

Auslobung Stand 19.12.2017



**Offener freiraumplanerischer  
Realisierungswettbewerb mit Ideenteil  
Bahnhofsviertel Süd, Heidelberg**

Auslober: Stadt Heidelberg / Gustav Zech Stiftung

*Sehr geehrte Architekten, sehr geehrte Teilnehmer, damit wir die Leserfreundlichkeit in dieser Auslobungsunterlage erhalten, haben wir uns entschieden, auf eine parallele Nennung weiblicher und männlicher Bezeichnungen zu verzichten. Wir folgen daher dem aktuellen Sprachgebrauch und schreiben »Architekten« oder »Teilnehmer« neutral und im vollen Bewusstsein der Tatsache, dass dadurch Personen beiderlei Geschlechts repräsentiert sind.*

|                                                   |           |
|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>A. Allgemeine Wettbewerbsbedingungen .....</b> | <b>5</b>  |
| Anlass und Ziel .....                             | 5         |
| Beteiligte des Verfahrens .....                   | 6         |
| Verfahrensbedingungen .....                       | 8         |
| Wettbewerbsleistungen .....                       | 13        |
| Wettbewerbsunterlagen .....                       | 15        |
| Ablauf und Termine .....                          | 16        |
| <b>B. Allgemeine Rahmenbedingungen .....</b>      | <b>17</b> |
| Ort und Geschichte .....                          | 17        |
| Heidelberg Bahnstadt .....                        | 18        |
| Erschließungsstruktur .....                       | 20        |
| Freiraumstruktur .....                            | 21        |
| Wettbewerbsgebiet .....                           | 21        |
| Planungen im Wettbewerbsgebiet .....              | 22        |
| Bestehende Gebäude im Umfeld .....                | 26        |
| Geplante Gebäude im Umfeld .....                  | 26        |
| Planungsrechtliche Vorgaben .....                 | 29        |
| Verkehr und Erschließung .....                    | 29        |
| Topographie .....                                 | 30        |
| Technische Infrastruktur .....                    | 30        |
| Anforderungen der Feuerwehr                       | 30        |
| Rahmenbedingungen aus der Bürgerbeteiligung       | 31        |
| <b>C. Aufgabenstellung .....</b>                  | <b>34</b> |
| Stadt Heidelberg / Gustav Zech Stiftung .....     | 34        |
| Zielvorgaben Ideen- und Realisierungsteil .....   | 34        |
| verkehrliche Anforderungen .....                  | 35        |
| Vegetation .....                                  | 39        |
| Anforderungen der Feuerwehr .....                 | 39        |
| Veranstaltungsnutzungen .....                     | 40        |
| Technische Infrastruktur .....                    | 40        |
| Oberflächen und Beläge .....                      | 40        |
| Befahrbarkeit der Platzbereiche .....             | 40        |
| Möblierung .....                                  | 41        |
| Werbeanlagen .....                                | 41        |
| Beleuchtung .....                                 | 41        |
| Wasser als Freiraumelement .....                  | 41        |
| Barrierefreiheit .....                            | 42        |
| Anregungen aus der Bürgerbeteiligung .....        | 42        |
| Nachhaltigkeit in der Freiraumplanung .....       | 43        |
| Kostenrahmen .....                                | 43        |

*Auslobung Stand 19.12.2017  
Bahnhofsplatz Süd  
Offener freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil*

## A. Allgemeine Wettbewerbsbedingungen

### Anlass und Ziel

Mit der Entwicklung der Flächen südlich des Hauptbahnhofs durch die Gustav Zech Stiftung wird es möglich, den »Bahnhofsplatz Süd« als bedeutenden, attraktiven und zeitlosen neuen Stadtplatz in Heidelberg zu gestalten.

Der Platz hat mehrere unterschiedlicher Aufgaben und Funktionen: So ist er Auftakt zur Bahnstadt aus Richtung des Bahnhofs und des Stadtzentrums, Foyer für das künftige Konferenzzentrum, Adresse für die angrenzenden Gebäude und südliches Entreé für den Hauptbahnhof. In diesem Sinne wird der Platz künftig eine eigenständige Rolle im Kontext der bedeutenden Stadtplätze Heidelbergs einnehmen.

Um den Bahnhofsplatz Süd entsteht ein lebendiger Stadtbaustein mit einem Hotel, Büros, Läden, Gewerbenutzungen und Wohnen. Für die Gebäude um den künftigen Bahnhofsvorplatz hat die Gustav Zech Stiftung im Frühjahr/Sommer 2017 einen Realisierungswettbewerb durchgeführt, aus dem das Büro Winking · Froh als 1. Preisträger hervorgegangen ist. Auf Basis dieses Entwurfs werden die entsprechenden Hochbauten bis zum Jahr 2020 realisiert. Die öffentliche Platzfläche zwischen den Gebäuden soll parallel geplant und nahezu zeitgleich hergestellt werden. Es handelt sich damit um einen öffentlich gewidmeten Platz, der auf einer privaten Tiefgarage errichtet wird.

Wesentlich für die Qualität des Bahnhofplatzes Süd ist die räumliche und materielle Gestaltung der Freiflächen. Darum wird mit dem vorliegenden Verfahren ein offener freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil durchgeführt. Der Realisierungsteil umfasst die öffentlich gewidmeten Platzbereiche; der Ideenteil besteht aus Platzbereichen, die sich in privatem Eigentum befinden und durch entsprechende Grunddienstbarkeiten öffentlich genutzt werden können. Dies sind die sogenannten »Stadtloggia«, die Fuge zwischen den Gebäuden B.2.1 und B.2.2 zum Max-Planck-Ring in Richtung Südosten sowie die tiefer liegenden Flächen am nördlichen Max-Planck-Ring.

## **Beteiligte des Verfahrens**

---

### **Auslober**

Auslober des Wettbewerbs sind die Stadt Heidelberg, vertreten durch das Landschafts- und Forstamt und die Gustav Zech Stiftung Heidelberg GmbH.

Stadt Heidelberg  
Landschafts- und Forstamt  
Abt. Grünanlagen  
vertreten durch Frau Andrea Krastel

Weberstraße 7  
69120 Heidelberg

t. 06221 5828390  
f. 06221 6492329  
e. [andrea.krastel@heidelberg.de](mailto:andrea.krastel@heidelberg.de)

Fragen zum Verfahren und dessen Durchführung sollen ausschließlich an die nachfolgend genannte Adresse der Wettbewerbsbetreuung gerichtet werden:

### **Wettbewerbsvorbereitung**

Mit der Vorbereitung, Koordination und Durchführung des Verfahrens ist das Büro a:dk, architekten datz kullmann beauftragt. Ansprechpartner sind Christian Datz und Christof Kullmann.

a:dk architekten datz kullmann  
Schillerplatz 16  
D-55116 Mainz

t. 06131-2758350  
e. [bahnhofplatz\\_sued@a-dk.de](mailto:bahnhofplatz_sued@a-dk.de)  
w. [www.a-dk.de/bahnhofplatz\\_sued](http://www.a-dk.de/bahnhofplatz_sued)

### **Fachpreisrichter – Vorschlagsliste, angefragt**

- Dr. Ernst Baader, Leiter Landschafts- und Forstamt /  
Leitender Stadtförstdirektor, Stadt Heidelberg
- Prof. Ulrike Böhm, Landschaftsarchitektin, Berlin
- Prof. Michael Braum, Stadtplaner, Heidelberg
- AW Faust, Landschaftsarchitekt, Berlin
- Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister,  
Dezernent für Bauen und Verkehr, Stadt Heidelberg
- Till Rehwaldt, Landschaftsarchitekt BDLA, Dresden
- Prof. Donata Valentien, Landschaftsarchitektin, Weßling

### **Stellvertretende Fachpreisrichter – Vorschlagsliste, angefragt**

- Uwe Bellm, Architekt, Heidelberg
- Prof. Cornelia Bott, Landschaftsarchitektin, Kornthal-Münchingen
- Annette Friedrich, Architektin / Stadtplanerin,  
Leiterin Stadtplanungsamt Heidelberg
- Monika Kissel-Kublik, Landschaftsarchitektin, Stadt Heidelberg
- Elke Ukas, Landschaftsarchitektin BDLA, Karlsruhe
- Carl Zillich, Architekt, Heidelberg

### **Sachpreisrichter**

- N. N., CDU
- N. N., Bündnis 90/Die Grünen
- N. N., SPD
- N. N., Heidelberger
- N. N., Gustav Zech Stiftung
- N. N., Gustav Zech Stiftung
- N. N., Stadtteilverein Bahnstadt

### **Stellvertretende Sachpreisrichter**

- N. N., FDP / Freie Wähler
- N. N., GAL
- N. N., Linke/Piraten
- N. N., Bunte Linke
- N. N., AfD

### **Sachverständige**

- Bürgervertreter/in Bahnstadt
- Bürgervertreter/in Bahnstadt
- Gerald Dietz, GeBa Geschäftsstelle Bahnstadt
- Elvira Ebling, DSK, Deutsche Stadt- und  
Grundstücksentwicklungsgesellschaft
- Bernhard Ellwanger, Bauinvestitionscontroller BIC, Stadt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur Andrea Krastel, Stadt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Christoph Czolbe, Stadtplaner, Stadt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Petra Keuchel, Amt für Verkehrsmanagement, Stadt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Michael Bollmann, Tiefbauamt Stadt Heidelberg
- Dipl.-Ing. Martin Froh, Architekt BDA, Berlin
- N. N., Feuerwehr, Stadt Heidelberg

### **Verfahrensbetreuung**

- Christian Datz, Büro a:dk
- Christof Kullmann, Büro a:dk

### **Vorprüfung**

Die Vorprüfung erfolgt durch das betreuende Büro a:dk in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden dem Preisgericht vorgestellt. Die fachliche Bewertung der Arbeiten obliegt ausschließlich dem Preisgericht.

## **Verfahrensbedingungen**

### **Verfahrensart**

Der Wettbewerb wird als offener freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil ausgelobt. Da der Auftragswert für die vorgesehene Auftragsleistung die entsprechenden Schwellenwerte überschreitet, unterliegt der Wettbewerb der VgV. Die Anwendung und Anerkennung der Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) sind für Auslober und Teilnehmer sowie alle übrigen Beteiligten verbindlich, soweit diese Auslobung nicht ausdrücklich davon abweicht. Das Verfahren ist anonym. Die Verfahrenssprache ist deutsch.

Die teilnehmenden Büros, Preisrichter, Sachverständigen, Vorprüfer und Gäste erklären sich durch ihre Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren mit den vorliegenden Teilnahmebedingungen und der Anwendung der RPW 2013 einverstanden. An der Vorbereitung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 201•-•-•• registriert.

### **Teilnehmer und Teilnahmeberechtigung**

Der Wettbewerb ist offen für alle Teilnahmeberechtigten. Angaben zur Teilnahmeberechtigung sind in der entsprechenden Anlage zur Wettbewerbsbekanntmachung enthalten. Die Teilnehmer haben ihre Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Nachfolgend genannte Teilnehmer wurden durch den Auslober aufgrund ihrer besonderen Erfahrungen zur Teilnahme am Wettbewerbsverfahren aufgefordert und haben ihre Teilnahme zugesagt:

- bbz, Berlin
- BHM Bresch Hennen Mühlinghaus, Bruchsal
- Bierbaum Aichele, Mainz
- FSWLA Landschaftsarchitektur, Düsseldorf
- LAND Germany, Düsseldorf
- Latz + Partner, Kranzberg
- Pola Landschaftsarchitekten
- Franz Reschke Landschaftsarchitektur, Berlin
- Sommerlad Haase Kuhli, Gießen
- TDB Landschaftsarchitektur, Berlin
- TOPOTEK 1, Berlin
- WES International, Hamburg



### **Fachberater**

Die Teilnehmer können bei der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe durch Fachberater und Fachplaner unterstützt werden. Fachberater sind Personen, die überwiegend und ständig auf ihrem Spezialgebiet tätig sind und keine Planungsleistungen entsprechend der Wettbewerbsaufgabe erbringen. Fachberater unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen.

### **Kennzeichnung / Verfassererklärung**

Jede Wettbewerbsarbeit muss in allen Teilen durch eine Kennzahl bezeichnet werden. Die Kennzahl soll aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern bestehen und auf jedem Blatt und jedem Schriftstück in der rechten oberen Ecke angebracht sein. Die Verfassererklärung gemäß Anlage soll in einem mit der Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag eingereicht werden. Das zutreffende Blatt der Verfassererklärung soll zweifach ausgefüllt und eingereicht werden (natürliche Person/Arbeitsgemeinschaft/Partnerschaft/Juristische Person).

### **Internet-Informationsplattform**

Als Informationsplattform steht den Wettbewerbsteilnehmern die auf Seite 6 genannte Website zur Verfügung. Die entsprechenden Zugangscodes werden den Teilnehmern per E-Mail mitgeteilt. Hier befinden sich der Auslobungstext, sämtliche Anlagen und weitere Informationen zum Verfahren.

### **Ortsbesichtigung / Rückfragen**

Während des Kolloquiums besteht die Möglichkeit einer Besichtigung des Wettbewerbsgebietes und seines Umfeldes. Zudem besteht die Möglichkeit zu Rückfragen durch die Teilnehmer. Das Datum des Kolloquiums und die Frist für Rückfragen sind auf Seite 16 benannt. Rückfragen sollen schriftlich per E-Mail an die auf Seite 6 genannte Adresse gestellt werden. Der Eingang von schriftlichen Rückfragen wird durch die Wettbewerbsbetreuung jeweils per Rückantwort bestätigt. Sollte keine Rückantwort erfolgen, bittet die Wettbewerbsbetreuung um telefonischen Hinweis. Die Fragen werden vom Auslober im Einvernehmen mit den Fachpreisrichtern beantwortet; die schriftlichen Antworten werden schnellstmöglich per E-Mail an die Teilnehmer versendet und auf der Internetplattform eingestellt. Die Rückfragen und ihre Beantwortung werden Teil der Wettbewerbsauslobung.

