Dichte der Vegetation von West nach Ost zunimmt. Das Leitmotiv der Planung ist Bewegung: Der Zugverkehr auf den angrenzenden, in Betrieb befindlichen Gleisen wird durch Lichtimpulse, die auf den ehemaligen Schienenwegen im Parkbereich ent-

langlaufen, inszeniert. Eine durchbrochene und gestaffelt angeordnete Mauer grenzt Parkbereich und Gleiskörper voneinander ab, ermöglicht aber interessante Durchblicke auch von den vorbeifahrenden Zügen aus.



006 Erik Lorenz (Dresden)

Linear ausgerichtete Wege erinnern in ihrer Form und Verzweigung an Gleisbilder und damit an die Vergangenheit des neu geschaffenen Sport- und Erholungsparks. Querachsen binden das angrenzende Wohngebiet an. Ein dichter Gehölzsaum rahmt die

vielfältig gestalteten Aufenthalts- und Aktionsflächen für verschiedene Trendsportarten wie Klettern, Skaten, Dirtbike, Joggen, Radfahren ein. Ein Höhepunkt ist die spektakuläre „Skaterwelle“.

Besondere Bereiche, wie auch die

Parkzüge werden durch Säulenreihen und schlichte L-förmige Betonbänke markiert.

Das Thema Schmalspurbahn findet seine besondere Beachtung durch die großzügige Erweiterung der Ausstellungsfläche des Museums.



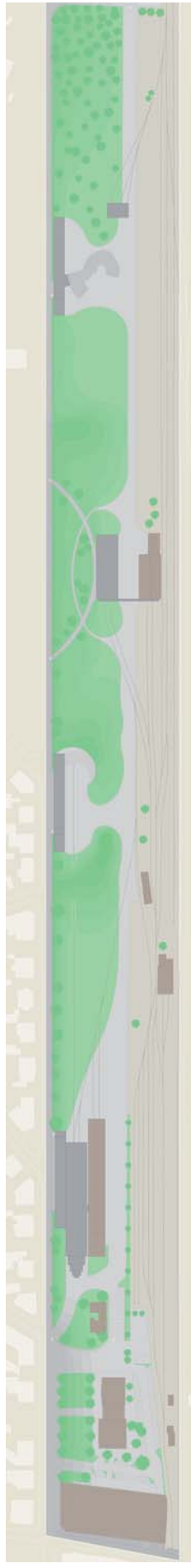
007 Antje Hocke (Großenhain)

Inspiziert durch den Höhenunterschied zwischen Sidonienstraße und dem ehemaligen Bahngelände wurde eine Modulation der Landschaft vorgenommen. Gestalterisch drückt sich das Konzept zum Einen durch die Parallelität einer entlang der Sidonienstraße ver-



laufenden Grünfläche und einer entlang der Bahntrasse verlaufenden befestigten Fläche aus. Befestigte Landzungen reichen in die Grünfläche und bilden Flächen für unterschiedliche Nutzungen aus. Zum Anderen nimmt das Gebäudevolumen in östliche Rich-

tung ab und der Baumbestand zu. Neben einer Erweiterung des Museums sind als Hochbauten ein Café und ein Freilufttheater und eine Schauwerkstatt geplant. Ein Bewegungshügel für Skater und ein frei stehender Pavillon schließen das Gelände im Osten ab.



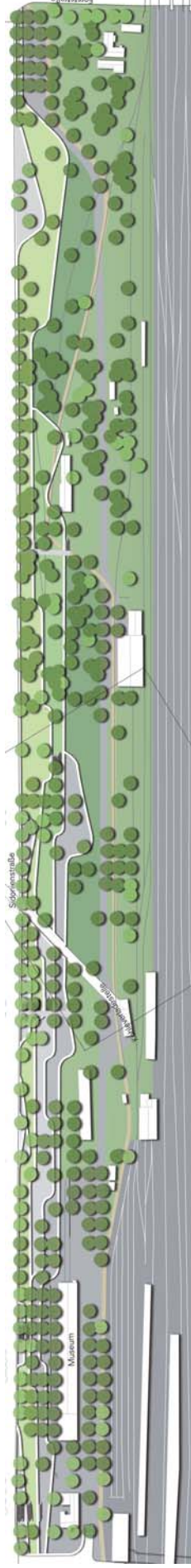
008 Stefanie Lindner (Dresden)

Die Themen Bahn und die Stadt prägenden Weinhänge werden als Grundidee überlagert und in Form von Stadterrassen angeordnet. Der vorhandene Höhenunterschied zwischen Sidonienstraße und Bahngelände wird über mehrere mit Mauern

befestigte Terrassen überwunden. Es ergeben sich Flächen zum Verweilen, Spielen und insbesondere Aussichtspunkte zum Ausblick über das Gelände und zum beobachten des Bahnbetriebes. Die Kiefernstraße wird nach Süden bis zur Kohleverladestaa-



tion als Wege- und Sichtachse verlängert. Die Struktur des Gebietes verändert sich von einer mehr städtischen Gestaltung im Westen hin zu einer offenen und grünen Gestaltung im Osten.



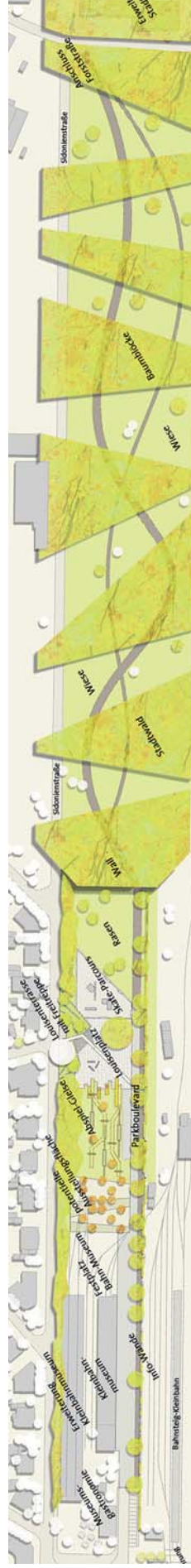
009 Mathias Herkel, Ariane Clauß, Christin Pieper, Kerstin Rentsch (Dresden)



Die Planung unterstützt das Instrument der Landschaftskammerung und somit die Strukturierung des Stadtlandschaft-Gefüges. Zwischen Junger Heide und Elbaue gelegen, soll eine großzügige grüne Aufenthaltsfläche entstehen. Das Museum wird großflä-

chig durch eine überdachte Ausstellungshalle, einen neuen Eingangsbereich mit Museumsgastronomie und Freiflächen erweitert. Anschließend ist eine Spiel- und Freizeitfläche mit Riesenschaukeln, Spielwaggons und Rastflächen geplant. Städtebaulicher

Höhepunkt ist der Luisenplatz als Stadtplatz mit einer Aussichtsterrasse entlang der Sidonienstraße und einem angrenzenden Skate-Parcours. Ein Stadtwald mit abwechselnden Wald- und Offenflächen bildet einen grünen Abschluss nach Osten.

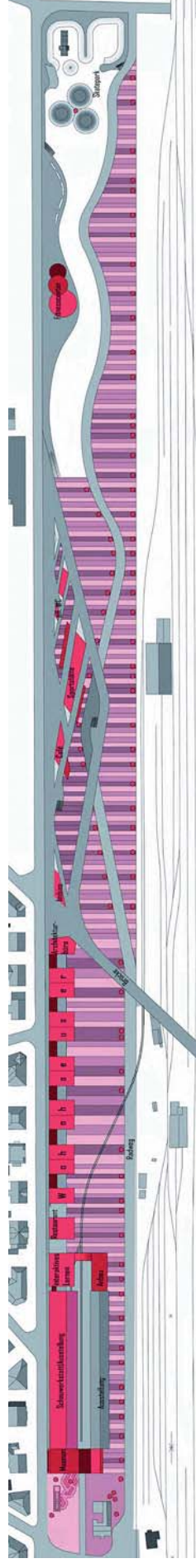


011 Alexander Porst (Großweitzschen)

Schwerpunkt der Arbeit ist die Erweiterung des Schmalspurbahnmuseums. Nördlich einer Freiausstellungsfläche ist der Anbau einer Schauwerkstatt mit weiteren Ausstellungsflächen und einem neuen Kopfgebäude zum Bahnhofsvorplatz als Museum geplant. An

der Ostseite des neuen Gebäudekomplexes sind zwei weitere kleine Gebäude vorgesehen. Die Fassade aus Cortenstahl soll die Bahngeschichte widerspiegeln und die innere Nutzung nach außen verdeutlichen. Östlich an das Museumsgelände

schließen sich ein Restaurant und entlang der Sidonienstraße eine Reihe von acht Wohnhäusern an. Begleitend verläuft ein Park mit geschwungenen Wegen, in welchen im östlichen Bereich ein Sport- und Fitnesscenter und ein Skatepark eingebettet sind.



012 Benjamin Hähnel (Dresden)

Ausgehend vom angrenzenden Straßennetz wurden die städtebaulichen Achsen in das Plangebiet als Grundlage für eine gestalterische Aufteilung des lang gestreckten Geländes verlängert. So entstehen neben dem Museumsareal ein zentraler Eingangsbereich von der Sido-

nienstraße, zwei größere Hainflächen und eine Brachfläche im Bereich des vorhandenen Gleisanschlusses für das Chekmiewerk. Westlich der Forststraße geht das strukturierte Gelände in ein natürliches bewaldetes Gebiet über. Drei Platenaus mit Treppenanlage von der



Sidonienstraße ermöglichen zum Einen den Ein- und Überblick in das Gelände und schaffen attraktive Eingangssituationen zum Gebiet. Der Erschließung dienen eine zentrale Wegeachse im westlichen Abschnitt und ein geschwungener Gleisweg im östlichen Bereich.



