

# Städtebaulicher Wettbewerb

## Städtebauliche Neuordnung Bahnhofstraße und Rathausviertel

Preisgericht am 23.11.2023  
Ergebnisdokumentation



### 1. Preis

bb22 architekten + stadtplaner  
maheras, nowak, schulz, wilhelm PartG mbB  
Frankfurt am Main

## Niederschrift über die Preisgerichtssitzung am 23.11.2023

**Ort der Preisgerichtssitzung** Turnhalle der Albert-Schweitzer-Schule,  
Friedrichstraße 9 a, 31275 Lehrte

Das Preisgericht tritt um 09:45 Uhr zusammen. Herr Prüße, Bürgermeister der Stadt Lehrte, begrüßt als Vertreter der Ausloberin die Mitglieder im Preisgericht und dankt den Anwesenden für ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an diesem Verfahren und führt in den Anlass und die Hintergründe dieses städtebaulichen Wettbewerbs ein.

**Prüfung Anwesenheit / Beschlussfähigkeit des Preisgerichts** Durch die im Vorfeld entschuldigte Abwesenheit von Herrn Hans-Jürgen Licht, stimmberechtigter Sachpreisrichter, rutscht Herr Reent Stade in das stimmberechtigte Preisgericht auf.

Durch die im Vorfeld entschuldigte Abwesenheit von Herrn Christian Bollwein, Stadtplaner/Architekt, Stadtbaurat und stimmberechtigter Fachpreisrichter, rutscht Frau Anja Hampe, Stadtplanerin/Architektin, Fachdienstleitung Fachdienst Stadtplanung der Stadt Lehrte in das stimmberechtigte Preisgericht auf.

Durch die im Vorfeld entschuldigte Abwesenheit von Frau Prof. Anne Beer, Stadtplanerin/Architektin aus München und stimmberechtigte Fachpreisrichterin, rutscht Herr Holger Rübsamen, Stadtplaner/Architekt aus Bochum in das stimmberechtigte Preisgericht auf.

Die Prüfung der Anwesenheit / Beschlussfähigkeit führt somit zu folgender Zusammensetzung des Preisgerichts:

**Stimmberechtigtes Preisgericht**

1.-5. Sachpreisrichter

1. Frank Prüße, Bürgermeister
2. Jörn Tunat, DB Station & Service AG
3. Reent Stade, SPD-Fraktion, Ratsherr
4. Wilhelm Busch, Gruppe CDU/FDP, 2. stellv. Bürgermeister
5. Ronald Schütz, Gruppe Grüne/Linke, 3. stellv. Bürgermeister

6.-11. FachpreisrichterInnen

6. Anja Hampe, Stadtplanerin/Architektin, Fachdienstleitung Fachdienst Stadtplanung Stadt Lehrte
7. Karin Kellner, Stadtplanerin/Architektin, Hannover
8. Prof. Dr. Michael Koch, Stadtplaner/Architekt, Berlin/Basel
9. Holger Rübsamen, Stadtplaner/Architekt, Bochum
10. Rebekka Junge, Landschaftsarchitektin, Bochum
11. Axel Springsfeld, Verkehrsplaner/Stadtplaner, Aachen

**Stellvertretendes Preisgericht**

12.-13. Sachpreisrichterinnen  
14. Fachpreisrichter

12. Marion Lange, Erste Stadträtin
13. Annette Sturm-Werner, Gruppe CDU/FDP, Ratsfrau
14. Dr. Thomas Baum, Verkehrsplaner/Stadtplaner, Herzogenrath

- Sachverständige BeraterInnen** (ohne Stimmrecht)
15. Karin Engelhardt, Fachdienstleitung Fachdienst Grünplanung und Umwelt
  16. Stewart Hartmann, Fachdienst Gebäudewirtschaft  
*(anwesend bis 15:30 Uhr)*
  17. Daniel Rabätje, Fachdienst Finanzen und Liegenschaften  
*(anwesend ab 11:00 Uhr)*
  18. Klaus Geschwinder, Region Hannover –  
Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement  
*(anwesend bis 14:45 Uhr)*

- Gäste**
19. Daniel Thress, Baureferendar, Stadt Lehrte
  20. Magnus Bögershausen, Auszubildender, Stadt Lehrte

- Vorprüfung**
21. Maria Chudzian, Stadtplanerin, M.Sc.,  
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH, Bielefeld
  22. Thomas Geppert, Innenarchitekt, Dipl.-Ing.,  
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH, Bielefeld
  23. Alexander Fritz, Stadtplaner, Dipl.-Ing.,  
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH, Bielefeld
  24. Adina Hennies, Fachdienst Stadtplanung Stadt Lehrte
  25. Sarah Durke, Fachdienst Stadtplanung Stadt Lehrte
  26. Dennis Schulz, DB Immobilien AG
  27. Norbert Hollemann, DB Station & Service AG

Durch die Prüfung der Anwesenheit wird die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts festgestellt.

**Vorsitz und Protokollführung** Aus dem Kreis der FachpreisrichterInnen wird Herr Prof. Dr. Michael Koch, Stadtplaner/Architekt aus Berlin/Basel, einstimmig bei eigener Enthaltung zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Die Protokollführung übernimmt die Vorprüfung.

Herr Prof. Dr. Koch bedankt sich für das Vertrauen und führt in die Aufgabe des Wettbewerbs ein.

**Grundsatzberatung, Vorprüfbericht, Zulassung der Wettbewerbsarbeiten** Der Vorsitzende versichert der Ausloberin, den TeilnehmerInnen und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der RPW 2013.

Alle zu der Sitzung des Preisgerichts zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen und erklären, keinen Austausch mit den TeilnehmerInnen über deren Arbeiten außerhalb des Kolloquiums gehabt zu haben.

Der Vorsitzende erläutert im Detail den vorgesehenen Ablauf des Preisgerichtsverfahrens und übergibt das Wort an die Vorprüfung.

Frau Chudzian stellt den allgemeinen Vorprüfungsbericht sowie die Darstellung der Vorprüfungsergebnisse vor, mit dem Hinweis auf die dort zusammengestellten Ergebnisse der weiteren Vorprüfung. Im Rahmen der Vorprüfung sind VertreterInnen der Stadt Lehrte sowie Vertreter der Deutschen Bahn AG beteiligt gewesen.

Die dem Preisgericht vorliegende umfangreiche Vorprüfungsunterlage ist ausschließlich für die interne Nutzung während der Preisgerichtssitzung vorgesehen.

Von 15 aufgeforderten TeilnehmerInnen sind 13 Arbeiten abgegeben worden. Aufgrund der Datumsstempel auf den Rollen und Paketen kann von einer fristgerechten Abgabe der Planunterlagen am 22.08.2023 und der Modelle am 05.09.2023 ausgegangen werden.

Die Leistungen wurden von allen TeilnehmerInnen im Wesentlichen erbracht. Alle Arbeiten waren vorprüfungsfähig. Hinweise auf die VerfasserInnen waren für die Vorprüfung nicht erkennbar. Aufgrund der fristgerechten Abgabe der erbrachten Leistungen und der Vorprüfungsfähigkeit der Arbeiten wird die Zulassung aller abgegebenen Arbeiten empfohlen. Das Preisgericht beschließt einstimmig, alle Arbeiten zuzulassen.

**Informationsrundgang** Im Informationsrundgang werden die Arbeiten durch Frau Chudzian wertfrei erläutert.

**Bewertung der Wettbewerbsarbeiten** Die in der Auslobung benannten Beurteilungskriterien werden nochmals benannt:

#### Städtebau / Gestaltung

- Städtebauliche Einfügung in das Umfeld
- Gestaltqualität

#### Funktionalität

- Erfüllung der städtebaulichen Vorgaben
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen und Nutzungsbedarfe
- Einhaltung planungs- und bauordnungsrechtlicher Vorschriften

#### Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich städtebaulicher Kennwerte

**Erster Wertungsrundgang** Im ersten Wertungsrundgang wird keine Arbeit ausgeschieden, so dass alle Arbeiten weiterhin im Verfahren bleiben.

