

City-Bahnhof Ulm

STÄDTEBAULICHER IDEENWETTBEWERB



Stadt Ulm

ulm

INHALT

AUFGABENSTELLUNG	4
Allgemeine Ziele	4
Wettbewerbsgebiet	4
Aufgabe	5
Situation	6
Verkehr und Erschließung	6
Sichtbeziehungen	6
Bahnhofsumfeld	7
Weitere städtebauliche Entwicklungen	7
Entwicklungsstufen	7
Leitungen	8
City-Bahnhof Ulm	9
Empfangsgebäude	11
Neuer Bahnhofszugang an der Schillerstraße	11
Dienstleistungszentrum Nord	11
InterCity-Hotel	12
Dienstleistungszentrum Süd und ZOB	13
Theaterviertel	14
Schillerrampe	14
Verkehrerschließung	15
Straßennetz	15
Geh- und Radwegenetz	16
ÖPNV	17
Ruhender Verkehr	17
Freiräume	19

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN	20
Anlass und Zweck des Wettbewerbs	20
Auslober	20
Wettbewerbsbetreuung	20
Wettbewerbsart	21
Zulassungsbereich	21
Teilnehmer und Teilnahmeberechtigung	21
Bewerbungsverfahren	23
Preisgericht	24
Leistungen	25
Beurteilungskriterien	26
Kolloquium	26
Termine	26
Vorprüfung	27
Preise und Anerkennungen	27
Weitere Bearbeitung	27
Eigentum und Urheberrecht	28
Wettbewerbsunterlagen	29

AUFGABENSTELLUNG

ALLGEMEINE ZIELE

Ulm wird mit der Einbindung in die europäische Magistrale Paris-Budapest und der Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm näher an die wichtigsten süddeutschen Wirtschaftszentren heranrücken. Die neue Trasse wird ab 2019 den Bahnhof von Norden erreichen. Schon heute ist der Ulmer Hauptbahnhof den Anforderungen in funktionaler, städtebaulicher und architektonischer Sicht nicht gewachsen. Er soll daher als Verkehrs- und Dienstleistungszentrum neu konzipiert werden. Der bislang mangelhafte städtebauliche Auftritt soll wesentlich verbessert werden. Die Verkehrsfunktionen am Bahnhof sollen neu geordnet werden.

Das City-Bahnhof-Konzept der Stadt Ulm bietet die Chance einer umfassenden Neustrukturierung des Bahnhofsumfeldes. Als Impulsgeber dient der Ausbau der ICE-Strecke Stuttgart-Ulm.

WETTBEWERBSGEBIET

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich direkt westlich und nördlich der Innenstadt Ulms. Die westliche Grenze des Planungsgebiets ist die Schillerstraße. Im Norden ist das Gebiet durch die Ludwig-Erhard-Brücke und im Süden durch die Neue Straße begrenzt. Im Osten stellen die Neutorstraße, die Olgastraße und die Friedrich-Ebert-Straße die Begrenzung dar.

Das Wettbewerbsgebiet umfasst im Wesentlichen das Gebiet des City-Bahnhofs, das Areal des Zentralen Omnibusbahnhof, das Theaterviertel, die sogenannte Schillerrampe und den neuen Westzugang zum Bahnhof. Insgesamt ist eine Fläche von ca. 22 ha zu bearbeiten.

AUFGABE

Der Bahnhof soll entsprechend seiner Bedeutung als zentraler Verkehrsknotenpunkt der Region neu konzipiert werden. Der Bahnhof und seine Umgebung haben große städtebauliche Potentiale. Die Chance der völligen Neukonzeption dieses Gebiets soll genutzt werden. Aufgabe ist daher neben einem neuen Bahnhofsgebäude auch die Neugestaltung eines Teils der Innenstadt. Über die Funktion eines Verkehrsbauwerks hinaus soll das Bahnhofsgebäude ein städtebauliches Zeichen darstellen für ein neues urbanes Zentrum mit einem hohen Qualitätsanspruch an Nutzung, Architektur und Freiraum.

Neben der städtebaulichen Neuordnung sollen auch die Verkehrsfunktionen am Bahnhof vereinfacht und entflechtet und die Situation für Fußgänger und Fahrradfahrer wesentlich verbessert werden. Vor allem der Bahnhofplatz soll für Fußgänger aufgewertet werden. Heute erfolgt die Erschließung des Bahnhofs für den Verkehr und die Fußgänger ausschließlich von Osten über den Bahnhofplatz und die hochbelastete Friedrich-Ebert-Straße. Es gibt keinen Bahnhofszugang im Westen.

Durch die Schaffung einer zusätzlichen durchgehenden Verbindungsebene möglichst von der Innenstadt bis zur Weststadt sollen alle Verkehrsträger auf kurzem Wege miteinander verknüpft werden. Diese Ebene bindet den neu zu konzipierenden Bahnhof und den neuen Bahnhofszugang im Westen ein. Neue Parkgaragen sollen das Angebot für den ruhenden Verkehr am Bahnhof und am neuen Bahnhofszugang verbessern.

Sowohl der neue Bahnhof als auch die städtebaulichen Entwicklungsgebiete im Bahnhofsumfeld können nur in Realisierungsabschnitten umgesetzt werden. Für den Bahnhof und die angrenzenden Entwicklungsgebiete sind daher eigenständige Bauabschnitte für die einzelnen Bausteine innerhalb einer Gesamtkonzeption zu entwickeln.

SITUATION

VERKEHR UND ERSCHLIESSUNG

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 den ÖPNV, den IV und an die Innenstadt sind jedoch unbefriedigend. Heute erfolgt die Hauptfußgängeranbindung durch eine unterirdische Passage. Um von den Zügen zur Innenstadt zu gelangen sind fünf unterschiedliche Höhenniveaus zu überwinden.

Die bisher einzig von Osten erfolgende Erschließung des Bahnhofs führt zu großen Problemen. Zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt liegt die hochbelastete Friedrich-Ebert-Straße. Am Bahnhofsplatz sind alle Verkehrsführungen stark miteinander verflochten und unübersichtlich. Es stehen zu wenig Kurzzeit- und Langzeitparkplätze für Pkw und Zweiräder zur Verfügung. Erreichbarkeit und Funktionalität der ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof" sind unzulänglich.

Eine Verlängerung der Bahnstufunterführung nach Westen scheidet bisher am unterirdischen Gewässerlauf der Kleinen Blau. Voraussetzung der Realisierung des City-Bahnhofes Ulm ist die Verlegung der Kleinen Blau im Bahnhofsbereich. Die Kleine Blau wird in absehbarer Zeit aus dem Bahnhofsbereich heraus verlegt werden.

