



citybahnhof **ulm**

City-Bahnhof Ulm

**REALISIERUNGSWETTBEWERB
BAHNHOFSPLATZ**

Stadt Ulm

ulm

INHALT

1.	AUFGABENSTELLUNG	3
1.1	Aufgabe	3
1.2	Citybahnhof-Konzept	3
1.3	Bürgerbeteiligung	4
1.4	Situation	5
1.5	Anforderungen	6
2.	WEITERE WICHTIGE PLANUNGSHINWEISE	11
3.	WETTBERWERBSUNTERLAGEN	14
4.	ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN	15
4.1	Anlass und Zweck des Wettbewerbs	15
4.2	Auslober	15
4.3	Wettbewerbsbetreuer	16
4.4	Wettbewerbsart	16
4.5	Zulassungsbereich	17
4.6	Teilnehmer und Teilnahmeberechtigung	17
4.7	Bewerbungsverfahren	18
4.8	Preisgericht	19
4.9	Leistungen	20
4.10	Abgabe der Arbeiten	22
4.11	Beurteilungskriterien	22
4.12	Kolloquium	22
4.13	Termine	22
4.14	Vorprüfung	23
4.15	Preise und Anerkennungen	23
4.16	Weitere Bearbeitung	24
4.17	Eigentum und Urheberrecht	24

1. AUFGABENSTELLUNG

1.1 Aufgabe

Der neue Bahnhofplatz soll eine Visitenkarte Ulms und ein angemessenes Entrée zur Innenstadt darstellen. Gleichzeitig hat er die Anforderungen als wichtigster intermodaler Verkehrsknoten zu erfüllen. Er ist gleichermaßen Transferbereich und Aufenthaltsort.

Aufgabe des Wettbewerbs "Bahnhofplatz" ist ein Gestaltungsvorschlag für den neuen Bahnhofplatz mit den Freiflächen, der ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof" mit Überdachung, den Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße sowie den Erschließungsanlagen, die den Platz mit der darunter liegende neuen Bahnhofspassage und der neuen Parkgarage verbinden. Die Lagen dieser Treppen, Rolltreppen und Aufzüge sind grundsätzlich vorgegeben. Die Bahnhofspassage und die Parkgarage sind nicht Teil der Aufgabenstellung.

Es ist eine Fläche von ca. 16.000 qm zu bearbeiten.

1.2 Citybahnhof-Konzept

Der Bahnhof und seine Umgebung haben große städtebauliche Potentiale. Mit dem Projekt Citybahnhof Ulm soll die Chance der völligen Neukonzeption dieses Gebiets genutzt werden. Das Citybahnhof-Ulm-Konzept besteht aus den folgenden Bausteinen:

- Der neue Bahnhofplatz ist ein wesentlicher Baustein. Er wird als ein Ort intermodaler Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsarten und multifunktionaler Nutzungen ausgebaut. Ziel der Stadt ist es, den Platz von nicht zwingend notwendigen Verkehren zu entlasten, indem Teile der heutigen Verkehrsbeziehungen aufgegeben bzw. verlagert werden.
- Schaffung einer durchgehenden Fußgänger Verbindung von einem neu zu errichtenden Westzugang an der Schillerstraße zu den Bahngleisen, zum Empfangsgebäude und weiter zur Innenstadt. Diese Verbindung soll auf der Ebene -1 liegen und den Bahnbereich und den Bahnhofplatz unterqueren.
- Neubau des Empfangsgebäudes
- Neue Parkgaragen am Westzugang und am Bahnhofplatz

Die bisherigen Verkehrsuntersuchungen und die zu erwartenden Zuwächse im öffentlichen Personenverkehr haben gezeigt, dass der Bahnhofplatz als Knotenpunkt und wichtigster Transferbereich zwischen den einzelnen Verkehrsträgern an Bedeutung und Frequenz sowohl für die Stadt als auch für die Region noch zunehmen wird. Dies gilt insbesondere hinsichtlich seiner Verknüpfungen mit der Innenstadt. Ab ca. 2020 wird Ulm durch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke direkt mit dem Flughafen Stuttgart und der Landeshauptstadt verbunden sein.

1.3 Bürgerbeteiligung

Die Erwartungen an die Neugestaltung des Bahnhofareals in der Bevölkerung sind hoch. Dabei stehen die verbesserte Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt und die Weststadt, die Schaffung einer spezifischen Identität, eine gute Orientierbarkeit auf allen Ebenen, bessere Aufenthaltsqualitäten und Sicherheit im Vordergrund.

Der im Jahr 2011 abgeschlossene städtebauliche Ideenwettbewerb hat unterschiedliche Konzeptionen für den neuen Bahnhof hervorgebracht. Im anschließenden intensiven Dialog mit der Öffentlichkeit wurden die Bahnhofskonzepte diskutiert und Empfehlungen zur weiteren Planung an den Gemeinderat der Stadt Ulm gegeben. Der Gemeinderat hat diese Empfehlungen im Wesentlichen zu Grundlagen der weiteren Planung gemacht.