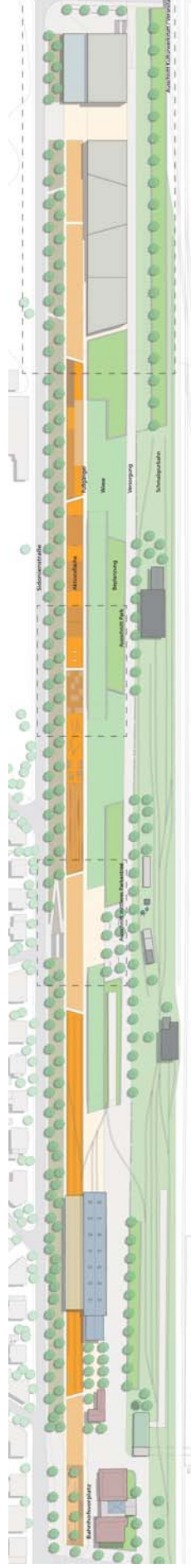
013 Sebastian Coburger (Leipzig)

Die Idee der durchgehenden Längsgliederung der nun als Park gestalteten Bahnbrache wird konsequent umgesetzt: Die Sidonienstraße wird zur attraktiven Promenade erweitert, Baumreihen im Hangbereich schaffen den Übergang zum Park, der durch

großzügige Treppenanlagen zu erreichen ist. Der nördliche Parkstreifen nimmt Sport- und Aktionsflächen, getrennt durch Grünflächen auf. Er schiebt sich bis auf den Bahnhofsvorplatz und hebt damit die Trennung Innenstadt/Park optisch und funktionell



auf. Es schließen sich südlich extensive Grünbereiche an. Eine Museums-erweiterung und ein Baukomplex mit Kulturwerkstätten und Veranstaltungsräumen bilden den westlichen und östlichen baulichen Abschluss.



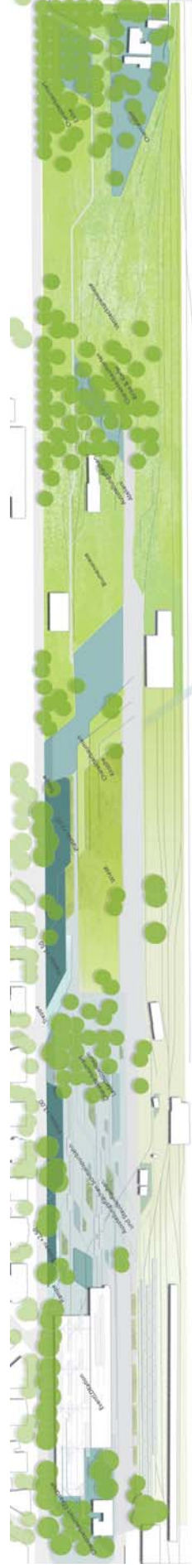
014 Katharina Böhm (Dresden), Laura Oehler (Dresden)



Der Park greift bei seiner Gestaltung die selbst gewählten Themen auf und setzt diese um: Ankommen, warten am erweiterten Bahnhofsvorplatz; schauen, staunen, flanieren am erweiterten Schmalspurbahnmuseum mit einer durch Stauden gegliederten

neuen Freiluftausstellungsfläche; Weite erleben vom neuen Aussichtsplattform an der Sidonienstraße; heimlich entdecken in der Versteckspielwiese mit integrierten Bahnrelikten; über-schauen und verstecken in neuer Hügelandschaft; Nachwuchsforscher

experimentieren im Chemielabor welches thematisch an die benachbarte Gewerbefläche anknüpft; Kunstbestaunen in Ausstellungspavillons; schaukeln, hangeln, klettern im Klettergarten.

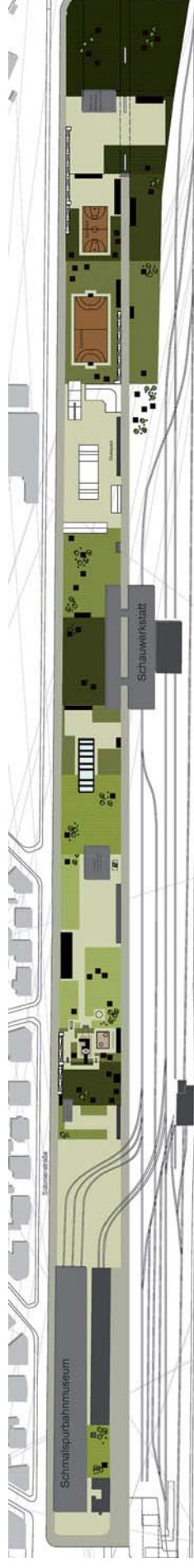


015 Lisa Hempel (Dresden)

Die Linearität des Plangebietes wird durch die konsequente Aufreihung der geplanten Funktionen zwischen Sidonienstraße und alter Ladestraße besonders betont. Es werden verschiedene terrassenförmige Ebenen geschaffen, was die Attraktivität der

Parklandschaft steigert. Erlebniszfelder wechseln sich mit Ruhefeldern ab. Das Museum erhält eine großzügige Erweiterung, es gibt Eventpavillons, ein Cafe, einen Kinderspielplatz, eine Schauwerkstatt für die Kleinbahnreparatur, einen Skaterpark, Sportfelder

und eine große Sport- und Mehrzweckhalle im Bereich an der Forststraße. Eine besondere Idee stellt die Durchwegung dieser Halle im Erdgeschossbereich dar.



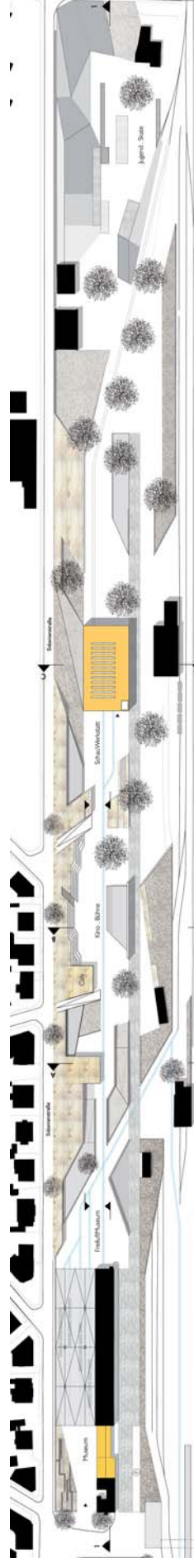
016 Christian Neumair (Dresden)

Den Auftakt zum Plangebiet bildet ein neuer Eingangsbereich zum Museum mit einem kleinen Ergänzungsneubau zwischen dem Bahnwärterhäuschen und dem Alten Güterboden sowie eine mit Glas überdachte Ausstellungsfläche. An das Museumsgelände schließt



sich eine stark strukturierte Freifläche an. Unter Ausnutzung des Höhenunterschiedes zur Sidonienstraße ist eine Freiraumanlage mit verschiedenen Schollen und Flächen für unterschiedliche Nutzungen geplant. Eine breite Nutzergruppe soll mit einem Freiluft-

museum zum Thema Verkehr und Technik, einem open-air Kino, einer Schauwerkstatt und einem Skatepark angesprochen werden. Im Detail wird die Schauwerkstatt mit einem Arbeitsbereich für drei Züge und einem Ausstellungs-bereich erläutert.



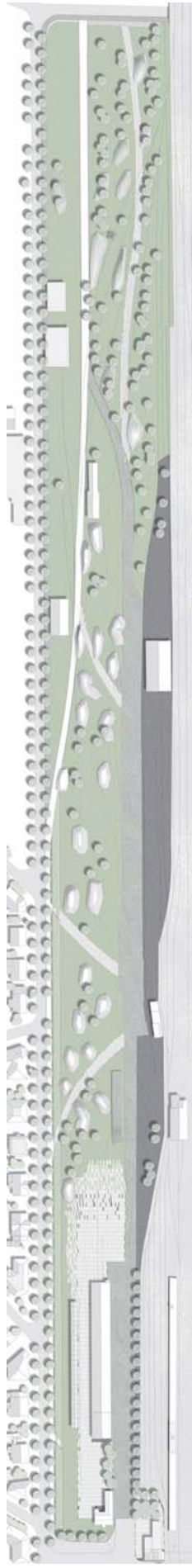
017 Anne Friede (Dresden)

Als Planungsansatz steht die Idee einer beispielbaren und optisch an den ehemaligen Charakter der Fläche anknüpfenden Gestaltung. Vorhandene Materialien und Elemente wie Bahnschwellen und Dachträger werden wieder verwendet und mit neuen

Materialien aus dem Gleisbau kombiniert. Als besondere Gestaltungsidee wurde die Flächengestaltung an die Form einer Achterbahn angelehnt. Somit sind verschiedene Skulpturen entstanden, die sich in Größe, Form und Material unterscheiden. Hervor-



zuheben sind ein östlich an den Alten Güterboden anschließender Platz aus Betonschwellen, Riesenschaukeln aufgebaut aus ehemaligen Dachträgern und aus Bahnschwellen aufgeschichtete und begehbare Hügel.



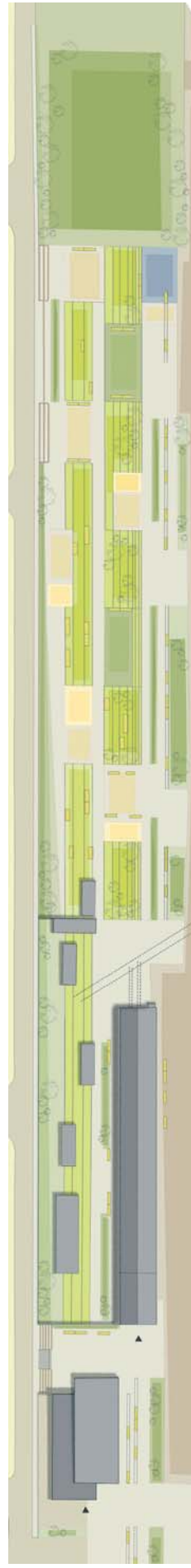
018 Sophie Müller (Magdeburg), Andrea Heilmann (Dessau)



Im Vordergrund der Planungs idee steht eine dem Nachhaltigkeitsgedanken folgende Gestaltung und Flächen nutzung. Die Bewahrung der Industrielatmosphäre durch die Nutzung bzw. Erweiterung vorhandener Schienenstränge und die Wiederver-

wendung vorhandener Materialien folgt der Planungsprämisse. Dem Museum werden neue Ausstellungsflächen zugeordnet und die anschließende Freifläche wird zu einem erlebbaren und spannenden Park umgewandelt. Das Thema Bahn wird

durch auf Schienen bewegliche neu interpretierte Waggons als Ausstellungen skulpten aufgegriffen. Im westlichen Bereich wird durch ein modernes Veranstaltungszentrum und der Beginn der Haupterschließungsachse ein neuer Eingangsbereich geschaffen.



