

Stadt Heidelberg
Realisierungswettbewerb Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim – Rohrbach

Wettbewerbsbeschreibung

07.08.2007

Auslober Stadt Heidelberg, Postfach 105520, 69045 Heidelberg.
Betreuung Der Wettbewerb wird betreut durch die Ämter
Stadtplanung und Tiefbau.
Ansprechpartner: Herr Krug, Stadtplanungsamt, 06221/5823230.

1) Allgemeine Bedingungen

Wettbewerbsart Begrenzt offener Realisierungswettbewerb

Teilnahmeberechtigte Teilnahmeberechtigt sind Beratende Ingenieure mit den Schwerpunkten Objektplanung Ingenieurbau und/oder Tragwerksplanung sowie Architekten in Arbeitsgemeinschaft mit o. g.

Zulassungsbereich Deutschland

Einladung 10 Teilnehmer werden eingeladen.

Bewerbung 10 Teilnehmer werden aus den Bewerbungen ausgelost.
Losverfahren in zwei Gruppen à 5 Teilnehmer:
A) Bürogründung ab dem 01.01.2000, B) Bürogründung bis zum 31.12.1999.
Eine Bewerbung ist nur mit dem vom Auslober ausgegebenen Bewerbungsbogen möglich (www.heidelberg.de).

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

Stellvertr. Fachpreisrichter Herr Dr.-Ing. Michael Heunisch (König und Heunisch Planungsgesellschaft mbH & Co KG, Frankfurt am Main)
Frau Dipl.-Ing. Monika Weber Pahl
Herr Dipl.-Ing. Roland Jerusalem (Stellvertretender Leiter Stadtplanungsamt Heidelberg)
Herr Dipl.-Ing. Jürgen Weber (Stellvertretender Leiter Tiefbauamt Heidelberg)

Sachpreisrichter Prof. Dr. Raban von der Malsburg (Erster Bürgermeister)
Herr Martin Ehrbar (Vertreter Bezirksbeirat Kirchheim)
Herr Bernd Knauber (Vertreter Bezirksbeirat Rohrbach)

Stellvertr. Sachpreisrichter N. N.
N. N.
Herr Ingolf Hetzel

Sachverständige Berater	Herr Dipl.-Ing. Harry Scharsach (Tiefbauamt, Brückenbau) Herr Dr.-Ing. Henning Krug (Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung) N. N. (DB-Netz)																		
Wettbewerbssumme	Als Wettbewerbssumme stellt der Auslober einen Gesamtbetrag von 30.000.- € zur Verfügung. Diese Wettbewerbssumme teilt sich auf in: 1. Preis: 15.000.- € 2. Preis: 9.000.- € 3. Preis: 6.000.- € Dem Preisgericht bleibt es vorbehalten, die Preissumme vor Aufhebung der Anonymität anders aufzuteilen.																		
Termine	<table><tr><td>Tag der Bekanntmachung</td><td>26. KW, 27.6.</td></tr><tr><td>Eingang einer verbindlichen Bewerbung</td><td>30. KW, 24.7., 12 Uhr (Poststempel)</td></tr><tr><td>Auswahl Teilnehmer</td><td>31. KW, 31.7.</td></tr><tr><td>Versand Unterlagen/Absagen</td><td>32. KW, 7.8.</td></tr><tr><td>Beantwortung Rückfragen (schriftlich)</td><td>34. KW, 21.8.</td></tr><tr><td>Eingang der Wettbewerbsarbeit</td><td>42. KW, 16.10., 16 Uhr</td></tr><tr><td>Vorprüfung</td><td>43. KW, 23.10.</td></tr><tr><td>Preisgericht/Präsentation</td><td>45. KW, 7.11.</td></tr><tr><td>Ausstellung</td><td>46. KW</td></tr></table>	Tag der Bekanntmachung	26. KW, 27.6.	Eingang einer verbindlichen Bewerbung	30. KW, 24.7., 12 Uhr (Poststempel)	Auswahl Teilnehmer	31. KW, 31.7.	Versand Unterlagen/Absagen	32. KW, 7.8.	Beantwortung Rückfragen (schriftlich)	34. KW, 21.8.	Eingang der Wettbewerbsarbeit	42. KW, 16.10., 16 Uhr	Vorprüfung	43. KW, 23.10.	Preisgericht/Präsentation	45. KW, 7.11.	Ausstellung	46. KW
Tag der Bekanntmachung	26. KW, 27.6.																		
Eingang einer verbindlichen Bewerbung	30. KW, 24.7., 12 Uhr (Poststempel)																		
Auswahl Teilnehmer	31. KW, 31.7.																		
Versand Unterlagen/Absagen	32. KW, 7.8.																		
Beantwortung Rückfragen (schriftlich)	34. KW, 21.8.																		
Eingang der Wettbewerbsarbeit	42. KW, 16.10., 16 Uhr																		
Vorprüfung	43. KW, 23.10.																		
Preisgericht/Präsentation	45. KW, 7.11.																		
Ausstellung	46. KW																		
Weitere Bearbeitung	Der Auslober beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts, einen der Preisträger mit der Objekt- und Tragwerksplanung bis einschließlich LPH 3 zu beauftragen.																		
Ingenieurkammer	An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat der Wettbewerbsausschuss der Ingenieurkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 013-2007 registriert.																		
GRW	Der Wettbewerb wird in Anlehnung an die GRW 1995 in der novellierten Fassung vom 22.12.2003 mit dem Einföhrungserlass des Landes Baden-Württemberg vom 20.12.2004 durchgeföhrt.																		