Es wurde festgelegt:

- Die neue Bahnhofspassage soll auf Ebene-1 liegen
- Die Wegeführung von den Bahngleisen bis zur Innenstadt muss klar und intuitiv nachvollziehbar sein
- Der Bahnhofplatz soll ein zusammenhängender Platz sein, überschaubar und sicher gestaltet mit klaren Platzkanten
- Gefordert wird eine gute Übersichtlichkeit und vielfältige Vernetzungen von Ebene 0 und Ebene -1 ebenso wie vielfache Nutzungsmöglichkeiten
- Die Querungsmöglichkeiten der ÖPNV-Gleise und Friedrich-Ebert-Straße für Fußgänger muss verbessert werden
- Die Bahnsteige der Haltestelle müssen verbreitert und die Haltestelle überdacht werden

Die unterschiedlichen Gestaltungstypologien für ein neues Bahnhofsgebäude, wie sie aus dem städtebaulichen Ideenwettbewerb von 2011 hervorgegangen sind, müssen auch mit dem neu gestalteten Bahnhofplatz grundsätzlich realisierbar sein. Einen Überblick hierzu geben die

Entwürfe der Preisgruppe des Ideenwettbewerbs. Die Planung zum Bahnhofplatz muss unabhängig von den endgültigen Kubaturen und Fassaden entwickelt werden.

1.4 Situation

Der Ulmer Hauptbahnhof gehört zu den großen Bahnhöfen in Deutschland und hat eine wichtige Funktion als Knotenpunkt des regionalen und internationalen Schienenverkehrs. Die Anbindungen des Bahnhofs an die Innenstadt, an den ÖPNV und den IV sind jedoch unbefriedigend. Er hat keine Aufenthaltsqualität und ist unübersichtlich.

Der Bahnhofplatz ist Verknüpfungspunkt der unterschiedlichen Verkehrsträger. Mit der neuen Straßenbahnlinie 2 zwischen dem Kuhberg und der Wissenschaftsstadt auf dem Eselsberg ab 2018, der ICE-Neubaustrecke ab 2020 und der Regio-S-Bahn voraussichtlich ab 2025 entstehen neue Frequenzbringer für die Haltestelle und zusätzliche Anforderungen an den Bahnhofplatz.

Zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt liegt trennend die hoch belastete Friedrich-Ebert-Straße. Es stehen zu wenig Kurzzeit- und Langzeitparkplätze für Pkw und Zweiräder zur Verfügung. Erreichbarkeit und Funktionalität der ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof" sind unzulänglich ebenso wie die Verknüpfungen der unterschiedlichen Verkehrsträger.

Eine Verlängerung der Bahnofsunterführung nach Westen, die Erneuerung der Passage unter dem Bahnhofplatz und der Neubau der Bahnhofgarage scheitern bisher am unterirdischen Gewässerlauf der Kleinen Blau. Die Kleine Blau wird in 2013 aus dem Bahnhofsreich heraus verlegt werden. Der Neubau der Bahnhofspassage und einer Parkgarage unter dem Bahnhofplatz werden dann möglich sein.

Gegenüber dem Bahnhof an der Innenstadtseite des Bahnhofplatzes entsteht derzeit mit den Sedelhöfen ein neues Innenstadtviertel für Einkaufen, Wohnen und Dienstleistungen. Die Sedelhöfe werden in 2016 eröffnet. Die Innenstadt ist über die Sedelhöfe an die Bahnhofspassage und zum Teil an den Bahnhofplatz angebunden.

Höheniveau Empfangsgebäude und Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz und das Erdgeschoss der Bahnhofshalle mit dem Bahnsteig 1 weisen unterschiedliche Höhenniveaus auf. Die heutige und künftige Bezugshöhe für die Erdgeschossenebene im Bahnhofsbäude ist die Höhenlage des Bahnsteigs 1 mit 478,76 üNN. Bezugshöhe des Bahnhofplatzes mit der Haltestelle ist ca. 478,00 üNN.

1.5 Anforderungen

Der Bahnhofplatz ist von zentraler Bedeutung für die Umsetzung des Citybahnhof-Konzepts. Er soll als Visitenkarte und Entree zur Innenstadt neu gestaltet werden. Mit dem Projekt Citybahnhof wurde auch das Ziel eines Bahnhofs der kurzen Wege und Transferzeiten festgelegt. Dies gilt besonders für den Bahnhofplatz ebenso wie die hohe stadtgestalterische Qualität. Wichtig sind auch die gute Orientierung auf dem Platz und zur Innenstadt sowie klare visuelle Bezüge zwischen allen wichtigen Einrichtungen.

Der Platz soll in seiner Gesamtheit erlebbar sein. Er muss das Empfangsgebäude auf Ebene 0 mit der Innenstadt verbinden. Dem Bedürfnis nach Sicherheit ist durch Vermeidung uneinsehbarer Bereiche besondere Rechnung zu tragen. Zudem soll der Platz hohe Aufenthaltsqualität bieten.

Vom Wettbewerb werden darüber hinaus Aussagen zur visuellen und räumlichen Verknüpfung der Ebene -1 und der Platzebene erwartet.

Grundsätzlich ist den Fußgängern, dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr Vorrang vor dem Individualverkehr einzuräumen.

Die Auslobung umfasst die folgenden Aufgabenschwerpunkte:

Freiflächen

Aufgabe ist der Entwurf eines attraktiven Bahnhofplatzes, der die Anforderungen an die Funktionalität als Transferplatz und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz gleichermaßen erfüllt. Es ist zu prüfen, ob und wie urbanes Grün in die Platzgestaltung integriert werden kann.

ÖPNV-Haltestelle

Die Stadt Ulm hat umfangreiche Voruntersuchungen zur neuen Haltestelle angestellt. Die Ergebnisse sind Vorgaben zum Wettbewerb. Die Haltestelle verbleibt demnach in der Mittellage zwischen den Fahrspu-

ren der Friedrich-Ebert-Straße. Sowohl Busse als auch Straßenbahnen halten an beiden Bahnsteigen. In Abstimmung mit den Planungen zur Parkgarage und zur Bahnhofspassage wurden für den Bahnhofplatz-Wettbewerb auch die notwendigen Treppen, Aufzüge und Rolltreppen zur Verbindung von Haltestelle und Passage festgelegt.

