



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	07.06.2013		
Geschäftszeichen	SUB III-Wa		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 09.07.2013	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 254/13

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm
- Realisierungswettbewerb Bahnhofsplatz -

Anlagen:	1 Lageplan des Wettbewerbsgebiets	Anlage 1
	1 Entwurf der Auslobung	Anlage 2
	1 Vorplanung Friedrich-Ebert-Straße und ÖPNV-Haltestelle	Anlage 3
	1 Protokoll Runder Tisch am 14.05.2013	Anlage 4
	1 Protokoll Runder Tisch am 12.06.2013	Anlage 5

Antrag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Den Empfehlungen der Verwaltung in den Ziffern 4 und 5 der Sachdarstellung wird zugestimmt.
3. Der Auslobung des Realisierungswettbewerbs Bahnhofsplatz auf der Grundlage des Auslobungstextes (Anlage 2) wird zugestimmt.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3,C 3,II,OB,VGV	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: Auswirkungen auf den Stellenplan:	ja nein
--	------------

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:			
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	290.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	290.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
1. Finanzhaushalt 2013			
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei L74051100002 PRC	290.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
2. Finanzplanung 2014 ff			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

2. Beratungsfolge

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.07.2010 (GD 289/10)
Projekt Citybahnhof Ulm - Städtebaulicher Ideenwettbewerb
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 219/11)
Citybahnhof Ulm - Ergebnis des städtebauliche Ideenwettbewerbs - Bericht und Beschluss über das weitere Vorgehen
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 17.04.2012 (GD 133/12)
Citybahnhof Ulm- Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsarbeit und weiteres Vorgehen
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 05.02.2013 (GD 010/13)
Masterplan Citybahnhof Ulm - Zwischenbericht und Grundsatzbeschluss zur Durchführung des Realisierungswettbewerbs "Bahnhofsplatz"

3. Beschlusslage und Wettbewerbsvorgaben

Im Anschluss an den städtebaulichen Ideenwettbewerb wurde mit der interessierten Öffentlichkeit ein intensiver Dialog zu den Wettbewerbsergebnissen geführt. In Fachforen, einer Bürgerwerkstatt, einem Onlineforum und an einem abschließenden Runden Tisch am 17.01.2012 wurde ein Meinungsbild zu den Wettbewerbsergebnissen und der weiteren Planung ermittelt. Es hatte sich gezeigt, dass die wichtigen Themen in den einzelnen Foren kontrovers diskutiert wurden. Die Verwaltung hatte daher zur Vorbereitung des Beschlusses zu den einzelnen Punkten Stellung genommen (GD 133/12).

Aufbauend auf die Ergebnisse des Runden Tisches hat der FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt u. A. folgende Beschlüsse zur weiteren Planung gefasst:

- Die neue durchgehende Passage auf Ebene -1 von der Bahnhofstraße zur Schillerstraße soll in der Lage der heutigen Bahnhofspassage und der Unterführung unter den Bahngleisen liegen. Die Passage soll ohne Abzweigungen gebaut werden damit der Hauptfußgängerstrom in die Innenstadt nicht zwischen der Bahnhofstraße und den Sedelhöfen aufgeteilt wird. Die Passage soll nicht südlich des Gebäudes Bahnhofstraße 7 verschwenkt werden.
- Die Fußwegeverbindung zwischen der Bahnhofstraße und dem Zugang zur Bahnhofspassage muss in der direkten Wegebeziehung ohne Umwege hergestellt werden. Die ungehinderte Sichtbarkeit zwischen der Bahnhofstraße und dem Passagenzugang muss gegeben sein.
- Auf dem Bahnhofsplatz sollen attraktive Querungsmöglichkeiten über die Friedrich-Ebert-Straße mit Einbindung der Haltestelle geschaffen werden.
- Es soll ein als Platzraum erlebbarer Bahnhofsplatz mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Mit dieser Beschlusslage wurde die Verwaltung beauftragt, nochmals die Möglichkeiten zur Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße auf zwei Fahrspuren und zur Neuorganisation der Haltestelle zu prüfen.

4. Reduzierung der Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße

Bereits zum städtebaulichen Ideenwettbewerb wurde die Machbarkeit der Reduzierung auf zwei Fahrspuren mit positivem Ergebnis geprüft. In Vorbereitung auf den Realisierungswettbewerb wurde dies zusammen mit der Haltestelle Hauptbahnhof für den

Prognosehorizont 2030 wiederholt. Dabei wurden in einer Verkehrsflusssimulation die Varianten mit zwei und vier Fahrstreifen einander gegenüber gestellt.