Die Verlängerung der Bahnstufunterführung bis zur Schillerstraße wird dann möglich sein. Eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Schillerstraße besteht derzeit nur entlang der Neuen Straße. Zusätzlich gibt es ab 2012 einen neuen Fußgängersteg von der Schillerstraße über die Gleisanlagen zum Bahnhofsplatz.

SICHTBEZIEHUNGEN

Das weithin sichtbare Münster ist das identitätsstiftende Wahrzeichen in der Innenstadt. Es bestehen vielfältige Blickbeziehungen innerhalb des Stadtgefüges auf den Münsterturm, die grundsätzlich gewahrt oder ausgebaut werden sollen. In einer Studie über hohe Häuser hat die Stadt Ulm dies analysiert. Das Stadtbild mitprägend sind außerdem Teile der Bundesfestung Ulm. Eine wichtige Blickbeziehung besteht vom Bahnhofsplatz zur Hauptburg der Bundesfestung auf dem Michelsberg.

BAHNHOFSUMFELD

Im Umfeld des Bahnhofs sind Stadtquartiere und teilweise noch von der Bahn genutzte Flächen gelegen, die der besonderen Lagegunst am zentralen Verkehrsknotenpunkt der Innenstadt nicht adäquat entwickelt sind.

WEITERE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGEN

Zwischen der Bahnhofsstraße, der Friedrich-Ebert-Straße und der Keltergasse soll das neue Einkaufsviertel Sedelhöfe entstehen. Es sind ca. 18.000 qm Verkaufsfläche auf den Ebenen -1, 0 und +1 vorgesehen. Zusätzlich sollen weitere Nutzungen entstehen. Die Sedelhöfe sollen an die Fußgängerzone und direkt an den Bahnhof angebunden sein. Derzeit können lediglich Aussagen zum vorgesehenen Umgriff getroffen werden. Geplant ist u. A. ein Zugang auf der Ebene -1 an die Passage unter dem Bahnhofplatz. Es ist im Wettbewerb zu untersuchen, wie die Sedelhöfe an die Fußgängerebenen und an den Bahnhof angeschlossen werden können.

An der Schillerstraße liegt das sogenannte Dichterviertel. Vor allem dessen nördlicher Bereich hat großes Entwicklungspotential für Wohnen und Arbeiten. Die Uferzonen der beiden Blauarme sollen saniert und erlebbar gemacht werden. Die Verlängerung der wichtigen Radwegeachse der Zeitblomstraße soll das Dichterviertel besser in das Wegenetz einbinden.

ENTWICKLUNGSSTUFEN

Derzeit ist nicht absehbar wann und in welchen Entwicklungsabschnitten der City-Bahnhof gebaut werden kann. Auf eine sinnvolle und klare Teilung der einzelnen Abschnitte ist deshalb besonders zu achten. Die genauen Lagen der ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof" und der geplanten Bahnhofsgaragen sind abhängig von den Planungen des City-Bahnhofs. Der Bahnhof, seine Anbindungen, die Parkgaragen und die Haltestelle können nur gemeinsam in einem umfassenden Konzept entwickelt werden.

Bei der Planung von Entwicklungsstufen des City-Bahnhof-Ulm-Konzeptes und der Entwicklung des Bahnhofumfeldes ist der zeitliche Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm zu beachten.

Insbesondere im sogenannten Theaterviertel und an der Schillerrampe stehen wegen der Baulogistik Flächen erst nach Abschluss der Arbeiten im Jahre 2019 zur Verfügung. Bahnflächen an der Schillerstraße zur Errichtung des neuen westlichen Bahnhofzugangs und eines Parkhauses können voraussichtlich ab 2014 entwickelt werden.

Das Areal des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB kann überbaut werden. Die Planungen zum neuen ZOB müssen jedoch integriert werden. Eine Verkürzung der Bussteige und eine Verkleinerung der Busaufstellflächen sowie die Veränderung der Zu- und Abfahrten zum ZOB sind nicht möglich.

LEITUNGEN

Der Bereich des Bahnhofs ist Knotenpunkt unterschiedlicher Leitungsträger. Vom weiteren Bestand des sogenannten Oststadtsammlers, eine Abwasserleitung, ist auszugehen. Die Überbauung dieser Leitung ist möglich. Am Beginn der Olgastraße ist ein Schachtbauwerk gelegen. Hier fällt der Kanal auf eine Höhenlage von ca. 467,00 ü. NN ab. Von dieser Stelle aus wird künftig eine weitere Abwasserleitung unter dem Bahnhofplatz zwischen den Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Süden führen.

Die folgenden Teilbereiche sind zu bearbeiten:

CITYBAHNHOF ULM

Der neue Bahnhof soll zu einem multifunktionalen Verkehrs- und Dienstleistungszentrum entwickelt und zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Es soll ein neues urbanes Zentrum mit einer besonderen Stellung im Stadtgefüge entstehen. Der Bahnhof ist räumliche Mitte und verknüpft verschiedene Beziehungen, Ebenen und Raumfolgen.

Die Verkehrsträger Bahn, ÖPNV, MIV, Taxen und Fahrradverkehr sollen in einer optimalen Mobilitätskette miteinander und mit der Stadt verbunden werden. Dies bedeutet einen Bahnhof der kurzen Wege und Transferzeiten zu schaffen und den Fußgängerverkehr optimal einzubinden.

Die Verknüpfungen zwischen den folgenden Bereichen müssen mit höchster Funktionalität hergestellt werden:

- Bahnhofstraße
- Sedelhöfe
- Bahnhofplatz
- Bahnhofsgaragen
- ÖPNV-Haltestelle
- ZOB
- Empfangsgebäude
- DB Bahnsteige
- Westzugang an der Schillerstraße
- Parkhaus an der Schillerstraße

Der Bahnhofplatz als Visitenkarte und Entree zur Innenstadt soll neu gestaltet werden. Die Möglichkeiten zur ebenerdigen Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße und des Bahnhofplatzes für Fußgänger sollen unter Einbeziehung aller Verkehrsarten wesentlich verbessert werden. Es sollen attraktive Übergänge zur Haltestelle und zum Bahnhof geschaffen werden.

Der Auslober ist sich bewusst, dass einer ebenerdigen Verbindung grundsätzlich der Vorzug zu geben ist. Die Verkehrsuntersuchungen des Bahnhofsvorbereichs haben jedoch ergeben, dass eine ausschließliche ebenerdige Fußgängerquerung der Friedrich-Ebert-Straße wegen der hohen Verkehrsbelastung und der großen Zahl von Passanten insbesondere in den Spitzenstunden zu großen Kapazitätsproblemen und zu Qualitätsminderungen für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖV, IV) führt. Deswegen ist zwischen der Bahnhofstraße und dem Empfangsgebäude am Bahnhofplatz neben einer hochwertigen ebenerdigen Querung der Friedrich-Ebert-Straße eine schnelle Verbindung in der Ebene -1 vorzusehen. Die Anbindungen an diese Ebene unter der Friedrich-Ebert-Straße und dem Bahnhofplatz sind barrierefrei und möglichst niveaufrei zu planen. Vorbereitend wurden im Rahmen einer

Verkehrskonzeption Szenarien für einen neuen Bahnhof untersucht. Drei Szenarien wurden entwickelt und einer Bewertung unterzogen. Durch Beschlussfassung des Gemeinderats im Jahr 2008 wurde das Szenario einer Passage auf der Ebene -1 zwischen der Bahnhofstraße und der Schillerstraße zur Grundlage der weiteren Planungen.