(Mittagspause 13:30 – 14:00 Uhr)

**Zweiter Wertungsrundgang** Im zweiten Wertungsrundgang werden die 13 Arbeiten unter Einbeziehung oben genannter Aspekte intensiv diskutiert. Dabei werden 9 Arbeiten mit dem angegebenen Stimmenverhältnis (in Klammern, E = einstimmig) ausgeschieden:

Tarnzahl	4002 (E)	4003 (E)	4005 (E)
	4006 (8:3)	4007 (10:1)	4010 (7:4)
	4011 (10:1)	4012 (E)	4013 (10:1)

**Rückholantrag** Es wird der Vorschlag gemacht, die ausgeschiedene Arbeit 4010 wieder in das Verfahren zurückzuholen. Für die Arbeit 4010 wird aufgrund ihres städtebaulichen Grundkonzepts ein Rückholantrag gestellt. Hierfür ist die einfache Mehrheit erforderlich.

Der Rückholantrag wird mit einem Stimmenverhältnis von 6:5 bestätigt und die Arbeit 4010 wird in das Verfahren zurückgeholt.

**Engere Wahl** In der engeren Wahl verbleiben somit 5 Arbeiten.

Die 5 in der engeren Wahl verbleibenden Arbeiten werden schriftlich beurteilt:

Tarnzahl	4001	4004	4008
	4009	4010	

Die schriftlichen Beurteilungen der engeren Wahl „Städtebauliche Neuordnung Bahnhofstraße und Rathausviertel“ werden in Anwesenheit des gesamten Preisgerichtes vor den Arbeiten vorgetragen, präzisiert und freigegeben.

**Rangfolge und Zuerkennung der Preise** Anschließend wird über die Rangfolge der 5 in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten diskutiert. Über die Rangfolge wird mit dem angegebenen Stimmenverhältnis (in Klammern, E = einstimmig) wie folgt abgestimmt:

1. Rang	4008 (9:2)
2. Rang	4001 (9:2)
3. Rang	4009 (10:1)
4. Rang	4010 (10:1)
5. Rang	4004 (10:1)

Nach Abstimmung der Rangfolge wird über die Preisvergabe mit dem angegebenen Stimmenverhältnis (in Klammern, E = einstimmig) wie folgt abgestimmt:

1. Preis	4008	(9:2)
2. Preis	4001	(10:1)
3. Preis	4009	(10:1)
Anerkennung	4010	(10:1)
Anerkennung	4004	(E)

Für Preise und Anerkennungen stellt die Ausloberin gemäß Auslobung als Wettbewerbssumme einen Gesamtbeitrag in Höhe von 67.000,00 € (inkl. 19% MwSt.) zur Verfügung. Die Deutsche Bahn AG beteiligt sich mit 15.000 € an der auszuschüttenden Preissumme. Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis	27.000,00 €
2. Preis	17.000,00 €
3. Preis	10.000,00 €
Anerkennungen	13.000,00 € (z.B. 2 x 6.500,00 €)

Das Preisgericht bestätigt die in der Auslobung genannte Verteilung der Wettbewerbssumme auf 3 Preise und 2 Anerkennungen.

**Überarbeitungshinweise** Das Preisgericht ergänzt seine schriftliche Beurteilung mit folgenden Überarbeitungshinweisen für den 1. Preis (4008):

- Überarbeitung der südwestlichen Zugangssituation zum Bahnhofstunnel hinsichtlich Belichtung und Gebäudesetzung.
- Überarbeitung der Sichtbarkeit des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes von der Bahnhofstraße
- Überarbeitung der westlich des bestehenden Rathauses vorgeschlagenen Situation, falls eine Kita-Nutzung zukünftig nicht vorgesehen wird

**Empfehlung des Preisgerichtes** Das Preisgericht empfiehlt, der Ausloberin die VerfasserInnen der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit unter Zugrundlegung der schriftlichen Beurteilung sowie der genannten Überarbeitungshinweise mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen.

**Abschluss des Preisgerichtes** Die Anonymität des Verfahrens wird durch das Verlesen der VerfasserInnenenerklärungen aufgehoben.

Der Vorsitzende bittet um die Entlastung der Vorprüfung und dankt den Mitgliedern des Preisgerichtes für ihre Mitwirkung und die rege

Beteiligung. Ein besonderer Dank gilt der Vorprüfung, dem Büro Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH, für die gewissenhafte Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens und des Preisgerichts.

Der Vorsitzende gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück. Herr Prüße bedankt sich im Namen der Ausloberin bei Herrn Prof. Dr. Koch für die Leitung der Preisgerichtssitzung und dankt den übrigen Beteiligten für ihr Engagement an diesem Tag.

Die Sitzung endet um 18:10 Uhr.

Lehrte, den 23.11.2023

Das Preisgericht

### **Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten**

im Ladenlokal Zuckerpassage  
(ehemals „Einkaufsparadies No. 5“)  
Germaniastraße 26, 31275 Lehrte

Ausstellungseröffnung / Preisübergabe  
am Mittwoch, 06.12.2023 um 17:00 Uhr

Dauer der Ausstellung bis zum 20.12.2023

### **Anlass und Zweck des Wettbewerbs**

(Auszug aus der Auslobung)

"Die Stadt Lehrte beabsichtigt die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Neuordnung des Bahnhofs- und Rathausviertels in Lehrte, um vielfältige und kreative Lösungsvorschläge für die Behebung der städtebaulichen und funktionalen Missstände im Bereich Bahnhofstraße/Rathausviertel zu erhalten.

Das Wettbewerbsgebiet (ca. 4,4 ha) befindet sich unmittelbar am Bahnhof der Stadt Lehrte, welcher der zweitgrößte Pendlerbahnhof der Region Hannover ist und damit einen bedeutenden Knotenpunkt des Schienenverkehrs darstellt. Um den Bahnhof herum entwickelte sich die heutige Kernstadt. Der Lehrter Bahnhof bildet heute eine deutlich wahrnehmbare städtebauliche Zäsur und ist gleichzeitig ein stark frequentierter Verkehrs- und Transitraum. Täglich nutzen viele Menschen den Bahnhofstunnel oder die Unterführung an der Berliner Allee (B 443), um zu den Bahngleisen, zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gelangen.

Sowohl im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) als auch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird der Bereich Bahnhofstraße als Fokusraum der Stadtentwicklung definiert. Hier bündeln sich städtebauliche und funktionale Missstände, u.a. Barrierewirkung der Bahnanlagen, geringe bauliche Qualität, wenig Aufenthaltsqualität, brachliegende Bahnanlagen, eklatante funktionale und gestalterische Mängel des Bahnhofstunnels, etc., die sich negativ auf die Funktion, das Sicherheitsempfinden und das Image der Kernstadt auswirken.

Um dem Attraktivitätsverlust und Trading-Down-Effekt entgegenzuwirken und modellhaft aufzuzeigen, wie mit typischen strukturellen Problemlagen regional bedeutender Bahnhofsstandorte in Niedersachsen zukunftsweisend für die Themenfelder Mobilität, Städtebau und Freiraum im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung umzugehen sein kann, beabsichtigt die Stadt Lehrte die Erstellung des Masterplans „Zukunftsraum Bahnhofs- und Rathausviertel“ auf Basis des Wettbewerbsergebnisses.

Zudem nimmt das Projekt teil am Förderprogramm „Zukunftsräume Niedersachsen“, um innovative Lösungen mit besonderem Modellcharakter für vergleichbare Herausforderungen in Niedersachsen zu erzeugen."

# 1. Preis – 4008

**bb22 architekten + stadtplaner  
maheras, nowak, schulz,  
wilhelm PartG mbB,  
Frankfurt am Main**

Jan Schulz, Dipl.-Ing.  
Architekt und Stadtplaner

Mitarbeit:

Viktor Laier  
Marie Gunst  
Laura Meinzer  
Lu Teng

## Beurteilung durch das Preisgericht

Der Entwurf ist gegliedert in mehrere Baufelder entlang der Bahnhofstraße. Dabei bilden diese eine abwechslungsreiche städtebauliche Abfolge von Raumkubaturen und städtischen Plätzen, die sich an den richtigen Orten befinden und gleichzeitig eine Durchgrünung ermöglichen. Insgesamt wird der Entwurf als eine Einheit mit klaren Raumkanten wahrgenommen. Die Grünstruktur des ehemaligen Bahndamms wird nach Norden in die Bahnhofstraße weitergeführt. Der Bahnhofstunnel mündet in ein mehrgeschoßiges Reiszentrum / Empfangsgebäude. Hier stellt sich die Frage, ob eine transparentere Gestaltung im Tunnelaufgang sinnvoller wäre, da die Belichtung beeinträchtigt wird.