### **Abgabe der Wettbewerbsarbeiten**

Sämtliche Unterlagen können an die nachfolgend genannte Adresse auf dem Postweg oder durch ein anderes Transportunternehmen gesendet werden:

a:dk architekten datz kullmann  
Schillerplatz 16  
**D-55116 Mainz**

Eine persönliche Abgabe ist ebenfalls möglich. Das Büro ist am Abgabetag bis 17:00 Uhr besetzt. Wird die Arbeit bei der Post oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben, gilt das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum als Zeitpunkt der Abgabe. Wird die Arbeit bei der angegebenen Adresse der Wettbewerbsbetreuung persönlich abgegeben, gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datumsangabe als Zeitpunkt der Abgabe. Die Teilnehmer müssen Einlieferungsscheine bzw. Empfangsbestätigungen bis zum Abschluss des Verfahrens aufbewahren und auf Verlangen vorlegen. Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift des Auslobers zu verwenden. Die Arbeiten müssen für den Empfänger kostenfrei zugestellt werden. Die Teilnehmer haben für die rechtzeitige und richtige Einlieferung aller Teile Sorge zu tragen. Rechtzeitig bei der Post oder einem anderen Transportunternehmen aufgegebene Wettbewerbsarbeiten, die später als 14 Tage nach dem Abgabetermin eintreffen, werden zunächst nicht zur Beurteilung zugelassen. Die endgültige Entscheidung über die Zulassung trifft in diesem Fall das Preisgericht.

### **Preisgelder**

Die Wettbewerbssumme wurde auf Basis der HOAI und RPW ermittelt. Für Preise stehen insgesamt € 52.000 (netto) zur Verfügung. Die Verteilung der Preisgelder ist wie folgt vorgesehen:

|                   |            |
|-------------------|------------|
| 1. Preis:         | € 21.000.- |
| 2. Preis:         | € 13.000.- |
| 3. Preis:         | € 8.000.-  |
| Anerkennungen (2) | € 10.000.- |

Sofern der Teilnehmer in Deutschland Mehrwertsteuer abführt, wird diese zusätzlich zu den Preisen und Bearbeitungshonoraren erstattet. Innerhalb der vorgesehenen Gesamtsumme ist eine Änderung der Höhe und Anzahl der Preise bei einstimmigem Beschluss des Preisgerichtes möglich. Soweit ein Preisträger wegen mangelnder Teilnahmerechtigung oder Verstoßes gegen Wettbewerbsregeln nicht berücksichtigt werden kann, rücken die übrigen Preisträger in der Rangfolge des Preisgerichtes nach, soweit das Preisgericht ausweislich seines Protokolls nichts anderes bestimmt hat. Das Nachrücken von Arbeiten aus der engeren Wahl in die Preisgruppe wird ausgeschlossen, es sei denn, das Preisgericht sähe in seinem Protokoll ausdrücklich eine andere Regelung vor.

### **Rechnungsstellung**

Die Rechnungsstellung für Preisgelder und Anerkennungen erfolgt an folgende Adresse:

DSK Deutsche Stadt- und  
Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg  
Hauptstraße 79, 69117 Heidelberg

Zahlungsgrund: Preisgeld/Anerkennung Wettbewerb Bahnhofsplatz Süd

### **Mehrleistungen**

Das Leistungsbild für die Teilnehmer ist auf den Seiten 13 bis 15 formuliert. Über diese Anforderungen hinausgehende Leistungen werden durch die Vorprüfung im Vorfeld der Preisgerichtssitzung abgedeckt und bei der Beurteilung durch das Preisgericht nicht berücksichtigt.

### **Anregungen / verbindliche Vorgaben**

In der Auslobung sind die Rahmenbedingungen sowie Ziele und Vorstellungen des Auslobers benannt. Diese dienen unter Anwendung der Beurteilungskriterien als maßgebliche Grundlage der Bewertung. Verbindliche Vorgaben im Sinne der RPW, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss aus dem Verfahren führen würde, gibt es nicht.

### **Beurteilungskriterien**

Die Kriterien des Preisgerichts zur Beurteilung der Arbeiten und deren Gewichtung wurden wie folgt festgelegt:

- Freiraumplanerische und gestalterische Qualität
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen
- Wirtschaftlichkeit in Realisierung und Betrieb

### **Weitere Beauftragung**

Der Wettbewerb wird als Realisierungswettbewerb mit Ideenteil durchgeführt. Im Anschluss an den Wettbewerb soll ein Teilnehmer aus der Preisgruppe durch die Stadt Heidelberg über ein Verhandlungsverfahren nach VgV zur weiteren Bearbeitung der Planungen im Realisierungsteil ausgewählt werden. Das Ergebnis des Planungswettbewerbs wird dabei mit mindestens 50% berücksichtigt.

Die Stadt Heidelberg wird unter Würdigung der Preisgerichtsempfehlung einen der Preisträger mit den für die Umsetzung des im Realisierungsteils des Wettbewerbsentwurfs weiteren Planungsleistungen der Leistungsphasen §39 (Freianlagen) Nr. 1 bis 5 HOAI stufenweise beauftragen, sofern das Bauvorhaben realisiert wird und einer Beauftragung kein wichtiger Grund entgegensteht. Die Stadt Heidelberg behält sich eine teilweise Beauftragung der Leistungsphase 5 in Form von Leitdetails vor. Eine Beauftragung von Leistungen im Ideenteil und / oder weiterer Leistungsphasen durch die Gustav Zech Stiftung als privatem Entwickler der Hochbauvorhaben ist möglich.

Hierauf besteht jedoch kein Anspruch.

### **Nutzungsrechte**

Bezüglich der Nutzungsrechte gilt § 8 (3) der RPW: Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum des Auslobers. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

### **Abschluss des Wettbewerbs**

Der Auslober teilt den Wettbewerbsteilnehmern das Ergebnis des Wettbewerbs (unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung) unverzüglich durch Versand des Protokolles mit. Im Anschluss daran wird das Ergebnis öffentlich bekannt gemacht. Die Wettbewerbsteilnehmer können Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber dem Auslober rügen. Einsprüche gegen die vom Preisgericht beschlossene Rangfolge sind nicht möglich. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls beim Auslober eingehen. Der Auslober trifft seine Feststellungen im Benehmen mit dem zuständigen Wettbewerbsausschuss. Im Anwendungsbereich der VgV können sich Wettbewerbsteilnehmer zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden.

### **Veröffentlichung, Dokumentation**

Der Auslober ist zur ersten Veröffentlichung der Wettbewerbsarbeiten unter Namensangabe der Wettbewerbsteilnehmer, bei juristischen Personen auch der Verfasser und ihrer Mitarbeiter, berechtigt. Der Auslober ist weiterhin berechtigt, die Wettbewerbspläne oder Teile von diesen an geeignete Medien zur Veröffentlichung weiterzugeben (z. B. Tagespresse, Baunetz, Competitionline, Wettbewerbe Aktuell). Eine Ausstellung aller Arbeiten ist im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren vorgesehen. Der genaue Ort und die Öffnungszeiten werden noch bekanntgegeben. Eine Verfahrensdokumentation als Datei im Format PDF ist geplant. Diese soll im Anschluss an das Verfahren unter der auf S. 6 genannten Website des Verfahrens allen Teilnehmern zugänglich gemacht werden.

### **Rücksendung**

Nicht prämierte Arbeiten können innerhalb von vier Wochen nach Ende der Wettbewerbsausstellung von den Teilnehmern abgeholt werden. Zusätzlich veranlasst der Auslober auf Wunsch und schriftliche Anforderung der Teilnehmer die Rücksendung der jeweiligen Wettbewerbsarbeit.

## **Wettbewerbsleistungen**

### **1. Plandarstellungen**

2 Pläne im Format DIN A0 quer

### **Konzeptionelle Skizzen / Piktogramme**

- Konzeptionelle Skizzen zur Erläuterung des Entwurfskonzepts

### **Lageplan im Maßstab 1:500**

- Städtebauliche Bezüge
- Gliederung der Freiräume
- Definition von Aufenthalts- und Wegebereichen sowie Bereichen für Außen-gastronomie

### **Gestaltungsplan im Maßstab 1:250 (Realisierungs- und Ideenteil)**

- Detaillierte Darstellung des Gestaltungskonzeptes
- Detaillierte Darstellung unterschiedlicher Platzbereiche
- Detaillierte Darstellung von Bewegungs- und Aufenthaltsbereichen sowie Bereichen für Außengastronomie
- Angaben zu Belägen und Ausstattung
- Angaben zu Vegetation und Pflanzkonzepten
- Gestaltung und Integration der technischen Infrastruktur wie Aufzüge, Rampen, Treppen, ggfs. zu integrierende Lüftungsbauwerke etc.
- Grundsätzliche Angaben zum Beleuchtungskonzept

### **Schnitte im Maßstab 1:250**

- 2 Schnittzeichnungen (Nordost/Südwest und Nordwest/Südost)
- Darstellung von raumbildenden Entwurfsbestandteilen

### **Gestaltungsdetails im Maßstab 1:50**

- Detaillierte Darstellung von Teilbereichen  
(z. B. Sitzbereiche, Übergangsbereiche wie Treppen oder Rampen, Anschlussbereiche, gestaltprägende Elemente und Details)

### **Skizzenhafte perspektivische Darstellungen (ohne Maßstab)**

Zur Verdeutlichung der stadträumlichen Qualitäten der Entwurfskonzepte sollen 2 skizzenhafte perspektivische Darstellungen aus Fußgängerperspektive angefertigt werden (1x Realisierungsteil Bahnhofsplatz mit Blickrichtung vom Czernyring nach Nordosten, 1x Blick von der Stadtloggia Richtung Nordwesten). Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass einfache, skizzenhafte Darstellungen ausreichen. Fotorealistische Visualisierungen sind möglich, ebenso gut können Handskizzen, überzeichnete Modellfotos o. ä. auf Basis der Vorlagen in den Anlagen eingereicht werden. Die Darstellungen sollen auf den Plänen angeordnet werden und dort das Format DIN A3 nicht überschreiten.

## **2. Erläuterungsbericht**

Gefordert ist die Erläuterung der Konzeption und ihrer Umsetzung unter folgenden Stichworten.

- E.1 Gestalterische Grundidee
- E.2 Nutzungskonzept
- E.3 Material und Oberflächen der Beläge
- E.4 Erläuterungen zur Abwicklung von Fußgänger- und Radfahrverkehren
- E.5 Erläuterungen zum Umgang mit Vegetation
- E.6 ggfs. sonstige zum Verständnis notwendige Erläuterungen

Der Erläuterungsbericht soll unabhängig von den Plänen auf max. 4 Seiten im Format A4 abgegeben werden.

## **3. Prüfpläne**

Zur Vorprüfung sollen die Pläne auch als Prüfpläne in Papierform eingereicht werden, außerdem als Verkleinerungen im Format DIN A3.

## **4. Erfassung von Oberflächen und Materialien**

Für die Flächen- und Materialerfassung sollen für den Realisierungs- und Ideenteil CAD-Prüfdateien mit entsprechenden Polygonzügen angelegt werden. Diese Prüfdateien sollen im Format DWG/DXF mit eingereicht werden. Zusätzlich sollen in einem Formblatt Angaben zu Art und Anzahl der gewählten Ausstattungselemente eingetragen werden.

Die vorgeschlagenen Oberflächenmaterialien sollen flächenmäßig erfasst und vorbereiteten Tabellenwerken eingeordnet werden (z. B. Asphalt, Pflaster, wassergebundene Decke, Pflanzbeete, ggfs. Baukonstruktionen, technische Anlagen sowie sonstige Einbauten in Außenanlagen etc.).

## **5. Datenträger**

Die Prüfunterlagen sollen zur Unterstützung am Abgabetag (Datum siehe S. 17) per Upload-Link an die E-Mail-Adresse der Vorprüfung (siehe S. 6) über die Website [www.wetransfer.com](http://www.wetransfer.com) gesendet werden. Zur Wahrung der Anonymität ist dort die E-Mail-Adresse der Vorprüfung auch als Absender anzugeben. Die Vorprüfung bittet um Nutzung des Musterordners, der auf der Website für das Verfahren zum Download bereit steht. Folgende Prüfunterlagen sollen eingereicht werden:

- Abgabepläne als Verkleinerungen im Format DIN A3 sowie im Format PDF und JPG
- Prüfzeichnungen mit den für die Flächenberechnungen angelegten Polygonen im Format DWG und PDF
- Formulare und Formblätter gemäß den Punkten 2., 3. und 4. in den jeweiligen Originalformaten (DOC und XLS) sowie als PDF-Dateien

## **6. Verzeichnis der eingereichten Unterlagen**

Formlose Aufzählung der Abgabeunterlage zur Kontrolle durch die Vorprüfung.

## **7. Verfassererklärung**

Der Verfasser soll die Verfassererklärung gemäß Anlage 2-fach als Kopie des Formblattes gleichzeitig mit der Wettbewerbsarbeit abgeben. In der Verfassererklärung sollen Anschrift, Mitarbeiter und Fachberater der Teilnehmer angegeben werden, juristische Personen und Partnerschaften nennen außerdem den bevollmächtigten Vertreter.

Zusätzlich soll die Verfassererklärung ohne Angabe der Kennziffer und ohne Unterschrift als Word-Datei per E-Mail an die auf Seite 5 genannte Adresse der Vorprüfung gesendet werden. Eine Zuordnung zur Arbeit ist damit erst nach Öffnung der Umschläge möglich; die Namen der Verfasser und Mitarbeiter können jedoch schon zur Vorbereitung des Protokolls und der Dokumentation genutzt werden.