Ergebnis ist, dass in der maßgeblichen Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens am Morgen bei beiden Varianten die erzielten Verkehrsqualitäten ausreichend sind (jeweils Qualitätsstufe C oder besser bei einer Skala von A bis F). Auch die sich bildenden Rückstaulängen sind bei der reduzierten zweispurigen Variante verträglich. Grund hierfür ist, dass nicht die Anzahl der Fahrspuren entscheidend ist, sondern die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Verkehrsknotenpunkte, in diesem Fall die Knoten Olgastraße/ Neutorstraße/ Wengengasse und Neue Straße/ Friedrich-Ebert-Straße/ Zinglerstraße. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die Friedrich-Ebert-Straße lediglich in dem Abschnitt zwischen der Hauptpost und der Zufahrt zum zentralen Omnibusbahnhof verschmälert werden soll.

Der große Vorteil der Lösung mit nur zwei Fahrspuren liegt in der Verbesserung der Situation für Fußgänger auf dem Bahnhofplatz und den besseren städtebaulichen Möglichkeiten bei der Platzgestaltung. Insbesondere die Überquerung des Bahnhofplatzes wird gegenüber heute wesentlich erleichtert. Es wird möglich sein, dem Fußgänger zwei Grünphasen während eines Ampelumlaufes zuzuweisen. Damit ist ein zügiges Überqueren bzw. Erreichen der Haltestelle gesichert. Dies bedeutet eine Qualitätsverbesserung für die Fußgängerverbindung gegenüber heute. In einem nächsten Schritt sollte geprüft werden, ob mit einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit weitere positive Effekte für die Platzqualität erzielt werden können.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt die Reduzierung der Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße zwischen der Hauptpost und der Zufahrt zum Omnibusbahnhof auf zwei Fahrspuren zur Grundlage des Wettbewerbs und der weiteren Planung zu machen.

5. Haltestelle Hauptbahnhof

Die neue Straßenbahnlinie 2 fordert mehr Kapazität der Haltestelle. An den Bahnsteigen müssen dann jeweils zwei Straßenbahnen plus zusätzliche Busse Platz haben. Bedingung ist auch, dass zumindest an den Enden der Haltestelle jeweils eine durchgehende Fußgängerquerung angeordnet werden kann. Neben den Belangen des öffentlichen Verkehrs muss auf dem Bahnhofplatz auch den Anliegen der Fußgänger, der Fahrradfahrer, der Taxen und des Individualverkehrs sowie der Anlieger Rechnung getragen werden.

In Vorbereitung des Wettbewerbs wurden Varianten für eine Haltestelle untersucht. Pläne werden in der Sitzung am 09.07.2013 gezeigt.

– 4-Gleis-Variante:

Die Ausbildung der Haltestelle mit vier Gleisen führt zu einer kompakten Haltestelle mit einer nutzbaren Länge zwischen den Fußgängerüberwegen von ca. 70 m. Aus rein betrieblicher Sicht ist diese Haltestelle günstig. Jedoch ergeben sich nur für einen Teil der Umsteigebeziehungen Vorteile. Negativ wirken sich dagegen die Straßenführung und die Breitenentwicklung der Haltestelle aus. Durch die Auffächerung der Gleise und der Straßenspuren werden enorme Flächen ausschließlich durch die Verkehrsinfrastrukturen belegt. Die Schaffung eines attraktiven Bahnhofplatzes mit Aufenthaltsqualität ist mit dieser Lösung nicht möglich.

– 3-Gleis-Variante:

Die dreigleisige Haltestelle erfordert eine Haltestellenlänge von ca. 115 m. Dabei werden zwischen den Außenbahnsteigen für beide Fahrtrichtungen jeweils ein verkürzter Bahnsteig angeordnet. Diese Variante führt zu einer unübersichtlichen und städtebaulich ungünstigen Haltestelle mit erhöhtem Raumbedarf.

– 2-Gleis-Variante:

Diese Variante entspricht mit einer Haltestellenlänge von ca. 120 m Länge der heutigen Haltestelle. Die Bahnsteige können flexibel sowohl von mehreren Straßenbahnen als auch von Bussen genutzt werden. Neben der Länge der Haltestelle ist für die Kapazität entscheidend, mit welcher Breite die Bahnsteige ausgebaut werden. Es ist eine Mindestbreite von 7 m vorgesehen. Trotz der Länge der Haltestelle sind gute Umsteigebeziehungen an den jeweiligen Bahnsteigen gegeben. Nachteilig können sich Umstiege zwischen den Bahnsteigen auswirken, jedoch stehen mit den Haltestellen Theater und Ehinger Tor weitere Umsteigehaltestellen zur Verfügung. Der große Vorteil der Lösung liegt in der geringen Breite, die es ermöglicht, einen Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualität und als Visitenkarte Ulms zu bauen.

