

## **Stadt Heidelberg**

### **Realisierungswettbewerb Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim – Rohrbach**

## **Protokoll der Preisgerichtssitzung**

**07.11.2007**

---

### **1. Konstituierung des Preisgerichts durch den Auslober**

#### **1.1**

Das Preisgericht tritt um **9.00Uhr** zusammen. Für den Auslober begrüßt Herr Prof. Dr. von der Malsburg die anwesenden Mitglieder des Preisgerichts.

#### **1.2**

##### **Fachpreisrichter**

- Dr.-Ing. Tilman Zichner , König und Heunisch Planungsgesellschaft mbH & Co KG, Frankfurt am Main
- Prof. Burkhard Pahl Architekt BDA, Universität Leipzig
- Dipl.-Ing. Annette Friedrich, Leiterin Stadtplanungsamt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Ulrich Zwissler, Leiter Tiefbauamt Heidelberg

##### **Sachpreisrichter**

- Martin Ehrbar, Bezirksbeirat Kirchheim
- Bernd Knauber, Bezirksbeirat Rohrbach
- Prof. Dr. Raban von der Malsburg, 1. Bürgermeister, Dezernat für Bauen und Sport, Heidelberg

##### **Stellvertretender Sachpreisrichter**

- Ingolf Hetzel (von 11.00 Uhr bis 12.30 Uhr)

##### **Sachverständige**

- Dr.-Ing. Henning Krug, Stadt- und Verkehrsplaner, Stadtplanungsamt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Harry Scharsach, Tiefbauamt, Brückenbau

##### **Als Vorprüfer vom Tiefbauamt der Stadt Heidelberg sind anwesend:**

Dipl.-Ing. Harry Scharsach, Tiefbauamt, Brückenbau

#### **1.3**

Der Auslober überprüft die Vollzähligkeit des Preisgerichts und leitet die Wahl des Vorsitzenden.

#### **1.4**

Aus dem Kreis der Fachpreisrichter wird Herr Pahl bei eigener Enthaltung zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt.

Die Anwesenheitsberechtigung weiterer nicht zum Preisgericht gehörender Personen wurde geprüft, Frau Dagmar Engelhardt, Stadtplanungsamt Heidelberg, wurde zur Protokollführerin ernannt. Frau Petra Keuchel Amt für Verkehrsmanagement Stadt Heidelberg, ist als Gast anwesend

### 1.5

Herr Pahl erläutert die weitere Vorgehensweise. Er fordert auch die nicht stimmberechtigten Teilnehmer auf, sich an den Diskussionen zu beteiligen.

### 1.6

Alle zu den Sitzungen des Preisgerichtes zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Sie erklären weiter, dass sie zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsarbeiten erhalten haben, sofern sie nicht an der Vorprüfung mitgewirkt haben, noch mit Wettbewerbsteilnehmern einen Meinungs austausch über die Aufgabe geführt haben, und auch während der Dauer des Preisgerichts keinen führen werden.

### 1.7

Der Vorsitzende prüft, dass die Anonymität aller Arbeiten gewahrt ist und fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung des Preisgerichts alle Äußerungen über vermutete Verfasser zu unterlassen. Er versichert dem Auslober, den Teilnehmern und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der GRW.

## 2. Grundsatzberatung / Zulassung der Wettbewerbsarbeiten

### 2.1

Das Preisgericht beginnt seine Beratungen mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Rahmenbedingungen.

### 2.2

Im Anschluss daran erstattet Herr Scharsach den Bericht der Vorprüfung.

Bindende Vorgaben waren:

Achse der Brücke soll in Verlängerung Franzosengewann liegen

Anschluss westl. Brückenkopf: Anschlüsse nach Norden und Süden sollten gleichwertig sein

Anschluss östl. BK dto.

Lichttraumprofil Bahn,

Nutzbreite 3,50 m

Rampenlängsneigung nicht größer als 6 %

Barrierefreies Bauen, daher evt. Zwischenrampen nötig (ab 4 %) Treppen dürfen lt. DIN nicht gewendelt sein.

Unterhaltungsaufwand

Kosten für die Sperrung der Gleise bei Bau und Unterhaltung (Stahl 80 Jahre, Stahlbeton 75 Jahre, Holz 40 Jahre Haltbarkeit)

Es sind 17 Arbeiten eingegangen.