Für die Verbindung zwischen dem Empfangsgebäude am Bahnhofplatz und dem neuen Bahnhofszugang im Westen an der Schillerstraße sind andere Lösungsansätze jedoch grundsätzlich möglich und wünschenswert. Zur objektiven Beurteilung der vorgeschlagenen Lösung ist es notwendig, dass die Erfüllung der folgenden Kriterien nachgewiesen wird:

Hohe Qualität von Architektur und Städtebau, insbesondere hinsichtlich der stadträumlichen Situation und der besonderen Stellung im Zusammenhang der gesamten Innenstadt

Hohe Benutzerfreundlichkeit (kurze Wege, Effizienz, Attraktivität, Zufriedenheit), insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer

Bequemlichkeit, Orientierung und Leistungsfähigkeit hinsichtlich Barrierefreiheit

Optimale Funktionsfähigkeit hinsichtlich der Verkehrssituation der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich der ÖPNV-Haltestelle für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger

Optimale Funktionsfähigkeit hinsichtlich der Integration aller Anbindungen, insbesondere der Bahnsteige, der ÖPNV-Haltestelle, der Parkgaragen und an die Innenstadt

Optimale Einbeziehung von Tageslicht in alle öffentlichen Bereiche des Bahnhofs und der Anbindungen

Das neue Zentrum City-Bahnhof Ulm besteht aus den folgenden Bausteinen:

EMPFANGSGEBÄUDE

Im Zuge des City-Bahnhof-Konzeptes soll der bestehende Bahnhof einer grundlegenden Neukonzeption zugeführt werden. Das Empfangsgebäude muss dabei als eigenständig funktionierender Gebäudeteil konzipiert werden. Auf den Flächen für gewerbliche Nutzungen soll ein angemessenes und attraktives Handels-, Dienstleistungs- und gastronomisches Angebot vorgesehen werden. Für DB Station&Service AG als Betreiber sind für das neue Empfangsgebäude folgende Mindestflächenanforderungen zu erfüllen:

Summe Handel, Dienstleistung, Gastronomie	4.000 m ² BGF
Summe Nebenräume Vermarktung	1.000 m ² BGF
Büroflächen (interne Nutzung DB Station & Service)	3.500 m ² BGF
Verkehrs- und sonstige Flächen	2.000 m ² BGF
Summe	10.500 m ² BGF

Die Vermarktungsflächen insbesondere der Handelsflächen sind wegbegleitend an Lauflagen mit sehr guter Sichtbarkeit und Einsehbarkeit unterzubringen. Dabei soll ein hohes Maß an Orientierung und Komfort für Bahnreisende, Passanten und Besucher gewährleistet werden. Für die Handelsflächen ist ein funktionaler Ablauf und Betrieb (Ver- und Entsorgung) sicherzustellen (ggf. durch entsprechende Anlagen bzw. Bauwerke).

Zu den geforderten Flächenangaben sind in ausreichendem Maße Flächen für die Erschließung und Verkehrs- und Verteilerflächen für die Anbindung an die Innenstadt und den Westzugang an der Schillerstraße zu planen.

NEUER BAHNHOFZUGANG AN DER SCHILLERSTRASSE

Der neue Westzugang an der Schillerstraße soll über eine eigene Vorfahrt für Taxen und MIV und Stellplätze für Zweiräder verfügen. Nördlich des Westzugangs ist der Standort für eine geplante Parkgarage vorzusehen. Zur Realisierung des Westzugangs und des Parkhauses stehen voraussichtlich ab 2014 Gleisflächen an der Schillerstraße zu Verfügung.

DIENSTLEISTUNGSZENTRUM NORD

Am Bahnhof soll ein neuer Standort für Dienstleistung, Büro und Konferenz aufgebaut werden. Insbesondere sollen an dieser Stelle Einrichtungen für die in der Stadt und Region verteilten Hochschulen und den Hochschulverbund mit den Universitäten in Stuttgart entstehen. Es sollen Flächen für Vorlesungen, Seminare und Institute entstehen. An Flächen für Dienstleistungs-, Konferenz- und Hochschulnutzungen sind insgesamt ca. 18.000 qm BGF vorgesehen.

Raumprogramm Dienstleistungszentrum Nord (BGF)

Lobby	1.000 qm
Kongress/ Konferenz	1.500 qm
Seminarräume/ Hörsäle	1.000 qm
Gastronomie	500 qm
Büro/ Dienstleistung	14.000 qm

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 einen neuen Bahnhof auszugehen. Das Hotelgebäude kann nicht abgebrochen werden und muss in seiner heutigen Funktion weiterbestehen. Die Funktionalität des Bahnhofs muss dabei uneingeschränkt gegeben sein.

DIENSTLEISTUNGSZENTRUM SÜD UND ZOB

Der südlich des Bahnhofplatzes gelegene zentrale Omnibusbahnhof wird neu geordnet. Die Zu- und Abfahrten zum ZOB werden neu organisiert. Diese Planungen liegen vor und sind zu übernehmen.

Der ZOB kann zusätzlich mit einem Dienstleistungszentrum überbaut werden. Es soll ein Gebäudekomplex konzipiert werden, der beide Funktionen miteinander verbindet.

Für das Dienstleistungszentrum Süd gibt es Interessenten zur Errichtung eines privaten medizinischen Zentrums zur ambulanten und stationären Behandlung als weitere Ergänzung des Medizinstandortes Ulm. Mit dem Betrieb eines solchen Zentrums in unmittelbarer Bahnhofsnähe und damit mit Anschluss an das internationale Fernbahnnetz sollen hochwertige und überregional wirksame medizinische Versorgungsangebote geschaffen werden. Es kann daher beispielhaft städtebaulich untersucht werden, ob ein solches Zentrum an diesem Standort möglich ist.

Bei der Konzipierung einer städtebaulichen Struktur soll insbesondere auf eine hohe Flexibilität auch für andere Nutzungen im hochwertigen Dienstleistungsbereich (Büro, Verwaltung) geachtet werden. Ausgeschlossen sind an dieser Stelle wegen der bestehenden Verkehrsproblematik im Zusammenhang mit der Anbindung des ZOB Handel und Nutzungen mit hoher Besucher-/ Kundenfrequenz.