Die Lage des Fahrradparkhauses nördlich des Tunnelleingangs ist an dieser Stelle richtig verortet. Eine Rampenlösung führt vom Fahrradparkhaus auf die Tunnelebene. Dies ist positiv zu bewerten.

Die vorhandene kleinteilige Bebauungsstruktur Bahnhofstraße 52-66 wird erhalten und aufgestockt.

Die Quartiersgarage mit ergänzenden Nutzungen ist zentral im Bereich der Bahnhofstraße angeordnet.

Das Variantendenken der DB-Flächen baut leider nicht additiv aufeinander auf. Gleichwohl bilden alle Varianten das städtebauliche Gelenk im Einmündungsbereich der Großen Moorstraße gut ab. Sichtachsen sind erkennbar. Die städtebauliche Konzeption der Variante 1 (keine Bebauung) wird kontrovers diskutiert.

Ein Baustein der Rathuserweiterung ist im westlichen Bereich des bestehenden Rathauses als eigenständiges Gebäude mit sogenannter „Behördenbrücke“ vorgesehen. Die Anforderungen an den Denkmalschutz erscheinen zunächst berücksichtigt.

Die Wohnbebauung an der Gartenstraße gruppiert sich sinnfällig und aufgelockert um einen gemeinsamen Wohnhof. Der Entwurf sieht auch den Standort einer Kita vor. Dieser ließe sich bei Bedarf an diesem zentral gelegenen Standort gut realisieren.

Der Entwurf lässt sich aufgrund seines additiven Charakters in mehreren Bauabschnitten realisieren und stellt eine angemessene städtebauliche Dichte dar.

Der Vorschlag einer wassergebundenen Wegedecke im Bereich des vielfrequenzierten Rathausplatzes ist in der Praxis als nicht zielführend anzusehen.



Bildquelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2023

Die vorgeschlagenen Stellplätze in der Bahnhofstraße in Längsaufstellung bieten in Verbindung mit Radfahrerinnen und -fahrern ein hohes Konfliktpotenzial und sind in dieser Ausformulierung nicht umsetzbar.

Insgesamt sind die vielschichtigen Anforderungen an die Aufgabe gut und zukunftsfähig gelöst.

#### Beurteilung Deutsche Bahn AG:

Varianten vorhanden, von der Gleisinfrastruktur her umsetzbar (Stellwerk, Trafo, etc.).

Bahnhofseingang durch sichtbaren Überbau des Zugangs zur Personenunterführung gelöst, was eine verdunkelte Zugangssituation ergibt.

Positive Gestaltung eines Vorplatzes mit Verweilqualität und Reisendenversorgung gegeben. Besonders hervorzuheben ist das Fahrradparkhaus mit direkter Rampenanbindung

an die Bestands-Personenunterführung. Die stringente städtebauliche Struktur lässt sich gut in einzelnen Losen / Bauphasen umsetzen und bietet zwei Lösungen für die Ecksituation in der Bahnhofsstraße.



# Städtebauliche Neuordnung Bahnhofstraße & Rathausviertel

Grün- und Schwarzplan M 1:2500



4008

Zentrale Motive der städtebaulichen Neuordnung sind die Verknüpfung der Teilbereiche Rathausviertel, Bahnhofstraße und Gartenstraße durch attraktive Wegeverbindungen, Freiflächen und Plätze mit je eigenständigen Qualitäten und das Einfügen einer abwechslungsreichen Bebauung, die sich an der Maßstäblichkeit des Umfeldes orientiert. Ergänzt wird vorgeschlagen, die Grünverbindung des „Alten Bahndamms“ in Richtung Norden bis hin zum Bahnhof und darüber hinaus als „Grüne Fuge“ zwischen Neubauten und Gleiskörper fortzusetzen. Die Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung abseits der Straßen würde so verbessert und die bisherigen Restflächen in einen öffentlich zugänglichen und für das Mikroklima wertvollen Freiraum verwendet. Auch die Bereiche des Neuen Zentrums und des Zuckerturms werden durch das ergänzte und aufgewertete Wegenetz an das Plangebiet angebunden und städtebaulich integriert.

Das denkmalgeschützte Bahnhofs Empfangsgebäude könnte als Ausstellungsort nachgenutzt werden und zusammen mit der vorgeschlagenen Inszenierung des Tunnels als erweiterte Ausstellungsfläche zu einem wichtigen Baustein in der Aufwertung dieser Verkehrsroute werden. Inhaltliche Bezüge zu der Industriegeschichte von Lehrte und Entwicklung der Eisenbahn ließen sich gut herstellen. Die Durchquerung des Tunnels könnte ganz nebenbei zu einem besonderen Erlebnis für Passanten und BesucherInnen werden.

Die Bebauung entlang der Bahnhofstraße ist in mehrere Baufelder gegliedert, die eine Entwicklung in unterschiedlichen Konstellationen und Entwicklungsphasen zulässt. Durch die vorgeschlagene Gestaltung der Flächen zwischen Bebauung und Gleiskörper als „grüne Biodiversitätsfuge“ werden Hintersituationen vermieden und eine „zweite Vorderseite“ hergestellt.

Durch die Rhythmisierung der neuen Straßenanbauentwicklung entlang der Bahnhofstraße mittels Vor- und Rücksprünge in der Bebauung entsteht eine abwechslungsreiche Baumfolge. Wichtig für die zukünftige Befahrung der Flächen zwischen Bebauung und Gleiskörper sind die öffentlichkeitswirksamen Nutzungen und ein vielfältiger Nutzungsmix in den Obergeschossen. Das neue Bahnhofsgebäude mit Reisezentrum, Gastronomie und einem kleinen und einladenden Bahnhofsplatz markiert den Auftakt der Umstrukturierung.

Für die Flächen an der Gartenstraße wird die Konzeption eines Ensembles aus Mehrfamilienhäusern vorgeschlagen, die sich um einen gemeinschaftlichen Wohnhof gruppieren. Die den Erdgeschosswohnungen zugeordneten Privatgärten sind zu den angrenzenden Gartenzonen ausgerichtet. Maßstäblichkeit, Geschosshöhe und Typologie respektieren die Bebauung der Umgebung. Die aktuell vorhandene temporäre Kita wird in die Wohnbebauung integriert. Die Außenfläche orientiert sich Richtung Osten.

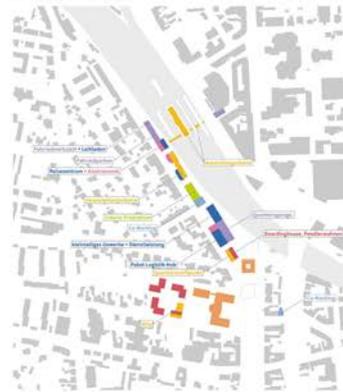
Der verbleibende Bereich wird durch den Erweiterungsbau des Rathauses besetzt. Die Kantine im EG kann die angrenzende Freifläche mitnutzen. Eine Erschließung und auch Durchwegung ist über die Fuge zwischen Neubau und Bestand möglich.