2) Wettbewerbsleistungen

Allgemeines	<p>Alle eingereichten Leistungen sind mit einer Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) in der oberen rechten Ecke zu kennzeichnen. Diese Kennzahl muss auch auf den Verpackungen erscheinen. Alle Leistungen im Format DIN A4 sind zusammenzuheften und das Deckblatt mit der Kennzahl zu versehen. Von allen verlangten Leistungen mit Ausnahme des Modells ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung abzugeben. Ein Plansatz ist gerollt, ein Plansatz gefaltet einzureichen. Für die Dokumentation des Wettbewerbs sind alle Unterlagen zusätzlich auf CD im JPG-, TIF- oder PDF-Format einzureichen.</p> <p>Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum des Auslobers.</p>
-------------	---

Die übrigen Arbeiten werden nach Abschluss der Ausstellung an die Teilnehmer zurückgesandt.

1. DIN A0 quer

Lageplan mit gestalterischer Einbindung, M 1:200

2. DIN A0 quer

Querschnitt Brücke, M 1:50

Brückenansicht mit Darstellung des ursprünglichen Geländeverlaufs und des Lichtraumprofil der Bahn sowie mit Höhenangaben ü. NN, M 1:100

Ansicht Westlicher Brückenkopf mit Höhenangaben ü. NN, 1:100

Perspektivische Darstellung nach Wahl

Modell

M 1:100, mit allen Brückenbauteilen (ohne Erdrampen)

Erläuterungsbericht DIN A4

Maximal 5 Seiten. Einschließlich Konstruktionsbeschreibung und Aussage zu den ersten beiden Eigenfrequenzen der Brücke.

Kostenschätzung DIN A4

Verfassererklärung DIN A4

Die Teilnehmer haben in einem verschlossenen, undurchsichtigen, äußerlich nur durch die Kennzahl und „Verfassererklärung“ gekennzeichneten Umschlag die beigefügte, schriftliche Erklärung abzugeben.

Jeder Verfasser hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen und durch eine Kopie seines Befähigungsnachweises zu belegen.

Für die öffentliche Ausstellung wird in gleichem Umschlag eine Karte DIN A5 mit den Namen aller Verfasser und Beteiligten mit der Büroanschrift und der Telefonnummer verlangt.