Ein vorläufiges Raumprogramm umfasst eine Gesamt-BGF von 22.000 bis 25.000 qm. Eine sinnvolle Teilung in unterschiedlich große Nutzungseinheiten soll bei gemeinsamer Nutzung der Erschließung und der Verkehrsflächen möglich sein. Alle Nutzungseinheiten sollen über ein attraktives Foyer mit Anbindung an den Bahnhof, den Bahnhofplatz, das Hotel und die Tiefgarage erschlossen werden. Es sollen einzelne und weiter unterteilbare Nutzungseinheiten mit ca. 2.500 qm, 9.500 qm, 4.000 qm und 2.000 qm BGF vorgesehen werden. Durchschnittlich sind dabei zwei Drittel der Flächen natürlich zu belichten. Zusätzlich sind ein Technikbereich mit 3.500 qm und eine Tiefgarage unter dem ZOB mit rd. 180 Stellplätzen erforderlich. Der Zugang zum derzeit im Bau befindlichen Fußgängersteg ins Dichterviertel kann in den Gebäudekomplex eingebunden werden.

Südlich des ZOBs fließt die Große Blau. Die freie Zugänglichkeit zum Gewässer auf Geländeniveau und die Funktionalität und Erreichbarkeit der Wehranlage am Kobelgraben sind zu gewährleisten.

THEATERVIERTEL

Auch das Theater Viertel wird mit der Entwicklung des City-Bahnhofs und der Errichtung der Neubaustrecke als Wohn-, Arbeits- und Kulturstandort an Bedeutung gewinnen. Das Viertel ist heute von großflächigen gewerblichen Nutzungen geprägt. Es soll Zug um Zug zu einem dichten und urban geprägten Stadtquartier umgewandelt werden.

Die Zeitblomstraße bildet die Haupteerschließung und ist gleichzeitig eine wichtige Fuß- und Radwegeachse. Diese Achse soll bis ins Dichterviertel erweitert werden.

Der ehemalige Postbahnhof am Beginn der Zeitblomstraße kann erhalten werden. Ein technisches Gutachten zum Gebäudezustand liegt vor. Für dieses Gebäude soll untersucht werden, welche neuen Nutzungen künftig sinnvoll und möglich sind. Jedoch kann der Postbahnhof erst nach Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Für den Standort der heutigen Theatergarage an der Olgastraße soll optional untersucht werden, ob an dieser Stelle eine Parkgarage mit ca. 500 Stellplätzen, ein Hochbau mit Kerngebietsnutzung oder eine Freifläche möglich ist.

Für das Theater Viertel sind langfristig ca. 900 Einwohner und ca. 2.000 Arbeitsplätze geplant. Der Wohnanteil soll durchschnittlich ca. 40% betragen.

SCHILLERRAMPE

Für dieses Gebiet ist eine Nutzung als Büro-, Wissens- und/ oder Verwaltungsstandort vorgesehen. Zusätzlich kann untersucht werden, ob und in welchem Umfang Wohnen denkbar ist. Für die Wohnquartiere nördlich und südlich besteht Bedarf für wohnungsnahen Einzelhandel. Es ist zu prüfen, ob dieser in das Teilgebiet integriert werden kann.

Die städtebauliche Entwicklung der Schillerrampe ist nach Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm möglich.

Für dieses Teilgebiet sind ca. 1.000 neue Arbeitsplätze vorgesehen. Eine eventuelle Wohnnutzung sollte ca. 20% betragen.

VERKEHRSERSCHLIESSUNG

Die umgebenden Stadtviertel, insbesondere die Weststadt sollen besser an den Bahnhof angebunden und die Verkehrsströme der Friedrich-Ebert-Straße sollen entflechtet werden. Der ruhende Verkehr soll neu geordnet und alle notwendigen Straßenanbindungen und Funktionen sollen sinnvoll integriert werden. Vorbereitend wurden eine Reihe von Verkehrsuntersuchungen und -konzeptionen erarbeitet.

Folgendes ist im Besonderen zu berücksichtigen:

STRASSENNETZ

Friedrich-Ebert-Straße / Bahnhofplatz

Zwischen dem Postgebäude und der Zufahrt zum ZOB kann die Friedrich-Ebert-Straße auf jeweils eine Richtungsspur reduziert werden, wenn an den Knotenpunkten die heutigen Fahrstreifen beibehalten werden. Weitere Voraussetzung ist der Verbleib der ÖPNV-Trasse in Mittellage zwischen den MIV-Fahrspuren. Eine wesentliche Reduzierung der Anzahl der Durchfahrten, insbesondere in den Spitzenstunden, kann mit dieser Maßnahme jedoch nicht erzielt werden. Eine Verschmälerung der Friedrich-Ebert-Straße auf einem längeren Straßenabschnitt ist nicht möglich. Diese Planungen zur Straßenführung liegen vor und können übernommen werden.

Weitere Maßnahmen müssen dazu getroffen werden. Die heutige nördliche Zufahrt zum Bahnhof und zur Hauptpost wird künftig geschlossen. Die Zufahrt zum Parkhaus Deutschhaus von Norden wird ebenfalls entfallen. Alle weiteren Anbindungen bleiben bestehen und sind konfliktfrei mit den anderen Funktionen, insbesondere mit den Fußgänger- und Fahrradfahrerströmen zu situieren.

Die Reduzierung auf jeweils eine Richtungsspur ist nicht zwingende Vorgabe. Im Wettbewerb kann optional eine andere Aufteilung von Fahrspuren vorgeschlagen werden. Im Rahmen des Wettbewerbsbeitrages muss dabei die verkehrliche Funktionalität der vorgeschlagenen Lösung aufgezeigt werden. Jedoch ist eine Verlegung der ÖPNV-Trasse in eine Seitenlage neben die Fahrspuren der Straße nicht möglich da dies zu großen Beeinträchtigungen sowohl des ÖV als auch des IV führen würde.

Die Erschließungsrampen der geplanten Bahnhofsgaragen in der Olgastraße und Friedrich-Ebert-Straße stehen grundsätzlich fest. Ihre Lagen und Dimensionen sind zu übernehmen.

Neue Straße

Die Neue Straße ist die zentrale innerstädtische Entwicklungsachse. Der Verkehrsknoten Neue Straße/ Friedrich-Ebert-Straße/ Zinglerstraße wird zu einem plangleichen Knoten umgebaut. Der Straßentunnel der Neuen Straße wird be-

seitigt. Der entlang der Neuen Straße verlaufende Fußgängertunnel wird aber erhalten bleiben. Eine neue Straßenbahnlinie wird ab 2016 an diesem Knoten in nördlicher Seitenlage in die Neue Straße abzweigen.