## Städtebauliches Konzept



- 1. Neuaufbau des Bahnhofs (bestehend aus Quartiersgarage, Fahrgastkai)
  - 2. Soziale Bebauung (Wohnbau, Gewerbe, Gemeinschaftsflächen)
  - 3. Produktive Bebauung (Co-Working, Werkstätten, Gemeinschaftsflächen)
  - 4. Freizeitanforderung (Rathaus, Gartenstraße und Rathausplatz)
  - 5. Aufstockung Bestandsgebäude
- 21 Geschosshöhe**
- 2 Geschosse
  - 3 Geschosse
  - 4 Geschosse
  - 5 Geschosse
  - 6 Geschosse

## Nutzungskonzept



- 1. Entwicklung der Bahnhofstraße zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 2. Anbindung öffentlich-rechtlicher Grünflächen
  - 3. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
  - 4. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 5. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 6. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 7. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 8. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 9. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
  - 10. Entwicklung der Bahnhofsfläche zu einer attraktiven, lebendigen und vielfältigen Nutzungszone
- Nutzungen**
- 1. Wohnbau + Soziale Wohnung
  - 2. Wohnbau
  - 3. Quartiersgarage, Fahrgastkai
  - 4. Co-Working, Werkstätten
  - 5. Lokale Produktion
  - 6. Gastronomie
  - 7. Gewerbe, Dienstleistung, kulturelle Nutzung
  - 8. EG Nutzung

## Erschließungskonzept



- 1. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 2. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 3. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 4. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 5. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 6. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 7. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 8. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 9. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
  - 10. Ergänzung und Aufwertung der bestehenden Wegenetze
- Legende**
- Bahnhaltestelle
  - Rathausviertel
  - Fahrgastkai
  - Fahrgastkai
  - Fahrgastkai
  - Quartiersgarage
  - Kurzzeitparkplätze
  - Taxistände
  - Fußgängerverbindungen

## Freiraumkonzept



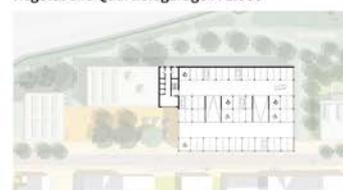
- 1. Verknüpfung der Teilbereiche im Plangebiet durch attraktive Wegeverbindungen, Freiflächen und Plätze mit je eigenständigen Qualitäten
- 2. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 3. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 4. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 5. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 6. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 7. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 8. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 9. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen
- 10. Ergänzung der öffentlichen Grünflächen durch private Grünflächen

## Zufahrtsebene Quartiersgarage M 1:500



- 1. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 2. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 3. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 4. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 5. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 6. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 7. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 8. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 9. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs
- 10. Anbindung in Form eines öffentlichen Verkehrs

## Regelebene Quartiersgarage M 1:500



- 1. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 2. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 3. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 4. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 5. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 6. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 7. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 8. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 9. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz
- 10. Komplexer Gebäudekörper mit maximaler Effizienz

## 2. Preis – 4001

### **mharchitekten GmbH, Stuttgart**

Ute Michaelsen,  
Freie Stadtplanerin

#### Mitarbeit:

Laura Zadra,  
Architektin im Praktikum und  
Stadtplanerin im Praktikum  
Grigory Ivanov,  
M.Sc. Architektur

### **Beurteilung durch das Preisgericht**

Die städtebauliche Neuordnung der Bahnhofstraße und des Rathausviertels der Stadt Lehrte bezeichnet eine höchst diffizile Aufgabenstellung, worauf die VerfasserInnen mit vielen guten Anregungen reagieren:

Die städtebauliche Körnung der Gebäude wird durchweg anerkannt. Die Anordnung der Gebäude längs der Bahnhofstraße überzeugt weitgehend. Es entstehen wohltuend dimensionierte Freiräume, die die einzelnen Gebäude umspielen. Die Gebäudeabmessungen versprechen wirtschaftliche Umsetzung bei gleichzeitig hoher Nutzungsflexibilität.

Pocket-Park und historische Lok sind in Achse der Bindestraße richtig verortet.

Auf die Variantenfläche (Stellwerk) wird sehr gut eingegangen.

Der städtebauliche Umlenkpunkt am Ende der Bahnhofstraße zum Gebäude der Volkshochschule, in welchem ebenfalls Räumlichkeiten der Verwaltung verortet sind, überzeugt.

Während der Zugang zur Unterführung mittels Dach, großzügiger Treppe und Aufzug überzeugt, wird die ausreichende Sichtbarkeit des Bahnhofzugangs kontrovers diskutiert. Die Ausbildung der flankierenden Gebäude wird hinterfragt.

Die ebenerdige Fahrradstellplatzanlage im Anschluss an das Fahrradparkhaus ist gut gelöst.

Der Mobility-Hub als nutzungshybrides Gebäude ist richtig platziert und organisiert.

Die verkehrliche Lösung in der Bahnhofstraße ist gelungen.

Und schließlich gilt das zuvor Gesagte auch weitgehend für das Quartier westlich des Rathauses:

Ein kontrovers diskutiertes bauliches Gegenüber für das Denkmal (dessen exakte Lage zu justieren wäre) wird in Form eines Gebäudes vorgeschlagen, welches Flexibilität und wirtschaftliche Grundrisse verspricht. Das Zusammenspiel von Rathuserweiterung mit vorgeschlagener Wohnbautypologie, die im Weiteren viele Nutzungsvarianten zulässt, ist gepaart mit einer überzeugenden landschaftsplanerischen Weiterentwicklung der bestehenden bemerkenswerten Baumstrukturen.



Bildquelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2023

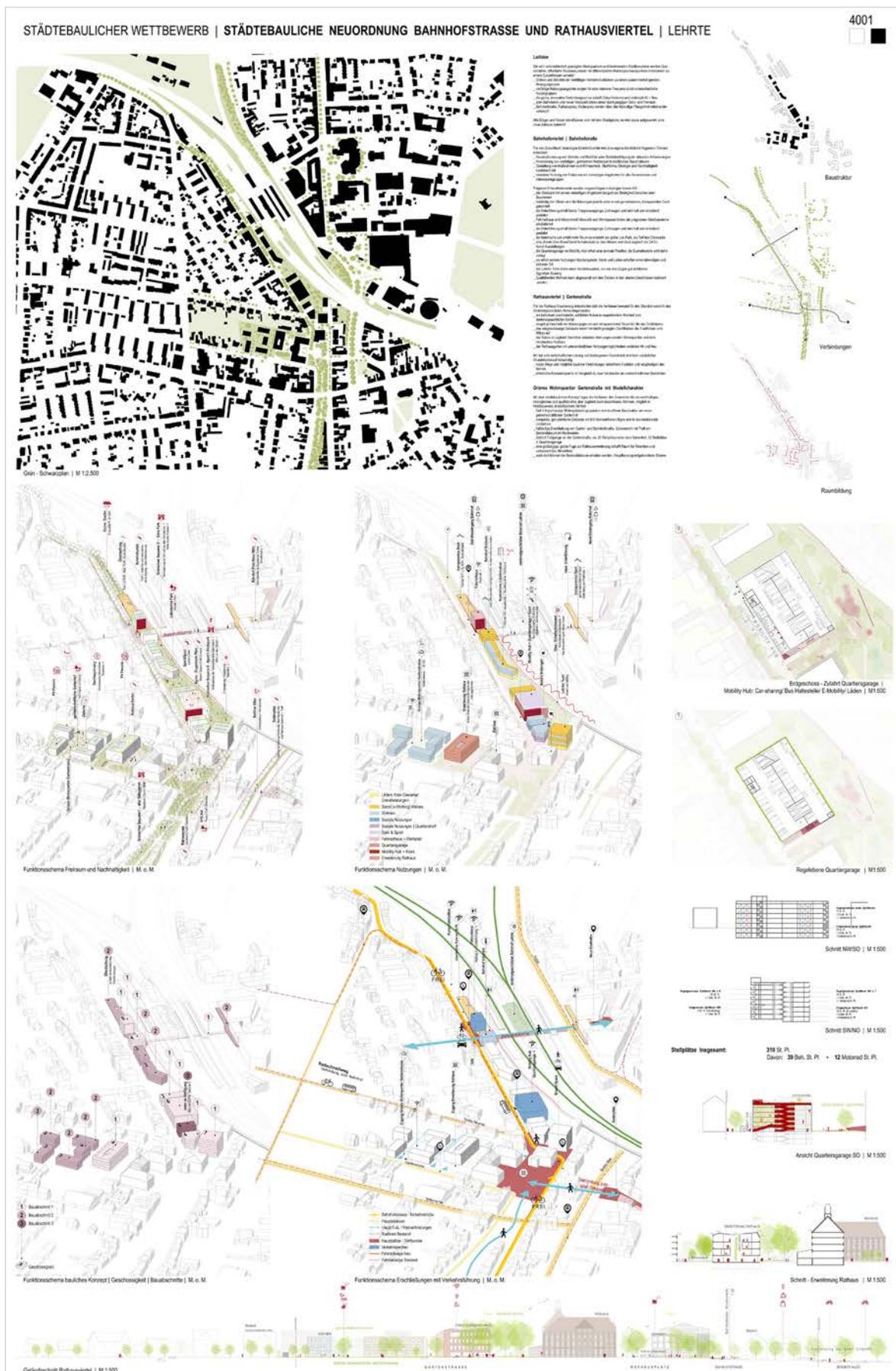
Das gesamte Konzept überzeugt in hohem Maße und liefert einen guten Beitrag.