## **Wettbewerbsunterlagen**

---

Die Auslobung besteht aus

**Teil A – Wettbewerbsbedingungen**

**Teil B – Rahmenbedingungen**

**Teil C – Aufgabenstellung**

sowie den Anlagen auf der auf Seite 6 genannten Website.

Die für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zur Verfügung gestellten Plandateien und Unterlagen dürfen nur im Zusammenhang mit dem Wettbewerb verwendet werden. Alle Unterlagen sind von den Teilnehmern vertraulich zu behandeln. Die Veröffentlichung von Wettbewerbsunterlagen bzw. deren Weitergabe an Dritte ist nicht zulässig.

## **Wichtiger Hinweis**

Aus urheberrechtlichen Gründen dürfen die in dieser Auslobung enthaltenen Abbildungen und Fotografien durch die Wettbewerbsteilnehmer nicht weiterverwendet – z. B. auf den Wettbewerbsplänen abgebildet – werden.

## **Ablauf und Termine**

---

Anfang Februar 2018 Ausgabe der Unterlagen

Mitte Februar 2018 Eingang schriftliche Rückfragen

Mitte Februar 2018 Rückfragekolloquium

Mitte Februar 2018 Beantwortung schriftliche Rückfragen

Ende April 2018 Abgabe Wettbewerbsarbeiten

15. oder  
16. Mai 2018 Preisgericht, anschließend Wettbewerbsausstellung

Die genannten Termine können sich aus organisatorischen Gründen ändern.  
Ort und Zeitpunkt der Wettbewerbsausstellung werden noch bekanntgegeben.



## B. Allgemeine Rahmenbedingungen

### Ort und Geschichte

#### Heidelberg

Die ehemalige kurpfälzische Residenzstadt ist vor allem bekannt für ihre malerische Altstadt mit der Schlossruine, aber auch für ihre renommierte Universität. Heidelberg ist eine der wenigen deutschen Großstädte, die im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört wurden. Heidelberg liegt am Neckar, der die Stadt von Ost nach West durchfließt. Mit über 150.000 Einwohnern ist Heidelberg als Großstadt die fünftgrößte Stadt des Bundeslandes Baden-Württemberg. Zugleich zählt die Stadt – gemeinsam mit den Großstädten Mannheim und Ludwigshafen – zur 2,35 Millionen Einwohner zählenden Metropolregion Rhein-Neckar. Heidelberg ist heute vor allem ein Dienstleistungs- und Wissenschaftszentrum mit insgesamt rund 85.600 Arbeitsplätzen.

Größter Arbeitgeber in Heidelberg ist die Universität mit dem Universitätsklinikum. Hinzu kommen internationale Unternehmen wie ABB Stotz-Kontakt, Heidelberger Druckmaschinen oder HeidelbergCement. Außerdem gibt es in Heidelberg eine Vielzahl von Forschungsinstituten, insbesondere für Biowissenschaften. Ein weiterer bedeutender Wirtschaftsfaktor ist der Tourismus mit 11,9 Millionen Touristen und 1,12 Millionen gewerblicher Übernachtungen.

(c)  
Vermessungsamt  
Stadt Heidelberg





## Heidelberg Bahnstadt

Die Bahnstadt in Heidelberg ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Deutschland. Mit einer Gesamtfläche von über 100 Hektar ist der neue Stadtteil größer als die Heidelberger Altstadt. Sie wird seit 2008 auf dem Gebiet des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs und ehemaligen Militärfächen der US-Armee im südwestlichen Bereich der Heidelberger Innenstadt entwickelt. Im Nordosten grenzt der neue Stadtteil an den Hauptbahnhof, im Südwesten an eine offene Feldlandschaft. Die historische Altstadt liegt ca. zwei Kilometer in Richtung Nordosten entfernt.

Das Konzept der Bahnstadt geht auf einen Wettbewerbsentwurf des Büros Trojan & Trojan, Darmstadt aus dem Jahr 2001 zurück. Auf dieser Basis wurde eine Rahmenplanung erarbeitet und kontinuierlich fortgeschrieben. Dieser Rahmenplan bildet die Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung und damit die zentrale Vorgabe für die Entwicklung der Baugebiete der Bahnstadt mit ihren unterschiedlichen Nutzungen. Folgende grundsätzliche Ziele liegen dem Konzept des neuen Stadtteils zu Grunde:

- 1 Hauptbahnhof
- 2 Baufeld B1/B2 mit Bahnhofplatz Süd
- 3 Czerny-Platz
- 4 Zollhofgarten
- 5 Schwetzingen Terrasse
- 6 Gadamerplatz
- 7 Pfaffengrunder Terrasse
- 8 Eppelheimer Terrasse
- 9 Nahversorgungszentrum
- 10 geplantes Konferenzzentrum
- 11 Platz am Wasserturm

- Entwicklung als nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Umfeldqualität für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit und Kultur
- Gliederung in eigenständige Quartiere, die sich in Funktion, Baustruktur und der Typologie öffentlicher Räume unterscheiden



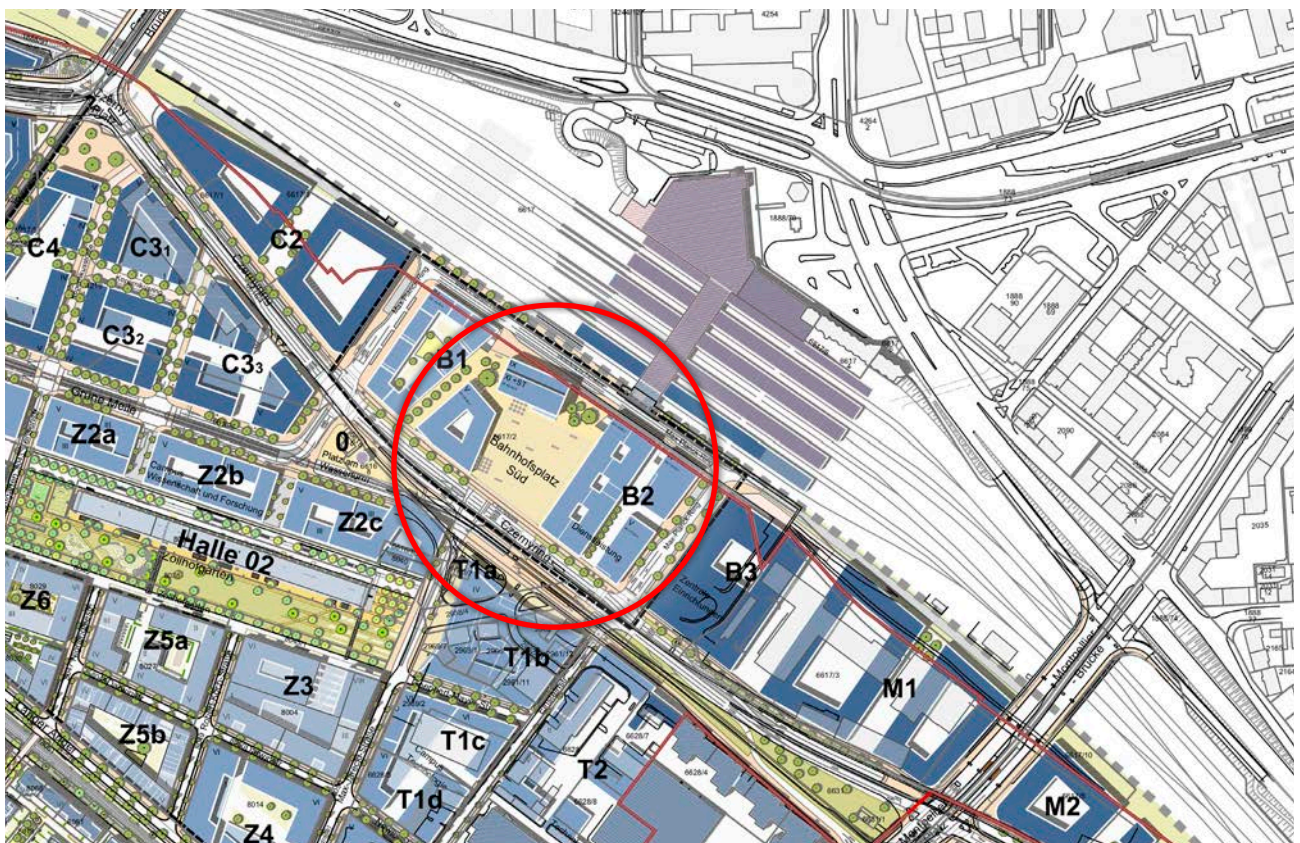


- nachhaltiger Städtebau mit Bebauung und Freiräumen von hoher Nutzungs- und Gestaltqualität im Sinne einer vielfältigen, lebendigen Nutzungsmischung für unterschiedliche Generationen
- ausreichende Durchgrünung und ausgeglichene klimatische Verhältnisse bei leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen und hohem Anteil gewerblicher Nutzungen

Im Sommer 2012 zogen die ersten Bewohner in die Bahnstadt. Derzeit sind weite Teile des Stadtteils im südwestlichen und südlichen Bereich für ca. 3.500 Einwohner fertiggestellt, ein Großteil der Flächen ist verkauft. Bis 2022 sollen in der Bahnstadt bis zu 6.800 Menschen in 3.700 Wohneinheiten leben und ca. 5.000 bis 6.000 Arbeitsplätze entstehen.

Die Bahnstadt gliedert sich in verschiedene Quartiere, die sich durch unterschiedliche Baustrukturen, Dichten und Freiräume auszeichnen: Im Norden des Areals entsteht ein Dienstleistungs- und Gewerbequartier, im zentralen Bereich des Stadtteils wird der ca. 20 Hektar große sogenannte »Campus am Zollhofgarten« für Forschungseinrichtungen und wissenschaftsnahe Unternehmen entwickelt. Der südliche Bereich der Bahnstadt ist durch Wohnquartiere geprägt, die von sozialer Infrastruktur und einzelnen Dienstleistungen durchsetzt sind. Den südlichen Abschluss des Quartiers bildet die sogenannte Promenade, die als öffentliche Freiraum- und Wegeverbindung zwischen den bebauten Bereichen und der offenen Landschaft vermittelt.

Rahmenplan Stand  
 11/2017



Entlang der Hauptverkehrsstraßen beträgt die Regelhöhe der Bebauung 5 Geschosse, im zentralen Zollhofquartier/Campus 4 bis 6 und zur Promenade 3 bis 5 Geschosse.

Für die Versorgung des Stadtteils sind kleinere, dezentrale Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie vorgesehen. Im Baufeld C5 ist darüber hinaus ein Nahversorgungszentrum mit Lebensmittelvollsortimenter, Discounter, Drogeriemarkt, Arztpraxen, weiterer Gastronomie, Wohnen und Einzelhandelsangeboten geplant. Südlich des Bahnhofplatz Süd ist das Konferenzzentrum HDCC – »Heidelberg Convention Center« – geplant. Die soziale Infrastruktur umfasst mehrere Kindergärten und Kindertagesstätten, eine Grundschule sowie einen Nachbarschaftstreff. Dazu gehört auch das Bildungs-, Betreuungs- und Bürgerhaus B<sup>3</sup> am Gadamerplatz, das eine Ganztagesgrundschule mit Sporthalle und Mensa, eine Kindertagesstätte und ein Bürgerzentrum umfasst.

## **Erschließungsstruktur**

---

### *Motorisierter Individualverkehr / ruhender Verkehr*

Innerhalb des Gebietes verlaufen die Hapterschließungsstraßen Eppelheimer Straße und Czernyring von Nordost nach Südwest. Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt über die senkrecht dazu verlaufenden Speyerer Straße und Montpellier-Brücke am östlichen Rand des Gebietes sowie zentral im Stadtteil über die Verlängerung der Czerny-Brücke. Als Sammelstraßen haben die geplanten in Nordwest- und Südost-Richtung verlaufenden Straßen Grüne Meile, Am Langen Anger sowie die senkrecht dazu verlaufende Max-Jarecki-Straße eine höhere Bedeutung. In den Straßenräumen der Bahnstadt wird kein oder nur bewirtschafteter Parkraum zur Verfügung gestellt. Die erforderlichen Stellplätze werden darum vor allem in Tiefgaragen angeboten. Im öffentlichen Raum der Bahnstadt sind ausschließlich bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze vorgesehen.

### *Öffentlicher Verkehr*

Eine zentrale Rolle bei der Erschließung des Stadtteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln spielt der Hauptbahnhof, der sich nach Süden hin öffnet und über eine Fußgängerbrücke an den Bahnhofplatz Süd angebunden wird. Südlich des künftigen Bahnhofplatz Süd befinden sich auch die Haltestellen von zwei Straßenbahnlinien, die künftig entlang des Czernyrings, der Grünen Meile und der Galileistraße verlaufen werden. Hinzu kommen mehrere Buslinien, über den die Bahnstadt an das ÖPNV-Netz der Stadt Heidelberg angeschlossen ist.

### *Fuß- und Radwege*

Im Rahmenplan wird ein engmaschiges und attraktives Fuß- und Radwegenetz angestrebt. Dazu sind u. a. verschiedene Fuß- und Radbrücken angedacht, die eine Überwindung des Gleiskörpers der Deutschen Bahn ermöglichen. Der erste Schritt hierzu war die Verlängerung des Querbahnsteiges über das letzte Gleis des Hauptbahnhofes hinweg, um damit die fußläufige Anbindung der

Bahnstadt sowohl an die Züge der Deutschen Bahn, an den innerstädtischen Nahverkehr und auch in den Stadtteil Bergheim zu ermöglichen.

Für den Radverkehr werden die Radwegeverbindungen aus der Bahnstadt in der Max-Jarecki-Straße gebündelt und nach Norden zum Bahnhofsplatz Süd geleitet. Insgesamt werden in der Bahnstadt 3,5 Kilometer Radwege angelegt.