Olgastraße / Neutorstraße

Der Verkehrsknoten Olgastraße/ Neutorstraße wird durch die Verlegung der Haltestelle "Theater" ebenfalls neu geordnet. An den Enden der Haltestelle entstehen neue Fußgängerquerungen. In der Neutorstraße entsteht eine neue ÖPNV-Trasse in Mittellage mit einer zusätzlichen Haltestelle.

Schillerstraße

Die Schillerstraße muss in Zukunft mehr Verkehr aufnehmen. Sie soll daher auf dem heutigen Straßenquerschnitt eine zusätzliche durchgehende mittlere Abbiegespur erhalten.

Zeitblomstraße

Die Zeitblomstraße bildet für Fußgänger und Radfahrer die zentrale Ost-West-Achse der Neustadt. Sie soll im Theaterviertel zu einem großzügigen städtischen Boulevard ausgebaut werden und wird die Haupteerschließungsfunktion für den neuen Stadtteil übernehmen.

Geplante "Umlandstraße"

Die historische Umlandstraße wurde im Zuge des Wiederaufbaus nach der Kriegszerstörung aufgegeben. Mit der Entwicklung des Theaterviertels und des neuen Viertels an der Wilhelmstraße kann diese Straße neu errichtet werden. Sie soll die zentrale Achse des neuen Viertels bilden und mit der Umfahrung des SWU-Gebäudes an das Theaterviertel und an die Olgastraße anbinden.

GEH- UND RADWEGENETZ

Im Planungsgebiet sollen attraktive Geh- und Radwegeverbindungen angelegt und an das bestehende Wegenetz angebunden werden.

Die wesentliche Bedeutung der Zeitblomstraße liegt in ihrer Funktion als Ost-West-Fahrradachse durch die Neustadt. Diese Achse soll nach Westen fortgeführt und an das Dichterviertel angebunden werden. Die Verbindung kann entweder als Steg oder durch den Ausbau des bestehenden nördlichen "Pakettunnels" mit Anbindung der Bahnsteige erfolgen.

Im Bereich der Haltestelle "Hauptbahnhof" ist bei jeweils einer Richtungsbahn der Friedrich-Ebert-Straße ein richtungsbezogener Angebotsstreifen für Fahrradfahrer von mindestens 1,50 m Breite vorzusehen. Sichere Querungen mit den anderen vorhandenen Verkehren sind herzustellen. Entlang der Schillerstraße ist ebenfalls ein durchgehender Rad-/ Gehweg vorzusehen.

ÖPNV

Die Anbindungen des ÖPNV an den Bahnverkehr und an die Innenstadt sollen verbessert werden. Die Erreichbarkeit des ZOBs von und zum Bahnhof und zur ÖPNV-Haltestelle soll optimiert werden.

Die ÖPNV-Trasse in der Friedrich-Ebert-Straße muss in der bestehenden Mittel-lage verbleiben. Die Voruntersuchungen ergaben, dass eine Verlegung der ÖPNV-Trasse in eine Seitenlage neben die IV-Spuren der Friedrich-Ebert-Straße mit erheblichen Verschlechterungen der Verkehrskapazitäten verbunden ist. Die Haltestelle kann nur mit zwei Gleisen ausgebaut werden.

Für die Haltestelle "Hauptbahnhof" ist auf Grund des künftigen Einsatzes von Doppeltraktionen der Straßenbahnen und dem gleichzeitig noch erforderli-chen Einsatz von Busverkehren eine Länge von 100 m erforderlich. Dabei sind eine Mindestbreite der Bahnsteige von 7 m und eine Mindestbreite der ÖPNV-Fahrbahn zwischen den Bahnsteigen von 6,50 m erforderlich. Die Bahnsteige haben an der Einstiegs-kante eine Höhe von 20 cm über Schienenoberkante. Der behindertengerechte Ausbau der Haltestelle ist zwingend. Attraktive und funktionelle Fußgängerquerungen sind an den Enden der Haltestelle vorzusehen. Eine Anordnung von Übergängen in der Mitte der Haltestelle ist wegen der Fahrzeuglängen von 60 m durch die Doppeltraktion nicht möglich.

Die Stadt betreibt derzeit den Ausbau eines Straßenbahnnetzes. U. A. soll eine neue Linie künftig vom Kuhberg, über den Bahnhof durch die Neutorstraße und weiter zur Wissenschaftsstadt Eselsberg führen. Für diese neue Strecke ist aus betrieblichen Gründen eine einspurige Umfahrung eines Baublocks im Theaterviertel notwendig. Diese Umfahrung hat die Funktion einer Wendeschleife. Die ÖPNV-Haltestelle "Theater" wird vor dem Theater Ulm in der Olgastraße zusammengefasst. In der Neutorstraße wird es eine zusätzliche Haltestelle geben. Eine weitere Linie soll künftig vom Bahnhof durch die Neue Straße in Richtung Neu-Ulm führen. Die Lagen der neuen Haltestellen und Trassen sind in die Planung einzubinden.

RUHENDER VERKEHR

In funktionaler Verbindung mit dem Bahnhof und dem Westzugang an der Schillerstraße sind ausreichende Bereiche für Taxen, Andienung, Kiss&Ride, Kurz- und Langzeitparker zu erstellen. Weitere Nachrückplätze für Taxen sind an geeigneter Stelle einzurichten.

Unter dem Bahnhofplatz befindet sich heute die Parkgarage des Hotels und des Bahnhofs. Diese Garage soll auf ca. 200 Stellplätze ausgebaut und direkt an das Empfangsgebäude und das Hotel angebunden werden. Die Zu- und Ausfahrt sind mit der neuen Tiefgarage des Dienstleistungszentrums Süd (180 Stellplätze) unter dem ZOB zu kombinieren. Beide Garagen bilden eine Einheit. Die gemeinsame Erschließung dieser Tiefgarage erfolgt ausschließlich von und nach Süden über vorgegebene Erschließungsrampen in der Friedrich-Ebert-Straße.

Unter dem nördlichen Bahnhofplatz entsteht die neue Bahnhofsgarage mit ca. 300 Stellplätzen. Die ebenfalls vorgegebenen Zu- und Abfahrtsrampen von und nach Norden befinden sich in der Olgastraße. Die südliche und die nördliche Bahnhofsgarage sollen möglichst direkt an das neue Empfangsgebäude angebunden sein. Sie sind durch einen Tunnel miteinander verbunden.

Im Zusammenhang mit der Reduzierung der IV-Fahrspuren am Bahnhofplatz wurden auch die Erschließungsmöglichkeiten für die Parkgaragen untersucht. Ergebnis ist, dass die Zu- und Abfahrtsrampen sowohl für die nördliche als auch die südliche Garage ausschließlich an den vorgegebenen Stellen situiert werden können.

