

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
Realisierungsstufen	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
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. Insbesondere für den Bahnhof sind 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 scheidert 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.

REALISIERUNGSSTUFEN

Derzeit ist nicht absehbar wann und in welchen Realisierungsabschnitten der City-Bahnhof gebaut wird. 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 einer Realisierung des City-Bahnhof-Konzeptes Ulm ist der Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm zu beachten.

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

Das Areal des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB soll überbaut werden. Die neuen 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 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 Bahnhofsplatz 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. Der Bahnhof ist räumliche Mitte und verknüpft verschiedene Beziehungen, Ebenen und Raumfolgen. Es soll ein neues urbanes Zentrum mit einer besonderen Stellung im Stadtgefüge entstehen.

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.

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 neben einer hochwertigen ebenerdigen Querung der Friedrich-Ebert-Straße eine schnelle Verbindung in der Ebene -1 vorzusehen. Die Anbindungen sind barrierefrei und möglichst niveaufrei zu planen.

Folgende Anbindungen sind zu berücksichtigen:

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

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 zur Grundlage der weiteren Planungen.

Andere Lösungsansätze sind 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 EG soll 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 Laufflächen 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 seiner Integration in die Gesamtkonzeption für einen neuen Bahnhof auszugehen. 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 soll zusätzlich mit einem Dienstleistungszentrum überbaut werden. Es ist ein Gebäudekomplex zu konzipieren, 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 Medizinstandes 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 ist daher beispielhaft städtebaulich zu untersuchen, ob ein solches Zentrum an diesem Standort realisiert werden kann.

Bei der Konzipierung einer städtebaulichen Struktur ist insbesondere auf eine hohe Flexibilität auch für andere Nutzungen im hochwertigen Dienstleistungsbereich (Büro, Verwaltung) zu achten. Ausgeschlossen sind an dieser Stelle 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 sind einzelne und weiter unterteilbare Nutzungseinheiten mit ca. 2.500 qm, 9.500 qm, 4.000 qm und 2.000 qm BGF vorzusehen. Durchschnittlich sind 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 Geländeneiveau 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.

An der Olgastraße soll mittelfristig eine neue Parkgarage über der bestehenden Tiefgarage des Theaters Ulm entstehen.

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.

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

VERKEHRSERSCHLISSUNG

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.

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 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 beseitigt. 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. Die Bleichstraße im Dichterviertel wird zur Ausfahrt Richtung B10 mit Anbindung aller Richtungen über den Blaubeurer-Tor-Kreisel ertüchtigt werden.

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.

Uhlandstraße

Die historische Uhlandstraße 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 Richtungsfahrbahn 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. Die ÖPNV-Haltestelle "Theater" wird vor dem Theater Ulm in der Olgastraße zusammengefasst. In der Neutorstraße wird es eine zusätzliche Haltestelle geben. Die Lagen der neuen Haltestellen und Trassen sind in die Planung einzubinden. Eine weitere Linie soll künftig vom Bahnhof durch die Neue Straße in Richtung Neu-Ulm führen.

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

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

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.

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.

30 Teilnehmer nehmen am Wettbewerb teil. Davon sind 10 Teilnehmer vorab ausgewählt. Weitere 20 werden in einem Bewerbungsverfahren ermittelt.

Ferner sind Fachingenieure teilnahmeberechtigt, die gemäß den Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes am Tag der Auslobung zur Führung der Berufsbezeichnungen "Fachingenieur für Verkehrsplanung" bzw. "Landschaftsarchitekt" berechtigt sind, jedoch nur in Arbeitsgemeinschaften mit Architekten bzw. Stadtplanern.

Allen Teilnehmern wird dringend angeraten durch Einbeziehung geeigneter Fachplaner eine qualitätsvolle Bearbeitung des gesamten Leistungsspektrums aus Stadtplanung, Architektur, Verkehrsplanung und Freiraumplanung zu gewährleisten. Die Einbeziehung eines Fachingenieurs für Verkehrsplanung ist obligatorisch, auch für vorab ausgewählte Teilnehmer.

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. Giraudi Wettstein / Lugano

Die folgenden fünf Nachrücker sind vorgesehen:

1. 03 Architekten Gmbh / München
2. KSP Engel Architekten München
3. Benthem Crouwel Architects / Amsterdam, Aachen
4. Christoph Mäckler Architekten / Frankfurt
5. Hornberger Architekten AG / Zürich

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 formelle Wettbewerbsverfahren entsprechend den Richtlinien des jeweiligen Heimatlandes

Erfüllen mehr als 20 Bewerber die Teilnahmebedingungen, so wird das Rechtsamt der Stadt Ulm die Auswahl durch Los vornehmen. Mehrfachbewerbungen führen zum Ausschluss aus dem weiteren Verfahren.

Berufsanfänger (Diplom o. Ä. im Jahr 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
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. Formlose verbindliche Bewerbung mit Angabe von Anschrift, Email-Adresse und Telefon- und Faxnummer. Bei Arbeitsgemeinschaften Nennung des verantwortlichen Vertreters.