---

## **Freiraumstruktur**

Für die öffentlichen Räume der Bahnstadt wurden 2004 durch das Büro Latz + Partner, Kranzberg, durchgängige Gestaltungsprinzipien für ein differenziertes und prägendes Freiraumsystem entwickelt. Wichtige Freiräume in der Bahnstadt sind der Zollhofgarten, der Gadamerplatz, sowie die Promenade mit den sogenannten Terrassen.

Der Zollhofgarten als langgestreckter öffentlicher Grünraum bildet einen Ort für Erholung, Austausch und Kommunikation innerhalb des Campus in der Bahnstadt. Flankiert wird der Freiraum von erhaltenen ehemaligen Güterhallen, die mit kulturellen und gastronomischen Nutzungen einen Beitrag zur Belebung des Stadtteils leisten. Neben den Güterhallen am Zollhofgarten wurden auch in anderen Bereichen des Stadtteils ehemalige Stellwerkhäuschen, Bahnmasten sowie der historische Wasserturm erhalten, um die frühere Nutzung des Gebiets nachvollziehbar zum machen.

Ein weiterer, besonders wichtiger Bereich ist die Promenade am südlichen Quartiersrand, in der die historischen Gleisanlagen zu einem »linearen Park« transformiert wurden. Die Promenade wird durch die drei Platzbereiche von Schwetzingen, Pfaffengrunder und Eppelheimer Terrasse gegliedert, die bis in die Blockstrukturen der Wohnquartiere hinein reichen und als »Balkone zur Landschaft« multifunktional nutzbar sind.

---

## **Wettbewerbsgebiet**

Das Wettbewerbsgebiet umfasst die Freiräume innerhalb der Baufelder »B1 und B2« der Bahnstadt Heidelberg und damit die von den Gebäuden in diesen Baufeldern gerahmten Platzbereiche. Das Wettbewerbsgebiet stellt damit das entscheidende Bindeglied zwischen dem Heidelberger Hauptbahnhof und der Bahnstadt sowie den Auftakt des neuen Platzes dar. Das Wettbewerbsgebiet ist durch einen Höhenversprung zwischen dem südlich verlaufenden Czernyring und dem nördlichen Teil des Max-Planck-Rings geprägt. Durch den vorliegenden Hochbau-Entwurf für die Baufeld B1 und B2 ist das Wettbewerbsgebiet vollständig mit Tiefgaragenbereichen unterbaut. Dadurch befindet sich der Bahnhofsplatz Süd auf gleicher Höhe wie der Czernyring und der Querbahnsteig, was eine direkte, barrierefreie Anbindung ermöglicht.



## Realisierungsteil

Der Realisierungsteil des Wettbewerbsgebiets umfasst die ca. 8.200 qm umfassenden Flächen des Bahnhofsplatzes auf der Höhe von 113,60 m ü. NN. Der Realisierungsteil wird im Westen von den Gebäuden des Baufeld B1 begrenzt. Im Norden endet der Realisierungsteil am Höhenversprung zum Max-Planck-Ring, im Osten an der sogenannten »Stadtloggia«, welche als überdachter Wegeraum die Verlängerung des Querbahnsteigs des Heidelberger Hauptbahnhofs bilden wird und den Blick auf das Konferenzzentrum leitet. Im Süden bilden die ebenengleichen öffentlichen Gehwegbereiche des Czernyrings die Grenze des Realisierungsteils. Die horizontale Trennung zwischen dem privaten Tiefgaragenbauwerk und den öffentlich gewidmeten Platzbereichen verläuft unmittelbar oberhalb der Abdichtungsebene der Tiefgarage.

## Identeil

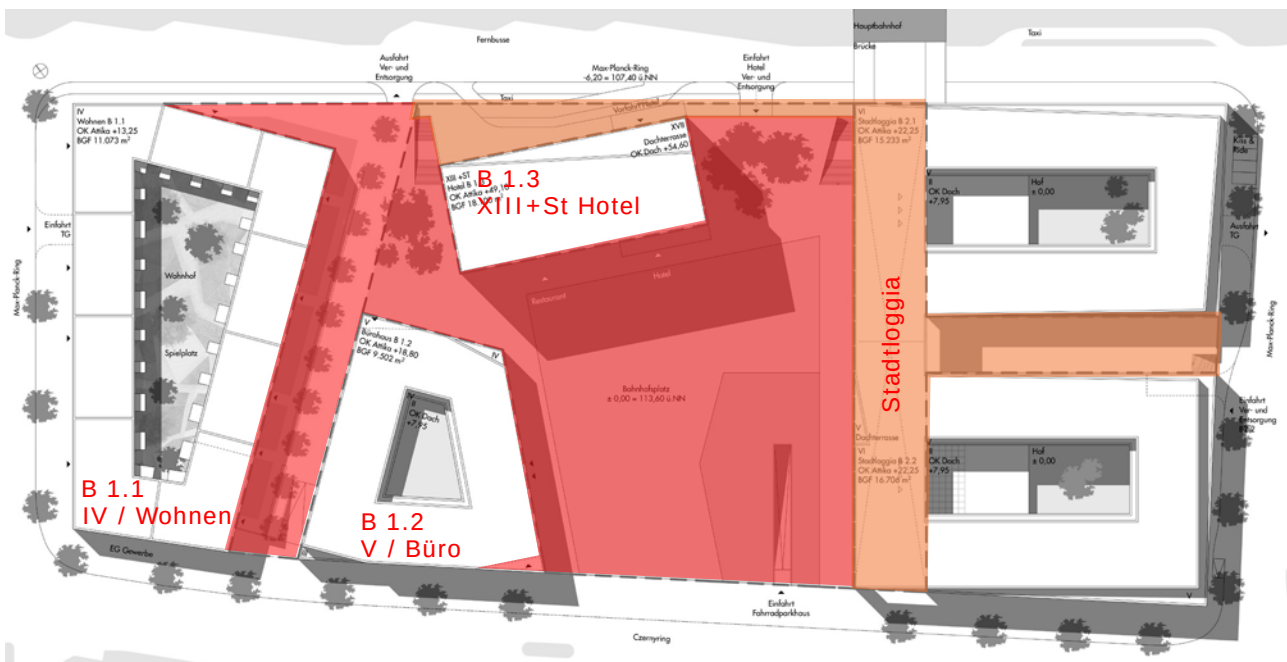
Der Ideenteil umfasst die Platzflächen innerhalb der Stadtloggia sowie den Zwischenraum der Gebäude B 2.1 und B 2.2. Hinzu kommt der polygonale nördliche Vorbereich des Hotels im Gebäude B 1.3. Die Fläche des Ideenteils beträgt insgesamt ca. 2.800 qm.

## Planungen im Wettbewerbsgebiet

Realisierungsteil  
ca. 8.200 qm

Ideenteil  
ca. 2.800 qm

Die Baufelder B1 und B2 werden von der Gustav Zech Stiftung erworben, um dort ein Ensemble aus einem 4-Sterne-Hotel, Wohnungen sowie Gewerbe- und Büronutzungen zu realisieren. In der 1. Jahreshälfte 2017 wurde hierfür ein hochbaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteil zur Platzgestaltung durchgeführt, aus dem das Büro Winking · Froh Architekten, Hamburg in



Zusammenarbeit mit POLA Landschaftsarchitekten, Berlin als 1. Preisträger hervorgingen. Die Architekten beschreiben ihren Entwurf wie folgt:

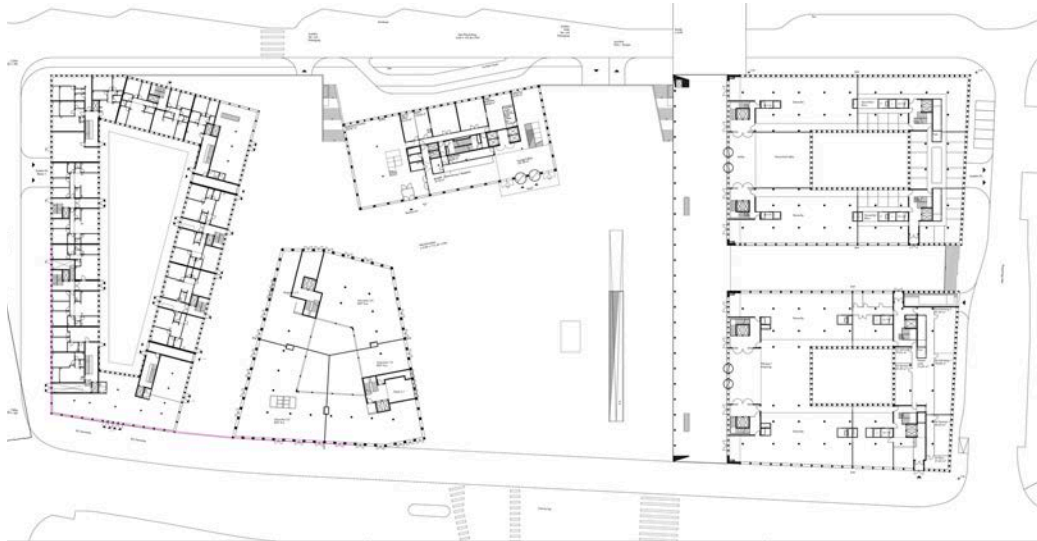
*»Der Entwurf sieht auf dem Areal südlich des Hauptbahnhofes sechs unterschiedlich große Gebäude mit einem dazwischen liegenden Platz vor. In den Gebäuden sind Büros und ein Hotel, aber auch Wohnungen sowie im Erdgeschoss Geschäfte, Gastronomie und Dienstleistungen geplant. Eine zum Platz geöffnete Stadtloggia bildet eine direkte Sicht- und Wegebeziehung zwischen dem Hauptbahnhof und dem neuen Konferenzzentrum. Der Säulengang zwischen Querbahnsteig und Straßenbahnhaltestelle soll ein zusätzliches, wettergeschütztes Angebot für Außengastronomie und zum Verweilen bieten. Das schräg in Richtung Bahnhofszugang ausgerichtete Hotel bildet einen Hochpunkt auf dem Platz. Eine diagonale Wegeverbindung im westlichen Teil der Fläche schafft eine Sichtbeziehung zum ehemaligen Wasserturm. Hier wird auch Wohnraum geschaffen. Unterhalb des Platzes ist eine zweigeschossige Tiefgarage mit ca. 800 Stellplätzen und für ca. 1000 Fahrräder vorgesehen. Die Gustav Zech Stiftung wird das Areal zeitnah entwickeln. Der Baubeginn ist Ende 2018 geplant, die Fertigstellung im Jahr 2020.«*

Im Nachgang zum Wettbewerbsverfahren wurde das Ergebnis im Baufeld B2 weiterentwickelt. Statt zwei kleineren und von einander unabhängigen Gebäuden schließen nun zwei größere, U-förmige Baukörper an die Stadtloggia an. Die den Platz flankierenden Erdgeschosszonen werden – auch in den Abendstunden – mit kleinteiligen Einzelhandelsflächen, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben zur Belebung des Platzes beitragen.

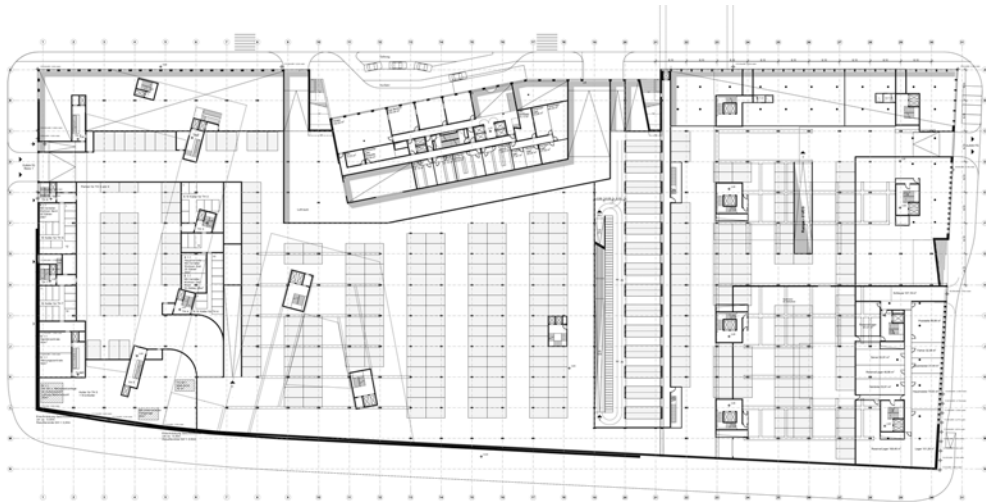
*Blick von den Bahnsteigen zum Wettbewerbsgebiet  
(Foto: Roth / [www.heidelberg.de](http://www.heidelberg.de))*