Auf Anregungen aus der Bürgerbeteiligung wurden weitere Fragen zur Haltestellen geklärt:

- Verschiebung der 2-gleisigen Haltestelle nach Süden und Verschiebung des nördlichen Fußgängerüberweges in Richtung der Bahnhofstraße:
Dazu nehmen die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU) wie folgt Stellung. Zwangspunkt der Haltestelle ist im Süden die Zufahrt zum Omnibusbahnhof. Die Verschiebung des nördlichen Überweges könnte daher nur durch eine Verkürzung der nutzbaren Haltestellenlänge erfolgen. Der ÖPNV benötigt bei zweigleisiger Anordnung der Haltestelle eine Mindestlänge des nutzbaren Bahnsteiges von ca. 115 m zuzüglich der Rampen und Überwege. Diese Länge ergibt sich aus den kombinierten Längen von Bussen und Straßenbahnen bzw. mehrerer Straßenbahnen. Die Verkürzung der Haltestelle würde zu großen Kapazitätseinbußen und verminderter Flexibilität führen. Die Anforderungen für den Prognosezeitraum bis 2030 könnten nicht erfüllt werden.
- Zusätzlicher Fußgängerüberweg in der Mitte der Haltestelle:
Die Haltestelle ist im Norden durch die Kurve in Richtung Olgastraße und im Süden durch die Zufahrt zum Omnibusbahnhof und die jeweiligen Fußgängerüberwege begrenzt. Ein weiterer mittiger durchgehender Überweg würde die nutzbare Haltestellenlänge um ca. 12 m verkürzen und die Kapazität und die Flexibilität sowohl für Busse als auch für Straßenbahnen nachhaltig verschlechtern. Insbesondere in den Schwachlastzeiten der Busse und Straßenbahnen ist die volle Haltestellenlänge erforderlich, da dann alle Linien zur gleichen Zeit an der Haltestelle das Umsteigen gewährleisten müssen.
Laut SWU ist ein durchgehender Überweg mittig über die Gleise auch nicht möglich, da sich die Lage des Durchgangs je nach Art und Länge der haltenden Fahrzeuge ändern und an den beiden Bahnsteigen gegeneinander verschieben würde. Eine feste Zuordnung der Haltepositionen für einzelne Linien ist bei der Vorzugsvariante mit zwei Gleisen nicht möglich.
Auf Anregung aus dem Runden Tisch wird die Verwaltung prüfen, ob aus verkehrstechnischer Sicht zusätzliche mittige Zugänge von der Innenstadt und vom Bahnhof zum jeweiligen Bahnsteig möglich sind, ohne diese über die ÖPNV-Trasse barrierefrei zusammenzubinden.

– Seitenlage der Haltestelle:

Eine Verschiebung der Haltestelle in Seitenlage zur Friedrich-Ebert-Straße würde wegen der zusätzlichen Kreuzungen von Schiene und Straße zu Verschlechterungen der Verkehrsqualitäten beim ÖPNV und beim Individualverkehr führen. Dies wurde im Rahmen der Verkehrskonzeption im Jahr 2007 bereits abschließend geprüft: "Die Verlegung der ÖPNV-Trasse aus der Mittel- in die Randlage ist aus verkehrstechnischer Sicht (...) leistungsfähig nicht realisierbar."

Empfehlung der Verwaltung:

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile verbleibt als Vorzugsvariante die schon beim Ideenwettbewerb vorgegebene zweigleisige Haltestelle in Mittellage mit ca. 120 m Länge und Überwegen an den Enden. Die Verwaltung empfiehlt daher, die 2-Gleis-Variante zur Grundlage des Wettbewerbs und der weiteren Planung zu machen. Ob zusätzliche Zugänge zu den einzelnen Bahnsteigen möglich sind, wird im weiteren Verfahren geprüft.