Alle Arbeiten sind innerhalb der Abgabefrist eingereicht worden.

Informationsrundgang zum Bericht der Vorprüfung bis **11.00 Uhr**

Die Arbeit 933548 hat eine Unterführung zum Thema, da dies nicht ausdrücklich untersagt wurde, bleibt die Arbeit im Verfahren

**Das Preisgericht beschließt einstimmig, alle Arbeiten im Verfahren zu belassen und keine Leistungen abzuhängen bzw. nicht zuzulassen.**

Herr Knauber bittet als Bezirksbeirat darum, für den Bereich Rohrbach folgendes zu beachten: dringend Aufwertung erforderlich, bessere Wegebeziehung nötig, Anbindung Quartier am Turm, neue Realschule

Herr Ehrbar macht zum Bereich Kirchheim folgende Ausführungen:

begrenzte Fläche daher kein Monumentalbau sondern eher schlichter, klein, zierlich. Kurze Wege für Fußgänger, für Radfahrer längere Wege akzeptabel.

Tragwerk: es werden keine Materialien ausgeschlossen, Unterhaltung muss jedoch vertretbar sein.

Das detaillierte Ergebnis der Vorprüfung wird jedem Preisrichter und den Sachverständigen in Form eines Vorprüfberichtes schriftlich zur Verfügung gestellt.

### **2.3**

Das Preisgericht hält auf der Grundlage des Vorprüfberichtes folgendes Ergebnis fest:

Alle Arbeiten verbleiben im Verfahren.

### **2.4**

Die zugelassenen Arbeiten werden von der Vorprüfung ausführlich und wertfrei erläutert. Sie bedienen sich dabei der Vorprüfergebnisse.

## **3. Bewertung der zugelassenen Arbeiten**

### **3.1**

Der erste Wertungsrundgang des Preisgerichts beginnt um **11:00 Uhr**.

Unter dem Eindruck der verschiedenen Lösungsansätze des Informationsrundgangs diskutiert das Preisgericht die Wettbewerbsaufgabe.

Jeweils ein Fach- und ein Sachpreisrichter werden gebeten, eine kurze Stellungnahme zu den Defiziten und Vorzügen der Arbeiten zu formulieren.

**Das Preisgericht stellt bei folgenden Arbeiten schwerwiegende funktionale, gestalterische oder programmatische Mängel fest und beschließt einstimmig, diese im 1. Rundgang auszuschließen:**

**Tarnzahl 847834**  
**Tarnzahl 933548**  
**Tarnzahl 561931**  
**Tarnzahl 531332**  
**Tarnzahl 420563**  
**Tarnzahl 939360**

**Der erste Wertungsrundgang endet um 11:45 Uhr.**

### **3.2**

Im **zweiten Wertungsrundgang** werden noch einmal die verbleibenden Arbeiten detaillierter beurteilt und diskutiert. Bei aller Würdigung konzeptioneller und architektonischer Qualitäten wurden im zweiten Rundgang folgende Arbeiten wegen funktionaler Mängel ausgeschieden:

#### **Abstimmungsergebnis**

<b>Tarnzahl</b>	<b>904930</b>	<b>0 : 7</b>
<b>Tarnzahl</b>	<b>572928</b>	<b>0 : 7</b>
<b>Tarnzahl</b>	<b>364715</b>	<b>0 : 7</b>
<b>Tarnzahl</b>	<b>791248</b>	<b>1 : 6</b>
<b>Tarnzahl</b>	<b>501883</b>	<b>2 : 5</b>
<b>Tarnzahl</b>	<b>543910</b>	<b>0 : 7</b>

**Der zweite Wertungsrundgang endet um 12:30 Uhr.**

### **3.3**

Es verbleiben 5 Arbeiten mit den Tarnzahlen **668787; 384315; 740550; 208603; 230950** in der engeren Wahl

Die in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten werden von einzelnen Arbeitsgruppen schriftlich beurteilt.

Folgende Kriterien werden in Übereinstimmung mit der Auslobung zur Beurteilung herangezogen:

- Städtebau und Gestaltung
- Funktionen
- Konstruktion

- Realisierbarkeit

Die Sitzung wird um **13.30 Uhr** unterbrochen (Mittagspause).