**Bildrechte noch nicht geklärt**

Erdgeschoss



Untergeschoss / TG



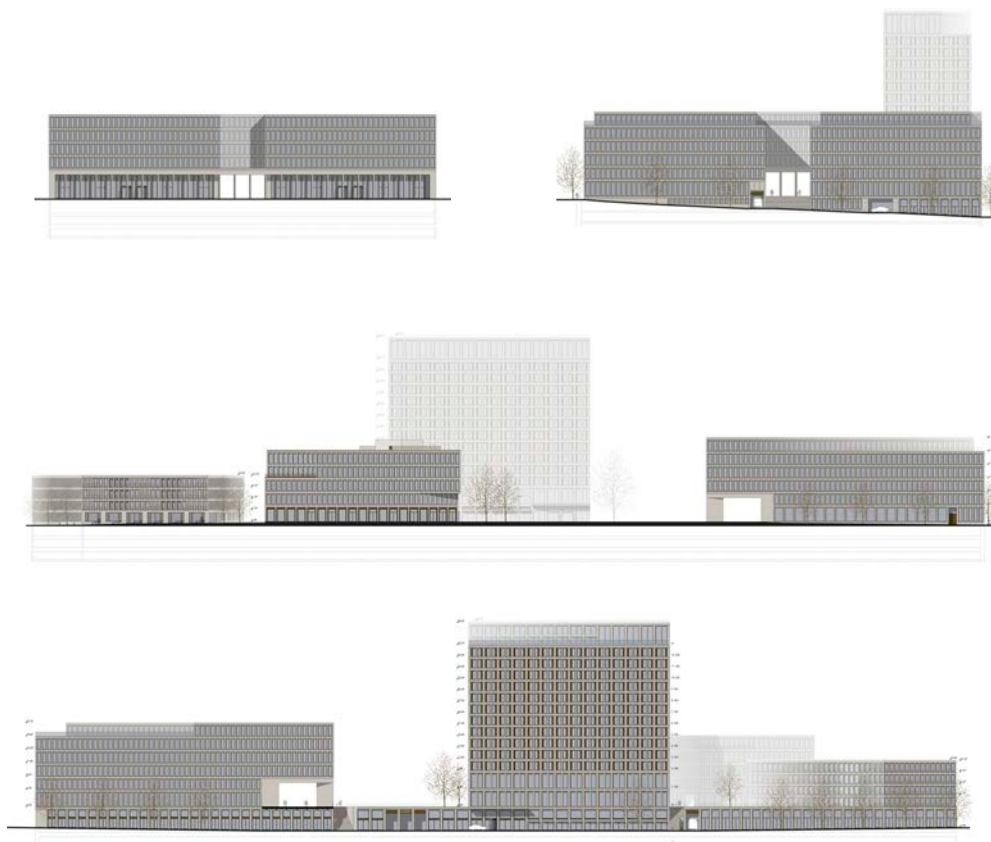
2. Untergeschoss / TG





Entwurf Baufelder  
 B1 / B2

Winking · Froh,  
 Hamburg



Ansichten  
 West, Ost  
 Süd, Nord

Perspektive Platz



Im Norden auf dem Niveau des Max-Planck-Rings sind die Hotelvorfahrt sowie flankierend Läden, Dienstleistungs- und ggfs. Gastronomienutzungen vorgesehen.

## **Bestehende Gebäude im Umfeld**

---

### **Hauptbahnhof**

Der Heidelberger Hauptbahnhof ist einer der größten Personenbahnhöfe Baden-Württembergs. Das heutige Empfangsgebäude wurde zwischen 1950 und 1955 nach Plänen des Architekten Helmuth Conradi errichtet. Die Schalterhalle mit gläsernen Längsfassaden ist in einem Winkel von 50 Grad zu den Gleisen angeordnet. Angebaut an das Empfangsgebäude überspannt eine 91 m lange und rund 20 m breite Querbahnsteighalle die Bahnsteige. Das Dach der vollverglasten Halle wurde in geschwungenen Formen aus Spannbeton hergestellt. Zur Anbindung an die Bahnstadt wurde im Jahr 2011 die Querbahnsteighalle des Hauptbahnhofs nach Süden verlängert. Der dortige Ausgang Süd wurde als Zwischenlösung mit Abwärts- und Aufwärtstreppen und einem Fahrstuhl ausgeführt. Vor dem Ausgang Süd befindet sich derzeit eine Abstellfläche für Pkw und Fahrräder. Der Heidelberger Hauptbahnhof steht als qualitätsvolles Zeugnis der Architektur der 50er Jahre unter Denkmalschutz.

### **Wasserturm**

Der Wasserturm am Czernyring südwestlich des Wettbewerbsgebiets wurde 1907 in Zusammenhang mit dem geplanten Güter- und Rangierbahnhof errichtet. Der Hochbauentwurf von sieht eine Sichtbeziehung vom Bahnhofplatz zum Wasserturm vor. Der Turm steht derzeit zum Verkauf, die weitere Nutzung ist noch nicht klar.

## **Geplante Gebäude im Umfeld**

---

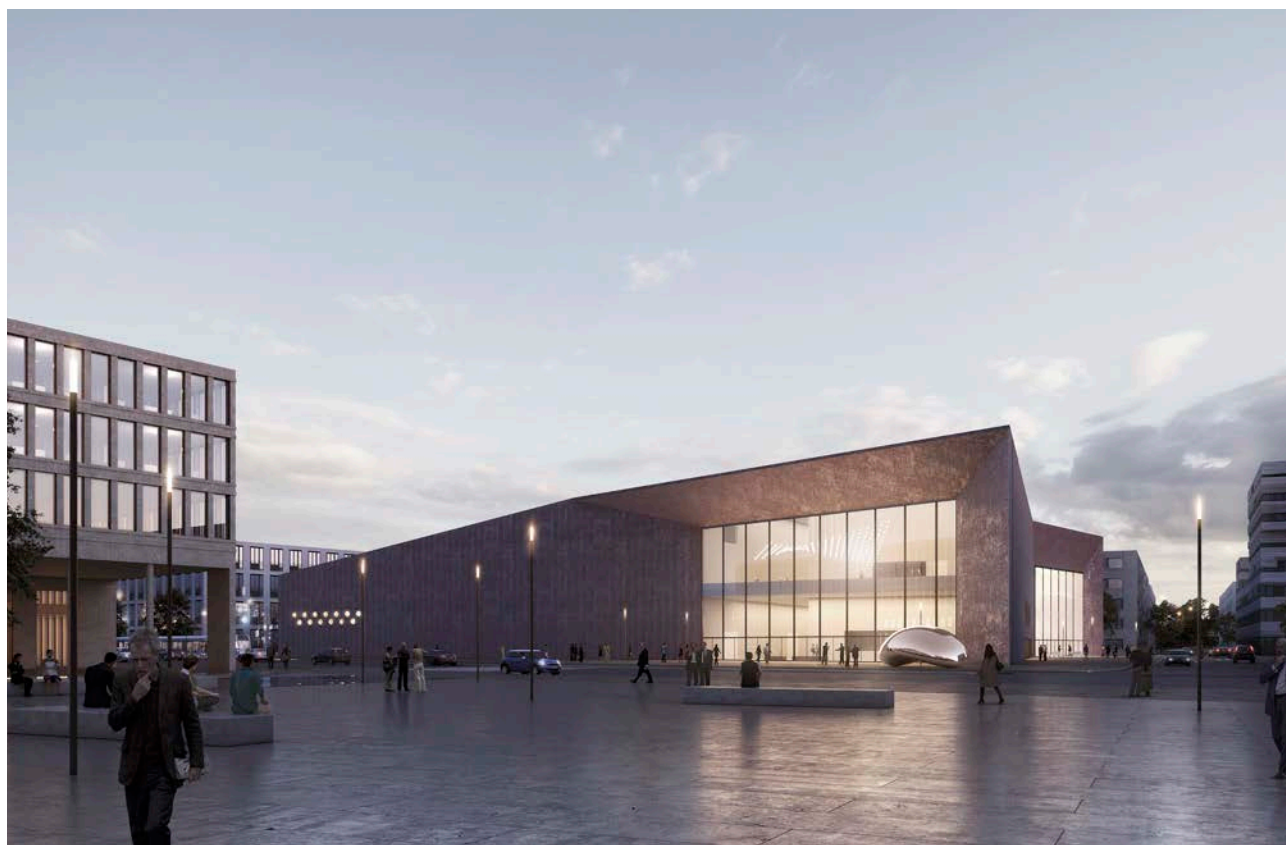
### **Konferenzzentrum »Heidelberg Convention Center«**

Der Wettbewerb für das Heidelberg Convention Center wurde im Herbst 2017 entschieden. Sieger war das Büro DEGELO Architekten, Basel. Der Standort des Kongressgebäudes liegt unmittelbar gegenüber dem Bahnhofplatz Süd am Czernyring. Zugleich grenzt er mit seiner West-Fassade an den Freiraum des Zollhofgartens und hat damit eine Gelenkfunktion zwischen den beiden wichtigen Freiraumbereichen. Der Entwurf fügt sich mit großzügigen Eingangsbereichen zu Bahnhofsvorplatz und Zollhofgarten, geschickt angeordneten Gebäuderücksprünge und einer differenzierten Dachlandschaft in das städtebauliche Umfeld der Bahnstadt ein. Die getönte Beton-Fassade nimmt Bezug auf Materialität und Farbigkeit der Heidelberger Altstadt.





oben: Hauptbahnhof  
Ostfassade (Foto:  
Brucebl, CC BY-SA  
3.0)  
unten: Blick zum  
Wettbewerbsgebiet  
(Foto: a:dk)



## **Planungsrechtliche Vorgaben**

Für die Entwicklung der Baufelder B1/B2 hat der Gemeinderat im Juli 2017 dem städtebaulichen Konzept von Winking Froh Architekten zugestimmt und die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Der Beschluss enthält die Ergänzung, dass im weiteren Verfahren zu prüfen ist, wie der Bahnhofsplatz Süd mit Bäumen (keine Kübelbepflanzung) und Grünflächen versehen werden kann.

## **Verkehr und Erschließung**

### **Straßenerschließung**

Das Wettbewerbsgebiet wird künftig in Norden, Westen und Osten von der Straße »Max-Planck-Ring« erschlossen. Von dieser Ring-Erschließung aus führen in Norden, Westen und Osten Zufahrten in die Tiefgaragenbereiche unter dem Platz und den Gebäuden. Der kleine Freibereich nördlich des Hotels auf dem dortigen Straßenniveau des Max-Planck-Rings (Ideenteil) ist als Vorfahrt für das Hotel vorgesehen.

### **Fußgängererschließung**

Um die sich aus der Topographie ergebenden Höhenunterschiede zum Max-Planck-Ring im Osten, Westen und Norden zu überwinden, werden an den geeigneten Stellen Treppen- und Aufzugsanlagen vorgesehen. Die Ausgänge aus der Tiefgarage auf das Platzniveau liegen unterhalb der Stadtloggia.

### **Fahrrad-Erschließung Max-Jarecki-Straße**

Der Platzbereich ist vom Czernyring her insbesondere aus Richtung der Max-Jarecki-Straße für Fahrräder erschlossen. Definierte Übergangsbereiche sollen den Fahrrad-Verkehr von den Fußgängerströmen trennen. Eine hohe Anzahl von Fahrrad-Abstellplätzen ist unterirdisch im Bereich Tiefgarage geplant. Diese sind von Süden her vom Platzbereich über eine langgestreckte Rampe erschlossen (siehe S. 23).

### **nextbike-Station**

Auf dem Bahnhofsplatz Süd ist eine nextbike-Station für 16 Miet-Fahrräder vorgesehen.

### **ÖPNV**

Die Straßenbahntrasse verläuft im südlichen Bereich des Czernyrings. Auf Höhe des Bahnhofsplatzes und des HDCC ist ein Haltestellenbereich vorgesehen.

### **Fernverkehr**

Der Bahnhofsplatz ist – wie bereits beschrieben – über die Verlängerung der Querbahnsteighalle unmittelbar an die Bahnsteige des Heidelberger Hauptbahnhofs angebunden. Auf der Nordseite des Max-Planck-Rings sind Haltebuchten für Fernbusse in Sägezaufstellung geplant.

Heidelberg  
Convention Center  
Lageplan,  
Perspektive  
(c) DEGELO  
Architekten, Basel



### **Fernbus-Haltestellen**

Nördlich des Wettbewerbsgebiets zwischen Max-Planck-Ring und Gleistrasse befindet sich eine Reihe von Fernbus-Halteplätzen.

### **Taxi und Kiss- & Ride-Stellplätze**

Taxi- und Kiss- & Ride-Stellplätze sind nördlich des Platzes am tieferliegenden Max-Planck-Ring geplant und sind dort über die Treppenauf- bzw. Abgänge gut vom Platz aus erreichbar. Entlang des Czernyrings sind keine Haltemöglichkeiten für Taxi oder Pkw vorgesehen.

## **Topographie**

---

Die Höhendifferenz zwischen dem nördlichen Max-Planck-Ring (107,40 m ü. NN.) und dem Bahnhofplatz (113,60 m ü. NN.) beträgt 6,20 m. Die weiteren Höhenkoten der umgebenden Straße sowie der geplanten Gebäude und Platzbereiche sind in der Plangrundlage enthalten.

## **Technische Infrastruktur**

---

### **Entwässerung**

Die Baufelder B1 und B2 einschließlich des Platzbereichs müssen bei der Entwässerung des Areals einen Abflussbeiwert – wie in der Bahnstadt üblich – von 0,5 einhalten. Dies bedeutet, dass 50% des Niederschlags auf dem Areal zurückgehalten werden muss. Eine großflächige Dachbegrünung der Gebäude ist geplant, auch die Innenhöfe der Gebäude sollen im Sinne einer gedrosselten Ableitung des Regenwassers gestaltet werden. Im Bereich des Bahnhofplatzes kommt eine Versickerung aufgrund der Tiefgarage nicht in Betracht. Die Anlage von offenen Flächen im Bereich des Platzes kann die Retention unterstützen.

### **Entlüftung und Entrauchung der Tiefgarage**

Der Bauherr strebt an, Be- und Entlüftungsanlagen soweit technisch und wirtschaftlich möglich nur in möglichst geringen Umfang im Bereich des Bahnhofplatzes zu positionieren. Genaue technisch-räumliche Anforderungen hierzu können erst im Rahmen der zukünftigen Entwurfsplanung für die Tiefgarage und die Hochbauten formuliert werden.