019 Kristina Moser (Zittau)

Der Entwurf verbindet die drei Themen klimafreundlicher Tourismus, nachhaltige Gestaltung und generationenübergreifender Aktivpark mit dem übergeordneten Leitgedanken „Radebeul bewegt – Radebeul verbindet“. Am Bahnhofsvorplatz bildet den Auftakt eine

Fahrradverleihstation. Anschließend ist ein Neubau als Eingangsgebäude zum Museumsgelände mit gastronomischer Nutzung geplant. Östlich des Güterbodens befinden sich große Platzflächen für kulturelle Veranstaltungen oder Märkte. Wirkungsvoll platziert lädt das

Öko-Hostel insbesondere klimafreundlich reisende Gäste ein. Bis zur Forststraße erstreckt sich ein Aktivpark mit einem Jugendhaus, Skatepark und auf neuen Schienensträngen flexibel aufstellbare umgebaute Waggons z.B. für Ausstellungen oder als Kiosk.



021 Sabine Meyer (Dresden)

Eine neue Gestaltung und neue Funktionen sollen das Gebiet in den „städtischen Vordergrund“ rücken. Drei Höhepunkte symbolisieren diesen gewonnenen Stadtraum. Ein transparenter Glaspavillon betont den neuen Zugang zum Museum direkt vom er-



weiterten Bahnhofsvorplatz aus und holt damit das Thema Schmalspurbahngeschichte direkt in den Kontext des Stadtzentrums. Ein Freilichtkino bildet das Verbindungsglied zwischen Museum und neuer Schauwerkstatt, in welcher der Besucher selbst tätig wer-

den kann. Vielfach nutzbar sind die unterschiedlich großen Holzschollen die terrassenförmig angeordnet Kino und Werkstatt verbinden. Im östlichen Bereich ergänzen Sportfelder mit einem Sanitärgebäude die Erlebnisräume.



022 Darius Suchan (Aachen)

Der neu gewonnene Stadtraum wird von einem markanten Grünen Band durchzogen: ein unversigelter Weg wird durch Wildblumen begleitet, ein Wasserband erhält Raum durch einen Betongraben mit Sitzrändern, verschiedene Ahornsorten bilden die

Baumbegleitung. Als grüne Brücke über die Forststraße wird dieses Band in Richtung Osten weitergeführt. Weitere Wegeverbindungen binden umliegende Stadträume und den Elbebereich unter Nutzung einer alten Gleistrasse an. Atriumartige Baublöcke



für Wohnen und Gewerbe reihen sich im Wechsel mit Sport-, Spielflächen und Flächen für den ruhenden Verkehr entlang der markanten Grün- und Wasserachse.



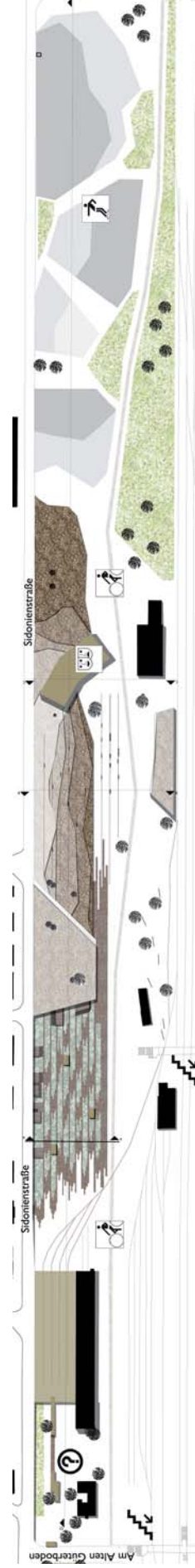
023 Eva Matteschk (Dresden)



Neue Funktionen sollen den Raum in das „urbane Leben“ integrieren. Eine wechselnde Topographie und unterschiedliche Materialien sollen beim Besucher unterschiedliche Raumgefühle erzeugen. Es gibt weite und geschlossene Grünräume, laute und leise. Die

Wegeführung durch das Gebiet soll an alte Gleisverläufe erinnern. Eine enge Verknüpfung mit den umgebenden Stadtgebieten soll eine Trennung möglichst aufheben, dieses Ziel wird von einem zusätzlichen Fußgängertunnel in Richtung Süden unterstützt.

Höhepunkt bildet ein neues Kinder- und Jugendtheater im zentralen Bereich. Eine Fußweg- und Radverbindung durchzieht das Gebiet und führt über ein aufgegebenes Anschlussgleis in Richtung Elbraum.



024 Danny Heß (Dresden), Yvonne Raschek, Anja Schramm

Der neue Park auf ehemaliger brachliegender Bahnfläche versteht sich als Erholungsbereich insbesondere für angrenzende Wohngebiete. Den Park durchziehen zwei Wegebänder, im westlichen Bereich, dem Stadtzentrum zugewandt ist der Verlauf linea-

rer, nach Osten hin, wo der Park in Wald übergeht wird die Führung mäandrierend. Das vorhandene Schmalspurbahnmuseum wird erweitert und erhält einen großzügigen Freiluftausstellungsbereich. Eine alte Laderampe bildet das Fundament für ein neues

Gebäude, welches Cafe, Atelier und Räume für die Betreuung von Kindern aufnehmen soll. Ein großzügiger Spielplatz, Sportplätze und eine große Skateranlage runden den Park ab.



026 Volker Scholz (Stuttgart), Sebastian Althoff (Stuttgart)

Der Beitrag gibt sich den Titel „Lange Schiene Radebeul“ und knüpft damit sowohl an die Vergangenheit wie auch die Gegenwart an. Zwischen zwei längs verlaufenden Erschließungsachsen, Sidonienstraße und alter Ladestraße erhält das Gelände



eine konsequente „Kammerung“. Die einzelnen Bereiche können somit zeitlich und funktionell unterschiedlich genutzt werden. Das Konzept kommt somit einer schrittweisen Umsetzung entgegen und lässt als Zielvision die Einordnung von Baukomplexen mit

deutlicher Grüntrennung zu. Die Nutzbarkeit ist breit gefächert und lässt sowohl Wohnen, Kultur, Sport als auch Gewerbe zu. Im Zeitraum bis zu einer baulichen Nutzung, für beliebige Kammern auch dauerhaft ist auch eine Grünnutzung möglich.



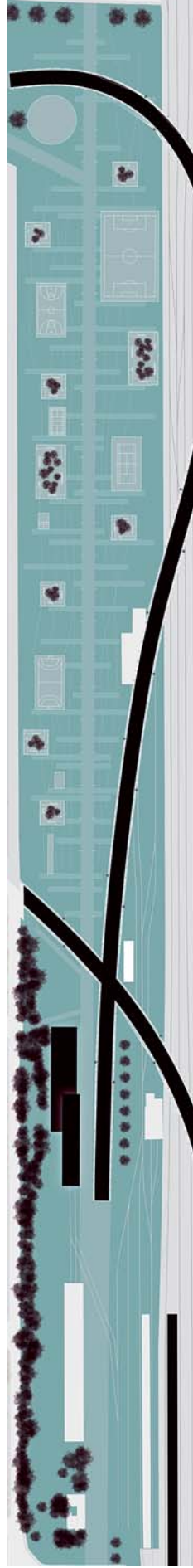
027 Daniel Schnettka (Halle)

Eine linear geführte Mittelachse durchzieht das Gebiet und erschließt die aufbereiteten Funktionen. Es soll ein Sportpark entstehen, der die Defizite der Gesamtstadt auf diesem Gebiet ausgleicht. Das Schmalspurbahn-museum wird um einen Veranstal-

tungsraum erweitert. Eine wenig aufwändige Freiflächengestaltung – die Flächen werden mit Grobkies befestigt – lässt der Ruderalvegetation Raum. Buchen ergänzen den Baumbestand, Cortenstahlprofile durchziehen die Fläche und geben dem Gebiet



einen rustikale Charme. Eine sehr schwungvolle und kühne Brückenkonstruktion überspannt den Raum und hebt die Trennung des Stadtgebietes durch die Bahnanlagen für Fußgänger und Radfahrer auf.



028 Philipp Matheus, Nils Hartmann, Heike Schmidt, Michael Teubert (Hamburg)



Tragende Idee des Entwurfs ist die Schaffung einer Brückenverbindung zwischen südlichem und nördlichen Stadtgebiet und damit Minderung der Trennung durch den Bahnbereich. Als Trasse wird die Verlängerung der Kiefernstraße gewählt. Der nördliche Brü-

ckenkopf wird durch ein kompakt gestaltetes Quartier markiert, damit wird die nördlich angrenzende Baustruktur in verdichteter Form weitergeführt. Das Museum erhält einen ergänzenden Baukörper und damit der Bahnhofsvorplatz einen neuen östlichen

Abschluss in Form einer schräg verlaufenden Raumkante. Der Bereich östlich der neuen Brücke erhält einen extensiven Parkcharakter.