Verzeichnis der Unterlagen

Abzuliefern ist die Wettbewerbsarbeit unter Wahrung der Anonymität des Teilnehmers bis spätestens 16.10.2007, 16 Uhr, bei Stadtplanungsamt, Stadt Heidelberg, Sekretariat (Zi. 113), Kornmarkt 5, 69115 Heidelberg

3) Aufgabenstellung

Zielsetzung

Die Wettbewerbsaufgabe umfasst den Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke zwischen den Stadtteilen Kirchheim und Rohrbach über die zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke Heidelberg – Karlsruhe. Die Bahnstrecke ist heute auf 1,4 km Länge nicht überquerbar. Städtebauliche Entwicklungen, eine Schulverlagerung und eine Straßenbahn-Neubaustrecke in der Nähe legen eine neue Stadtteilverbindung nahe. Die Gestaltungsqualität der Brücke und Brückenköpfe soll zur Attraktivität der neuen Wegeverbindung, des bislang kaum erlebbaren unmittelbaren Umfelds der Brücke und der Stadtansicht beitragen. Die Brücke markiert entlang der Bahnstrecke und der parallelen Fuß- und Radwegeverbindung den Übergang von den dicht bebauten Bereichen der Stadtteile Kirchheim und Rohrbach zu den Gartenanlagen der Südstadt. Das Gelände ist eben.

Pläne und Beschlüsse	<p>1978: Die Fortschreibung des Generalverkehrsplans enthält in allen Planfällen eine Straßenverbindung zwischen Sickingenstraße (Rohrbach) und Cuzaring (Kirchheim).</p> <p>1979: Ein RE-Entwurf für eine zweispurige Straße zwischen Sickingenstraße und Pleikartsförster Straße wird erstellt und beim Zuschussgeber eingereicht. Der Förderantrag wird vom Regierungspräsidium wegen fehlender Finanzierungsmöglichkeit zurückgegeben.</p> <p>1994: Der Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans beinhaltet keine Aussage zu einer zusätzlichen Straßen- oder Wegeverbindung zwischen Kirchheim und Rohrbach.</p> <p>2001: Der Gemeinderat beschließt mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans eine Fuß- und Radwegbrücke.</p> <p>2002: Der Gemeinderat beschließt die Variante in Höhe der Sickingenstraße (s. Lageplan Variantenuntersuchung) und die Anforderung „rollstuhlgerecht“.</p>
----------------------	--

4) Standortbeschreibung

Die Stadt Heidelberg	<p>Mit seiner landschaftlichen Schönheit, dem harmonischen Ensemble von Schloss, Altstadt und Fluss inmitten der Berge gilt Heidelberg als eine der schönsten Städte Deutschlands. Jahr für Jahr reisen Millionen von Touristen an, um sich vom „Mythos Heidelberg“ bezaubern zu lassen. Die Stadt der ältesten Universität Deutschlands (seit 1386) blickt auf eine über 800-jährige Geschichte zurück. Das moderne Heidelberg besticht durch zukunftsweisende Wissenschaft und Forschung, ist entwicklungsstarker Wirtschaftsstandort und lebendiger Mittelpunkt des Rhein-Neckar-Dreiecks.</p> <p>14 Stadtteile auf einer Gemarkungsfläche von 109 Quadratkilometern und mit insgesamt ca. 148.000 Einwohnerinnen und Einwohner gehören heute zu Heidelberg.</p>
Die Stadtteile	<p>Die Stadtteile Kirchheim und Rohrbach sind historisch gewachsene, ursprünglich durch Landwirtschaft dörflich geprägte Stadtteile, die seit den 60er-Jahren in einer dynamischen Entwicklung einen starken Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs erfahren haben. Kirchheim hat heute knapp 16.000, Rohrbach ca. 14.000 Einwohner.</p>
Fuß-/Radwegenetz	<p>Der geplante Brückenstandort liegt mittig in einer ca. 1,4 km großen Lücke im Fuß- und Radwegenetz. Die nächste Bahnquerung im Süden bildet in 700 m Entfernung die Bürgerstraßenbrücke südlich des S-Bahn-Haltepunkts Kirchheim/Rohrbach. Die nächste Bahnquerung im Norden bildet in ebenfalls gut 700 m Entfernung eine Brücke auf Höhe der Mark-Twain-Straße (s. Übersichtskarte). Auf beiden Seiten der geplanten Brücke liegen Wohn- und Gewerbegebiete mittlerer Dichte sowie ergänzende Nutzungen. Auf Kirchheimer Seite kann unmittelbar an vorhandene Fuß- und Radwege angeschlossen werden. Auf Rohrbacher Seite sind Netzergänzungen in alle Richtungen erforderlich. Auch unabhängig von der Brückenplanung fehlt hier eine attraktive Nord-Süd-Verbindung.</p>