Zusätzlich soll dem neuen Bahnhofszugang an der Schillerstraße eine neue Parkgarage mit 400 Stellplätzen angegliedert werden. Sowohl am Bahnhofplatz als auch am Westzugang sind jeweils ca. 500 Stellplätze für Fahrräder in eigenen Abstellanlagen und in direkter Anbindung an den Bahnhof und Stellplätze für Taxen vorzusehen. Am Bahnhofplatz sind an geeigneter Stelle ausreichende Nachziehplätze für weitere Taxen einzurichten.

Für das Planungsgebiet ist bei einer Büro-, Verwaltungs- oder Einzelhandelsnutzung von durchschnittlich einem Stellplatz je 30 m² Nutzfläche auszugehen. Je Wohneinheit ist ein Stellplatz erforderlich. Die stadtverträgliche Bereitstellung aller geforderten Stellplätze ist nachzuweisen.

FREIRÄUME

Im Planungsgebiet sollen vielfältige öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.

Der Bahnhofplatz und der Westzugang sollen über großzügige Freiflächen verfügen. Der Bahnhofsvorplatz soll neu gestaltet und für Fußgänger sichere Überquerungen der Friedrich-Ebert-Straße mit Zugang zur ÖPNV-Haltestelle gewährleistet werden. Es sind Maßnahmen zu treffen, die möglichst den gesamten Bereich zwischen dem Bahnhofsgebäude und der östlichen Bebauung als Platzraum erlebbar machen und gleichzeitig die einzelnen Verkehrsträger ÖV, IV, Fußgänger und Fahrradfahrer verträglich miteinander verbinden.

Nach Fertigstellung der Neubaustrecke soll die Kleine Blau als offener Flusslauf entlang der Schillerstraße verlaufen und in die Große Blau münden. Bis zur endgültigen Umsetzung dieser Maßnahme wird die Kleine Blau in einen Kanal in der Schillerstraße verlegt.

Im Theaterviertel ist am Ende der Zeitblomstraße eine Freifläche mit Baumbestand gelegen. Diese Fläche ist das Widerlager einer früheren Brücke. Sie soll in ein neues urbanes Freiraumkonzept für das Theaterviertel integriert werden.

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

ANLASS UND ZWECK DES WETTBEWERBS

Die Stadt Ulm ist mit rund 120.000 Einwohnern ein bedeutendes Oberzentrum zwischen den Metropolregionen Stuttgart und München. In der Region leben ca. eine Million Menschen, davon ca. 360.000 im engeren Einzugsbereich. Diese Lagegunst wird durch den Neubau der ICE-Strecke Stuttgart-Ulm in Zukunft noch bedeutender werden. Der Bahnhof und die Bahnhofsumgebung sind den heutigen und künftigen Anforderungen nicht gewachsen. Deshalb beabsichtigen die Stadt und die Bahn mit dem Projekt "City-Bahnhof Ulm" die Entwicklung eines neuen Verkehrs- und Dienstleistungszentrum und die städtebauliche Aufwertung der umgebenden Stadtquartiere. Mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb City-Bahnhof Ulm sollen die Grundlagen eines Masterplans für einen neuen Bahnhof und das Bahnhofsumfeld geschaffen werden.

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

WETTBEWERBSBETREUUNG

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

WETTBEWERBSART

Der Wettbewerb ist ein anonymer nichtoffener städtebaulicher Ideenwettbewerb mit vorgeschaltetem offenem Bewerbungsverfahren. Grundlage des Wettbewerbs sind die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2008. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Der städtebauliche Ideenwettbewerb soll nachhaltige Entwicklungsoptionen für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld aufzeigen. Eine Realisierungsverpflichtung bzw. ein Beauftragungsanspruch bestehen nicht.

Der Wettbewerb ist unter der Nummer 2010-2-09 bei der Architektenkammer Baden-Württemberg registriert.

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).

TEILNEHMER UND TEILNAHMEBERECHTIGUNG

Teilnahmeberechtigt sind natürliche Personen, die gemäß den Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes am Tag der Auslobung zur Führung einer der Berufsbezeichnungen "Architekt" bzw. "Stadtplaner" berechtigt sind. Dies gilt auch für juristische Personen, sofern deren satzungsgemäßer Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist. Juristische Personen haben einen teilnahmeberechtigten Vertreter zu benennen, der für die Wettbewerbsleistung verantwortlich ist. Alle Teilnehmer haben die Teilnahmeberechtigung nachzuweisen.

Ferner sind Ingenieure teilnahmeberechtigt, die gemäß den Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes am Tag der Auslobung zur Führung der Berufsbezeichnung "Landschaftsarchitekt" berechtigt sind und Ingenieure, die auf dem Gebiet der Verkehrsplanung tätig sind. Der Nachweis über die Tätigkeit als Verkehrsplaner ist zu belegen. Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner sind nur in Arbeitsgemeinschaften mit Architekten bzw. Stadtplanern teilnahmeberechtigt.

Jeder Teilnehmer bzw. jede teilnehmende Arbeitsgemeinschaft hat einen Verkehrsplaner zu benennen, der in die Planung eingebunden ist. Dies gilt auch für vorab ausgewählte Teilnehmer. Büros die nicht über eigene Ver-

kehrplaner verfügen, müssen Arbeitsgemeinschaften mit Verkehrsplanern bilden.

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. Berufsanerkenntnisrichtlinie) gewährleistet ist.

Zum Wettbewerb werden maximal 45 Teilnehmer zugelassen. Davon sind 10 Teilnehmer vorab ausgewählt. Zusätzlich haben sich die Teilnehmer eines im Jahr 2009 durchgeführten, städtebaulichen Workshops zum Thema ebenfalls vorab qualifiziert. Diese werden in Arbeitsgemeinschaften am Wettbewerb teilnehmen. Weitere 30 Teilnehmer werden in einem Bewerbungsverfahren ermittelt.

Allen Teilnehmern wird dringend angeraten durch Einbeziehung geeigneter Fachplaner eine qualitätsvolle Bearbeitung des gesamten Leistungsspektrums aus Stadtplanung, Architektur, Verkehrsplanung und Freiraumplanung zu gewährleisten.