Das Preisgericht tritt um **14.00 Uhr** vollzählig wieder zusammen.

Die Texte werden vor den Arbeiten verlesen, diskutiert und verabschiedet.

Nach eingehender Diskussion wird folgende Rangfolge festgesetzt:

1. Rang	668787	5 : 2
2. Rang	740550	6 : 1
3. Rang	230950	7 : 0
4. Rang	208603	5 : 2
5. Rang	384315	7 : 0

### 3.5

**Das Preisgericht beschließt einstimmig mit 7 : 0, die Preise entsprechend der Rangfolge zu verteilen.**

**Es wird einstimmig beschlossen, die Preise wie in der Auslobung festgesetzt zu verteilen:**

1. Preis 15.000,- Euro netto
2. Preis 9.000,- Euro netto
3. Preis 6.000,- Euro netto

<b>1. Rang</b>	<b>668787</b>	<b>1. Preis</b>	<b>15.000,- Euro</b>
<b>2. Rang</b>	<b>740550</b>	<b>2. Preis</b>	<b>9.000,- Euro</b>
<b>3. Rang</b>	<b>230950</b>	<b>3. Preis</b>	<b>6.000,- Euro</b>

***Nach Rückfrage des Preisgerichtes bei der Stadt, sind die Preissummen als Nettosummen zu verstehen.***

**Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig mit 7 : 0, den Verfasser des 1. Preises mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen.**

**Empfehlungen des Preisgerichtes:**

**Vergrößerung des Stützenabstands (z. B. 15 m statt bisher 10m ) um die Untersicht deutlich zu verbessern.**

**Die Freiflächengestaltung muss im Umgriff und im Zuge des Brückenbaus mit bearbeitet werden.**

## 4. Abschluss der Preisgerichtssitzung

### 4.1

Nach der Öffnung der Umschläge durch die Vorprüfer werden die Namen der Verfasser der Engeren Wahl festgestellt.

<b>Tarnzahl</b>	<b>Verfasser</b>
668787	Weischede, Hermann und Partner, Stuttgart, in AG mit Bez&Kock Architekten
740550	Peter und Lochner GmbH, Stuttgart, in AG mit asp Architekten Stuttgart
230950	Prof. Peter Cheret, Stuttgart, in AG mit Knippers Helbig BI, Tragwerksplanung
208603	Jürgen Helber Büro Helber + Ruf, Ludwigsburg
384315	Ackermann und Partner, München, in AG mit Beratenden Ingenieurbüro Christoph Ackermann

***Die sonstigen Verfasser des 1. und 2. Rundganges sind im Anhang des Protokolls aufgeführt.***

### 4.2

Der Vorsitzende dankt für die geleistete Arbeit und bittet das Preisgericht um Entlastung der Vorprüfung. Der Vorsitzende gratuliert dem Auslober zum Ergebnis und zur Durchführung des Wettbewerbs und gibt den Vorsitz zurück.

### 4.3

Ab **Montag, 12.11.2007 bis Freitag, 16.11.2007** werden die Wettbewerbsarbeiten in der Zeit von **11.00 – 13.00 und 14.00 – 18.00 Uhr** im Badischen Hof in Heidelberg Kirchheim, Schwetzingen Straße 27 öffentlich ausgestellt.

Am **16.11.2007, 15.00 Uhr** findet im Badischen Hof ein Empfang statt, bei dem Herr Prof. Pahl, der Auslober und die Preisträgerbüros nach Möglichkeit anwesend sein werden.

### 4.4

Um **16:45** wird das Protokoll verlesen und unterzeichnet.

Herr Prof. Dr. von der Malsburg dankt dem Preisgericht und der Vorprüfung für die engagierte Arbeit und schließt um **17:00 Uhr** die Sitzung.

### Anlagen

Schriftliche Beurteilung der Arbeiten

Übersicht der sonstigen Verfasser

Unterschriften der Teilnehmer

## **Schriftliche Beurteilung der Arbeiten**

**668787**

### Städtebau und Gestaltung:

In engen Serpentinien, wie eine Alpenpassstraße, überwindet der Entwurf auf kürzest möglichem Weg den Höhenunterschied. Er schafft damit kurze Wege und verbraucht wenig Platz. Durch die elegante, plastische Form der in den Gelenken breiter werdenden Wege, unterstrichen durch ein überlegtes Beleuchtungskonzept (LED's im Handlauf, Stützen beleuchtet) entsteht ein Bauwerk, das selbstbewusst seinen eigenen Charakter demonstriert. Der Entwurf verlangt eine sorgfältige Gestaltung der Freiflächen.