Öffentlichkeit	<p>Der geplante Brückenstandort ist derzeit von Rohrbacher Seite nicht zugänglich. Darüber hinaus ist von beiden Seiten der jeweilige Nachbarstadtteil kaum wahrnehmbar. Die Zäsur der zwei befahrenen Bahngleise wird auf Rohrbacher Seite durch wilden Bewuchs auf ehemaligen Bahn- bzw. Industrieflächen sowie durch eine ca. 300 Meter lange Gewerbehalle verstärkt. Zwischen den Fernbahngleisen und dem heutigen Ende der Sickingenstraße liegen unzugängliches Gelände von ca. 300 Metern Tiefe. Diese Situation erklärt sich mit der Industriegeschichte der Rohrbacher Seite. Auf Höhe des geplanten Brückenstandorts befand sich die Schienenanbindung der ehemaligen Waggonfabrik Fuchs.</p>
Entwicklungen im Umfeld	<p>Entwicklungsbereich „Quartier am Turm“ (s. Plan): Auf dem in Rohrbach östlich der Bahn gelegenen Gelände bestand ab 1899 mit der Waggonfabrik Fuchs ein großflächiges Industrieareal, welches bis Mitte der 1990er Jahre als Produktionsstandort für Baumaschinen diente. Nach weitgehender Aufgabe der industriellen Nutzung wurde eine städtebauliche Neuentwicklung als innenstadtnahes Wohngebiet und überregional angebundenes Gewerbegebiet eingeleitet. Ziel der Entwicklung ist ein neues urbanes Quartier mit eigener Identität („Quartier am Turm“). Die industrielle Vergangenheit bestimmt städtebaulich durch die Übernahme des orthogonalen Rasters und den Erhalt markanter Industriefragmente den besonderen Charakter des neuen Quartiers.</p> <p>Große Teile der Reihenhaus- und Geschosswohnungsbebauung wurden realisiert, die Gewerbebauten und die vorgesehene Kindertagesstätte sind zur Zeit in der Planungsphase.</p> <p>Realschulverlagerung: Anfang dieses Jahres wurde die Gregor-Mendel-Realschule aus dem Ortskern von Rohrbach in den Norden Kirchheims verlegt. Der neue Standort liegt an der Königsberger Straße etwa in Höhe der geplanten Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Kirchheim und Rohrbach.</p> <p>Neubau Straßenbahn Kirchheim: 2006 wurde die Straßenbahn-Neubaustrecke nach Kirchheim in Betrieb genommen. Die Haltestelle Ilse-Krall-Straße liegt leicht nördlich der Kreuzung der geplanten Fuß- und Radwegeverbindung mit dem Kirchheimer Weg in gut 250 m Entfernung zur Brücke.</p>
Planungen im Umfeld	<p>Ausbau der Hardtstraße (s. Plan): Die in der Vergangenheit auf der Kirchheimer Seite brach gefallenen Bahnflächen sollen städtebaulich in Wert gesetzt werden. Zu diesem Zweck soll die Hardtstraße in Richtung Bahn verlegt, verbreitert und durch einen Fuß- und Radweg ergänzt werden. Die Stadtansicht zur Bahn soll durch zwei Baumreihen gestalterisch aufgewertet werden. Die hinzugewonnenen Flächen sollen einer Entwicklung und Erweiterung der angrenzenden Nutzungen und einer baulichen Ausbildung der Stadtkante dienen.</p>
Gleisanlagen	<p>Auf Höhe des geplanten Brückenstandorts liegen zwei elektrifizierte Gleise, die in ihrer Lage verbleiben müssen (s. Lageplan und Querschnitt), sowie eine Weiche, aus der südlich ein drittes Gleis ab-</p>

zweigt, das am S-Bahn-Haltespunkt Kirchheim/Rohrbach die Richtung stadteinwärts bedient (s. Orthobild).