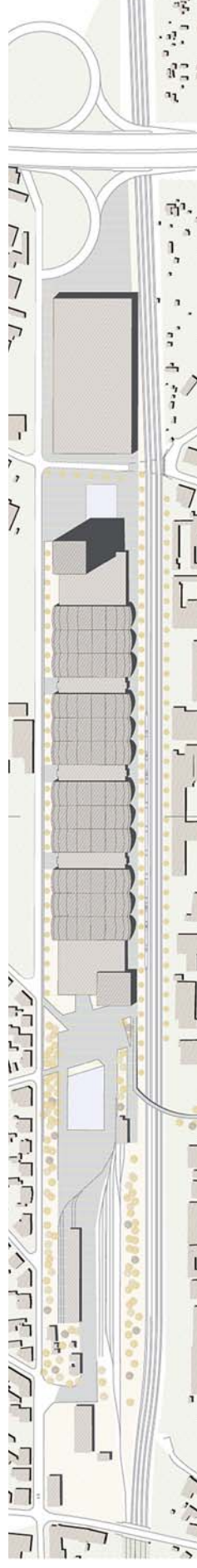


029 Clemens Hauptmann (Zittau)

Die äußerst günstigen Lagemerkmale des Standortes im Agglomerationsraum Dresden mit einer sehr guten Verkehrsanbindung und Anschluss an das Bahnnetz sind Grundvoraussetzungen für die geplante Ansiedlung eines Messestandortes. Unter ge-

schickter Ausnutzung des Plangebietes sind ein maßstabspengender Hauptbaukörper als Messehalle mit einem Hochhaus als markante städtebauliche Dominante und östlich der Forststraße ein Parkhaus mit Anschluss an eine neue Autobahnanschlussstelle ge-

plant. Der westliche Eingangsbereich zur Messe wurde mit einem Vorplatz und einem Wasserbassin gestaltet. Im Hochhaus sind ergänzende Funktionen wie ein Hotel, Büroflächen und ein Kongresszentrum untergebracht.



031 Maria Müller (Zittau)

Eine mehrfach gebrochene Hauptachse, die das Gebiet durchzieht, wird durch mäandrierende Wege ergänzt. An diesem Wegenetz reihen sich zahlreiche Funktionen auf, es werden „Erlebnisfelder“ geschaffen. Ein Bahnhofshotel ist am Stadtplatz



eingeoronet, der das Plangebiet westlich begrenzt. Das Museum erhält einen Erweiterungsbau. Ein Amphitheater sowie ein Gemeindehaus an der Sidonienstraße nutzen den Höhenprung im Norden. Ergänzt werden die neuen baulichen

Anlagen durch Spiel- und Sportplätze, Erlebnisfelder für Kunst, Natur, Sport, ein Wäldchen mit Grillplatz. Östlich der Forststraße setzen sich Sportplätze fort.



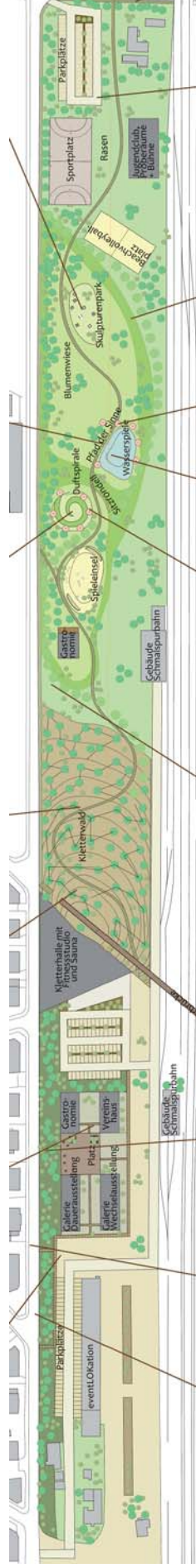
032 Sarah Kawczyk (Löbau)

Namensgeber der Arbeit und funktionaler Mittelpunkt ist ein Kletterfelsen integriert in eine Kletterhalle mit angrenzendem Kletterwald. Die Halle befindet sich mit ihrer Dreiecksform im Schnittpunkt der verlängerten Luisen- und Kiefernstraße und im Übergangsbereich

zwischen dem westlichen städtisch geprägten Teil und dem östlichen landschaftlichen Teil. Zwischen der Halle und dem Alten Güterboden sind um einen kleinen Platz herum gruppiert vier Neubauten als Vereinshaus, Galerie und Gastronomie geplant.



Der östlich weiterführende Park gliedert sich in abgegrenzte Bereiche wie einen Skulpturengarten, eine Duftspirale oder eine Spieleinsel. Den Abschluss bilden Sportanlagen und ein Jugendclub. Das Gebiet östlich der Forststraße ist für Gewerbeansiedlungen vorgesehen.



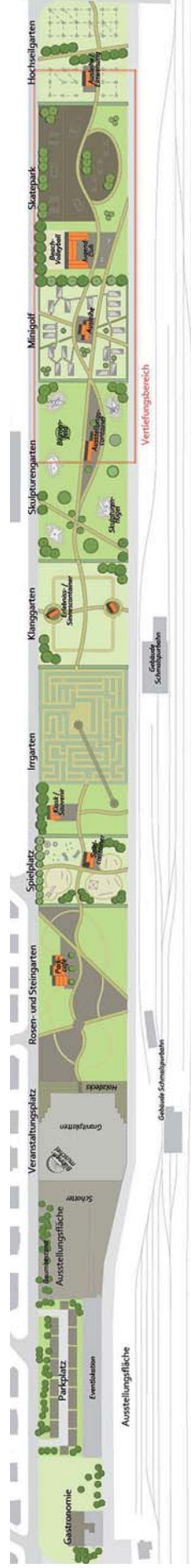
033 Klaudia Hackel (Neustadt i. S.)



Die Idee eines abstrahierten Zuges in Kombination mit einer Grünflächen-gestaltung führte in der Arbeit zur Entstehung einer multifunktionalen und vielfältigen Flächennutzung. Der städtisch geprägte westliche Teil ist durch eine Erweiterung des Schmal-

spurbahn-museums mit einer zusätzlichen Ausstellungsfläche als Platzfläche und nördlich an den Güterboden angrenzende Parkplätze gekennzeichnet. Ein Veranstaltungsplatz mit Bühne leitet in den Rosen- und Steingarten zum parkartig gestalteten Grünzug

über. Nach Osten weiterführend reihen sich abschnittsweise gestaltete Flächen wie ein Irrgarten, ein Skulpturengarten oder ein Skatepark aneinander und bilden mit einem Hochseilgarten als letztes Segment die abstrahierten Waggons.

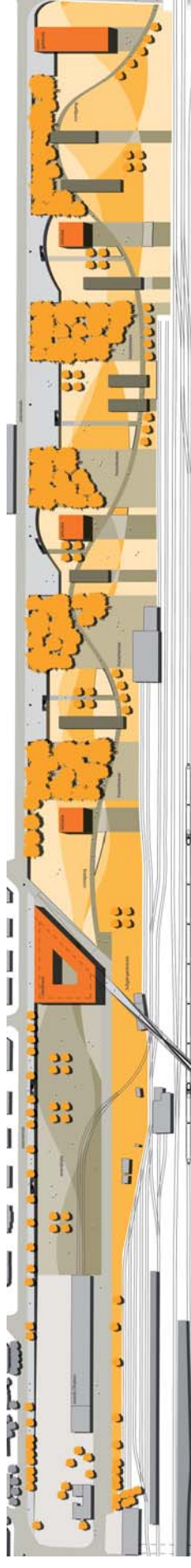


034 Alexander Sperlich (Zittau)

Hauptanliegen des Entwurfs ist die Schaffung eines neuen Kunst- und Kulturreals für die Stadt, ein Event- und Erholungsbereich der auch von der Bahn her einen neuen Stadtein- gang symbolisiert. Ein starkes ortho- gonales Raster, ergänzt durch Wege in

markanten Schwüngen umfasst so- wohl die Nord- als auch die Südseite der Bahntrasse. Das grafische Bild spiegelt sich. Eingordnet sind klei- nere Gebäude in Form von Artcubes und Showcases für die öffentliche Nutzung durch Kunst. Das kulturelle

Potenzial soll Raum und Darstellung erhalten. Eine selbstbewusst gestaltete Brückenkonstruktion in Verlängerung der Kiefernstraße überspannt die Bahnanlage. Markante Gebäude bilden die Brückenköpfe.



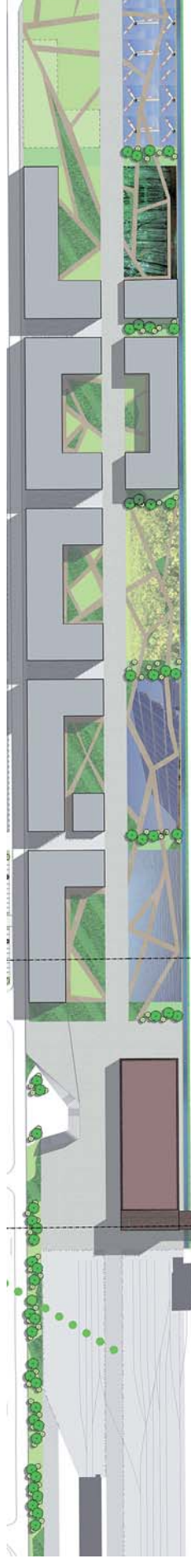
035 Philipp Scholze (Zittau)

Angeknüpft wird an die bereits in der Umgebung des Plangebietes vorhan- dene Mischung von Wohnen, Ge- werbe, Forschung, Kultur. Entlang einer linearen Erschließungsachse, ein- gebettet in eine parkartige Landschaft, reihen sich variabel gestaltbare Bau-



blöcke die vorrangig Forschungsinsti- tute zum Thema Energie aufnehmen sollen. Deshalb wurde der Titel „2000 Watt Park“ gewählt. Die rasterartige Baustruktur kann bei Bedarf auch nach Norden und Süden hin fortgesetzt werden, wenn es dort zur Aufgabe der

jetzigen Bebauung kommen sollte. Höhepunkt und neues Wahrzeichen ist ein in Ergänzung des Schmalspur- bahn-museums geplantes Industriemu- seum in einem markanten höheren Gebäude mit einer Fußgängerbrücke nach Süden.