Beurteilung Deutsche Bahn AG:

Infrastrukturell wurden alle Aspekte der Vorgaben der DB verortet und umgesetzt, Vorgaben wurden eingehalten. Die Reisendenversorgung wurde gut berücksichtigt. Die Mobilitätsdienstleistungen im Bahnhofsumfeld wurden gut eingebunden. Es handelt sich um eine solide Arbeit, die passende Schwerpunkte setzt und gute Aussicht auf eine wirtschaftliche Umsetzung birgt.



Bildquelle: mharchitekten GmbH 2023



Bildquelle: mharchitekten GmbH 2023

### 3. Preis – 4009

**Konermann Sigmund  
Architekten BDA Stadtplaner,  
Hamburg**

Ingo Siegmund, Dipl.-Ing.  
Architekt und Stadtplaner

mit

**TGP Landschaftsarchitekten  
Trüper Gondesen und Partner  
mbB, Lübeck**

Tonio Trüper,  
Landschaftsarchitekt

Mitarbeit Konermann Sigmund:  
Ruth Ickes

Mitarbeit TGP:  
Carlo Maiocchi, M.Sc. Architektur  
Marta Veinberga, cand. B.Sc.  
Landschaftsarchitektur

#### Beurteilung durch das Preisgericht

Leitidee des städtebaulichen Konzeptes ist die Weiterführung der Grünverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse bis an das neue, lichtdurchflutete Empfangsgebäude vor dem historischen Bahnhof Lehrte.

Den VerfasserInnen gelingt mit diesem geschickten Schachzug, die im Stadtgefüge von Lehrte spürbare und fest verankerte Grundstruktur des Ortes und damit das lokal vorhandene stadträumliche Potential zur Aufwertung der Bahnhofsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität für alle NutzerInnen heranzuziehen und wesentlich zu einer attraktiven Adressbildung für bestehende wie auch neu hinzukommende Stadtbausteine in der Bahnhofsstraße beizutragen.

Die trennende Wirkung, die der Stadtkörper durch die Überformung mit den Gleisanlagen verarbeiten muss, kann mit diesem Konzept ausgeglichen werden. Das Rathaus wird gut an den Stadtraum bis hin zum neuen Empfangsgebäude angebunden, das sowohl gut auffindbar als auch mit genügend Bewegungsraum angeboten wird.

Die gute Sichtbarkeit des Empfangsgebäudes könnte das Mobilitätsverhalten stimulieren und so die dringend gebotene Verkehrswende unterstützen.

Unter einem großen, gläsernen Dach können Fahrradfahrende ihre Fahrräder auf der Ebene der Unterführung abstellen. Rampen, Treppen und Aufzüge erleichtern die barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofstunnels. Eine in den Freiraum integrierte Rampe, die auf der Nordseite des Bahnhofsgebäudes entlang der Bahnhofsstraße nach Norden angeordnet wird, sichert auch hier die breite, barrierefreie Zugänglichkeit, ohne Angsträume zu erzeugen. Richtig angeordnet ist an dieser Stelle auch der vollautomatisch funktionierende, mehrgeschossige Parkautomat.

Der Freiraum entlang der Bahnhofsstraße schafft Raum für eine Nachverdichtung auf der Nordseite des Grünzuges für Wohnungsbau und erdgeschossige wohnungsnaher Nutzungsbausteine. Die Wertigkeit dieses Freiraumes entlang der Bahnhofstraße wird kontrovers diskutiert.

Die konsequente Bevorrangung der langsamen Verkehre und des ÖPNV kann derart überzeugen, dass die Anordnung einer zweigeschossigen Tiefgarage zur Unterbringung des MIV beinahe in Vergessenheit gerät – diese Lösung kann als Quartiersparkhaus nicht überzeugen. Es fehlt die beim Bahnhofsneubau konsequent vorgetragene Haltung zu nachhaltigem Bauen in Gänze. Eine zweigeschossige Tiefgarage ist zudem als gemeinsames Fundament für die fünf darüber angeordneten, kleinteiligen Stadtbausteine nicht vorstellbar.



Bildquelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2023

Die Freistellung und Nutzungszuweisung des Empfangsgebäudes überzeugt genauso wie die austarierte Höhenentwicklung der neu hinzugefügten Baukörper. Auch die Umlenkung der Bahnhofstraße auf Höhe der Großen Moorstraße gelingt den VerfasserInnen unter Einsatz weniger städtebaulicher Mittel mühelos. Gleichwohl ist die Umlegung einer Straße nicht banal. Zu- und Abfahrt in die Tiefgarage sind zwar konsequent in die „gekappte“ Bahnhofstraße gelegt, dies hätte aber zur Folge, dass das Stellwerk an der dafür vorgesehenen Stelle auf der Tiefgarage gründen müsste. Auf eine Erweiterung des Rathauses „hinter dem Rathaus“ wird zugunsten der herausgearbeiteten, konträren Qualitäten eines steinernen Platzes vor und eines begrünten Baumplatzes hinter dem Rathaus verzichtet. Das denkmalgeschützte Gebäude behält so auf

beiden Seiten einen adäquaten Wirkraum.

Das daran anschließende, neue Wohnquartier an der Gartenstraße fällt in seiner städtebaulichen Setzung und Durcharbeitung vom übrigen Projekt ab und kann nicht überzeugen.

Die Rathuserweiterung wird hinter dem Gebäude der Volkshochschule, das ebenfalls Räumlichkeiten der Verwaltung beherbergt, sinnfällig angeordnet.

Die Stärken der Arbeit liegen eindeutig in der Ausweitung des öffentlichen Raumes entlang der Bahnhofstraße. Die gelungene Setzung und Adressierung des Bahnhofgebäudes mit seiner klaren baulich-räumlichen Ausformulierung könnte eine in die Zukunft weisende Umsteigemöglichkeit zwischen Bahn, Bus und Fahrrad darstellen.

#### Beurteilung Deutsche Bahn AG

Nur eine Variante der drei Varianten vorhanden, keine Aussage/Berücksichtigung der Trafostation, da nicht dargestellt. Zugangsbauwerk mit markanter und transparenter Fernwirkung markiert den Bahnhofszugang. Die Mobilitätsdrehscheibe wird beispielhaft unter " einem Dach" abgebildet (B+R, ÖPNV, SPNV, Sicherheitempfinden, Reisendenversorgung, Wetterschutz).

Eine spannende Stadtplanung, die mit ihrer Durchmischung eine gute Realisierungsperspektive in einzelnen Baulosen ermöglicht. Die Lage der Quartiertiefgarage ist nicht wie im Konzept geplant möglich und damit zwingend zu verlagern / anzupassen.



Bildquelle: Konermann Sigmund Architekten BDA Stadtplaner mit  
TGP Landschaftsarchitekten Trüper Gondesens und Partner mbB 2023



## Anerkennung – 4010

### WELP von KLITZING

#### Architekten und Stadtplaner PartGmbH, Braunschweig

Hendrik Welp, Dipl.-Ing.

Architekt BDA und Stadtplaner

Peter von Klitzing, Dipl.-Ing.

Architekt BDA

#### Mitarbeit:

Sybille Welp, Dipl.-Ing.