Die folgenden 10 Teilnehmer wurden vorab ausgewählt:

1. Entasis / Kopenhagen
2. ASTOC / Köln
3. de Architekten Cie. / Frits van Dongen / Amsterdam
4. Holzbauer + Partner / Wien
5. Gewers & Pudewill / Berlin
6. Gössler Kinz Kreienbaum Architekten / Hamburg
7. Riegler Riewe Architekten / Graz
8. Dominique Perrault / Paris
9. Trojan und Trojan / Darmstadt
10. studio we / Lugano

Die folgenden Teilnehmer des städtebaulichen Workshops wurden ebenfalls vorab ausgewählt:

1. Arbeitsgemeinschaft Dipl. Ing. Karl Foos, Dipl. Ing. Susanna Maksimczuk, Dipl. Ing. Peter Obermeier, Dipl. Ing. Wolfgang Traub, Dipl. Ing. Jessica Kemper (Mitarbeit), Dr.-Ing. Clemens Pingel (Verkehrsplaner)
2. Arbeitsgemeinschaft Dipl. Ing. Thomas Bleichle, Dipl. Ing. Rainer Glöckler, Dipl. Ing. Siegfried Maurer, Dipl. Ing. Andreas Mügge, Dipl. Ing. Josef H. Seidel, Dipl. Ing. Uwe Müller (Verkehrsplaner)
3. Arbeitsgemeinschaft Dipl. Ing. Hans J. Baron, Dipl. Ing. Michael Baur, Dipl. Ing. Bernd Hullak, Dipl. Ing. Christoph Nünemann, MArch Dipl. Ing. Jens Rannow, Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning (Verkehrsplaner)

4. Arbeitsgemeinschaft Prof. Dipl. Ing. Günter Dittmann, Regierungsbaumeister Christian Guther, Dr.-Ing. Sandra Schnarrenberger (Verkehrsplanerin)
5. Arbeitsgemeinschaft Dipl. Ing. Christian Schmutz, Dipl. Ing. Hans Billinger (Verkehrsplaner)

BEWERBUNGSVERFAHREN

Voraussetzung zur Teilnahme am Bewerbungsverfahren ist der Nachweis eines Preises, eines Ankaufs oder einer Anerkennung in einem städtebaulichen Wettbewerb. Gefordert sind hierbei eine Größe des Planungsgebiets von mindestens 10 ha im innerstädtischen Bereich mit den Themen Umnutzung, Bauen im Bestand, Verkehr (Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr). Anerkannt werden ausschließlich regelgerechte Wettbewerbsverfahren entsprechend den Richtlinien des jeweiligen Heimatlandes.

Erfüllen mehr als 30 Bewerber die Teilnahmebedingungen, so wird das Rechtsamt der Stadt Ulm die Auswahl durch Los vornehmen. Mehrfachbewerbungen führen zum Ausschluss aus dem weiteren Verfahren.

Alle Mitglieder einer Arbeitsgemeinschaft sind zu benennen. Eine spätere Veränderung der Arbeitsgemeinschaft ist nicht möglich und führt zum Ausschluss aus dem Verfahren.

Berufsanfänger (Diplom o. Ä. seit 01.01.2003 oder später) werden in einem gesonderten Bewerbungsverfahren erfasst. Es ist hierbei ein Wettbewerbserfolg in einem studentischen städtebaulichen Wettbewerb ausreichend. Aus dieser Gruppe werden die Teilnehmer entsprechend dem Anteil an qualifizierten Bewerbungen ermittelt.

Als Nachweise werden gefordert:

1. Nachweis eines Wettbewerbserfolges seit 01.01.2000 (frühere Wettbewerbserfolge werden nicht anerkannt.)
2. Nachweis der beruflichen Qualifikationen gemäß §4 (3) und §19 VOF 2009, bei Arbeitsgemeinschaften von allen Mitgliedern
3. Eigenerklärung gemäß §4 (6 bis 9) VOF 2009
4. Verbindliche Bewerber-Erklärung mit Angabe von Anschrift, Email-Adresse und Telefon- und Faxnummer. Bei Arbeitsgemeinschaften Nennung aller Mitglieder und des verantwortlichen Vertreters. (Bewerber-Erklärung siehe www.citybahnhof.ulm.de).

PREISGERICHT

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

Zusammensetzung Preisgericht:

Prof. Dipl. Ing. Florian Burgstaller / Architekt und Stadtplaner / München

Prof. Dipl. Ing. Rebecca Chestnutt / Architektin / Berlin

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

Prof. Dipl. Ing. Hildebrandt Machleidt / Architekt und Stadtplaner / Berlin

Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch / Architekt und Stadtplaner / Stuttgart

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp / Verkehrsplaner / Kaiserslautern

Dipl. Ing. Alexander Wetzig / Bürgermeister Stadt Ulm

Prof. Dipl. Ing. Sophie Wolfrum / Stadtplanerin / München

Stadtrat Dr. Rüdiger Reck / FWG Fraktion

Stadtrat Siegfried Keppler / CDU Fraktion

Stadtrat Hartmut Pflüger / SPD Fraktion

Stadträtin Annette Weinreich / Grüne Fraktion

Stadtrat Dr. Bruno Waidmann / FDP Fraktion

Stellvertretende Preisrichter:

Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann / Stadt- und Verkehrsplaner / Berlin

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

Prof. Dr.-Ing. Detlef Kurth / Stadtplaner / Stuttgart

Dieter Maier / Bahnhofsmanagement Ulm

Prof. Dipl. Ing. Leonhard Schenk / Architekt und Stadtplaner / Stuttgart

Stadtrat Gerhard Bühler / FWG Fraktion

Stadtrat Dr. Thomas Kienle / CDU Fraktion

Stadträtin Dorothee Kühne / SPD Fraktion

Stadträtin Birgit Schäfer-Oelmayer / Grüne Fraktion

Stadträtin Rose Goller-Nieberle / FDP Fraktion

Sachverständige Beratung:

Dipl. Ing. Jens Aesche / DB Station & Service (Projektentwicklung) / Berlin

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

Dipl. Ing. Oliver Glaser / Stadtwerke Ulm Verkehr

Dipl. Ing. Michael Groh / DB Station & Service (Vermietung) / Stuttgart

Der Auslober behält sich vor, weitere Sachverständige zur Beratung zuzuziehen.

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern nach der Preisgerichts-sitzung unverzüglich mitgeteilt. Alle zugelassenen Entwürfe werden öffentlich ausgestellt.

LEISTUNGEN

Gefordert ist ein städtebaulicher Entwurf mit Aussagen zu Erschließung, Bebauung, Freiraum, Nutzungen, Entwicklungsstufen, Einbindung in die Umgebung und städtebaulicher Leitidee als Plandarstellungen (digital als PDF, TIFF und DWG/DXF sowie in Papierform). Alle Leistungen sind entsprechend RPW Anlage II zu kennzeichnen, einzuliefern und mit einer Verfassererklärung zu versehen. Erläuterungen und erläuternde Zeichnungen sind thematisch in die jeweiligen Pläne zu integrieren. Plandarstellungen sind genordet abzugeben (Norden ist oben). Darstellung auf maximal vier Plänen im Format bis maximal A0 als Hochformat entsprechend der Anlage 1. Plandarstellung des gesamten Planungsgebietes im Maßstab 1:1000 als Lageplandarstellung, mit Schnitten und freien Darstellungen (Perspektiven, Skizzen, etc.)