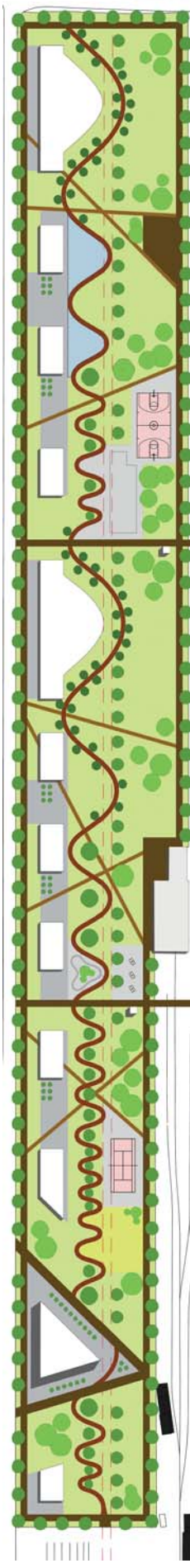
036 Helena Keil (Steinigwolmsdorf)

Entsprechend der Prägung des Gebietes durch das Verkehrswesen wurde das Leitbild eines Mobilitätsparkes entwickelt. Einerseits soll sich der Park von der verkehrsintensiven Umgebung abgrenzen und ein eigenständiges System bilden. Andererseits wird der

Kontext Mobilität aufgegriffen und spiegelt sich in der Flächen- und Gebäudenutzung wieder. Parallel zur Siedonienstraße sind mehrere kleine und drei große Baukörper aufgereiht. Die Gebäudenutzung ist vielfältig und bezieht sich auf die Themen einer geisti-



gen, technischen und physikalischen Mobilität. Drei Arten von Wegen durch das Gebiet nehmen Bezug auf die Fortbewegung zu Lande, im Wasser und in der Luft und ermöglichen die Durchquerung des Gebietes mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten.



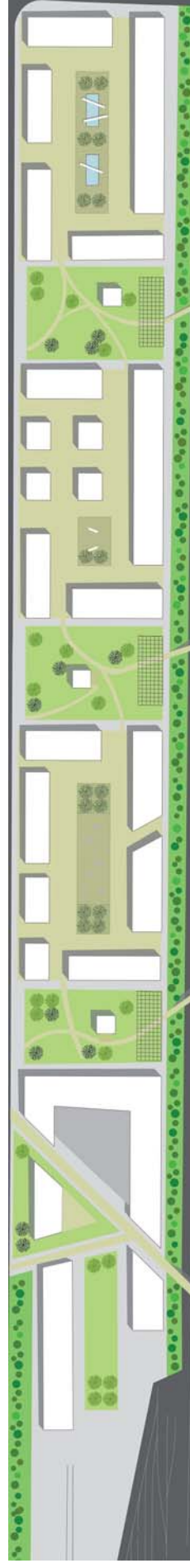
037 Axel Wolf (Weifa)



Es wird eine intensive Nutzung der ehemaligen Brachfläche angedacht. Entlang der Gleisanlage reihen sich, abgeleitet durch die prägende Nachbarschaft der Bahnanlagen, neue Wohnquartiere wie aneinandergekoppelte Waggons. Die verschiedenen nutz-

baren Baublöcke wechseln mit „Grünblöcken“ die die Aufenthalts- und Erholungsflächen für die Bewohner aufnehmen. Denkbar ist auch eine Mischung mit Gewerbe, Büros und Verkaufsflächen. Jeder Baublock ist mit einer Fußgängerbrücke über die Bahn-

anlage und begleitenden Grünstreifen mit dem südlich gelegenen Stadtgebiet verbunden. Die starke Trennwirkung der Bahn wird dadurch aufgehoben.



038 Markus Hittscher (Hirschfelde)

Überspannt von einer breiten Landschaftsbrücke wird die Barriere Bahntrasse großflächig überwunden und die Gleisfläche optisch und physisch begrenzt. Die Qualität der verbleibenden Fläche wird dadurch wesentlich erhöht und die Ansiedlung einer

parallel zur Sidonienstraße verlaufenden Bebauung ermöglicht. Einem geschlossenen straßenbegleitenden zweigeschossigen Gebäuderiegel sind Erschließungs- und Hofflächen angelegt. Im Bereich der Wohnbebauung sind ergänzende dreigeschossige

Punkthäuser geplant. Funktional wird das Schmalspurbahnmuseum durch den „Kulturhof“ und den „Eventhof“ ergänzt. Ein „Gewerbehof“ und bis zur Forststraße weiterführende Wohnbebauung runden das Gebiet ab.

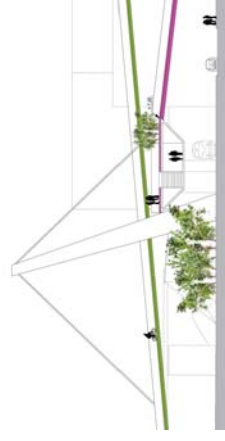


039 Veronika Sulková (Hrádek nad Nisou CZ)

Der Titel „Leben im Netz“ macht bereits die starke Inspiration des Wettbewerbsbeitrages durch die bestehende und ehemalige Bahnnutzung deutlich. Alle Wege und Funktionen werden auf kühne Brückenkonstruktionen verlagert. Deren Führung basiert auf einer

dem Sechseck entlehnten Geometrie und überspannt das gesamte Plangebiet, ebenso die in Betrieb befindliche Gleisanlage, so dass eine Verbindung zu südlich angrenzenden Gebieten hergestellt wird. Damit ist möglich, die darunter befindlichen ruderalen

Strukturen von einer Überbauung oder Nutzungsänderung unberührt zu lassen.



040 Marcin Pawel Sech (Crailsheim)

Die Idee, die Trennung der Stadtteile durch die Gleisanlagen der Bahn völlig zu überwinden, wird konsequent umgesetzt. Ein starkes städtebauliches Element in Form eines ausgestanzten Monoblocks wird über dem Gleiskörper errichtet, so dass sich dieser prak-

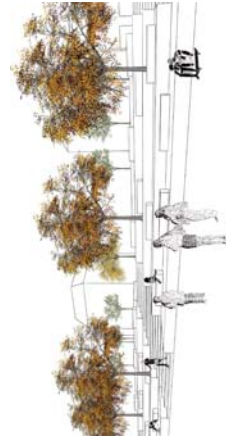
tisch im Tunnel befindet. Der neue Riesenbaukörper stellt die bisher in üblicher Ausprägung fehlende Radebeuler Innenstadt dar. Die dichte Baustruktur wird durch Wege, öffentliche Plätze und Innenhöfe gegliedert. Als Vorbild dient der



Typ der verdichteten arabischen Innenstadt.



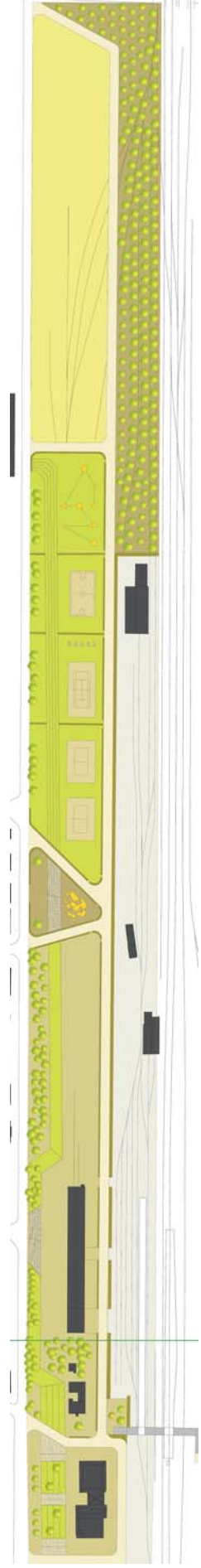
041 Melanie Jacob (Leipzig)



Anliegen der Planung ist die Schaffung einer grünen Pufferzone zwischen bestehendem Wohnen, Gewerbe und Stadtzentrum. Für die Anwohner soll eine großzügige Erholungsfläche mit vielfältigen Sportmöglichkeiten geschaffen werden. Die

Innenstadt wird mit dem Parkbereich verbunden, indem die neue Begrünung bis auf den neu zu gestaltenden Bahnhofsvorplatz weitergeführt wird. Ein Café im bestehenden Bahnwärterwohnhaus wird ein wichtiger Kommunikationspunkt. Der Höhenunterschied

zur Sidonienstraße wird durch die Anordnung einer das gesamte Gebiet durchziehenden Treppenanlage und Bereichen mit Sitzstufen bewältigt.



042 Sebastian Pistorius (Dresden), Andreas Neumann (Zeven), Hendrik Hüser (Hannover)

Es wird ein vielfältig nutzbarer Stadtpark angeboten. Der westliche Teil ergänzt mit attraktiv gestalteten Freiflächen die Ausstellungsmöglichkeiten des Schmalspurbahn museums. Anknüpfend an das Bahnthema gibt es langgestreckte Bahnsteigwiesen mit

festen und auf Schienen durch das ganze Gebiet beweglichen Bänken. Der mittlere Teil dient der Naherholung und bietet abwechslungsreiche Spielflächen mit Hügeln und Liegewiesen. Der östliche Teil ist Sportarten wie Fußball, Beachvolleyball, Inlineskaten,

BMX-Radfahren vorbehalten. Eine sicherer willkommenere Ergänzung bietet eine Hundewiese. Ein sehr markantes Wegesystem mit sich verbreiternden und verengenden Zickzackwegen gibt dem Gebiet ein sehr eigenes Gepräge.



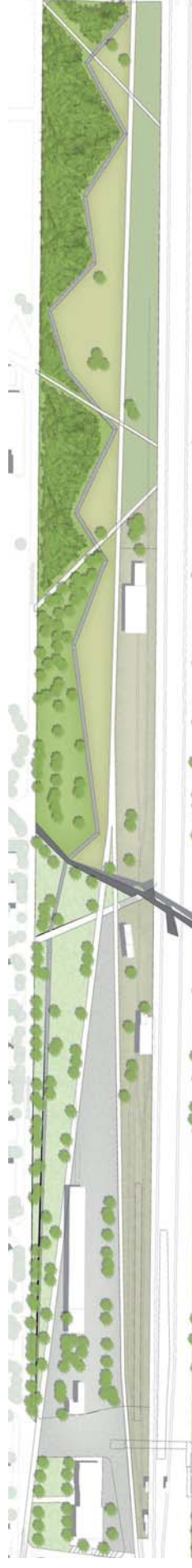
044 Alexander Roscher (Kirschau), Carola Kempus-Tammer (Bautzen)

Prägendes Element der Arbeit stellt der „Stadt Steg“ dar, der das nördliche und südliche Plangebiet verbindet und damit großräumig einen Anschluss des Gebietes Junge Heide mit dem Elbraum herstellt. Die verlängerten Achsen der Luisen- und Kiefernstraße werden auf-



genommen und mit einer Aussichtsplattform über den Gleisen auf die Südseite geführt. Im Bereich des Museums ist eine gepflasterte Marktplatzfläche zur multifunktionalen Nutzung geplant. Östlich anschließend wird das Höheniveau der Sidonienstraße auf einem im

Zickzack verlaufenden Plateau in die Fläche gezogen und mit einer durchgehenden Mauer abgegrenzt. So wurde im Kontrast zur vorhandenen Längsausdehnung der Fläche mit der zentralen Wegeachse ein spannungsreicher Geländeentwurf geschaffen.