## **Anforderungen der Feuerwehr**

---

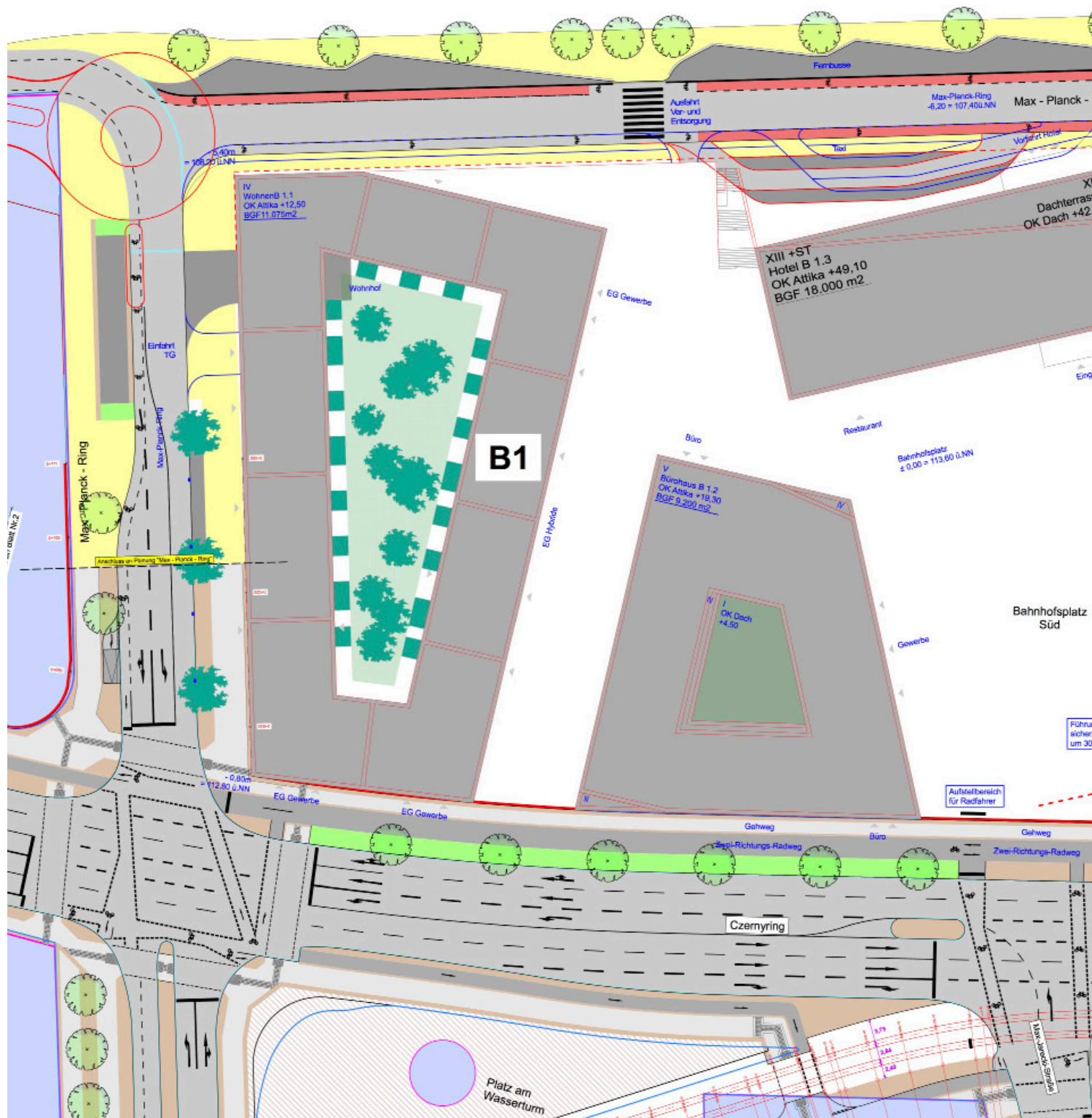
Da es sich bei der Bebauung der Baufelder B1, B2 Bahnhofplatz Süd um Gebäude der Gebäudeklasse 4, bzw. 5 handeln wird, sind generell für alle Gebäude Aufstell- und Bewegungsflächen nach der VwV- Feuerwehrflächen zu berücksichtigen.

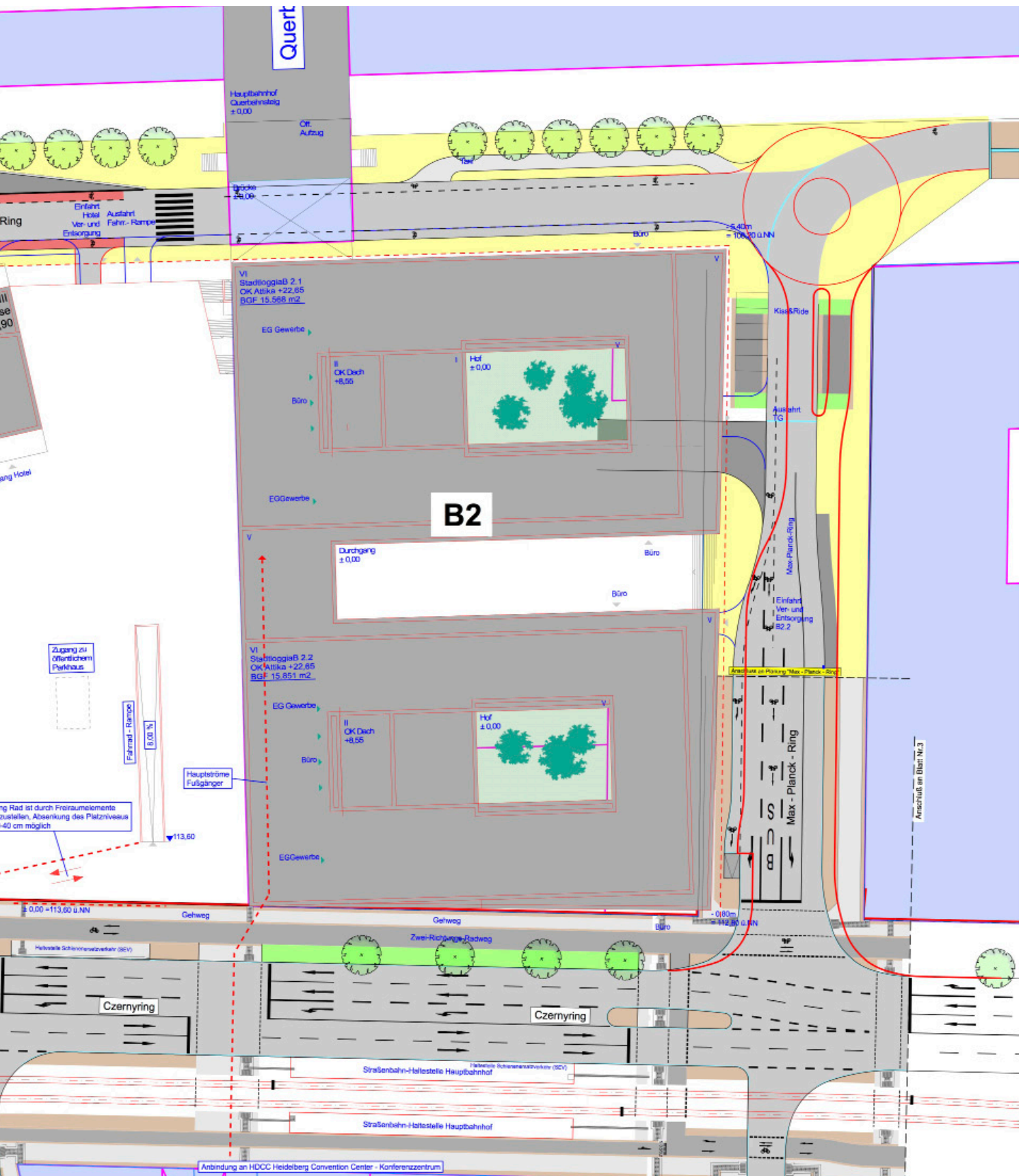
## **Rahmenbedingungen aus der Bürgerbeteiligung**

Im Vorfeld des Hochbau-Wettbewerbs für die Baufelder B1/B2 wurde im Herbst 2016 ein Bürgerworkshop durchgeführt. Folgende Anregungen der Bürger wurden im Hochbauwettbewerb bereits aufgegriffen:

- Durchmischung von Nutzungen  
(Hotel, Wohnen, Büro, Gewerbe, Versorgung)
- Planung von Wohnungen mit geeignetem Lärmschutz
- optisch attraktiver Stadteingang mit freier Sicht auf die Gebäude
- Sichtbeziehung vom Querbahnsteig zum Konferenzzentrum
- Sichtbeziehung zum Wasserturm
- Anordnung von Taxistandplätzen und Fernbushaltestellen  
außerhalb des Platzes am Max-Planck-Ring
- Angebot einer großen Zahl von Fahrradabstellplätzen  
(oberirdisch und ggfs. unterirdisch in TG)
- Angebot eines nördlichen Zugangs zum Fahrradparkhaus

Baufelder B1 und B2 und  
Bahnhofsplatz Süd  
im verkehrlichen Kontext







## **C. Aufgabenstellung**

### **Stadt Heidelberg / Gustav Zech Stiftung**

Die Gebäude in den Baufeldern B1 und B2 werden durch die Gustav Zech Stiftung mit Sitz in Bremen realisiert. Die Familienstiftung entwickelt und realisiert oder investiert in hochwertige Immobilien. Der Fokus liegt auf Büro-, Wohnungs- und Handelsimmobilien sowie Hotels im Premiumbereich.

Die Stadt Heidelberg und die Gustav Zech Stiftung verfolgen das Ziel, den Bahnhofsplatz Süd als besonders wichtigen urbanen Platzbereich für die Bahnstadt sowie die Gesamtstadt qualitativ zu gestalten und zugleich die vielfältigen funktionalen Anforderungen optimal zu integrieren. Um dies zu erreichen, loben der öffentliche und der private Auslober den vorliegenden Wettbewerb gemeinsam aus.

Die Platzbereiche werden auf der Tiefgarage errichtet und größtenteils öffentlich gewidmet. Die Trennung zwischen privatem und öffentlichem Vorhaben verläuft im Realisierungsteil unmittelbar oberhalb der Abdichtungsebene der Tiefgarage. Im Umgriff des Ideenteils verbleiben die Platzbereiche in privater Widmung (Stadtloggia, Gebäudefuge, Hotelvorfahrt); die öffentliche Nutzung wird durch entsprechende Wegerechte gesichert. Unabhängig davon, dass sich der Platzraum in private und öffentliche Flächen teilt, wird eine zusammenhängende, durchgängige Gestaltung angestrebt.

### **Zielvorgaben Ideen- und Realisierungsteil**

#### **Städtebau**

Der Bahnhofsplatz Süd ist künftig zugleich Ankunfts- und Aufenthaltsraum wie auch Visitenkarte der Bahnstadt. Als Vermittler zwischen Bahnhof und Konferenzzentrum hat der Bahnhofsplatz zusätzlich eine hervorgehobene Position. Eine besondere städtebauliche Bedeutung hat – neben der bereits beschriebenen Bedeutung des Platzes für die Bahnstadt und die Gesamtstadt – die visuelle und räumliche Korrespondenz mit dem Vorplatz des HDCC einschließlich der Wege- und Sichtbeziehungen (siehe S. 26). Hinzu kommt die städtebaulichen Verbindung zum Hauptbahnhof, die Binnenbeziehungen der Gebäude in den Baufeldern B1 und B2 sowie der räumliche Bezug zum historischen Wasserturm.

#### **Verbindungsraum / Aufenthaltsraum**

Für den hochfrequentierten Platzbereich spielen insgesamt eine sehr gute, konfliktvermeidende Orientierung und Führung von Fußgängern und Radfahrern eine entscheidende Rolle. Ziel ist eine räumlichen Ordnung und Zonierung, die der Verbindungsfunktion zwischen Czernyring und Bahnhof möglichst optimal gerecht wird, den Platz aber zugleich und vor allem als attraktiven urbanen Lebens- und Aufenthaltsraum gestaltet.



Angestrebt wird dabei eine Freiraumgestaltung, die einen im Verhältnis zu den Baukörpern angemessenen Anteil an Pflanzflächen und großen Bäumen vorsieht. Die Aufenthaltsqualität und Atmosphäre des Platzes soll durch eine entsprechende Gestaltung und Ausstattung (Sitzmöglichkeiten, Leuchten etc.) unterstützt werden.

### **Integration angrenzender Nutzungen**

#### *Stadtloggia*

Im Bereich der Stadtloggia muss deren Doppelfunktion – als wettergeschützter Laufweg einerseits, als attraktive Vorzone der Erdgeschossnutzungen (Läden, Foyers, Gastronomie) andererseits – berücksichtigt und gestaltet werden. Im Bereich der Loggia ist eine hochwertige Gestaltung durch die Außenmöblierung der Gastronomie vorgesehen.

#### *Erdgeschossbereich Hotel (B 1.3)*

Gastronomische Nutzungen sind auch im Erdgeschossbereichs des Hotels auf der Platzebene vorgesehen und sollten durch ein korrespondierendes Freiraumangebot ergänzt werden.

#### *Erdgeschossbereich Bürohaus (B 1.2)*

Im Erdgeschoss des Bürohauses sind gewerbliche Nutzungen (Läden, Gastronomie und Dienstleistung) vorgesehen. Die Platzbereiche sollen in Bezug hierauf angemessen ausgebildet werden und Außengastronomie zulassen.

#### *Erdgeschosszonen der westlichen Wohnbebauung (B 1.1)*

In der dem öffentlichen Platzbereich zugewandten Erdgeschosszone des Gebäudes B 1.1 werden »hybride« Nutzungen aus Wohnen, Arbeiten und Gewerbe angestrebt. Reine Wohnnutzungen zum öffentlichen Raum hin sind nicht geplant (siehe Grundriss EG S. 24). Die Platzbereiche sollen in Bezug hierauf angemessen ausgebildet werden.