Die ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof wird mit verbreiterten Bahnsteigen als zweigleisige Haltestelle neu gebaut. Nördlich und südlich der Haltestelle werden durchgehende und mit Lichtsignalanlagen versehene Fußgängerüberwege über die Friedrich-Ebert-Straße gebaut. Die Bahnsteige sind barrierefrei an diese Überwege anzubinden. Die Nutzlänge der Bahnsteige ist vorgegeben. Die Gestaltung der Bahnsteige ist barrierefrei zu planen. Der Regelquerschnitt der Haltestelle ist grundsätzlich einzuhalten.

Durch die Mittellage der Haltestelle zwischen den Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße bestehen besondere Anforderungen an die Sicherheit. Es ist eine geeignete Abschirmung der Bahnsteige zu den Fahrspuren der Straße vorzusehen. Die Bahnsteige, die Strassenbahngleise und die Fahrspuren der Straße weisen unterschiedliche Höhenniveaus auf. Im Hinblick auf den barrierefreien Zugang zur Haltestelle und das Ziel eines möglichst einheitlichen Platzes ist zu prüfen, inwieweit die Höhenniveaus angeglichen werden können.

Wichtiger Teil der Aufgabenstellung ist zudem der Entwurf einer funktionalen und attraktiven Überdachung der Haltestelle und von attraktiven und sicheren Wartebereichen für Fahrgäste.

Fahrleitungsanlage:

Die Ulmer Straßenbahn verkehrt auf 1-Meter-Spur-Gleisen. Die momentan im Bereich der Haltestelle Hauptbahnhof vorherrschende Einfachfahrleitung wird im Rahmen des Straßenbahnausbaus durch eine Hochkettenfahrleitung ersetzt. Diese wird in der Regel an neben den Gleisen angeordneten Fahrleitungsmasten über Eingleisausleger oder Seilabspannungen befestigt. Alternativ ist auch die Befestigung der Seilabspannungen über Anker an bestehenden oder neu zu errichtenden Gebäuden oder Anlagen möglich, sofern die entstehenden Zugkräfte aufgenommen werden können. Der Abstand der Fahrleitungsmasten/ Aufhängungen beträgt in der Geraden maximal 60 m, bei Kurven ist der Abstand in Abhängigkeit vom Radius nach technischer Erfordernis geringer zu wählen. Bestandteil der Planungsaufgabe ist

damit auch, die notwendigen Maststand- bzw. Befestigungsorte oder ggf. notwendige Seilabspannungen darzustellen. Die lichte Höhe zwischen Fahrbahnoberkante und darüber liegenden Teilen der Fahrleitungsanlage muss 5,50 m betragen. Vorschläge für eine andere Art der Stromversorgung sind ausgeschlossen.

Friedrich-Ebert-Straße

Die über den Bahnhofplatz führende Friedrich-Ebert-Straße wird auch weiterhin vier Fahrspuren haben. Die Vorplanungen zu den Verkehrsführungen liegen vor und sind Vorgaben für den Wettbewerb. Vom Wettbewerb werden Lösungen zur Integration der Fahrspuren in die Platzgestaltung erwartet. Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wird die Stadt Ulm prüfen, ob die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit möglich und sinnvoll ist.

Treppen, Aufzüge, Rolltreppen

Bestandteile des Platzes und damit Teil der Aufgabenstellung sind die oberirdischen Zugänge zu den Treppen-, Aufzugs- und Rolltreppenanlagen, die den Platz bzw. die Haltestelle mit der Ebene -1 der Bahnhofspassage verbinden. Ihre Lagen sind grundsätzlich vorgegeben.

Derzeit steht noch nicht fest, wann das Konzept einer durchgehenden Bahnhofspassage von der Innenstadt zum neuen Westzugang an der Schillerstraße realisiert werden kann. Hierzu ist zu beachten, dass die vorgesehene westliche Treppe aus der Bahnhofspassage auf den Bahnhofplatz im Wesentlichen der Erschließung des heutigen Bahnhofsgebäudes dient. Die sinnvolle Anordnung und Dimensionierung dieser Treppe in Bezug auf die Verknüpfungen des Bahnhofsgebäudes, des Platzes und des südlich gelegenen Omnibusbahnhofs ist daher auch Teil der Aufgabe. Damit ist sie die einzige Treppenanlage, deren Lage zur Disposition steht. Zudem ist eine als Fluchtweg geeignete Treppe für die unterirdische Bahnhofsgarage vorzusehen.

Barrierefreiheit

Die Stadt Ulm verfolgt mit besonderem Nachdruck die Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes. Beim Bahnhofplatz soll dies wegweisend als Leitprojekt für künftige Vorhaben umgesetzt werden. Es werden daher Aussagen erwartet zur Vereinbarkeit der Ziele eines weitgehend

barrierefreien öffentlichen Raumes und denen der Stadtgestaltung nicht nur auf dem Platz sondern auch in seinen Verknüpfungen mit dem Umfeld. Grundlage sind die Bestimmungen zur Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrs- und Freiräume.

Fahrradverkehr

Dem Radverkehr kommt besonders am Bahnhof wachsende Bedeutung zu. Vom Wettbewerb werden Aussagen erwartet, wie die Belange des Radverkehrs in die Platzgestaltung eingebunden werden können.