Philip Nünning, M.Sc.

Oona Welp, M.Sc.

Theresa Bublitz, M.Sc.

## Beurteilung durch das Preisgericht

Das Konzept besticht mit seiner differenzierten, relativ kleinteiligen Struktur. Mit den sich wohltuend wiederholenden Gestaltprinzipien (wie z.B. die Dachformen) wird ein großes, stimmiges Ganzes angestrebt, das einen selbstbewussten Auftakt am Bahnhof schafft.

Die vorgeschlagene „norddeutsche Speicherarchitektur“ überzeugt jedoch für die Gründerzeitstadt Lehrte eher nicht. Mit der Kleinteiligkeit und der Diversität wird jedoch eine sehr gute Einbindung in den Bestand erreicht, so dass auch der Erhalt der bestehenden Bebauung Bahnhofstraße 52-66 gut eingebunden werden kann.

Die Bebauung entlang der Bahngleise bildet im Norden und im Süden jeweils einen Hochpunkt aus. Der nördliche Hochpunkt ist zwar sehr prägnant, könnte jedoch eine Konkurrenz zu dem historischen Bahnhofsgebäude auf dem Mittelbahnsteig bilden. Das südliche End- oder besser Umlenkensembel zum Rathausplatz, das für die Rathausenerweiterung eine gute Lage bildet, wirkt möglicherweise etwas zu verschachtelt, auch könnte die Belichtung der Räume schwierig werden. Zwischen diesen beiden Hochpunkten spannen sich durch die unterschiedlichen Gebäudetypologien gebildete Fugen und Höfe spannende und differenzierte Freiräume entlang der Bahnhofstraße auf. Die Fugen vermitteln gut zu dem vorgeschlagenen, langfristig durchaus vorstellbaren Park entlang der Bahngleise. Ob sich in den Gebäuden eine umlaufende, öffentlich wirksame Nutzung im Erdgeschoss etablieren kann, wird bezweifelt.

Die Bahnhofstraße selbst wird mit den beiden Baumreihen sehr klassisch, aber wohltuend ruhig und klimatisch wirksam entwickelt. Der Radverkehr wird hier richtigerweise auf der Straße geführt. Ob fast durchgehend Längsparken erforderlich sein muss, wird hinterfragt, auf der Westseite der Bahnhofstraße wäre dies aufgrund des Radverkehrs nicht möglich.

Für den Bahnhofplatz selbst werden Tiefhöfe auf Ebene der Unterführung vorgeschlagen, die Überdachung soll sich hoch über die Platzebene herausheben und somit weit sichtbar sein, was aber zu Lasten der Funktion als Wetterschutz gehen wird. Zu schmale Treppen führen von der Platzebene auf den Tiefhof. Hierdurch verbleiben viele Wandflächen, die vermutlich nicht so bespielt werden können, dass sich ein angenehmer Ort auf der unteren Ebene entwickeln kann. Auch wird die Anlage einer Rampe vermisst.



Bildquelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2023

Die Radabstellanlagen befinden sich etwas zu weit weg vom Zugang zur Unterführung, auch hier fehlt eine klarere Anbindung über eine Rampe.

Die Wohnbebauung ist gut vom Rathaus abgerückt, es kann so ein neuer Park am Rathaus entstehen. Die Gebäude positionieren sich klar um einen grünen Wohnhof, der Erhalt des Gebäudes ist jedoch fraglich, beeinträchtigt aber nicht das Grundkonzept. Die Lage der Quartiersgarage direkt an der Gartenstraße ist richtig verortet, möglicherweise aber zu nah am Rathauspark. Insgesamt stellt die Arbeit einen wertvollen Beitrag hinsichtlich ihrer selbstverständlichen Einordnung in den heterogenen Stadtraum dar, die dennoch eine sehr hohe Prägnanz und Eigenständigkeit schafft. Das Leitbild der Ziegelarchitektur als gestaltprägendes Element ist jedoch nicht typisch, ist überzogen und kann so nicht überzeugen.

#### Beurteilung Deutsche Bahn AG:

Die Variantenplanung bietet leider nur zwei Möglichkeiten. Der Bahnhofszugang wurde auf zwei "Tiefhöfe" reduziert, die eine gewollte Erkennbarkeit mit Fernwirkung ausschließen. Fahrradabstellanlagen wurden zu weit vom Bahnhofszugang angeordnet. Die heterogene städtebauliche Struktur mit zwei "Hochhäusern" als Eyecatcher erscheint wenig plausibel.



Bildquelle: WELPvonKLITZING Architekten und Stadtplaner PartGmbH 2023



## Anerkennung – 4004

### Beurteilung durch das Preisgericht

#### **DEMOGO STUDIO DI ARCHITETTURA, Treviso (Italien)**

Alberto Mottola, Architekt

#### Mitarbeit:

Pietro Franchin  
Giacomo Santoro

Die Arbeit versucht die Verbindung von der Innenstadt zur Bahnhofstraße neu zu inszenieren, indem sie die Gebäude östlich der Eisenbahn durch eine glasüberdachte Fußgängerpassage verbindet und so einen eindeutigen Zugang in den bestehenden Bahntunnel schafft.

Es wird der Versuch unternommen, den Rad- und Fußgängertunnel durch Oberlichter im Bereich der Bahnsteige sowie einer neuen Farbgestaltung aufzuwerten. Im Westen wird der Eingang mit einer neuen „Logistiküberdachung“ überstellt, die die Wartebereiche des ÖPNV sowie die Zugänge zur Unterführung integrieren. Kritisch gesehen wird die hier nicht mehr mögliche, direkte Anbindung an den Astronautenweg. Die Arbeit bleibt hinsichtlich Aussagen zu Mobilitätsangeboten und zur Barrierefreiheit eher oberflächlich.

Nach Süden hin schließt sich eine Arkade an, die zu den Fahrradabstellanlagen führt und die Bestandsbebauung Bahnhofstraße 52-66 erhält und wie selbstverständlich integriert. Der Übergang zur anschließenden Neubebauung wirft allerdings Fragen auf.

Südlich schließt sich das neue Bahnquartier mit einer Abfolge von skulptural wirkenden Gebäudeformationen an. Diese rücken deutlich zu den Bahngleisen hin und vergrößern damit den Stadtraum der Bahnhofstraße auf der östlichen Seite erheblich, wodurch ein interessanter neuer städtischer Raum entsteht. Die breiten Vorbereiche vor den gemischtgenutzten ein- bis fünfgeschossigen Gebäuden sind jedoch leider nur sehr spärlich begrünt bzw. ausgestaltet. Es bleibt fraglich, inwieweit hier eine wirkliche Belebung des Stadtraumes gelingen kann.

Die Variantenplanung ist nur im Piktogramm angedeutet, baulich so aber wohl nicht umsetzbar.

Die Rathäuserweiterung wird in der südlichen Bahnhofstraße auf der ehemaligen Bahntrasse über einer Tiefgarage mit direkter Zufahrt von der Ahltener Straße platziert, dadurch gelingt es, den Bürgerplatz vor dem Rathaus weitestgehend autofrei zu halten. Der Preis hierfür ist aber sehr hoch: Der vorhandene hochwertige Grünbestand wird geopfert und es bleibt fraglich, ob hier wirklich attraktive öffentliche Freiräume entstehen.