### Funktionen:

Die Anschlüsse sind westlich und östlich richtig gewählt. Der Treppenweg ist sehr kurz. Die Rampen sind für Radfahrer dynamisch günstig. Die Verbreiterung an den engen Kurven schafft auch Aufenthaltspunkte. Barrierefreiheit ist gewährleistet.

### Konstruktion:

Eine schlanke Stahlbetonplatte ruht auf mittigen Stahlbetonstützen. Zu den Kanten hin wird die Tragplatte schlanker und damit eleganter. Die Gleise sollen mit einer vorgefertigten Stahlbetonplatte überspannt werden, was die Sperrzeiten kurz halten kann.

### Realisierbarkeit:

An der Realisierbarkeit besteht kein Zweifel. Die Baukosten - mit 874.400 € geschätzt - werden aber wohl mindestens das Doppelte betragen. Die Unterhaltungskosten sind jedoch eher gering anzusetzen. Es gibt wenig Ansatzpunkte für Vandalismus.

Im ganzen ein verkehrlich, gestalterisch und technisch sehr gelungener Entwurf.

**208603**

Mit einer ausgesprochen einfachen Lösung gelingt den Verfassern eine elegant und leicht wirkende Wegeverbindung, die das Bauwerk harmonisch in die dargestellte Umgebung integriert. Dies ist allerdings nur dann zu verwirklichen, wenn der Stadt- und Landschaftsraum an beiden Brückenzugängen erheblich umgestaltet wird. So soll auf der Kirchheimer Seite eine parallel zur Bahn angelegte Zugangsrampe entstehen, die sowohl die Wegebeziehungen in Nord und Süd als auch in Richtung Westen aufnimmt. Die durch die Zugänge entstehenden Sichtbeziehungen werden wirkungsvoll differenziert, indem von Süden der Blick durch die aufgeständerte Brückenkonstruktion ermöglicht und von Norden über eine Landschaftstreppe perspektivisch gesteigert wird. Auf der Rohrbacher Seite soll eine erhebliche Geländeaufschüttung das Brückenwiderlager aufnehmen. Von dort sind Wegeverzweigungen in alle Richtungen angelegt. Durch den völligen Verzicht auf separate Treppenanlagen ergibt sich für Fußgänger jedoch ein relativ weiter Weg, der gegebenenfalls auf der Rohrbacher Seite durch Terrassierung im Landschaftsraum verkürzt werden könnte. Auf der Kirchheimer Seite muss der etwas weitere Weg zugunsten der räumlichen Ästhetik der Brückenkonstruktion hingenommen werden.

Einerseits durch das Heranrücken einer massiven Wand und andererseits eines relativ steilen Hügels wirkt die Bahnanlage trogartig eingefasst und räumlich stark verengt. Dass dies die Aussicht auf die umgebende Landschaft steigert, muss bezweifelt werden, weil aus technischen Gründen ein Berührungsschutz angebracht werden muss. Damit wird auch das gestalterische Anliegen der außenliegenden Rohrprofile beeinträchtigt, die statisch als Hauptträger fungieren.

Obwohl die Brückenkonstruktion selbst recht preiswert sein dürfte, werden die Gesamtkosten durch die ganz erheblichen Erdarbeiten recht hoch liegen. Konstruktion, Unterhalt sowie Montagemöglichkeiten sind plausibel und realistisch dargestellt.

Die zunächst überraschend einfach erscheinende Lösung verliert beim näheren Hinsehen jedoch durch die gravierende Umgestaltung des vorhandenen Landschaftsraums an Überzeugungskraft.