#### *»Kleiner Platz am Bahnbalkon«*

Der kleine Platzbereich nördlich des Gebäudes B 1.1 soll als »Bahnbalkon« mit Blick über das Gleisfeld zur Innenstadt und zum Odenwald gestaltet werden. Im Erdgeschossbereich des Gebäudes ist in diesem Bereich eine Gewerbenutzung, möglicherweise auch in Form von Gastronomie geplant. Der Ort soll entsprechend als attraktiver Aufenthaltsbereich, ggfs. mit Außengastronomie gestaltet werden.

---

## **verkehrliche Anforderungen**

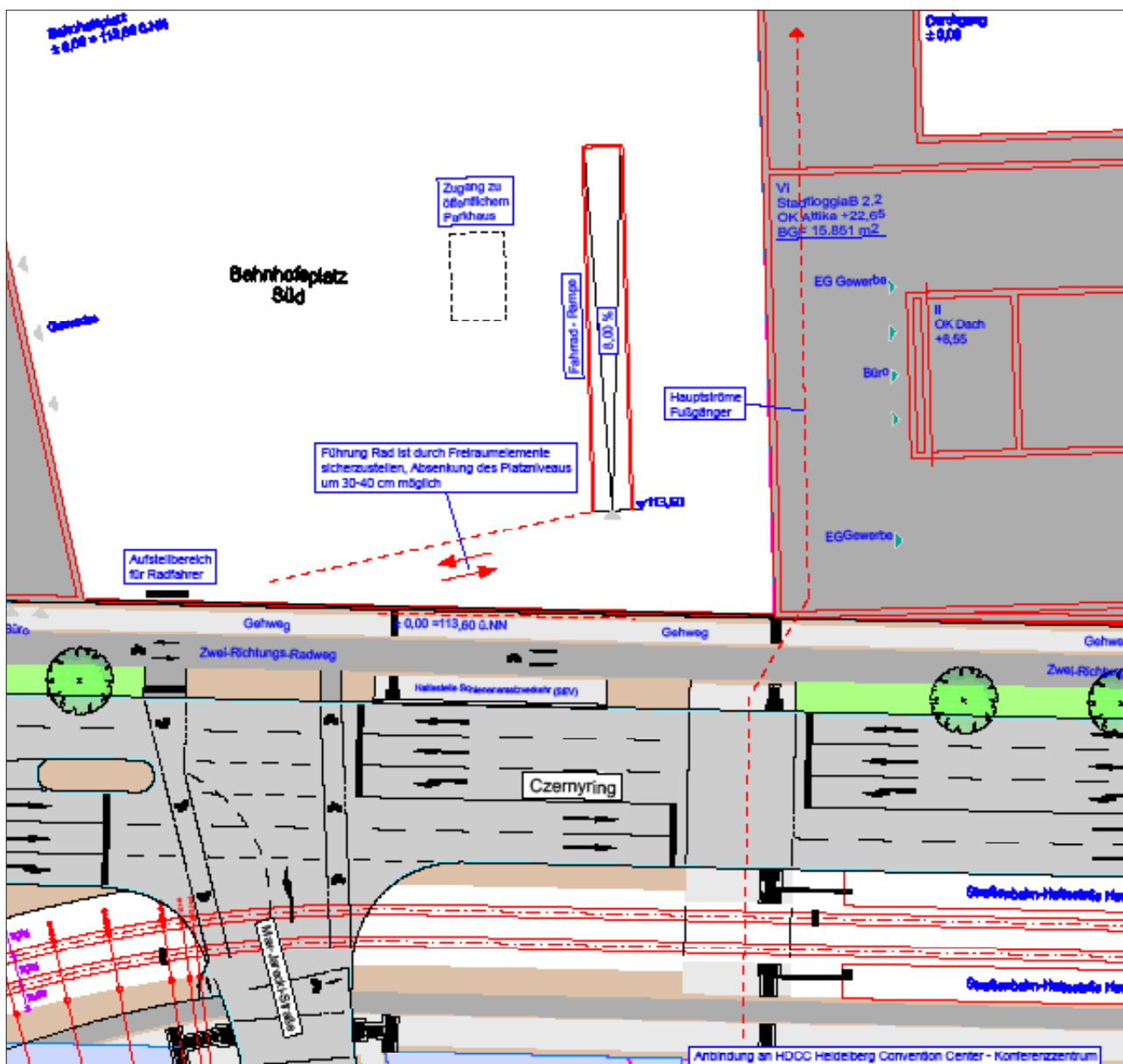
### **Fußgänger- und Radverkehr**

Die Hauptströme der Fußgänger sind zwischen dem Übergang zum Querbahnsteig des Hauptbahnhofs über die Stadtloggia bis zum Czernyring zu erwarten. Bei schlechtem Wetter werden sich diese unterhalb der Stadtloggia konzentrieren, bei gutem Wetter tendenziell eher auf die Platzfläche verteilen.

Weitere Wegebeziehungen bestehen zu den Treppen- bzw. Aufzugsverbindungen zum Max-Planck-Ring sowie zum Eingangsbereich des Hotels.

Parallel zur Stadtloggia verläuft die Fahrradrampe, die die Radfahrer von der Tiefgarage zum südöstlichen Bereich des Bahnhofsplatzes führt (siehe Längsschnitt Fahrradparken). Die Lage der Rampe ist aus der Hochbauplanung heraus festgelegt, kann aber in Richtung Norden oder Süden um ein gewisses Maß parallel verschoben werden (siehe Skizze). Die Fahrradrampe wird in einem Gefälle von 8% mit einer lichten Höhe von 2,50 m geführt. Die Radfahrer müssen aus der Fahrradrampe kommend so gelenkt werden, dass sie sich zunächst auf dem Platz in westlicher Richtung bewegen und sich dann zur Überquerung des Czernyrings in Richtung Max-Jarecki-Strasse aufstellen können (siehe Lageplan).

mögliche Ver-  
schiebung der  
Fahrradrampe in  
N/S-Richtung



Die Ausformulierung der »Einfahrtsrampe« ist Teil der Platzgestaltung, wobei der Anschluss »Einfahrtsrampe« – Radfurten der Max-Jareki-Strasse zwingend einzuhalten ist. Die Lenkung soll mit Freiraumelementen gestaltet werden. Dabei kann auch das Niveau in der gekennzeichneten Fläche (siehe Schemaskizze) um ca. 30 bis 40 cm unter Platzniveau entwickelt werden. Diese Lenkung der Radfahrer ist wichtig, damit die Radfahrer nicht mit den Fußgängerströmen kollidieren, die im Bereich der Loggia Richtung Konferenzzentrum unterwegs sind (siehe Schemaskizze).

Die Fahrradrampe und »Einfahrtsrampe« müssen sich gestalterisch in den Platz integrieren. Eine weitere Notwendigkeit besteht in der Absturzsicherung der Fahrradrampe durch Freiraumelemente. Da mit starkem Fußgängerstrom zwischen Hauptbahnhof und Haltestelle Straßenbahn/Konferenzzentrum gerechnet wird, ist durch gestalterische Elemente zu vermeiden, dass Radfahrer die Fußgängerquerung Czernyring an der östlichen Platzkante benutzen.

#### *Abstellangebote in der Tiefgarage*

Die Abstellangebote in der Tiefgarage sind durch eine geradlinige Rampeanlage vom Czernyring aus sehr gut angebunden. Die erforderlichen Absturzsicherungen und die Lenkung der Radfahrer soll durch in die Platzgestaltung integrierte Elemente gewährleistet werden. Gewünscht ist eine Sicherung der Rampe durch freiraumplanerische Elemente.

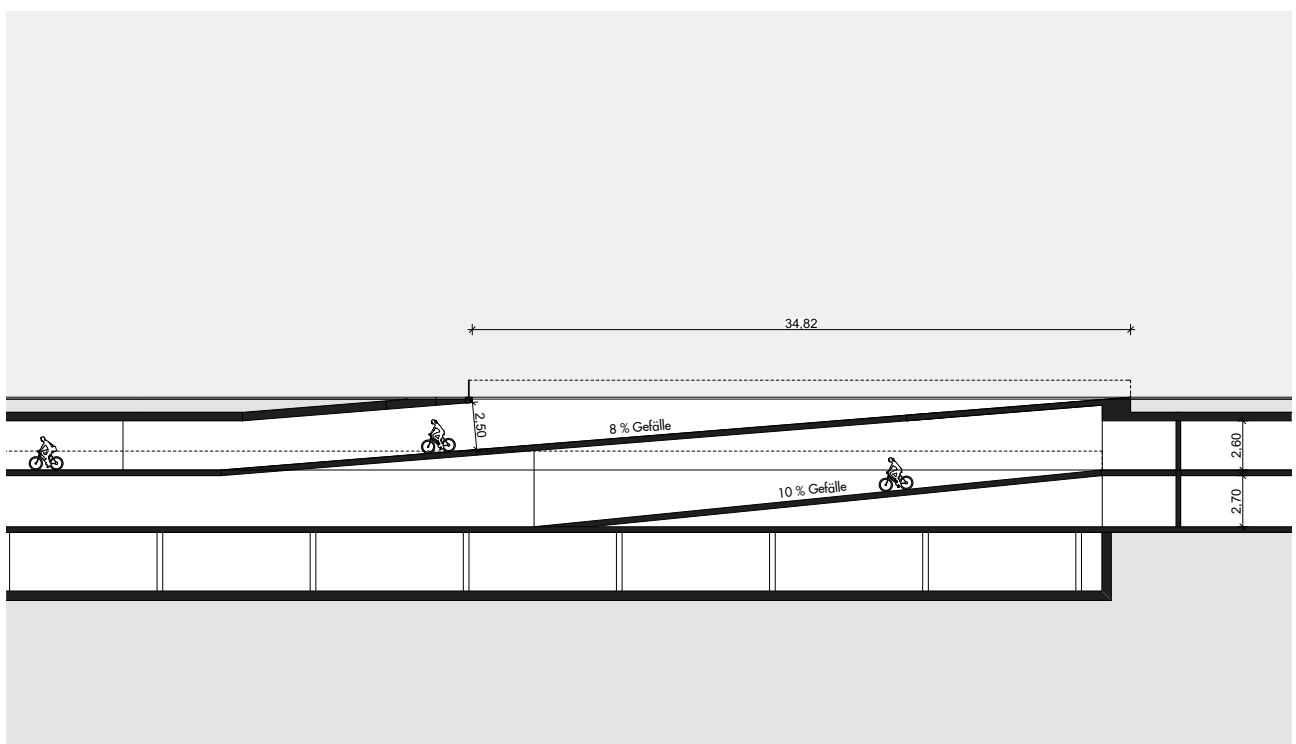
#### *Lenkung der Radfahrer*

Aus Richtung der Max-Jarecki-Straße kommend müssen die Radfahrer so

*Regelschnitt*

*Fahrradrampe /*

*TG-Geschosse*



gelenkt werden, dass sie einfach und selbstverständlich die Einfahrt in die Fahrradgarage finden. Umgekehrt müssen die Radfahrer beim Ausfahren aus der Garage nach Westen in die Flucht der Max-Jarecki-Straße geführt werden. Vor der Überquerung des Czernyrings ist auf dem Platz ein Aufstellbereich für die Radfahrer erforderlich, damit diese nicht den Geh- oder Radweg verstellen.

#### *Trennung von den Fußgängern*

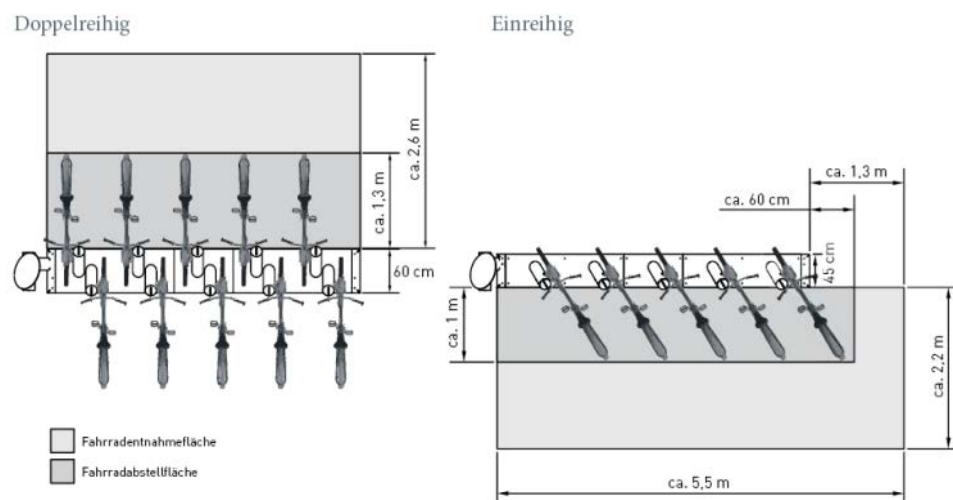
Grundsätzlich sollen die Radfahrer soweit gut wie möglich von den zu erwartenden Fußgängerströmen getrennt werden.

#### **Tiefgaragenein- und ausgänge**

Die Tiefgaragen Ein- und Ausgänge auf den Platz bzw. in die Stadtloggia hinein sollen transparent und gut einsehbar gestaltet werden.