Es werden vom Wettbewerb Vorschläge erwartet, wie der Radverkehr verträglich mit den Fußgängern und den anderen Verkehrsteilnehmern über den Bahnhofplatz geführt werden kann. Dies soll zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Bahnhofsgebäude in Nord-Süd-Richtung auf einer eigenen Radspur mit 4 m Breite und im Gegenrichtungsverkehr erfolgen. Der neue Radweg ist an das Radwegenetz anzubinden.

Die geplante Bahnhofsgarage sieht eine Fahrradgarage auf Ebene -1 mit ca. 500 Stellplätzen und direkter Anbindung an die Bahnhofspassage vor. Aufgabe des Wettbewerbes ist die sinnvolle Anbindung der Fahrradgarage an den Bahnhofplatz und die zuführenden Radwege. Die Radgarage muss direkt anfahrbar sein. Beispielhaft schlägt die Vorplanung der Parkgarage eine Rampe vor. Dies ist im Wettbewerb zu prüfen. Es kann ein alternativer Vorschlag zur Zufahrt der Fahrradgarage gemacht werden.

Zusätzlich zu den gesicherten und kostenpflichtigen Radstellplätzen in der Garage auf Ebene -1 soll es auch ca. 350 kostenfreie oberirdische Stellplätze geben. Es ist im Wettbewerb zu prüfen, wo und in welchen Dimensionen einfache Abstellanlagen untergebracht werden können.

Kurzparken

Die neue Bahnhofsgarage wird über die Bahnhofspassage an die Innenstadt und an den Bahnhof direkt angebunden. In die Parkebene -1 sind niveaugleich zur Bahnhofspassage Vorfahrten für Kurzparken und Kiss&Ride-Verkehr integriert. Mit dem Parkierungskonzept einer durchgehenden Parkgarage unter dem Bahnhofplatz kann der Platz von Ziel- und Quellverkehr des Bahnhofs entlastet werden.

Kurzparkzonen sind daher auf dem Bahnhofsplatz nicht vorzusehen.

Taxenstellplätze

Grundsätzlich kann die Vorfahrt für Taxen in die Parkebene -1 der Bahnhofsgarage integriert werden. Dies hat den Vorteil, dass eine direkte Anbindung an den Hauptfußgängerstrom in der Bahnhofspassage und die ungehinderte Zu- und Ausfahrt für die Taxen in alle Richtung möglich sind. Eine gewisse Anzahl von Stellplätzen wird jedoch auf dem Bahnhofsplatz erforderlich sein.

Es sind daher für Taxen auf dem Bahnhofsplatz ca. 10 Stellplätze vorzusehen.

Lichtkonzept / Tageslichtnutzung

Mit einem geeigneten und angemessenen Lichtkonzept muss gewährleistet werden, dass die Anforderungen an die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität auch während der Dunkelheit erfüllt werden.

Es ist bei der Platzgestaltung zudem zu berücksichtigen, dass auch die Passage auf Ebene -1 mit möglichst viel Tageslicht von oben versehen werden kann.

2. WEITERE WICHTIGE PLANUNGS- HINWEISE

Parkhaus am Bahnhof und Bahnhofspassage

Unter dem Bahnhofplatz und der Friedrich-Ebert-Straße wird eine neue viergeschossige Bahnhofsgarage mit ca. 800 Stellplätzen gebaut. Die Erschließung der Garage erfolgt über festgelegte Rampenbauwerke in der Olgastraße und der südlichen Friedrich-Ebert-Straße außerhalb des Wettbewerbsgebiets. Mit der Bahnhofsgarage wird auch die neue Bahnhofspassage von der Innenstadt bis zum Bahnhofgebäude neu gebaut. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die Passage dann durch eine neue Bahnhofshalle auf Ebene -1 und weiter unter den Bahngleisen bis zu einem neuen Westzugang zum Bahnhof an der Schillerstraße verlängert werden.

Die Parkebene -1 ist niveaufrei an die neue Bahnhofspassage angebunden. Kiss&Ride-Bereiche, Taxenstellplätze, ein Fahrradparkhaus und eine Anlieferzone auf Ebene -1 gewährleisten direkte und kürzeste Verbindungen zwischen allen Verkehrsträgern und Nutzungen.

Die bisherige Andienung des Bahnhofs und der Bahnhofspassage mit Lieferfahrzeugen erfolgt weitgehend über den Bahnhofsvorplatz. Künftig soll der Bahnhofplatz von diesen Verkehren freigehalten werden. Die Andienung erfolgt dann über den nördlichen Teil der neuen Bahn-

hofsgarage auf der Ebene -1 mit Zu- und Ausfahrt über die Olgastraße.

Die Planungen zur Bahnhofsgarage und Bahnhofspassage werden parallel zum Wettbewerb Bahnhofplatz weiterentwickelt. Die Bahnhofsgarage und die Bahnhofspassage sind nicht Teil der Aufgabenstellung des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz. Grundsätzlich können Ergebnisse des Wettbewerbs Bahnhofplatz jedoch in die Planungen zur Garage und Passage einfließen.