Im Norden des geplanten Brückenstandorts teilt sich die Bahnstrecke in drei Stränge, von denen heute nur noch der mittlere in Betrieb ist (s. Orthobild). Die äußeren beiden waren Zulaufstrecken des ehemaligen Güterbahnhofs im Süden des Heidelberger Hauptbahnhofs, der nun als urbanes Stadtquartier entwickelt werden soll („Bahnstadt“).

5) Planungsvorgaben Brückenköpfe

Westlicher Brückenkopf

Brückenkopf und Wegeanschlüsse sind ausschließlich

- auf dem stadteigenen Flurstück 41089 zwischen dem Kindergarten und der Straße Im Franzosengewann und
- auf den DB-Flächen (Flurstück 40553) außerhalb des im Lageplan und Querschnitt markierten Lichtraumprofils herzustellen.

Die Hauptverbindung Richtung Westen soll über den Fuß- und Radweg nördlich des Supermarkts und der Tankstelle (Flurstück 41577) führen. Eine Lage der Brücke in der Achse dieses Weges ist anzustreben. Der Weg mündet im weiteren Verlauf in den Kirchheimer Weg auf Höhe einer im Zuge des Straßenbahnbaus neu hergestellten signalgeregelten Querung. Jenseits des Kirchheimer Wegs ist auf gleicher Höhe eine Fortsetzung der Wegeverbindung entlang des nördlichen Siedlungsrandes von Kirchheim geplant.

Die Wegeanschlüsse in Richtung Norden und Süden sind gleichwertig. Im Norden ist an die hier für Kfz gesperrte Hardtstraße anzuschließen; im Süden an die im Ausbau der Hardtstraße geplante Fuß- und Radallee zwischen Fahrbahn und Bahn (s. Anlage). Der Ausbau der Hardtstraße von Im Franzosengewann nach Süden ist ab 2009 vorgesehen. Die bahnparallele Wege- und Blickachse des Fuß- und Radwegs Hardtstraße ist bei der Ausbildung des Brückenkopfs zu berücksichtigen.

Östlicher Brückenkopf

Brückenkopf und Wegeanschlüsse sind

- auf den stadteigenen Flurstücken
- auf den DB-Flächen (Flurstück 40553) außerhalb des im Lageplan und Querschnitt markierten Lichtraumprofils herzustellen. Eine Inanspruchnahme der südlich angrenzenden Gewerbegrundstücke 21484/1 und /6 ist möglichst zu vermeiden.

Für die Fuß- und Radweganschlüsse auf Rohrbacher Seite liegt noch keine Planung vor. Von den Wettbewerbsbeiträgen wird eine zweckmäßige Höhenabwicklung in Richtung Norden und in Richtung Osten erwartet, die dem angestrebten Charakter der Flächen als innerörtlicher Frei- und Landschaftsraum Rechnung trägt. Bezüglich der Wegeanschlüsse ist davon auszugehen, dass in Richtung Norden ein bahnparalleler Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Güterbahntrasse angelegt wird. In Richtung Süden soll ein Anschluss an die verlängerte Konrad-Zuse-Straße erfolgen. Beide Anschlüsse sind im Bereich des Brückenkopfs nicht nur mit der Brücke

sondern auch untereinander attraktiv zu vernetzen. In Richtung Osten soll eine Durchbindung zur Sickingenstraße erfolgen.

Auf dem Flurstück 21484/6 befindet sich derzeit ein absiedlungswilliger Getränkegroßmarkt. Im Zusammenhang mit einer Nachnutzung des Grundstücks wird nach dem Wettbewerb zu überlegen sein,

- ob der nordwestliche Grundstücksbereich im Zusammenhang mit der Brückenplanung und dem Wegeanschluss an die Konrad-Zuse-Straße arrondiert werden sollte und
- ob die Nachfolgenutzung sowie das westlich gelegene Gewerbe über eine verlängerte Sickingenstraße erschlossen werden sollte.

6) Funktionale Anforderungen

Lichttraumprofil DB	Höhe: 6,2 m über SOK (s. Querschnitt) Breite: 4,35 m von Gleisachse (s. Lageplan und Querschnitt)
Nutzbreite Brücke	3,5 m zuzüglich Handlauf, Geländer, Beleuchtung etc.
Längsneigung Rampen	Maximal 6 % (DIN 18024-1). Ein Aufzug ist zu vermeiden.