Modell im Maßstab 1:1000 auf vom Auslober gestellter Modellgrundlage

Plandarstellung des Vertiefungsbereiches City-Bahnhof Ulm / ZOB im Maßstab 1:500 als Lageplandarstellung, mit allen notwendigen Grundrissen, Schnitten und freien Darstellungen

Berechnungsplan im Maßstab 1:1000 mit Angaben zu BGF je Planungsgebiet nach den Nutzungen Wohnen, Dienstleistung, Handel sowie Nachweis aller in der Auslobung geforderter Flächen

Zwei Plansätze aller Pläne in Papierform zum Zweck der Vorprüfung

Verfassererklärungen entsprechend RPW Anlage II, bei Arbeitsgemeinschaften mit Nennung aller Mitglieder und des verantwortlichen Vertreters.

Verzeichnis der eingereichten Leistungen

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

BEURTEILUNGSKRITERIEN

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

- Städtebauliche und stadträumliche Qualität
- Verkehrsfunktionen
- Qualität der Verknüpfung der Verkehrsarten im Bahnhofsbereich
- Öffentliche Räume
- Nutzungen (Nutzungsverteilung, Erschließung, Einfügung in das Umfeld etc.)
- Entwicklung in sinnvollen Bauabschnitten
- Erfüllung der Flächenanforderungen
- Wirtschaftlichkeit des Bahnhofs (Bewertung Nutzfläche zu Verkehrsfläche, Nutzungsflexibilität etc.)
- Verknüpfung des Bahnhofs zu angrenzenden Stadtquartieren und Nutzungen, insbesondere Qualität der Wegebeziehungen für Fußgänger und Orientierung im Stadtraum

KOLLOQUIUM

Wegen der besonderen Komplexität der Aufgabe ist vorgesehen, ein Informationskolloquium durchzuführen. Eine Einladung dazu erfolgt per Email. Rückfragen können schriftlich und per Email bis 02.12.2010 gestellt werden. Die Beantwortung erfolgt soweit möglich beim Kolloquium. Sämtliche Rückfragen und deren Beantwortungen werden Bestandteil des Protokolls zum Kolloquium.

TERMINE

Bekanntmachung	30.09.2010
Ende der Bewerbungsfrist	12.11.2010, 12:00 Uhr
Auswahl der Teilnehmer	18.11.2010
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	22.11.2010
Frist für schriftliche Rückfragen	02.12.2010
Informationskolloquium	08.12.2010
Abgabe der Pläne	18.03.2011, 12:00 Uhr
Abgabe des Modells	25.03.2011, 12:00 Uhr
Ende der Vorprüfung	04.05.2011
Preisgerichtssitzung	06.05.2011

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

VORPRÜFUNG

Die Vorprüfung wird von Mitarbeitern der Stadtverwaltung Ulm und der DB Station & Service AG durchgeführt, unterstützt von nps Bauprojektmanagement GmbH. Dabei vergewissert sich der Auslober, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen sind.

PREISE UND ANERKENNUNGEN

Für Preise und Anerkennungen wird insgesamt ein Betrag von 105.000.- € (inkl. MwSt.) ausgelobt. Für Arbeiten auf deren Grundlagen die Aufgabe weiter entwickelt werden kann, werden folgende Preise vergeben:

1. Preis	30.000.- €
2. Preis	20.000.- €
3. Preis	15.000.- €
4. Preis	10.000.- €
5. Preis	10.000.- €

Es ist beabsichtigt, Anerkennungen für bemerkenswerte Teilleistungen in einer Gesamthöhe von 20.000.- € zu vergeben. Dem Preisgericht bleibt vor Aufhebung der Anonymität auf einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preis- und Anerkennungssumme vorbehalten.

WEITERE BEARBEITUNG

Die Stadt Ulm beabsichtigt, unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichts und vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats städtebauliche Teilbereiche weiterzuentwickeln. Dabei verpflichtet sich die Stadt Ulm Preisträger dieses Ideenwettbewerbs in ihrem Verantwortungsbereich in den weiteren Planungsprozess einzubeziehen. Wenn künftig Realisierungsabsichten im Verantwortungsbereich Dritter bestehen, wird die Stadt Ulm ernsthaft darauf hinwirken, dass ebenfalls Preisträger beteiligt werden.

Für Grundstücke bzw. Anlagen, deren Eigentümerin die Deutsche Bahn AG oder ein Unternehmen ist, das mit ihr rechtlich gemäß §15 AktG verbunden

ist sowie für den Bereich des Bahnhofs, obliegt die Entscheidung über eine weitere Realisierung oder Beauftragung der Deutschen Bahn AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß §15 Akt G verbunden ist.

EIGENTUM UND URHEBERRECHT

Die mit Preisen oder Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum des Auslobers. Alle anderen Arbeiten können bis zum 30.06.2011 abgeholt werden. Arbeiten, die nicht abgeholt werden, können nicht weiter aufbewahrt werden.

Die Stadt und die Deutsche Bahn AG bzw. ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß §15 AktG verbunden ist, beabsichtigen Wettbewerbsleistungen zu veröffentlichen.

Der Teilnehmer räumt der Deutschen Bahn AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß §15 AktG verbunden ist, das Recht ein, die Wettbewerbsleistung, insbesondere die Beschreibungen, Entwürfe, Pläne und Zeichnungen unter Nennung des Verfassers, jedoch ohne weitere Vergütung, entsprechend den §§ 15 ff. UrhG zu nutzen und Änderungen vorzunehmen. Dieses Recht erstreckt sich auch auf heute noch unbekannte Nutzungsarten. Die eingeräumten Nutzungs- und Änderungsrechte können auch auf Dritte übertragen werden. Der Teilnehmer stimmt einer solchen Übertragung zu.

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, kann der Versand durch einen, vom Auslober ausgewählten Kurierdienst erfolgen.

Anlage 1	Digitale Plangrundlage / Restriktionsplan
Anlage 2	Grundlagenmodell
Anlage 3	Digitales Stadtmodell
Anlagen 4.1 bis 4.3	Verkehrsuntersuchungen
Anlage 5	Studie Hohe Häuser in Ulm
Anlagen 6.1 bis 6.3	Historische Stadtkarten
Anlage 7	Neuplanung Fußgängersteg
Anlage 8	Neuplanung ZOB
Anlagen 9.1 bis 9.3	Bestand und Planungen des ÖPNV
Anlagen 10.1 bis 10.3	Stadtplan / Radwegkarte / Parkgaragen
Anlage 11	Luftbilder
Anlage 12	Flurkarten
Anlagen 13.1 bis 13. 8	Pläne Postbahnhof
Anlagen 14.1 bis 14.8	Pläne InterCity-Hotel
Anlagen 15.1 bis 15.5	Pläne Bahnhofspassage
Anlagen 16.1 bis 16.2	Dokumentation des Architektenworkshops 2009
Anlage 17	Bilder
Anlage 18	Präsentation zur Wettbewerbsaufgabe