Neubau Bahnhofsgebäude und Bahnhofspassage West

Der Neubau des Bahnhofsgebäudes wird aus heutiger Sicht erst nach dem Bau des Bahnhofplatzes möglich sein. Der Stadt Ulm ist bewusst, dass mit einem neuen Bahnhofplatz u. U. Festlegungen zum Empfangsgebäude getroffen werden und dass es eine besondere gestalterische und planerische Herausforderung darstellt, den Platz zu entwerfen ohne verbindliche Angaben zu den begrenzenden Gebäuden und deren Fassaden. Grundsätzlich stehen das Konzept des Citybahnhofs Ulm und das des Bahnhofplatzes jedoch fest.

Der Stadt Ulm ist sehr daran gelegen, zeitnah mit der Umsetzung erster Projektbausteine zu beginnen. Mit der Neukonzeption des Bahnhofsgebäudes ab 2017 wird dann auch die Westseite des Platzes erneuert werden.

Neubau der Sedelhöfe – Innenstadtzugang Bahnhofspassage

An den Bahnhofplatz angrenzend entsteht das neue Innenstadtviertel Sedelhöfe mit dem Schwerpunkt Einzelhandel und zusätzlichen Wohnungen und Dienstleistungsflächen. Die Sedelhöfe leisten mit ihren Fassaden einen wichtigen Beitrag zu Neugestaltung des östlichen Platzrandes. Das neue Einkaufsviertel wird im Frühjahr 2016 eröffnet. Damit bekommt die Innenstadtseite des Bahnhofplatzes ein neues Gesicht. Die Zugangssituation zur Innenstadt vom Bahnhof wird auf Ebene 0 mit einer neuen Gasse ins Quartier Sedelhöfe wesentlich verbessert.

Der Ausgang der Bahnhofspassage zur Innenstadt ist nicht Teil der Aufgabenstellung.

Bahnprovisorium

Wenn die Personenunterführung unter den Bahngleisen und das neue Empfangsgebäude gebaut werden, wird es erforderlich sein, während der Bauzeit Bahnhofsfunktionen in einen provisorischen Bahnhof auszulagern. Der Standort für dieses Provisorium wird voraussichtlich am südlichen Bahnhofplatz in Nähe zum Bahnhofsteg gelegen sein. Es ist deshalb eine geeignete Fläche von ca. 400 qm hierfür vorzuhalten, die dann für ein Provisorium hergerichtet werden kann.

InterCity Hotel

Baulich mit dem heutigen Bahnhof verbunden ist das Intercity-Hotel. Es ist vom weiteren Bestand des Hotels und damit der Integration des heutigen Hotels in die Gesamtkonzeption für den neuen Bahnhofplatz auszugehen. Das Hotelgebäude kann nicht abgebrochen werden und muss in seiner heutigen Funktion weiterbestehen.

Neubau und Überbauung Zentraler Omnibusbahnhof / Neubauten im Theaterviertel

Es ist außerdem vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt den Platz nach Süden durch die Überbauung des Omnibusbahnhofs zu schließen. Die Neuplanung des Omnibusbahnhofs liegt bereits vor. Die geänderte Zufahrt führt über den südlichen Platzrand des Bahnhofplatzes.

Die nördliche Platzkante soll ab 2020 als Teil des sogenannten Theaterviertels ebenfalls mit Neubauten erneuert werden. Der Platz wird dann in seiner Gesamtheit im Stadtraum erlebbar sein.

3. WETTBEWERBSUNTERLAGEN

Die Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen erfolgt ausschließlich auf digitalem Datenträger. Eine verbindliche Modellgrundlage ist bei der vom Auslober zu benennenden Stelle abzuholen. Im Falle, dass eine persönliche Abholung nicht möglich ist, hat der Teilnehmer die Abholung durch einen Kurierdienst oder eine Spedition zu veranlassen.

Anlage 1.1	Digitale Plangrundlage Bestand
Anlage 1.2	Digitale Plangrundlage Planung
Anlage 2	Modellgrundplatte M 1:200
Anlage 3	Digitales Stadtmodell
Anlage 4	Regelquerschnitt ÖPNV-Haltestelle
Anlage 5	Neuplanung Fußgängersteg
Anlage 6	Neuplanung ZOB
Anlage 7.1	Combino Ulm
Anlage 7.2	Planungen ÖPNV
Anlage 7.3	ÖPNV-Netz
Anlage 8.1	Stadtplan
Anlage 8.2	Radwegenetz
Anlage 8.3	Parken in Ulm
Anlage 9	Luftbilder
Anlage 10	Vorplanungen Parkhaus am Bahnhof
Anlage 11	Planungen Sedelhöfe
Anlage 12	Pläne InterCity-Hotel und Empfangsgebäude
Anlage 13	Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs
Anlage 14	Musterlayout der Pläne

4. ALLGEMEINE WETTBEWERBS- BEDINGUNGEN

4.1 Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Die Stadt Ulm beabsichtigt mit dem Projekt Citybahnhof Ulm die Entwicklung eines neuen Verkehrs- und Dienstleistungszentrum und die Erneuerung der Anbindungen des Bahnhofs an die Stadt. Hintergrund ist u. A. der Neubau der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart-Ulm.

Die Stadt Ulm beabsichtigt im Anschluss an den Wettbewerb mit den Preisträgern über den Auftrag für Planungsleistungen im Rahmen des VOF-Vergabeverfahrens verhandeln.

Im Jahr 2011 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für den neuen Bahnhof und das städtebauliche Umfeld durchgeführt. Die unterschiedlichen Bahnhofs- und Bahnhofsplatzkonzepte wurden im Anschluss in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren intensiv mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Der Bahnhofsplatz ist ein wichtiger Baustein des Citybahnhof-Konzepts und soll vorrangig realisiert werden. Die Eröffnung des neuen Platzes und die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle sind für 2018 vorgesehen. Die aus dem öffentlichen Diskurs abgeleiteten Empfehlungen zur Planung des Bahnhofsplatzes sind Grundlagen der Aufgabenstellung.