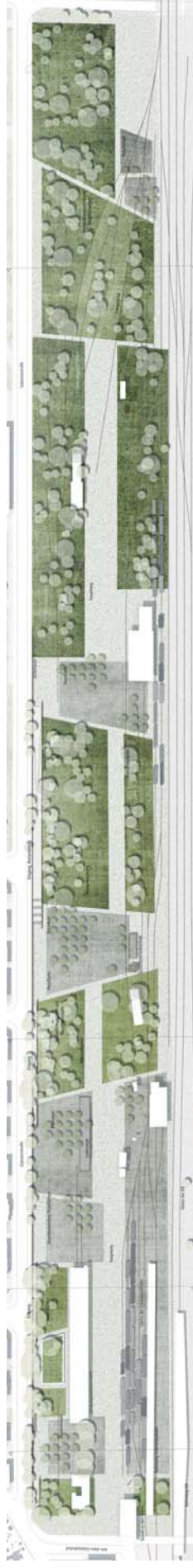
046 Anne Mertins (Kassel)

Sogenannte Gleiswiesen erstrecken sich über die gesamte Fläche vom Schmalspurbahnmuseum bis zur Autobahn und verleihen dem Gebiet eine abwechslungsreiche Grünstruktur. Ein zentraler gepflasterter Hauptweg in wechselnder Breite und

versetzter Führung verbindet die Parkflächen mit drei großen Platzflächen. Der eher städtisch geprägte westliche Bereich geht in einen dichter bewachsenen und landschaftlichen Bereich über. Ein Wiesenspielfeld und ein Waldspielfeld bieten vielfältige Mög-



lichkeiten für Kinder und Familien. Die bestehende Mauer entlang der Sidonienstraße bleibt erhalten und wird nur durch Treppenanlagen als neue Zugangsmöglichkeiten unterbrochen. Brach liegende Gleise erinnern an die ehemalige Nutzung.



047 Heiko Ruddigkeit, Frederike Müller, Stefan Wiebersinsky, John Wilhelm (Berlin)



Über die Grenzen des Planungsgebietes hinausblöckend erhält die Planung eine besondere Qualität durch die direkte Anbindung des Parks und der geplanten Fahrradtrasse über eine neue Grünachse nach Nordosten zum Waldgebiet Junge Heide. Eine kühn ge-

schwungene und ausladende Brücke über die Gleisanlagen ermöglicht die Verbindung des nördlichen und südlichen Plangebietes und die großräumige Anbindung zum Elbraum. Die Parkanlage ist gekennzeichnet durch Straßen- und Bahnbegleitende Gehölz-

pflanzungen und die Alte Ladestraße als Haupterschließungsachse mit angelegerten Sport- und Spielanlagen im östlichen Teil. Das Museumsgelände wird durch eine großzügige Freifläche und durch umgenutzte Waggons als Bahncafé und Infowagen aufgewertet.

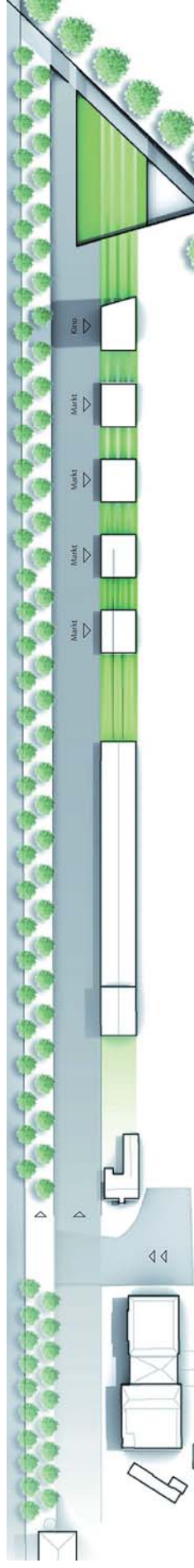
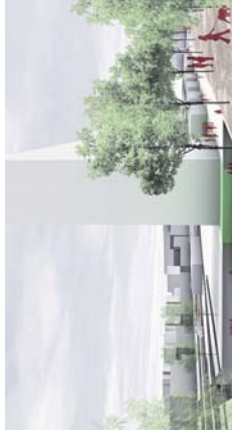


048 Anja Burkhardt (Leipzig), Nga Nguyen Thu (Leipzig)

Herausstechendes Element der Planung ist die Linearität durch die zwei Hauptachsen der als Boulevard umgestalteten Sidonienstraße und der parallel davon südlich verlaufenden Promenade. Sie sind das verbindende Element zwischen dem Bahnhofsvor-

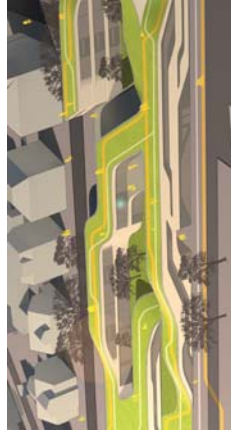
platz und dem in Verlängerung der Kiefernstraße geplanten Tunnelzugang. In Verlängerung des Güterbodens nach Osten reihen sich fünf kleinere Baukörper für eine gewerbliche Nutzung auf. Höhepunkt ist ein neuer dreiecksförmiger Stadtplatz.

Seine trichterförmige Aufweitung nach Norden bietet einen attraktiven Eingangsbereich zum Tunneldurchgang zum südlichen Stadtgebiet. Östlich der Platzfläche sollen Container als Erweiterungsmöglichkeiten für umliegende Gewerbebetriebe aufgestellt werden.



049 Katrin Nahrstedt (Dessau)

Sanft geschwungen und spannungsvoll in das Gelände integriert erhebt sich ein besonderer Baukörper aus der Ebene. Die Nähe zum Bahnhof, zum Elberadweg und zum Stadtzentrum Radebeul-Ost mit seinen zahlreichen touristischen Einrichtungen führte zur



Planung eines Hotels. Imaginären Gleisen folgend verlaufen die einzelnen Gebäudeteile des Hotels entlang der Sidonienstraße und Bahntrasse und ermöglichen grüne und lärmgeschützte Innenhöfe im Zwischenraum. Die begrünten Dachflächen bieten ausrei-

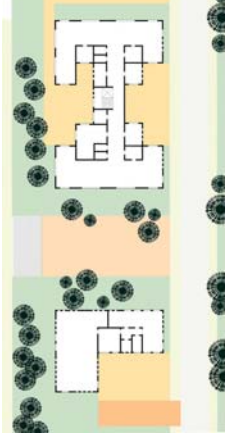
chend Raum für öffentliche Freizeitnutzungen wie spazieren oder Schlitten fahren. Das Nutzungskonzept besticht durch seine große Bandbreite auch für die lokale Bevölkerung und bietet unter anderem einen Verleih von Sportgeräten und eine Schwimmhalle.



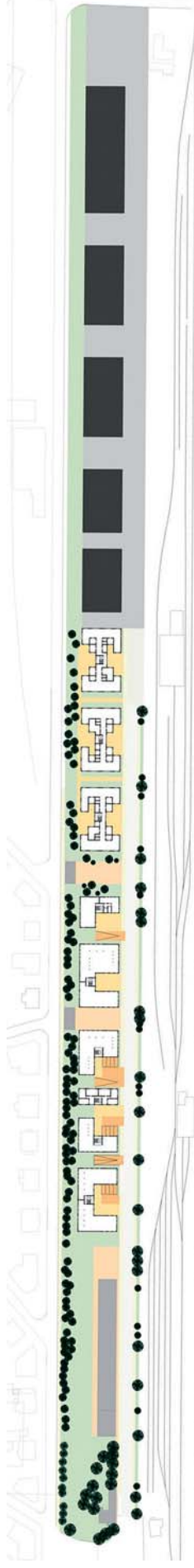
050 Vanessa Pape (Frankfurt)

Die Arbeit verfolgt das Angebot eines attraktiven Gewerbekomplexes. Im westlichen Abschnitt des Planungsgebietes sollen gegliederte und aufgelockerte Gewerbebauten entstehen. Im östlichen Abschnitt erfolgt eine Verdichtung als Abfolge größerer Ge-

bäude. Als Erschließungsstraße wird die bestehende Ladestraße genutzt. Parallel zur Sidonienstraße ist eine begleitende und gestaltete Grünfläche geplant. Zwei neue Zugänge in das Plangebiet in Verlängerung der Kiefern- und Lui-



senstraße verbinden das nördlich angrenzende Stadtgebiet und die Gewerbefläche miteinander.



051 Florian Steyer (Dresden), Jacob Steimer (Dresden)



Geplant wird ein vielfältig nutzbarer Naturraum. Der Höhenunterschied innerhalb des Plangebietes wird durch eine großzügige spannungsreiche Terrassierung des Geländes genutzt. Die Terrassen werden mit der als Promenade gestalteten Sidonienstraße durch

Treppenanlagen verbunden. Es bieten sich vielfältige Ausblicke. Das Wegesystem folgt dem grafischen Bild von Schienensträngen. Die dreigeteilte Fläche bietet einen neuen Stadtplatz östlich des vorhandenen Museums, extensive Wiesen, Wäldchen und eine

Wasserlandschaft zur Erholung und im östlichen Teil Sportangebote. Markant sind lange Stelenreihen aus Cortenstahl, die die Gliederung der Funktionsbereiche optisch unterstreichen.