**384315****Städtebau und Gestaltung:**

Bestimmendes Element der Eisenbahnüberführung ist ein Rampenbauwerk über ca.45 m Länge, das auf der Kirchheimer Seite parallel zu den Bahngleisen angeordnet ist und eine Zäsur zwischen den beiden Stadtteilen bewirkt. Die Brücke selbst läuft rechtwinklig dazu auf einem auf der Rohrbacher Seite aufgeschütteten Hügel zu. Während sie über den Gleisen mit massiver Brüstung (Trogquerschnitt) und Überdachung in Stahlverbundbauweise ausgebildet ist, folgen anschließend zwei kürzere, filigran gestaltete Felder mit einer Betonplatte als Tragekonstruktion. Am Ende der Brücke erfolgt die Anbindung an das vorhandene Wegenetz über einen spiralförmigen Weg sowie Treppenabgänge. Das Preisgericht würdigt insbesondere den gelungenen Dialog zwischen diesen beiden Elementen.

**Funktion:**

Die Funktionsfähigkeit und die Barrierefreiheit ist grundsätzlich gewahrt. Die Rampen sind insgesamt recht schmal und die Podeste eng ausgebildet, so dass eine gemeinsame Nutzung von Radfahrern und Fußgängern problematisch erscheint. Die Anlage auf der Kirchheimer Seite lädt aufgrund ihrer Nüchternheit und Lage nicht zum Verweilen ein.

**Konstruktion:**

Bei den einzelnen Bauteilen handelt es sich um einfache Stahlbeton- bzw. Stahlbetonrahmenkonstruktionen, die für die Ausführung keine Schwierigkeiten erwarten lassen. Die Trogkonstruktion der Brücke mit einem Eigengewicht von 45 t soll als Fertigteil über den Gleisen eingehoben werden, so dass der DB-Betrieb nur durch eine kurzfristige Sperrpause behindert wird.

**Realisierbarkeit:**

Die Ausführung des Entwurfes stellt keine wesentlichen Schwierigkeiten dar.

Die Bauteile sind hinsichtlich der Instandhaltung und Wartung zugänglich, so dass mit dem üblichen Unterhaltungsaufwand für Betonkonstruktionen gerechnet werden kann. Laufende Kosten entstehen durch die Beleuchtung und Reinigung. Die angegebenen Baukosten (966.000€ netto) erscheinen als zu niedrig angesetzt.

**740550****Städtebau und Gestaltung:**

Durch die gefällige Rampenführung ist die Einbindung in das Umfeld gut gelungen. Das gestalterische Konzept ist klar gegliedert, die Symmetrie der Verbindungen der Rampen und der Treppenläufe im Scheitel des Bogens über der Bahnanlage überzeugt. Die Rampen sind mit Plattenbalkenquerschnitt in Stahlbeton ausgeführt, das Bogentragwerk in Stahlbeton mit tatsächlicher statischer Bogenwirkung über Widerlagerkämpfer. Die Beleuchtung folgt der Bogenkontur außen, Beleuchtungskörper in der Brüstung dienen zur Fahrbahnbeleuchtung innen. Die Bauweise erfolgt integral ohne Lager und Fugen, Details sind angedeutet.

**Funktion**

Die Treppe im Bogenverlauf bietet einen kurzen Weg für Fußgänger mit einer Aussichtsplattform im Bogenscheitel. Die Rampenneigung im Bauwerk beträgt 6 % und wird durch Aufschüttung am Rampenende sinnvoll verkürzt. Die Barrierefreiheit ist noch nicht vollständig erkennbar dargestellt. Lösungsvorschläge wären bei 6 % Zwischenpodeste oder eine Ausbildung mit 4 %.

**Konstruktion:**

Siehe oben

Konstruktive Details werden in 2 Schnitten schematisch angedeutet. Die Bogenmontage bzw. –herstellung über der Bahnanlage ist schwierig, erscheint aber lösbar. Montageerschwerisse sind einzukalkulieren.

**Realisierbarkeit:**

Die Kostenangabe des Planers erscheint zu gering (siehe oben.)

Der Unterhaltungsaufwand ist im Vergleich mit anderen Brückenbauwerken günstig. Die Konstruktion erlaubt eine gute Zugänglichkeit.

**230950****Städtebau und Gestaltung**

Dem Verfasser gelingt es mit einer unpräzisen, formalen Führung das Brückenbauwerk geschickt in die landschaftliche Situation einzubinden. Mehr noch: Mit dem Leitgedanken der „Entdeckung“ erschließt sich die bisherige Brache auf angenehme fußläufige Weise und verbindet schlüssig beide Ortsteile und bestehende Wegenetze.