4.2 Auslober

Stadt Ulm

Durchführung und Koordination:

Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht

89073 Ulm

Münchner Straße 2

Tel. 0731-1616156

Email: citybahnhof@ulm.de

Internet: www.citybahnhof.ulm.de

4.3 Wettbewerbsbetreuung

NPS Bauprojektmanagement
Adolph-Kolping-Platz 1
89073 Ulm
Tel.: 0731-50995 10
Email: info@nps-ulm.de
Internet: www.nps-ulm.de

4.4 Wettbewerbsart

Der Wettbewerb ist ein anonymer nichtoffener Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem offenem Bewerbungsverfahren. Grundlage des Wettbewerbs sind die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Der Wettbewerb ist unter der Nummer 2013 – 2 – 18 bei der Architektenkammer Baden-Württemberg registriert.

4.5 Zulassungsbereich

Der Zulassungsbereich umfasst die Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) und die Schweiz sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA).

4.6 Teilnehmer und Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind natürliche Personen, die gemäß den Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes am Tag der Bekanntmachung im Zulassungsbereich ansässig sind und die gemäß den Rechtsvorschriften ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnungen "Architekt", "Landschaftsarchitekt" oder "Stadtplaner" berechtigt sind. Stadtplaner sind teilnahmeberechtigt nur in Arbeitsgemeinschaft mit Architekten und/oder Landschaftsarchitekten. Dies gilt auch für juristische Personen, sofern deren satzungsgemäßer Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist, die der Planungsaufgabe entsprechen. Juristische Personen haben einen teilnahmeberechtigten und bevollmächtigten Vertreter zu benennen, der für die Wettbewerbsleistung verantwortlich ist. Alle Teilnehmer haben die Teilnahmeberechtigung nachzuweisen.

Ist in dem Herkunftsland des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, ein Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG (sog. Berufsanerkennungsrichtlinie) gewährleistet ist.

Arbeitsgemeinschaften sind zulässig. Alle Mitglieder einer Arbeitsgemeinschaft müssen die Teilnahmevoraussetzungen erfüllen und bei der Bewerbung benannt werden. Eine Ausweitung der Arbeitsgemeinschaft um weitere Mitglieder zu einem späteren Zeitpunkt ist nicht möglich und führt zum Ausschluss aus dem Verfahren.

Zum Wettbewerb werden maximal 40 Teilnehmer zugelassen. Davon sind 5 Teilnehmer vorab ausgewählt. Weitere 35 Teilnehmer werden in einem Bewerbungsverfahren ermittelt.

Die folgenden 5 Teilnehmer wurden vorab ausgewählt:

1. Ortner & Ortner Baukunst / Köln
2. Hähnig Gemmeke Architekten / Tübingen
3. AP Plan / Stuttgart
4. Thomas Schüler / Düsseldorf
5. Gößler Kinz Kreienbaum / Hamburg

Damit kommt die Stadt Ulm ihrer Verpflichtung nach, die Preisträger des städtebaulichen Ideenwettbewerbs zu berücksichtigen.

4.7 Bewerbungsverfahren

Wegen der notwendigen Gleichbehandlung und der besseren Vergleichbarkeit der Angaben sind die Bewerbungsunterlagen formalisiert. Die Angaben des Bewerbers sollen seine Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit sowie seine Eignung und Kompetenz für die Aufgabe belegen.

Voraussetzung zur Teilnahme sind Planungsleistungen mindestens bis zur Leistungsphase 3 eines realisierten öffentlichen innerstädtischen Verkehrsplatzes mit einer Mindestgröße von 3.000 qm bzw. eines Wettbewerbserfolges in einem regelgerechten Verfahren.

Außerdem können sich Interessenten bewerben, die einen Preis, einen Ankauf oder eine Anerkennung in einem Realisierungswettbewerb mit den oben genannten Voraussetzungen nachweisen können. Anerkannt werden ausschließlich regelgerechte Wettbewerbsverfahren entsprechend den Richtlinien des jeweiligen Heimatlandes.

Erfüllen mehr als 35 Bewerber die Teilnahmevoraussetzungen, so wird die Stadt Ulm gemeinsam mit dem Wettbewerbsbetreuer NPS Bauprojektmanagement ein Losverfahren durchführen.

Berufsanfänger (Diplom o. Ä. seit 01.10.2006) werden in einem gesonderten Bewerbungsverfahren erfasst. Aus dieser Gruppe werden die Teilnehmer entsprechend dem Anteil an qualifizierten Bewerbungen ermittelt. Der Nachweis eines realisierten Projekts bzw. eines Wettbewerbserfolges ist für Berufsanfänger nicht erforderlich.

Als Nachweise werden gefordert:

Nachweis eines realisierten Projekts, alternativ Nachweis eines Wettbewerbserfolges seit 01.01.2003. Darstellung auf maximal zwei Blättern DIN A 3.

Nachweis der beruflichen Qualifikationen gemäß §4 (3) und §19 VOF 2009, bei Arbeitsgemeinschaften von allen Mitgliedern

Eigenerklärung gemäß §4 (6 bis 9) VOF 2009

Rechtsverbindlich unterzeichnete Bewerbererklärung mit Angabe von Anschrift, Email-Adresse und Telefon- und Faxnummer, bei Arbeitsgemeinschaften von allen Teilnehmern und Nennung des verantwortlichen Vertreters.