6. Bürgerbeteiligung

Die Verwaltung hat zur Vorbereitung der endgültigen Auslobung ein Eckpunktepapier mit den wichtigsten Punkten der Aufgabenstellung und den Vorgaben verfasst. An zwei Terminen des Runden Tisches am 14.05.2013 und am 12.06.2013 wurde mit den Sprecherinnen und Sprechern der Foren und der Bürgerwerkstatt über die Eckpunkte der Auslobung diskutiert. Die Runden Tische wurden vom Büro citycom aus München moderiert.

Kritik wurde von mehreren Teilnehmern über die engen Vorgaben des Wettbewerbs und bereits getroffene Vorfestlegungen geäußert. So seien Anregungen aus der Bürgerwerkstatt und aus dem Runden Tisch vom 17.01.2012 nicht berücksichtigt worden. Insbesondere bezog sich die Kritik auf die vorgesehene Haltestelle mit zwei Gleisen, die Bahnhofsgarage und die Lage der Bahnhofspassage und des Passagenzugangs.

Sowohl die Haltestelle als auch die Bahnhofsgarage waren jedoch in dieser Form bereits Vorgaben zum städtebaulichen Ideenwettbewerb und damit auch Inhalte der Bürgerbeteiligung dazu. Die Bahnhofsgarage wurde im Zuge der Konkretisierung der Planung seit dem Ideenwettbewerb um zwei zusätzliche Parkebenen erweitert.

Zum Passagenzugang wurden die Planungen auf der Grundlage der Beschlüsse ebenfalls vorangetrieben. Der neue Passagenzugang liegt auf dem Grundstück der künftigen Sedelhöfe und ist damit Teil des Bebauungsplanverfahrens hierzu. Vorschläge und Einwendungen zum Passagenzugang werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens behandelt.

Weiterer Kritikpunkt war, dass die Bahnhofspassage selbst nicht Teil der Aufgabenstellung ist und damit zusätzliche Einschränkungen für die Platzgestaltung verbunden sind. Die Passage ist jedoch baulich mit der Bahnhofsgarage verbunden und damit Teil dieses Ingenieurbauwerks. Für die Passage gilt dennoch wie für den Platz, dass höchste Anforderungen an die Gestaltung gestellt werden.

7. Wettbewerbsauslobung

7.1. Eckpunkte der Auslobung

Der neue Bahnhofplatz soll als Visitenkarte Ulms ein angemessenes Entrée zur Innenstadt darstellen. Gleichzeitig hat er die Anforderungen als wichtigster intermodaler Verkehrsknoten mit öffentlichem und Individualverkehr sowie Anschluss an die Bahn zu

erfüllen. Er ist gleichermaßen Umsteigeknotenpunkt zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Zugang zur Innenstadt und Aufenthaltsort.

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

Folgende Aufgabenschwerpunkte sind zu bearbeiten:

a) Freiflächen

Aufgabe ist der Entwurf eines attraktiven Bahnhofplatzes, der die Anforderungen an die Funktionalität der zahlreichen Verkehrsarten und -beziehungen und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz gleichermaßen erfüllt. Besondere Bedeutung hat hierbei die Integration von urbanem Grün in die Platzgestaltung.

b) ÖPNV-Haltestelle

Die ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof wird mit verbreiterten Bahnsteigen als zweigleisige Haltestelle neu gebaut. Nördlich und südlich der Haltestelle werden durchgehende und mit Lichtsignalanlagen versehene Fußgängerüberwege über die Friedrich-Ebert-Straße gebaut. Die Bahnsteige sind barrierefrei an diese Überwege anzubinden. Wichtiger Teil der Aufgabenstellung ist zudem der Entwurf einer funktionalen und attraktiven Überdachung der Haltestelle.

c) Friedrich-Ebert-Straße

Vom Wettbewerb werden Lösungen zur Integration der Fahrspuren in die Platzgestaltung erwartet. Die Vorplanungen zu den Verkehrsführungen liegen vor und sind Vorgaben für den Wettbewerb.

d) Treppen, Aufzüge, Rolltreppen

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

Eine weitere Treppenanlage verbindet die Passage mit dem Bahnhofplatz. Ihr kommt bis zum Neubau des Empfangsgebäudes und der Personenunterführung unter den Bahngleisen besondere Bedeutung zur Erschließung des Bahnhofs zu. Aufgabe ist es hierbei, im Wettbewerb zu klären, ob eine dauerhafte Lösung möglich ist oder ob die heutige Bahnhofshalle provisorisch an die Bahnhofspassage angebunden werden soll.