Die jeweils einschlägigen technischen Bestimmungen insbesondere der Bahn sind zu beachten.

7) Wettbewerbskriterien und Bewertung

Leitidee

Städtebau und Gestaltung	Einbindung in das Umfeld Gestalterische Ausarbeitung Korrespondenz von Material und Konstruktion Beleuchtungskonzept Ausstattungsdetails
Funktionen	Benutzbarkeit Aufenthaltsqualität Zu- und Aufgänge Barrierefreiheit
Konstruktion	Gesamtkonstruktion/ Statisches System Konstruktive Details Einfache Montage
Realisierbarkeit	Baukosten Unterhaltungsaufwand Zugänglichkeit der tragenden Bauteile

8) Teilnehmer

Eingeladene Büros	1. Ackermann und Partner, München, in AG mit Beratenden Ingenieurbüro Christoph Ackermann 2. Prof. Peter Cheret, Stuttgart, in AG mit Knippers Helbig BI, Tragwerksplanung 3. Büro Hermann + Ottl, Jürgen Hermann, München, in AG mit
-------------------	---

	<p>Ing.-Büro für Tragwerksplanung Dr. Bernhard Behringer 4. Büro Krebs und Kiefer, Darmstadt, Beratenden Ing. für Bauwesen in AG mit Trojan Trojan Wendt 5. Ingenieurgruppe Bauen, Karlsruhe, in AG mit ap88, Freie Architekten 6. Henry Ripke, Architekten, Berlin, in AG mit Eisenloffel, Sattler und Partner 7. Schlaich Bergermann und Partner Beratende Ingenieure in Bauwesen, Stuttgart 8. Peter und Lochner GmbH, Stuttgart, in AG mit asp Architekten Stuttgart 9. Felix Schürmann, Architekten, München, in AG mit Mayr + Ludescher + Partner GbR 10. VIC Brücken und Ingenieurbau GmbH, Potsdam</p>
Ausgeloste junge Büros	<p>1. Jürgen Helber Büro Helber + Ruf, Ludwigsburg 2. Curbach Bösch Ingenieure, Dresden, in AG mit Hiddenline, Dipl.-Ing. Kurtz 3. Dipl.-Ing. Frank Lederer, Heltersberg, in AG mit Stephanie Müller, Thomas Brödel und Kai Schübel, Architekten 4. BPR Dr. Bernhard Schäpertöns & Partner, München, in AG mit Klaus Molenaar, Architekt 5. MLW Ingenieure Leipzig GbR, Leipzig, in AG mit tagebau Architekten und designer</p>
Ausgeloste Büros	<p>1. Dipl.-Ing. Hubertus Eilers, Gröben, in AG mit IB Klews-Hosse 2. Hochsteller und Partner, Darmstadt, in AG mit osd – office structural design GmbH und CO KG 3. Weischde, Hermann und Partner, Stuttgart, in AG mit Bez&Kock Architekten 4. Dipl.-Ing. Michael Manz, Münsingen 5. CPH Architekten, Lübeck, in AG Ingenieurbüro Donath GmbH</p>

9) Wettbewerbsunterlagen (auf beiliegender CD)

Bestand	<p>1. Übersichtskarte Netzplanung 1:5.000, DIN A4, PDF 2. Liegenschaftskarte 1:1.000 (stadteigene Flächen markiert), DIN A2, PDF 3. Orthobild 1:1.000, DIN A2, PDF 4. Liegenschaftsplan 1:200 (vorgegebener Planausschnitt), DIN A0, DWG 5. Bestandshöhen 1:200 (aus Befliegung), DIN A0, DWG 6. Bestandsquerschnitt 1:100 am beabsichtigten Standort mit DB-Lichtraumprofil, 1020x297 mm, DWG 7. Fotos, PDF</p>
Planungen	<p>8. Quartier am Turm – Masterplan Fortschreibung, o. M., DIN A3, PDF 9. Lageplan Variantenuntersuchung 2002, o. M., DIN A4, PDF 10. Lageplan Ausbau Hardtstraße 2007, 1:xxxx, 925x297 mm, PDF</p>
Sonstige	<p>11. Verfassererklärung</p>