Bewerbungsunterlagen, die nach Ablauf der Bewerbungsfrist beim Auslober eintreffen, können auch bei fristgerechter Aufgabe nicht berücksichtigt werden.

4.8 Preisgericht

Das Preisgericht und die Sachverständigen werden vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört.

Zusammensetzung Preisgericht:

Prof. Dipl. Ing. Fritz Auer / Architekt / Stuttgart / München

Prof. Dr.-Ing. Frank Lohrberg / Landschaftsarchitekt / Stuttgart

Prof. Dipl. Ing. Cornelia Müller / Landschaftsarchitektin / Berlin

Dipl.-Ing. Otto Schultz-Brauns / Architekt und Stadtplaner / München

Dipl.-Ing. Verena Trojan / Architektin und Stadtplanerin / Darmstadt

Dipl. Ing. Alexander Wetzig / Bürgermeister Stadt Ulm

Stadtrat Gerhard Bühler / FWG Fraktion

Stadtrat Siegfried Keppler / CDU Fraktion

Stadtrat Hartmut Pflüger / SPD Fraktion

Stadträtin Birgit Schäfer-Oelmayer / Grüne Fraktion

Stadträtin Rose Goller-Nieberle / FDP Fraktion

Stellvertretende Preisrichter:

Dipl. Ing. Sven Hantel / Regionalbereichsleiter DB Station & Service AG

Dipl. Ing. Almut Henne / Landschaftsarchitektin / Freiburg

Dipl. Ing. Volker Jescheck / Hauptabteilungsleiter Stadtplanung, Umwelt und Baurecht Stadt Ulm

Dipl. Ing., M Arch. Rüdiger Krisch / Architekt und Stadtplaner / Tübingen

Stadtrat Dr. Rüdiger Reck / FWG Fraktion

Stadtrat Dr. Thomas Kienle / CDU Fraktion

Stadträtin Dorothee Kühne / SPD Fraktion

Stadträtin Sigrid Räkel-Rehner/ Grüne Fraktion

Stadtrat Dr. Bruno Waidmann / FDP Fraktion

Sachverständige Beratung:

Dipl. Ing. Thomas Feig / Hauptabteilungsleiter Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung Stadt Ulm

Dipl. Ing. Christian Giers, Abteilungsleitung Grünflächen, Vermessung Stadt Ulm

Dipl. Ing. Ralf Gummersbach / Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Verkehr
Der Auslober behält sich vor, weitere Sachverständige zur Beratung zuzuziehen.

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern nach der Preisgerichtssitzung mitgeteilt. Alle zugelassenen Entwürfe werden öffentlich ausgestellt.

4.9 Leistungen

Gefordert ist ein Entwurf des neuen Bahnhofsplatzes mit Aussagen zu Architektur, Freiraum, Nutzungen, Einbindung in die Umgebung und Leitidee als Plandarstellungen (digital als PDF, TIFF und DWG/DXF sowie in Papierform) und im Modell. Alle Leistungen sind entsprechend RPW Anlage II zu kennzeichnen und einzuliefern. Photorealistische Darstellungen sind nicht zulässig und werden nicht bewertet.

Erläuterungen und erläuternde Zeichnungen und Skizzen sind thematisch in die jeweiligen Pläne zu integrieren. Plandarstellungen sind genordet abzugeben (Norden ist oben). Darstellung auf maximal drei Plänen im Format 841 x 1440 als Hochformat entsprechend der Anlage 1.

Plan 1: Freiflächenplan im Maßstab 1:200 mit Darstellung des Entwurfkonzepts als Lageplandarstellung, mit Schnitten und freien Darstellungen (Perspektiven, Skizzen, etc.). Die Verkehrs- und Freiflä-

chen sind eindeutig mit ihren Nutzungen zu kennzeichnen (ÖPNV, MIV, Fahrrad- und Fußverkehr, ggf. Mischflächen)

Plan 2: Einbindung in die Umgebung im Maßstab 1:500. Überlegungen zum Lichtkonzept im Maßstab 1:500. Details im Maßstab 1:10 / 1:20 mit Darstellung der zum Verständnis notwendigen Leitdetails und Detailschnitten (Oberflächen, Anschlüsse, Materialwechsel, etc.), Abgrenzung von Verkehrsstrassen, Angaben zu vorgesehenen Bodenbelägen, Begrünung und Möblierung, konzeptionelle Aussagen zur Barrierefreiheit und zum Blindenleitsystem

Plan 3: Überdachung der ÖPNV-Haltestelle und andere wichtige Einbauten in Grundrissen, Ansichten und Schnitten im Maßstab 1:200 mit Leitdetails im Maßstab 1:10 / 1:20, freie Darstellungen

Modell im Maßstab 1:200 auf vom Auslober gestellter Modellgrundlage

Zusätzlich zwei Plansätze aller Pläne in Papierform zum Zweck der Vorprüfung

Zusätzlich drei Plansätze aller Pläne verkleinert auf Format DIN A3

Formlose Verfassererklärungen entsprechend RPW Anlage II, bei Arbeitsgemeinschaften mit Nennung aller Mitglieder und des verantwortlichen Vertreters mit der Versicherung, dass die in der Verfassererklärung genannte Person, bei Arbeitsgemeinschaften die Personen, geistiger Urheber der Wettbewerbsarbeit ist, zum Zweck der weiteren Bearbeitung der dem Wettbewerb zugrunde liegenden Aufgabe die Befugnis zur Nutzung und Änderung der Wettbewerbsarbeit sowie zur Einräumung zweckentsprechender Rechte an den Auslober besitzt, mit der Beauftragung zur weiteren Bearbeitung auf der Grundlage der Auslobung einverstanden und zur Durchführung des Auftrages berechtigt und in der Lage ist.