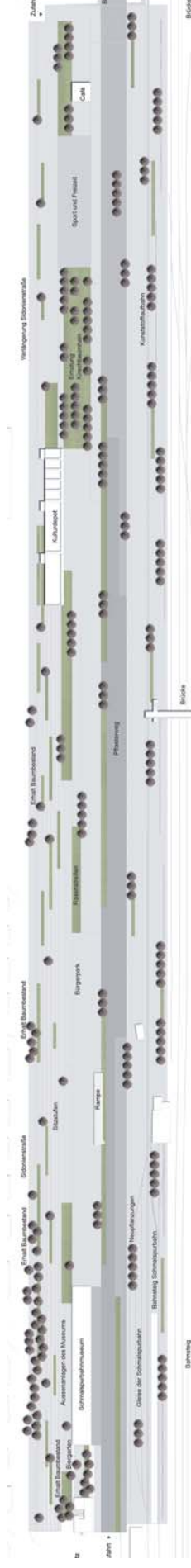


052 Pablo Tena (Berlin), Nadia Rückert (CH)

Ein großzügiger Bürgerpark bietet vielfältige Angebote für die Anwohner. Alle Gestaltungselemente wie Sitzstufen und Baumreihen betonen in Ihrer strengen linearen und parallelen Ausrichtung die Längsausdehnung der zu gestaltenden Fläche.

Ein gepflasterter Weg nimmt den Verlauf der alten Ladestraße auf und erschließt das Gebiet. Höhepunkt bildet ein langgestreckter Baukörper südlich der Sidonienstraße. Er nimmt das Kulturdepot auf. Dieses bietet Räume für die verschiedensten

Veranstaltungen. Eine Fußgängerbrücke schafft eine Verbindung zwischen Kulturdepot und südlichen Stadtteilen. Stelenreihen bieten eine Abschrägung zu den Bahnanlagen.

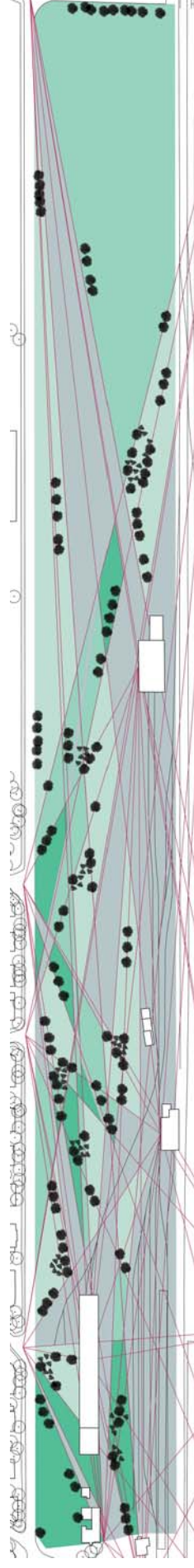
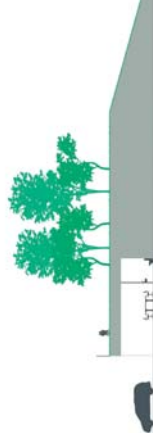


053 Marius Hüther (Berlin), Steffen Klotz (Berlin)

Die gedachten Verbindung aller im Plangebiet und in den angrenzenden Gebieten vorhandenen wichtigen Orte und Zugänge bildet die Gestaltungsgrundlage für die Gliederung des Gebietes mit Wegen und Grünflächen. Die neu entstandene Geometrie

der Landschaft bildet wiederum die Grundlage für eine Transformation des Raumes in eine multifunktionale Landschaft. Im Ergebnis entstehen durch Grünflächen überdeckte ebenerdige Raumeinheiten für eine gewerbliche Nutzung, die je nach Bedarf flexibel

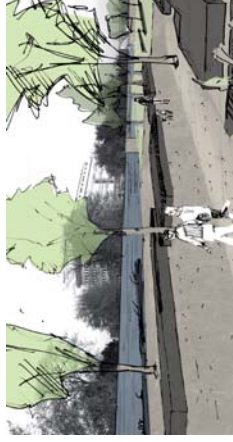
erweitert werden können. Erschließungswege zu den Gewerbeflächen sollen durch das Konzept des „shared space“ allen Nutzergruppen offen stehen.



054 Jeanine Fornacon (Berlin), Alena Kniesche (Berlin), Birte Jung (Berlin)

Ein „Bahnsteigpark“ erinnert an die Vornutzung des Plangebietes. Als verbindendes und wiederkehrendes Element werden neue Bahnsteige in verschiedenen Größen, Höhen und Materialien errichtet. Es sind die verschiedensten Nutzungen möglich, die

geometrische Form ist auch als Vertiefung zu erleben. Ihre lineare Anordnung betont die Längsausrichtung des Parks. Der Höhenunterschied zur Sidenstraße wird von einer Stützmauer abgefangen, diese dient gleichzeitig als Kletterwand. Treppenanlagen



schaffen die Zugänglichkeit vom angrenzenden Wohngebiet aus. Die Kleinbahnwerkstatt erhält einen Neubau, der denkmalgeschützte Altbau erhält eine gastronomische Funktion. Ein Aussichtsturm an der Forststraße ermöglicht die Übersicht.



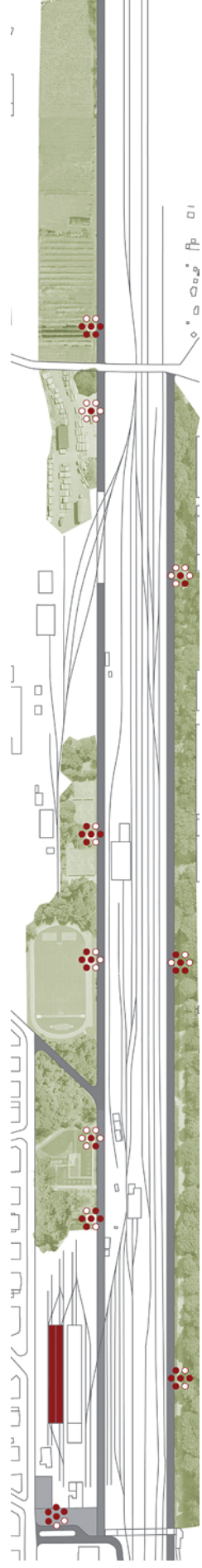
055 Matthias Helmle (Borne)



Tragende Idee des Konzeptes ist die Schaffung einer Möglichkeit, das Gebiet schrittweise und mit wechselnden, auch temporären Funktionen zu belegen, da eine Neunutzung des gesamten Areals in einem Zuge als unrealistisch eingeschätzt wird.

Verschiedene mögliche Nutzungsvarianten verdeutlichen, dass von Gärtnerei, Sport, Spiel bis zum Gewerbe alles möglich ist. Entsprechende temporäre Versorgungstürme bieten alle Medienanschlüsse für eine schnelle unkomplizierte Ansiedlung

und Zwischennutzung. Einschlebbare Container ersetzen fürs Erste notwendige Gebäude. Möglich ist dadurch z.B. auch die eigenverantwortliche Nutzung durch Vereine, Bürgerinitiativen und Schulen.

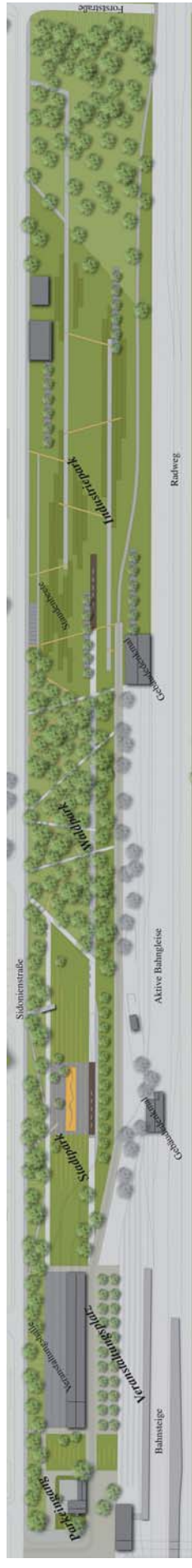


056 Mark Schosland (Dresden)

Fünf gereichte Zonen für unterschiedliche Nutzungen bilden zusammen eine „Themenparklandschaft“. Der erweiterte Bahnhofsvorplatz bildet einen attraktiven Zugang zum Museum und zum Park. Ein Veranstaltungsort östlich des Museums

ergänzt dieses um eine gute Möglichkeit der Repräsentation. Ein Stadtpark mit Wasserbecken und Aussichtsplattform schließt sich an und geht über in einen dicht begrünten Waldpark aus heimischen Baumarten der zum Spielen und Klettern einlädt.

Ein Industriepark südlich des Gewerbestandortes bewahrt die Zeugnisse der Vornutzung, ein Sportpark mit Tribüne schließt sich östlich der Forststraße an.



057 Simon Günther (Dresden)

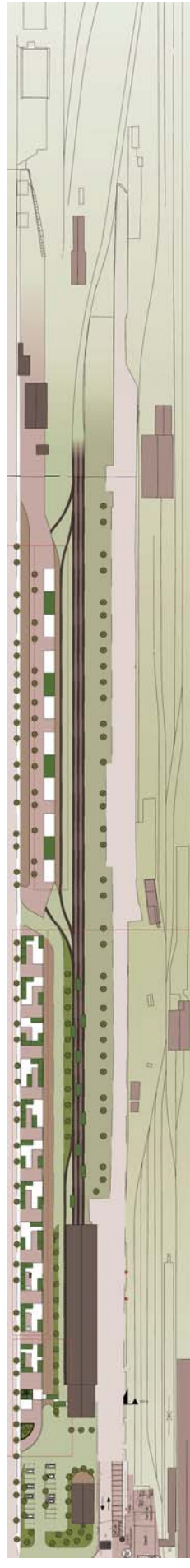
Planungsgedanke ist die intensive auch wechselnde Nutzung der nun neu zur Verfügung stehenden Ansiedlungsfläche für Wohnen, Gewerbe und Handel. Es werden entlang der Sidonienstraße angeordnete Baublöcke vorgeschlagen, die wechselnd



und beliebig veränderbar durch gereichte und gestapelte Container gebildet werden.

Eine Raumbegrenzung zum Bahnhofsvorplatz bildet ein neuer Baukörper, der als Museumsergänzungsbau gedacht ist, diesem wird ein Parkplatz

vorgelagert. Baumreihen bilden eine Abgrenzung zum Bahngelände.