PREISGERICHT

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

Zusammensetzung Preisgericht:

Prof. Rebecca Chestnutt / Architektin / Berlin
Sven Hantel / Regionalbereichsleiter DB Station & Service AG
Prof. Dipl.-Ing. Hildebrand Machleidt / Architekt und Stadtplaner / Berlin
Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch / Architekt und Stadtplaner / Stuttgart
Prof. Dipl.-Ing. Albert Speer / Architekt und Stadtplaner / Frankfurt
Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp / Verkehrsplaner / Kaiserslautern
Dipl.-Ing. Alexander Wetzig / Bürgermeister Stadt Ulm
Prof. Dipl.-Ing. Sophie Wolfrum / Stadtplanung / München
NN / FWG Fraktion
NN / CDU Fraktion
NN / SPD Fraktion
NN / Grüne Fraktion
NN / FDP Fraktion

Stellvertretende Preisrichter:

Prof. Dipl.-Ing. Florian Burgstaller / Architekt und Stadtplaner / München
Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich / Verkehrsplaner / Stuttgart
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
Ein Stellvertreter je Fraktion

Sachverständige Beratung:

Jens Aesche / DB Station & Service (Projektentwicklung)
Thomas Feig / Hauptabteilungsleiter Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung Stadt Ulm
Oliver Glaser / Stadtwerke Ulm Verkehr
Michael Groh / DB Station & Service (Vermietung)

Der Auslober behält sich vor weitere Sachverständige zur Beratung zuzuziehen.

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern nach der Preisgerichtssitzung unverzüglich mitgeteilt. Es ist vorgesehen, alle zugelassenen Entwürfe öffentlich auszustellen.

LEISTUNGEN

Gefordert ist ein städtebaulicher Entwurf mit Aussagen zu Erschließung, Bebauung, Freiraum, Nutzungen, Entwicklungsstufen und Einbindung in die Umgebung als Plandarstellungen (digital als PDF 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 Darstellungen zu integrieren.

Plandarstellung des gesamten Planungsgebietes im Maßstab 1:1000 als Lageplandarstellung, mit Schnitten und Perspektiven

Modell im Maßstab 1:1000 auf vom Auslober gestellter Modellgrundlage

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

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

Kostenschätzung für den neuen Bahnhof nach DIN 276

Ein Plansatz aller eingereichten 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

BEURTEILUNGSKRITERIEN

Die eingereichten Leistungen werden nach den folgenden Kriterien sowie nach weiteren spezifischen Kriterien beurteilt, die sich aus der Aufgabenstellung und dem Vergleich der eingereichten Arbeiten ergeben:

- Städtebauliche und stadträumliche Qualität
- Verkehrsfunktionen
- Qualität der Verknüpfung der Verkehrsarten im Bahnhofsbereich
- Öffentliche Räume
- Nutzungen
- Entwicklung in Bauabschnitten
- Erfüllung der Flächenanforderungen
- Wirtschaftlichkeit des Bahnhofs (Bewertung Nutzfläche zu Verkehrsfläche, Life Cycle Costs, 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 ausschließlich schriftlich und per Email bis 17.09.2010 gestellt werden. Die Beantwortung erfolgt beim Kolloquium.

TERMINE

Bekanntmachung	13.08.2010
Ende der Bewerbungsfrist	10.09.2010, 12:00 Uhr
Auswahl der Teilnehmer	17.09.2010
Frist für schriftliche Rückfragen	08.10.2010
Informationskolloquium	25.10.2010
Abgabe aller Wettbewerbsleistungen	04.02.2011, 12:00 Uhr
Ende der Vorprüfung	17.03.2011
Preisgerichtssitzung	18.03.2011

VORPRÜFUNG

Die Vorprüfung wird von Mitarbeitern der Stadtverwaltung Ulm und der Deutschen Bahn Station & Service AG durchgeführt, unterstützt von einer externen unabhängigen Wettbewerbsbetreuung. Dabei vergewissert sich der Auslober, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangenen und unvoreingenommen sind.

PREISE, ANERKENNUNGEN UND AUFWANDESENTSCHÄDIGUNGEN

Für Preise und Anerkennungen wird insgesamt ein Betrag von 105.000.- € (inkl. MwSt.) ausgelobt. Für Arbeiten auf deren Grundlagen die Aufgabe realisiert 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 sollen Preisträger dieses Ideenwettbewerbs in den Planungsprozess eingebunden 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.

Für den Bahnhof können aufgrund wirtschaftlicher und technischer Voraussetzungen Änderungen an den Entwürfen erforderlich werden. Der Teilnehmer erklärt sich deshalb bereit, die ursprünglichen Wettbewerbsleistungen nach den Vorgaben der Stadt und der Deutschen Bahn AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß §15 AktG verbunden ist, auf der Grundlage dieser Anforderungen in zumutbarem Umfang honorarfrei zu modifizieren und weiterzuentwickeln.

EIGENTUM UND URHEBERRECHT

Die mit Preisen oder Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum des Auslobers. Alle anderen Arbeiten können bis zum 31.03.2011 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 Stadt und 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 4.6	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 10.2	Stadtplan / Radwegkarte
Anlage 11	Luftbilder
Anlage 12	Flurkarten
Anlagen 13.1 bis 13. 9	Pläne Postbahnhof
Anlagen 14.1 bis 14.8	Pläne InterCity-Hotel
Anlage 15	Pläne Bahnhofspassage
Anlage 16	Bilder