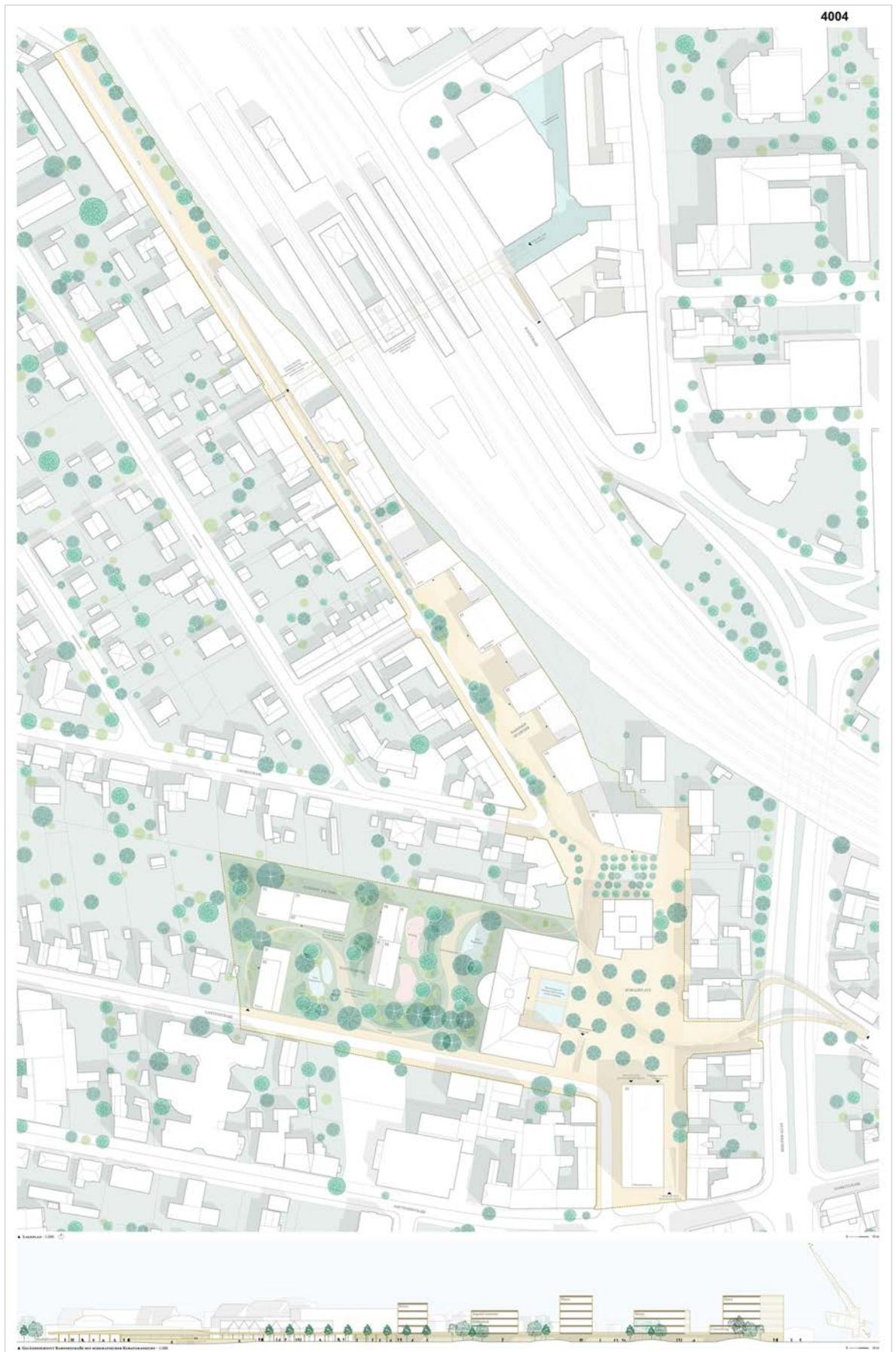
Bildquelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2023

Westlich des Rathauses wird durch die Rathuserweiterung im Grünzug des alten Bahndamms der Raum frei für „Wohnen am Park“, eingebettet in einen Stadtgarten. Die Gebäudetypologie kann hier nicht überzeugen. Die Vermischung von öffentlichen Freiflächen und Privatheit bleibt fraglich.

Die Bahnhofstraße ist von der Großen Moorstraße in Fahrtrichtung Norden als Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung funktional angelegt. Taxi und P+R sind nördlich des Bahnhofszugangs angeordnet.

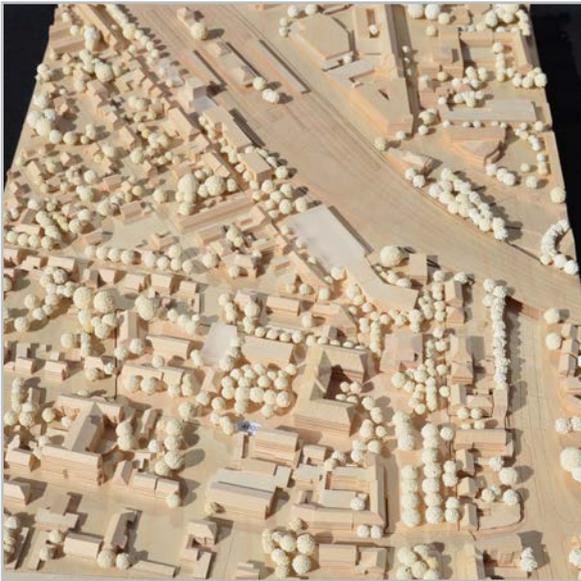
#### Beurteilung Deutsche Bahn AG:

Eine Variantenplanung fand nicht statt. Eine Umsetzung in dieser Form fraglich, nur durch Wegfall eines Gebäudeteils möglich, der perspektivisch die angedachte städtebauliche Gesamtstruktur negieren würde. Extrem schlechte Anbindung des Bahnhofs über Rampeneinschnitt im Bahnhofszugangsbereich, Astronautenweg wurde als eine bestehende Hauptachse nicht angebunden. Die Funktion einer Mobilitätsdrehscheibe ist nicht gegeben. Eine attraktive Vorplatzsituation ist nicht erkennbar.



Bildquelle: DEMOGO STUDIO DI ARCHITETTURA 2023





4002

**prosa Architektur + Stadtplanung | Quasten  
Rauh PartGmbH, Darmstadt**

Katharina Rauh, Stadtplanerin

Mitarbeit:

Arne Buls



4003

**ASP Architekten Schneider Meyer Partnerschaft  
mbB, Hannover/Hamburg**

Wolfgang Schneider, Stadtplaner

Prof. Wilhelm Meyer, Stadtplaner

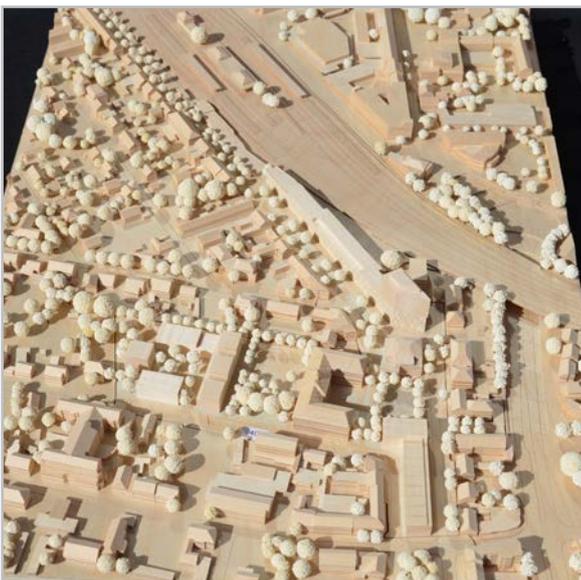
Philipp Schneider, Architekt BDA

Sebastian Heumann, Architekt

Mitarbeit:

Janek Franz Ferdinand Meyer, Architekt

Franziska Andreas, M.Sc. FB Architektur



4005

**kister scheithauer gross architekten und stadt-  
planer GmbH, Köln**

Prof. Susanne Gross, Architektin und Stadtplanerin

Prof. Johannes Kister, Architekt

Mitarbeit:

Fariza Abdul Hamid

Abedel Hadi Branbo

David Schröpfer



4006

**UP+ Architekten + Stadtplaner, Hannover**

Prof. Dr. Andreas Uffelmann, Architekt u. Stadtplaner  
mit

**Philipp Kahl Architekt, Bolzum**

und

**hammerich landschaftsarchitektur, arten-  
planung und FreiraumDesign, Neustadt a. Rbge.**

Birgit Hammerich, Landschaftsarchitektin

Mitarbeit hammerich landschaftsarchitektur:

Max Engbers, B.Sc.