058 Janine Plach (Emsbüren)

Mit einfachen aber effektvollen gestalterischen Mitteln wird die geplante zentrale Wegeachse in Szene gesetzt. Im Zickzack verlaufend wird die Promenade von dreieckigen und mit einer Stahlwand eingegrenzten Hochbeton umspielt. Verschiedene Geländehöhen

sollen spannungreich ein Raumgefühl erzeugen. Als Kontrast zu den scharfkantigen Elementen sind dazwischen liegende Rasenhügel geplant. Die Promenade mit ihren Bänken und Wasserbecken dient neben der Funktion als Erschließungsachse und Aufenthaltsfläche



che auch als erweiterte Ausstellungsfläche für das Museum. Abgerundet wird das Konzept durch Aussagen zum Umwelt- und Klimaschutz wie eine effiziente LED-Beleuchtung, Solaranlagen zur Strom- und Wärmeerzeugung und einem Regenwasserspeichersystem.



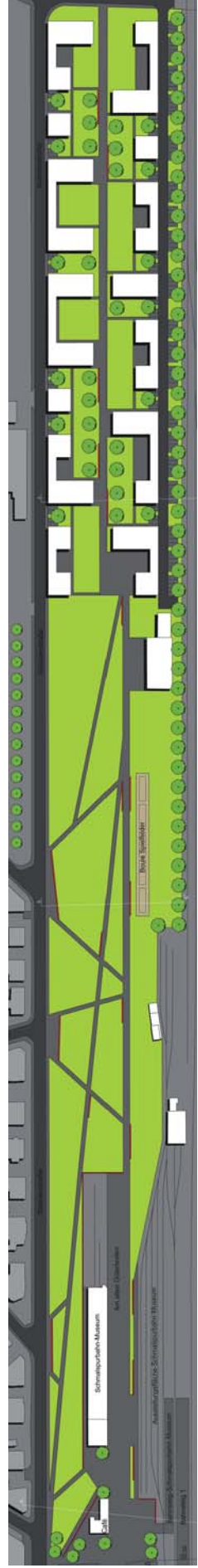
059 Julia Bachmann (Aachen), Anne Hartmann (Aachen)



Die Planung sieht eine zweigeteilte Flächennutzung im westlichen Bereich als eine mit einem Wegenetz durchzogene Grünfläche und im östlichen Bereich eine mit viergeschossigen Gewerbebauten dicht bebaute Fläche vor. Im Bereich der Parkfläche wird

das Gelände zur höher gelegenen Sidonienstraße aufgeschüttet, sodass eine durchgehend geneigte Fläche und an der Sidonienstraße Aussichtsterrassen entstehen. Parallel zur Bahntrasse sind nördlich und südlich Baumreihen aus Linden als Sichtschutz

und grüne Achse vorgesehen. Hervorzuheben sind die über das Gebiet hinausgehenden Radwegenbindungen nach Norden in das Waldgebiet Junge Heide und nach Süden in Richtung Elbe als neue Radwegeachsen in die Stadt Dresden.



060 Vela Dontcheva (Frankfurt), Velislava Stoeva (Braunschweig), Zhenya Nencheva (Karlsruhe), Ralica Peykova (München)

Eine zentrale Hauptpromenade erschließt das Gebiet und wird von angelegten Plätzen, gastronomischen Einrichtungen und Aktivbereichen für Sport- und Freizeitaktivitäten begleitet. Parallel dazu verläuft nördlich ein separater Fahrradweg. Die lineare

Struktur wird durch Nord-Süd orientierte Platzflächen regelmäßig unterbrochen und stellt sich mit der geplanten Bepflanzung als attraktiver Park dar. Eine Fußgängerbrücke mit einem markanten Eingangsgebäude als Aussichtsturm auf der Nordseite

mündet auf der Südseite in ein neues Einkaufs- und Freizeitzentrum. Baulich wird der Park im östlichen Bereich durch einen Jugendtreff und eine Musikbühne/Kunstwerkstatt ergänzt.



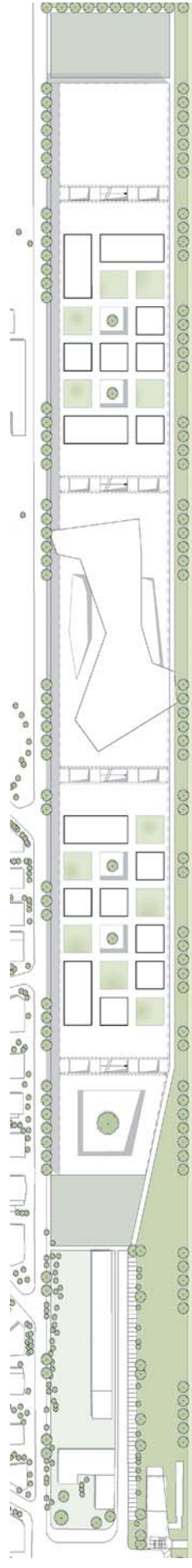
061 Alexander Wild (Berlin), Thomas Günther (Berlin)

Das Plangebiet wird für eine intensive Überbauung genutzt. Zwei raumgreifende rasterförmig gegliederte Großformen zwischen Sidonienstraße und Gleisanlagen haben Nutzflächen auf verschiedenen Ebenen, wobei die Hauptnutzfläche das Geländeniveau



der Sidonienstraße aufnimmt. Mehrere Treppenanlagen verbinden die verschiedenen Ebenen miteinander. Als Höhepunkt und Trennung wird zwischen die beiden Baukörper ein größeres Gebäude in freier Gliederung platziert.

Der Bahnhofsvorplatz erhält eine neue bauliche Raumkante.

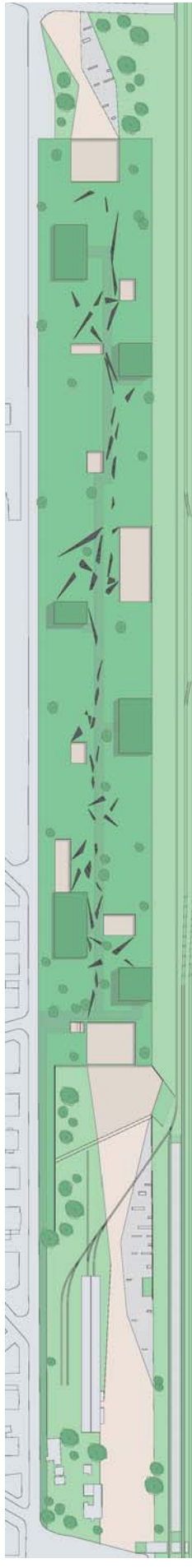


065 Verena Ertl (Langenpreising), Isabell Hofmann, Florian Fritsch, Stephanie Weiß (München)

Die sehr gute Verkehrsanbindung des Standortes und der mit der Stadt Dresden und dem Umland vorhandene Einzugsraum waren der Ausgangspunkt für die Idee eines EcoOutlet-Centers. Geplant als schmaler und lang gestreckter Baukörper weist die

Anlage die klassische Form mit einem innenliegenden, zentralen Hauptweg mit beidseitig angeordneten Ladeneinheiten auf. Geschickt wird der Höhengsprung zur Sidonienstraße ausgenutzt, sodass der Gebäuderiegel zur Bahn als Lärmschutz dient und sich zur nördli-

chen Sidonienstraße unterordnet. Oberhalb des EcoOutlet sollen Wohntürme mit 2-6 Geschossen zum Einen den innerstädtischen Wohnort stärken und zum Anderen dem Center auch städtebaulich ein markantes Erscheinungsbild verleihen.



066 Kisa Holzer (München)

Für nichts weniger als eine Landesgartenschau, gelegen im Verknüpfungsräum zwischen dem Stadtzentrum Radebeul-Ost und der Kulturstadt Dresden, eignet sich die Fläche. Ausgestattet mit verschiedenen Attraktionen wie ein Biergarten, ein Café am



See und ein Botanischer Garten und abwechslungsreich gestaltet werden Impulse für die kulturell-touristische Entwicklung der Stadt erwartet. Locker in die modellierte Landschaft integrierte Gebäude für Funktionen der Gartenschau werden in der Nachnut-

zung als Wohngebäude umgenutzt. Die temporäre Flächenvermarktung zur Landesgartenschau wandelt sich zu einem hochwertigen Wohnstandort und eine vielfältig nutzbare Grünfläche.



067 Oliver Buck (München), Anna Lenyushyna (München)

Geplant ist ein dicht bebautes neues Stadtgebiet mit einer dominierenden Wohnnutzung im östlichen Teil des Plangebietes und drei großformatigen Gewerbeeinheiten mit einer geplanten Einzelhandelsnutzung angrenzend an das Schmalspurbahnmuseum. Im

Schnittpunkt der Luisen- und Kiefernstraße soll ein Hotel entstehen. Die klare Raumkante entlang der Sidonienstraße wird durch einen durchgehenden Erdwall mit anschließender Grünfläche entlang der Bahntrasse aufgenommen. Eine großzügige Unterführung schafft



eine neue Verbindungssachse zum südlichen Plangebiet und den dort geplanten Gebäuden für gewerbliche und Freizeitnutzungen. Die Attraktivität des Museums wird durch einen Ergänzungsbau mit Gastronomie und neu gestalteten Freiflächen verbessert.



Impressum

Schriftenreihe Planen und Bauen in Radebeul
Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Moritz-Ziller-Preis für Stadtgestaltung 2011

Herausgeber

Große Kreisstadt Radebeul
Geschäftsbereich Stadtentwicklung

Redaktionelle Bearbeitung

Marcus Hesse, Dagmar Flämig

Gestaltung/Layout/Satz

Digitale Druckvorlagen Dietl

Fotos/Darstellungen

Wettbewerbsteilnehmer,
Große Kreisstadt Radebeul
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtarchiv Radebeul, Plan des Amtsbezirkes
der Stadt Kötzschenbroda, Sign. K 415 b

Druck

print24 GmbH

Auflage

500 Exemplare

Redaktionsschluss

Juli 2011

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des Herausgebers.

ISBN 978-3-938460-12-2



Große Kreisstadt Radebeul · Pestalozzistraße 6 · 01445 Radebeul · www.radebeul.de

ISBN 978-3-938460-12-2