#### **Fahrradabstellplätze**

Auf dem Platz sind 50 Fahrradbügel für 100 Fahrräder und 16 Nextbike (siehe Systemskizze) Fahrradabstellanlagen zu planen. Diese sind räumlich in kleinen Einheiten (z. B. zum Erreichen von Geschäften) so anzuordnen und gestalterisch zu integrieren, dass sie kein Hindernis für den Fußverkehr darstellen und den Gesamteindruck des Platzes nicht stören. Um das illegale Abstellen von Fahrrädern zu erschweren, sollen alle anderen Geländer und Einbauten so gestaltet werden, dass dort keine Fahrräder angeschlossen werden können. Grundsätzlich sollen fest eingebaute Fahrradbügel mit einem Abstand von 1,30 m geplant werden; aus Gründen der Vereinheitlichung soll das Modell »Erfurt« Verwendung finden (siehe Anlage). Jeder Bügel dient für das Abstellen und Anschließen von zwei Fahrrädern. Die Länge eines Bügels beträgt 1m; es sind jeweils 0,70m für den Überstand eines Fahrrads einzuplanen. Der Mindestabstand zu Wänden beträgt zusätzlich 0,30 m.



Anforderungen  
nextbike-Station

#### *nextbike-Station*

Weiterhin ist auf dem Bahnhofplatz Süd eine Station des VRNnextbike-Fahrradvermietsystems vorzusehen, die gut erreichbar und gut einsehbar platziert werden sollte. Eine Behinderung des Fußverkehrs oder eine Beeinträchtigung des Platzbildes durch die Station soll jedoch möglichst vermieden werden. Die Station soll 16 Stellplätze umfassen. Grundsätzlich sind einreihige oder doppelreihige Anordnungen möglich. Weitere Angaben hierzu sowie beispielhafte Abbildungen sind in den Anlagen enthalten. Für die Stele ist kein Stromanschluss notwendig, da sie durch Photovoltaik versorgt wird. Darum ist nach Möglichkeit ein schattiger Standort zu vermeiden.

---

## **Vegetation**

### **Baumstandorte**

Durch die geringe Überdeckung der Tiefgarage von 80 cm ist kein ausreichender Wurzelraum für die Baumstandorte vorhanden. Für Baumquartiere müssen daher in der Tiefgarage Baumgruben mit einer Mindestdtiefe von 2,00 m und einem Volumen von mindestens 25 cbm anstelle von Stellplätzen angelegt werden. Das bedeutet, dass Baumstandorte nur im Bereich von Stellplätzen, nicht jedoch im Bereich von Fahrgassen möglich sind. Alternativ oder zusätzlich kann Teilbereichen des Platzes – in Abhängigkeit von Statik und Konstruktion der Tiefgarage – mit topographischen Erhöhungen gearbeitet werden, um das entsprechende Pflanzvolumen für die Bäume zu erreichen. Pflanzkübel als Baumquartier sind nicht zulässig.

### **Grünflächen**

Bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes sollen ausreichend Grünflächen vorgesehen werden, die den Austausch von Fauna und Flora in die umgebenden Gebiete im Sinne der Biotopvernetzung unterstützen. Die Freiflächen sollen durch die Pflanzung großkroniger Bäume strukturiert werden. Dabei sollen standortgerechte Baumarten verwendet werden.

---

## **Anforderungen der Feuerwehr**

Da noch nicht fest steht, ob und wo genau die Feuerwehr Aufstellflächen zur Anleiterung der Gebäude benötigt noch nicht bekannt sind, sollen grundsätzlich um die Gebäude entsprechende Bereiche angefahren und freigehalten werden. Allgemein gilt die Anforderung, dass Aufstellflächen mindestens 3 m Meter Abstand zu den Fassaden aufweisen sowie 5 m breit und 11 m lang sein müssen. Ebenso sind Wendemöglichkeiten für die Fahrzeuge und Rettungsgeräte der Feuerwehr grundsätzlich vorzuhalten. Die Oberflächen und Beläge in diesen Bereichen müssen für eine Befahrbarkeit durch die Feuerwehr geeignet sein. Die voraussichtlich für die Feuerwehr zu befahrenden Bereiche sind in der Schemaskizze dargestellt.



## **Veranstaltungsnutzungen**

---

Der Platz wird künftig auch für temporäre Veranstaltungen aller Art wie z. B. Werbeveranstaltungen und spezielle Sondermärkte genutzt. Hierfür soll ein angemessen großer und sinnvoll angeordneter freier und ebener Platzbereich vorgesehen werden.

## **Technische Infrastruktur**

---

Die technisch notwendigen Bauwerke und Infrastrukturen sollen grundsätzlich als gestalterische Potenziale für die Erlebbarkeit des Platzes aufgefasst und genutzt werden.

### **Lüftungs- und Entrauchungsanlagen**

Die genauen Anforderungen an Lüftungs- und Entrauchungsanlagen für die Tiefgarage im Platzbereich stehen noch nicht fest (siehe S. 30). Dennoch sollen Vorschläge für eine nicht-störende und selbstverständliche Integration in die Gesamtgestaltung unterbreitet werden (z. B. Lüftungslamellen in Sitzstufen o. ä.).

### **Müllentsorgung Müll aus der Platznutzung**

Im Wettbewerbsgebiet sind ca. 20 Papierkörbe vorzusehen. Standard der Stadt Heidelberg ist das Modell Santo des Anbieters ESE World in DB 703 mit einem Volumen von 70 Liter (siehe Anlage).

### **Medien**

Die für die Durchführung von Veranstaltungen erforderlichen Anschlüsse (Strom, Wasser) sollen in die Platzgestaltung integriert werden.

## **Oberflächen und Beläge**

---

Bewegungsflächen müssen bei jeder Witterung gefahrlos und erschütterungsarm begehbar und befahrbar sein. Von Oberflächen und Belägen darf keine Stolpergefahr ausgehen. Die Anschlusshöhen zu den Eingängen der Gebäude sollen sich am Bestand orientieren. Die Oberflächen sind im starren Aufbau auszuführen, damit eine Reinigung mit Saug-Kehrmaschinen möglich ist.

## **Befahrbarkeit der Platzbereiche**

---

Der Platz muss grundsätzlich für z. B. die Andienung der Laden- und Gastronomieeinheiten oder für Geldtransporte befahrbar sein; hierfür müssen informelle Haltemöglichkeiten gegeben sein. Zudem muss der Platz für Rettungsfahrzeuge, Reinigungsfahrzeuge sowie im Rahmen von Veranstaltungen aller Art befahrbar sein. Hierfür wird eine SLW-30-Befahrbarkeit angestrebt.

Eine Zufahrt mit entsprechender Absenkung des Bordsteins ist zwischen dem Gebäude B 1.2 und der Fahrradrampe angedacht. Die Zufahrt soll (z. B. über versenkbare Poller) regelbar sein. Bei der Befahrbarkeit ebenfalls zu beachten sind die Anforderungen der Feuerwehr (siehe S. 39).

Auf dem Bahnhofplatz sind keine Stellplätze vorzusehen. Eine Entsorgung der Gebäude über den Bahnhofplatz Süd ist ebenfalls nicht vorgesehen; entsprechend ist auch keine Befahrung durch Müllfahrzeuge erforderlich.

---

### **Möblierung**

Für die Möblierung der Platzbereiche (Sitzelemente, Geländer, Poller etc.) sollen angemessene Vorschläge unterbreitet werden. Die Standards für die Bahnstadt hierzu finden sich in den Anlagen.

---

### **Werbeanlagen**

Zu den im öffentlichen Raum erforderlichen Werbeelementen gehören Litfaßsäulen bzw. A1-Plakatträger, die im Boden verankert werden müssen. Es sollen möglichst so viele Werbeträger vorgesehen werden, wie stadtbildverträglich möglich, da es sich beim Bahnhofsvorplatz Süd um einen sehr sinnvollen Standort mit hoher Wahrnehmbarkeit handelt. Angestrebt wird eine Aufstellung in Bereichen hoher Frequenz wie z. B. der Wegeverbindung zum Übergang Hauptbahnhof. Angaben zu den entsprechenden Ausstattungsgegenständen finden sich in den Anlagen.

---

### **Beleuchtung**

Die Beleuchtung aller Außenanlagen soll durch eine nach unten abstrahlende und UV-arme insektenschonende Beleuchtung umgesetzt werden. Ziel ist die Schaffung einer angenehmen Atmosphäre durch indirekte Beleuchtung.

---

### **Wasser als Freiraumelement**

Der Umgang mit Wasserelementen im Freiraum kann einen wertvollen Beitrag zur Attraktivität und Akzeptanz des Platzraums leisten. Sofern dies erwogen wird, müssen die Fragestellungen in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit in Erstellung und vor allem Betrieb, Sicherheit, Hygiene, Vermoosung, Versinterung etc. berücksichtigt werden. Größere Wasserflächen wären vor diesem Hintergrund problematisch zu sehen, punktuelle, ggfs. nur zeitweise zu betreibende Elemente scheinen eher möglich.

## **Barrierefreiheit**

---

Das Behindertengleichstellungsgesetz stellt als rechtliche Grundlage entsprechende Anforderungen und Verpflichtungen an alle Planungsträger. Daraus ergibt sich für die Gestaltung der öffentlichen Frei- und Straßenräume, dass die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen weitestgehend erfüllt werden müssen. Barrierefreiheit bedeutet hierbei, dass der Platzbereich für alle Nutzer – insbesondere auch für behinderte, ältere oder anderweitig eingeschränkte Menschen – in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar ist. Zugleich müssen die angrenzenden Gebäude in gleicher Weise erreicht und betreten werden können. Grundsätzlich gelten die Anforderungen an Barrierefreies Bauen gemäß DIN 18040-3.

Es wird eine in diesem Sinne durchgängige Gestaltung erwartet. Bereiche unterschiedlicher Höhe müssen mit entsprechend befahrbaren Wegeverbindungen oder Rampen verbunden werden. Hauptwege sollen ausreichend breit und hindernisfrei nutzbar für eine Befahrung mit Rollstuhl und Kinderwagen sein. Ordnungs- und Navigationselemente sollen in möglichst intuitiver Form mit Hilfe der allgemeinen Gestaltungselemente des öffentlichen Raums im Sinne der DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) geschaffen werden und durch taktilen und visuellen Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag eindeutig wahrnehmbar sein. Dies soll nicht durch Standardleitstreifen erreicht werden, sondern mit Materialien hergestellt werden, die sich in die Platzgestaltung einfügen. Oberflächen, Wege und Ausstattung sollen auch in diesem Sinne sorgfältig ausgewählt und kombiniert werden.

## **Anregungen aus der Bürgerbeteiligung**

---

Folgende Anregungen aus der Bürgerbeteiligung zu den Baufeldern B1/B2 sollen im vorliegenden freiraumplanerischen Wettbewerb – soweit möglich – berücksichtigt werden:

- es sollen Angebote auch für leicht erreichbare, oberirdische Fahrradabstellplätze geschaffen werden
- es soll eine Verstärkung der Platzbegrünung – auch mit großen Bäumen – erfolgen, auch mit dem Ziel einer Beschattung der Platzbereiche
- die Planung von Wasserflächen oder Wasserelementen würde begrüßt
- die Zufahrt von Kfz vom Czernyring auf den Platz soll wirksam unterbunden werden
- die Sicherheit für Radfahrer soll in Bezug auf Absturzsicherungen der Rampe in die TG, aber auch auf die Wegeverbindung für Radfahrer von der Rampe zum und Czernyring, gewährleistet werden
- die Oberflächen sollen für Rollkoffer geeignet sein

---

## **Nachhaltigkeit in der Freiraumplanung**

Im Sinne eines wirtschaftlichen Umgangs mit finanziellen Ressourcen besteht für den Bereich Bauen und Betreiben das Ziel in einer Minimierung der Kosten von Außenanlagen im Lebenszyklus.

### **Pflege und Unterhalt**

Die Pflege- und Instandhaltungsfreundlichkeit der Freiräume hat einen hohen Einfluss auf die langfristigen Kosten und Umweltwirkungen. Durch gezielte Auswahl von Materialien und Bauteilen können geringe Kosten für die Pflege und Instandhaltung der Außenanlagen sowie gute Reinigungs- und Instandhaltungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Die Lebensdauer und Pflegekosten für Materialien und Bauteile sind zu beachten. Die Wartung und Instandhaltung sollte möglichst einfach möglich sein. Bauteile und Materialien sollten leicht revisionierbar, d. h. leicht ersetzbar oder leicht austauschbar sein. Die Freiräume sollten einfach zu bewirtschaften sein (z. B. Reinigung, Entleerung Abfallbehälter, Winterdienst). Bauteile, die optimal in Stand gehalten werden können, erreichen eine maximale Lebensdauer.

### **Wiederverwendung**

Demontage und Rückbau von Bauteilen nach Ende des Lebenszyklus sollen in der Planung berücksichtigt werden. Es sollen Materialien mit hohem Wiederverwendungs- und Recyclingpotenzial Verwendung finden sowie abfallarme Konstruktionen, die sortenrein zurückgebaut werden können. Ziel ist eine Minimierung des Ressourcenverbrauchs und des Abfallaufkommens.

### **Recycling**

Durch die direkte Wiederverwendung von Materialien sowie die Verwendung von Recyclingbaustoffen werden die Inanspruchnahme von Ressourcen und das Abfallaufkommen in der Bauphase reduziert.

### **Materialien und Bauweisen**

Für die Nachhaltigkeit von Materialien ist vor allem ihre Dauerhaftigkeit maßgeblich. Langlebige Materialien müssen seltener erneuert werden und verursachen damit weniger Kosten, Energieverbrauch und Abfall.

### **Sicherheit**

Zur Nutzungsqualität des öffentlichen Freiraums trägt entscheidend das subjektive Sicherheitsempfinden bei. Gute Einsehbarkeit, hohe Nutzungsfrequenzen und ausreichende Beleuchtung können hierzu positiv beitragen.

---

## **Kostenrahmen**

Die Baukosten für den Realisierungsteil sind mit durchschnittlich netto ca. 235 € je qm (KG 500) vorgesehen. Der Auslober erwartet, dass die vorgeschlagenen Konzepte innerhalb dieses Budgets realisiert werden können.