Jens Bosau, Dipl.-Ing

Modellbau:

Jens Kreuzmann



4007

**pax brüning architekten bda, Hannover**

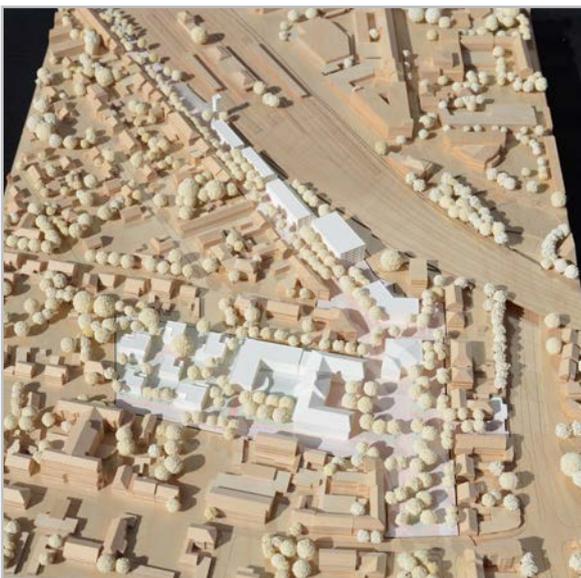
Anja Brüning, Architektin und Stadtplanerin

Mitarbeit:

Lea Poppe, M.Sc. Architektur und Städtebau,  
Juniormitglied Fachrichtung Architektur,  
Architektenkammer Niedersachsen

Modellbau:

Modellbau + Design, Hannover



4011

**Johannes Kappler Architektur und Städtebau  
GmbH, Nürnberg**

Prof. Johannes Kappler, Stadtplaner / Architekt

mit

**super future collective GmbH, Nürnberg**

Steven Dave, Architekt

Anja Dave, Architektin

Alexander Hofmeier, Architekt

Mitarbeit:

Julia Hager



4012

**Planungsbüro SRL Weber, Hannover**

Lena Weber-Hupp, Dipl.-Ing.  
Stadtplanerin und Architektin

Mitarbeit:

Peter Hupp, Dipl.-Ing. Stadtplaner  
Stefan Zeit, Dipl.-Ing.  
(Landschafts- und Freiraumplanung)  
Sina Neumann, B.Sc.  
(Planlayout und Gestaltung)  
Paul Hupp, cand. Arch.  
(Modellbau)



4013

**BRUNE ARCHITEKTEN BDA, München**

Prof. Wolfgang Brune, Dipl.-Ing.  
Architekt und Stadtplaner

mit

**Terrabiota Landschaftsarchitekten und  
Stadtplaner GmbH, Starnberg**

Mechthild von Puttkamer, Dipl.-Ing.  
Landschaftsarchitektin  
Jan Günther, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Tragwerksplanung:

bracher bock ingenieure, München

Bildquellen: Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH 2023

**Wettbewerbsverfahren**

Städtebaulicher Wettbewerb mit 15 gelosten Teilnehmerbüros aus 32 Bewerbungen.  
Von 15 aufgeforderten Teilnehmerbüros wurden 13 Arbeiten abgegeben.

**Termine**

03.04. – 04.05.2023	Bewerbungsfrist
09.05.2023	Losziehung
13.06.2023	Kolloquium
22.08.2023	Abgabe Planunterlagen
05.09.2023	Abgabe Modell
<b>23.11.2023</b>	<b>Preisgericht</b>
06.12.2023	Ausstellungseröffnung

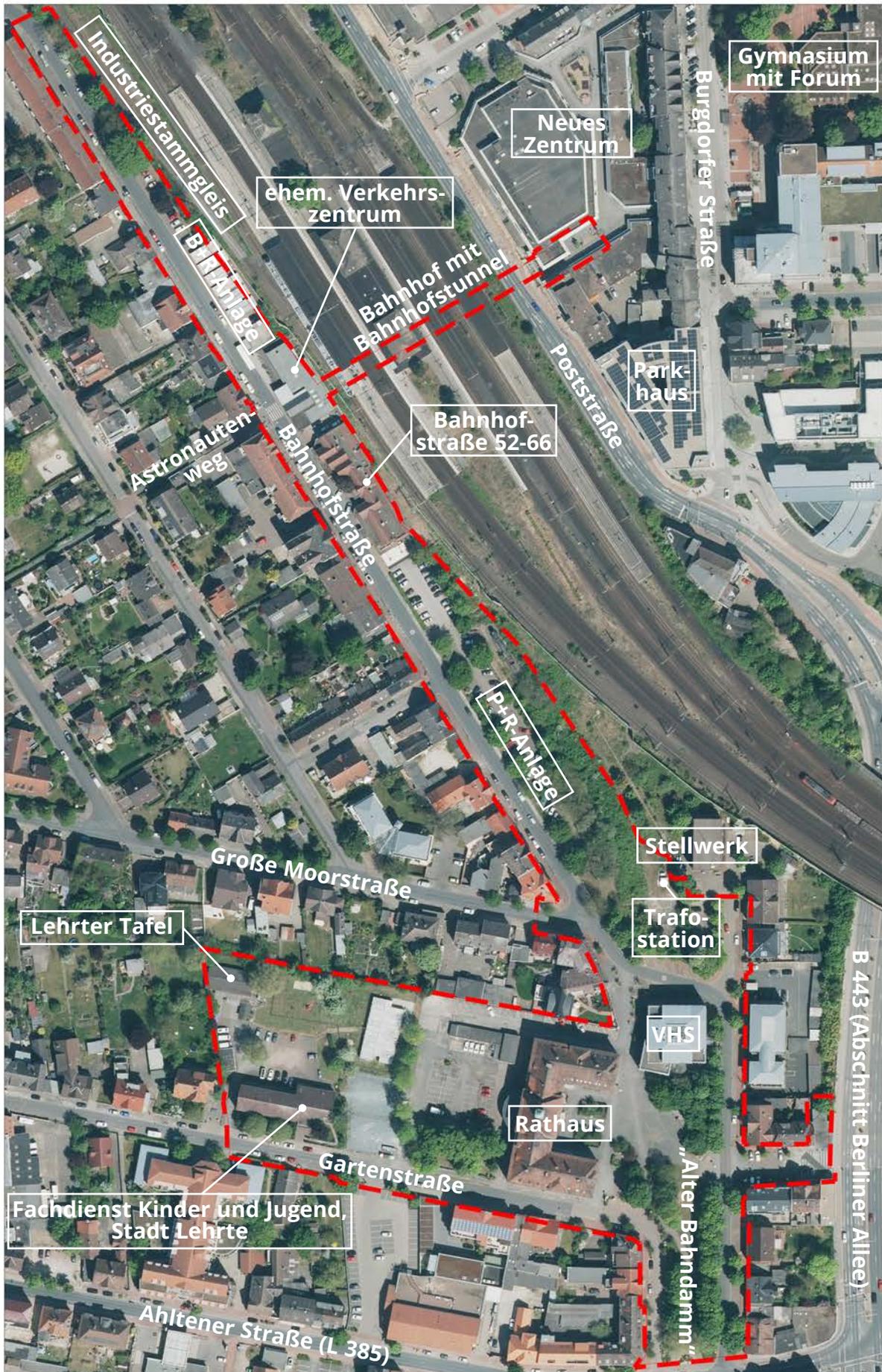


Abb. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet (Luftbild, Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) 2023, bearbeitet)

Fotodokumentation Wettbewerbsgebiet (Auszug aus der Auslobung)

Abb. Südwestlicher Zugang  
Bahnhofstunnel mit  
ehem. Verkehrszentrum (links)  
(Quelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2022)



Abb. Aktuelle Situation Parkplatz  
Rückseite Rathaus  
(Quelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2022)



Abb. P+R-Anlage am Bahnhof,  
Bebauung Bahnhofstraße  
(Quelle: Drees & Huesmann  
Stadtplaner PartGmbH 2022)



**Wettbewerbsmanagement**

Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH  
Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld  
[www.dhp-sennestadt.de](http://www.dhp-sennestadt.de)

**Ausloberin**

Stadt Lehrte  
Rathausplatz 1, 31275 Lehrte  
[www.lehrte.de](http://www.lehrte.de)