Material und Gestalt folgen dem Prinzip der Einfachheit, sind jedoch sorgfältig gewählt, robust und von haptischer Qualität. Die Lage der Beleuchtung im Handlauf ist schlüssig.

**Funktionen:**

Die Wegebeziehungen sind direkt gewählt. Die Rampenneigungen im Detail nicht nachgewiesen. Es besteht eine Differenz zwischen Modell und Plandarstellung im südwestlichen Rampenabschnitt. Hier ist aus Sicht des Preisgerichtes – in Höhe der Straße Im Franzosengewann – eine fußläufige Anbindung herzustellen. Die Brücke sollte hier enden und in eine natürliche Geländemodellierung übergehen. Weiterhin sollte der Treppenabgang an der Nordseite den filigranen Ansätzen des Gesamtentwurfes entsprechen. Die geforderte Barrierefreiheit ist insgesamt qualitativ herstellbar.

**Konstruktion:**

Die Konstruktion aus Durchlaufträgern in Brettschicht-Holzbauweise und geringen Stützabständen ist mit hohem Vorfertigungsgrad und statisch schlanken Querschnitten zu erstellen. Die untergesetzten Blöcke über den Stützen sollten optisch weiter zurücktreten. Ein Berührungsschutz ist nicht nachgewiesen, jedoch als angesetzte und auskragende Konstruktion machbar.

**Realisierbarkeit:**

Der Entwurf ist wirtschaftlich und durch den hohen Vorfertigungsgrad montagegerecht in kurzer Bauzeit zu realisieren. Er stellt insgesamt einen wertvollen Beitrag für die gestellte Aufgabe dar.

## **Sonstige Verfasser**

### **531332 1. Rundgang**

Ingenieurgruppe Bauen, Mannheim, in AG mit ap88, Freie Architekten, Heidelberg

### **543910, 2. Rundgang**

Henry Ripke, Architekten, Berlin, in AG mit Eisenloffel, Sattler und Partner, Berlin

### **501883, 2. Rundgang**

VIC Brücken und Ingenieurbau GmbH, Potsdam

### **939360, 1. Rundgang**

Büro Hermann + Öttl, Jürgen Hermann, München, in AG mit Ing.-Büro für Tragwerksplanung Dr. Bernhard Behringer, München

### **420563, 1. Rundgang**

MLW Ingenieure Leipzig GbR, Leipzig, in AG mit tagebau Architekten und designer, Leipzig

### **904930, 2. Rundgang**

Ingenieurbüro BPR Dr. Bernhard Schäpertöns & Partner, München, in AG mit Klaus Molenaar, Architekt, Gräfeling

### **847834, 1. Rundgang**

Dipl.-Ing. Hubertus Eilers, Gröben, in AG mit IB Klews-Hosse, Berlin

### **933548, 1. Rundgang**

Curbach Bösche Ingenieurpartner, Dresden, in AG mit Hiddenline, Dipl.-Ing. Kurtz, Dresden

### **364715, 2. Rundgang**

Prof.Hoehstetter und Partner, Darmstadt, in AG mit osd – office structural design GmbH und CO KG, Frankfurt/M

### **561931, 1. Rundgang**

Dipl.-Ing. Frank Lederer, Heltersberg, in AG mit Stephanie Müller, Thomas Brödel und Kai Schübel, Architekten, Kaiserslautern

### **791248, 2. Rundgang**

Büro Krebs und Kiefer, Darmstadt, Beratende Ing. für Bauwesen in AG mit Trojan Trojan Wendt, Darmstadt

**572928, 2. Rundgang**

GPK Architekten, Lübeck, in AG Ingenieurbüro Donath GmbH ,Hamburg

**Unterschriften der Teilnehmer**

**Stimmberechtigte Fachpreisrichter**

---

Dr.-Ing. Tilman Zichner

---

Prof. Burkhard Pahl

---

Anette Friedrich

---

Dipl.-Ing. Ulrich Zwissler

**Stimmberechtigte Sachpreisrichter**

---

Martin Ehrbar

---

Bernd Knauber

---

Prof. Dr. Raban von der Malsburg