Verzeichnis der eingereichten Leistungen auf einem Blatt DIN A4

Das Preisgericht lässt alle Arbeiten zu, die den formalen Bedingungen der Auslobung, dem geforderten Leistungsumfang sowie im Wesentlichen der Aufgabenstellung entsprechen, termingerecht eingegangen sind und keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.

4.10 Abgabe der Arbeiten

Die Abgabe der Arbeiten erfolgt gemäß Anlage II, Ziffer 2 RPW. Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datums- und Zeitangabe, wenn die Arbeit bei der Adresse des Auslobers persönlich abgegeben wird. Die Arbeiten (Pläne und Modell) sind in diesem Fall bis zu den angegebenen Zeitpunkten beim Auslober Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht, Münchner Straße 2 abzugeben.

Alternativ gilt als Zeitpunkt der Einlieferung das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit, wenn die Arbeit bei der Post, der Bahn oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben wird. Zu Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift des Auslobers zu verwenden.

4.11 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Leistungen werden nach den folgenden Kriterien beurteilt. Die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar.

Städtebauliches Gesamtkonzept

Gestaltung der Freiflächen und Bauten

Nutzbarkeit

Erfüllung der Anforderungen der Barrierefreiheit bei hoher stadtgestalterischer Qualität

Wirtschaftlichkeit, Investitions- und Folgekosten

4.12 Kolloquium

Es ist vorgesehen, ein Informationskolloquium durchzuführen. Eine Einladung dazu erfolgt per Email. Rückfragen können schriftlich und per Email gestellt werden. Die Beantwortung erfolgt soweit möglich beim Kolloquium. Sämtliche Rückfragen und deren Beantwortungen werden Bestandteil des Protokolls zum Kolloquium.

4.13 Termine

Bekanntmachung	18.10.2013
Ende der Bewerbungsfrist	18.11.2013
Auswahl der Teilnehmer	25.11.2013
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	27.11.2013
Frist für schriftliche Rückfragen	04.12.2013
Informationskolloquium	06.12.2013

Abgabe der Pläne	28.02.2014, 13:00 Uhr
Abgabe des Modells	14.03.2014, 13:00 Uhr
Ende der Vorprüfung	10.04.2014
Preisgerichtssitzung	11.04.2014

Der Eingang der Bewerbungsunterlagen bzw. der Wettbewerbsleistungen beim Empfänger muss bis zum angegebenen Zeitpunkt erfolgt sein.

4.14 Vorprüfung

Die Vorprüfung wird von Mitarbeitern der Stadtverwaltung Ulm durchgeführt, unterstützt durch die Wettbewerbsbetreuung. Dabei vergewissert sich der Auslober, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen sind.

4.15 Preise und Anerkennungen

Für Preise und Anerkennungen wird insgesamt ein Betrag von 118.000.- € ohne MwSt. ausgelobt. Für Arbeiten auf deren Grundlagen die Aufgabe realisiert werden kann, werden folgende Preise vergeben:

1. Preis	30.000.- €
2. Preis	25.000.- €
3. Preis	17.000.- €
4. Preis	12.000.- €
5. Preis	9.000.- €

Es werden Anerkennungen in einer Gesamthöhe von 25.000.- € vergeben. Dem Preisgericht bleibt vor Aufhebung der Anonymität auf einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preis- und Anerkennungssumme vorbehalten.

4.16 Weitere Bearbeitung

Die Stadt Ulm als Auslober wird im Anschluss an den Wettbewerb Bahnhofsplatz ein Verhandlungsverfahren für Planungsleistungen der Freiflächen, der Haltestelle und der Haltestellenüberdachung durchführen. Nach der Preisgerichtssitzung werden alle Preisträger zu einer Vergabeverhandlung gemäß VOF eingeladen. Mit der Einladung zur Vergabeverhandlung werden die weiteren Auftragskriterien bekannt gegeben.

Der Auslober wird, sobald und soweit die Aufgabe realisiert wird, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts und vorbehaltlich des entsprechenden Beschlusses des Gemeinderats für die Umsetzung einem der Preisträger die für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen übertragen, und zwar mindestens einschließlich bis zur Leistungsphase 3. Weiter wird der Auslober unter Vorbehalt des weiteren Beschlusses zur Entwurfsplanung den entsprechenden Preisträger mit den notwendigen weiteren Planungsleistungen mindestens bis Leistungsphase 5 beauftragen. Zur Sicherstellung notwendiger Fachplanungen ist ggf. ein geeigneter Fachplaner insbesondere für den Bereich Verkehrsplanung hinzuzuziehen.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb erbrachte Leistungen bis zur Höhe der Preissumme nicht erneut vergütet, wenn den Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zu Grunde gelegt wird.

4.17 Eigentum und Urheberrecht

Die mit Preisen oder Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum des Auslobers. Alle anderen Arbeiten können bis zum 25.04.2014 abgeholt werden. Arbeiten, die nicht abgeholt werden, können nicht weiter aufbewahrt werden.

Wettbewerbsarbeiten dürfen vom Auslober veröffentlicht werden. Der Teilnehmer räumt der Stadt Ulm das Recht hierzu ein.