e) Barrierefreiheit

Beim Bahnhofplatz sollen die Anliegen Behinderter wegweisend als Leitprojekt für künftige Vorhaben umgesetzt werden. Es werden daher Aussagen zur Vereinbarkeit der Ziele eines barrierefreien öffentlichen Raumes und denen der Stadtgestaltung erwartet.

f) Fahrradverkehr

Dem Radverkehr kommt am Bahnhof sehr hohe Bedeutung zu. Vom Wettbewerb werden Aussagen erwartet, wie die Belange des Radverkehrs in die Platzgestaltung eingebunden werden können. Der Radverkehr soll künftig zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Bahnhofsgebäude geführt werden.

g) Taxenstellplätze

Grundsätzlich kann die Vorfahrt für Taxen in die Parkebene -1 der Bahnhofsgarage integriert werden. Eine gewisse Anzahl von Stellplätzen wird jedoch auf dem Bahnhofplatz erforderlich sein. Es sind daher für Taxen auf dem Bahnhofplatz ca. 10 Stellplätze vorzusehen.

h) Kurzparken

In die Parkebene -1 der neuen Bahnhofsgarage sind niveaugleich zur Bahnhofspassage Vorfahrten für Kurzparken und Kiss&Ride-Verkehr integriert. Kurzparkzonen sind daher auf dem Bahnhofplatz nicht vorzusehen.

i) Lichtkonzept / Tageslichtnutzung

Teil der Aufgabe ist es, viel Tageslicht in die Bahnhofspassage zu leiten. Außerdem muss mit einem Lichtkonzept gewährleistet werden, dass die Anforderungen an die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz auch während der Dunkelheit erfüllt werden.

Folgende Planungshinweise sind außerdem zu beachten:

- Die Neubauten der Sedelhöfe werden die Innenstadtansicht des Bahnhofplatzes mit ihren Fassaden wesentlich verbessern und sind daher wichtige Randbedingungen für den Bahnhofplatz. Der Ausgang der Bahnhofspassage zur Innenstadt liegt in den Sedelhöfen und ist nicht Teil der Aufgabenstellung.
- Die Planungen zur neuen Bahnhofsgarage und zur Passage werden parallel zum Bahnhofplatz-Wettbewerb vorangetrieben. Die Vorplanungen zur Garage sind Wettbewerbsvorgaben.
- Der Neubau des Bahnhofsgebäudes wird erst nach dem Bau des Bahnhofplatzes möglich sein. Die Entwicklung des nördlichen Theaterviertels wird voraussichtlich erst nach Fertigstellung der Neubaustrecke beginnen können. Dies bedeutet eine zusätzliche Erschwernis bei der Planung des neuen Platzes, da nicht alle platzbegrenzenden Fassaden vorliegen. Es muss daher möglich sein, das Konzept des neuen Bahnhofplatzes auch mit geänderten Baufuchten der späteren Neubauten zu realisieren. Grundsätzlich steht das Konzept des Citybahnhofs Ulm und das des Bahnhofplatzes jedoch fest, insbesondere auch nach der Bürgerbeteiligung zum städtebaulichen Ideenwettbewerb. Deutliche Aussage war der Wunsch nach einem ungeteilten einheitlichen durch klare Raumkanten gefassten Platz.

7.2. Verfahren und Durchführung

Der Wettbewerb Bahnhofplatz soll als anonymer nichtoffener Realisierungswettbewerb mit vorherigem offenen Bewerbungsverfahren gemäß den Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2008 durchgeführt werden. Die fünf Preisträger des städtebaulichen Ideenwettbewerbs sind vorab qualifiziert. Weitere 35 Teilnehmer sollen in einem Bewerbungsverfahren ermittelt werden.

7.3. Rahmenzeitplan

Beschluss der Auslobung	09.07.2013
Bekanntmachung	01.10.2013
Preisgericht	11.04.2014

Die Verwaltung wird im Anschluss an den Wettbewerb über die Ergebnisse informieren und die Bürgerbeteiligung mit der zweiten intensiven Dialogphase wieder aufnehmen.

7.4. Kosten

Preissumme	140.000 €
Preisgericht	30.000 €
Wettbewerbsbetreuung durch externes Büro	60.000 €
Durchführung (Kolloquien, Unterlagen, Modelle, etc.)	50.000 €
Öffentlichkeitsarbeit (Ausstellung, Infoveranstaltung)	10.000 €
<hr/> Gesamtkosten	<hr/> 290.000 €

Die Deckung der Ausgaben erfolgt im Rahmen des verfügbaren Haushalts innerhalb Fach-/Bereichsbudgets bei L74051100002.