

Neubau eines innerstädtischen Hotels und Geschäftshauses am Standort

# Bahnhofplatz 7

Aufgabenstellung zur Planungskonkurrenz



## Aufgabenstellung

Planungskonkurrenz mit vorgeschaltetem Kolloquium mit sechs eingeladenen Teilnehmern für den

## Neubau eines innerstädtischen Hotels und Geschäftshauses am Standort „Bahnhofplatz 5-7“ in der Stadt Ulm

Auftraggeber und Verfahrensbetreuung:

**DC Bahnhofplatz 7 Ulm GmbH Co. KG**

Grosser Grasbrook 9

20457 Hamburg

Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210

Mail: charlotte.regier@dcdevelopments.de

im Einvernehmen mit der

**Stadt Ulm**

vertreten durch

Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht

## Terminübersicht

Versand der Unterlagen

Rückfragen

Einzel Kolloquium

Abgabe der Pläne

Abgabe der Modelle

Präsentation durch die Verfasser

Jurysitzung

Ausstellung der Entwürfe



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS</b> .....
<b>2</b>	<b>STADTRÄUMLICHER KONTEXT</b> .....
	Stadträumliche Lage/Nutzungs- und Baukörperstrukturen im Umfeld Aktuelle Planungen im Umfeld
<b>3</b>	<b>DARSTELLUNG DES PLANGEBIETS</b> .....
	Lage, Größe und Abgrenzung Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzungen Topographie und Bodenverhältnisse Verkehrliche Infrastruktur Rechtliche Rahmenbedingungen
<b>4</b>	<b>AUFTRAGGEBER</b> .....
<b>5</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG</b> .....
	Städtebauliche und hochbauliche Zielsetzung Verkehrliche und freiraumplanerische Zielsetzung
<b>6</b>	<b>NUTZUNGSKONZEPT</b> .....
	Handel Hotel
<b>7</b>	<b>VERFAHRENSGRUNDLAGEN</b> .....
	Auftraggeberin Verfahrensmanagement Verfahrensaufgabe Verfahren Teilnehmende Büros Jury Bearbeitungshonorare Termine des Verfahrens Leistungen des Verfahrens Verfahrensunterlagen Vorprüfung Formalleistungen Beurteilungskriterien Weitere Bearbeitung Eigentum und Urheberrecht Rücksendung der Arbeiten Terminübersicht Vertraulichkeit Sonstiges

## 1. ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS

In der Stadt Ulm soll ein Baufeld in zentraler Lage am Übergang vom Bahnhofplatz in die Bahnhofstraße einer neuen Nutzung zugeführt werden. Das Baufeld besteht bis dato noch aus zwei Teilen:

- Der südliche Teil, das Grundstück Bahnhofplatz 7, ist mit einem Gebäude vom Beginn der 1970er Jahren bebaut. Dieses Haus soll entfernt werden.
- Der nördliche Teil des Baufeldes, künftig Bahnhofplatz 5, greift in das Projektgebiet der Sedelhöfe ein, Bei den Sedelhöfen handelt es sich im Kern um ein großflächiges Einzelhandelsprojekt von DC Developments GmbH Co. KG und DC Values GmbH und CO. KG. Besonderheit des Projekts ist es, dass hier kein solitäres Einkaufszentrum gängiger Bauart sondern vielmehr ein Einkaufs-, Gewerbe und Wohnquartier aus 4 separaten, in den Stadtgrundriss eingegliederten Bausteinen entstehen wird.

Das Grundstück Bahnhofplatz 7 konnte vom Auslober erst unlängst erworben werden, also zu einem Zeitpunkt, zu dem die Projektentwicklung der Sedelhöfe bereits weit fortgeschritten und der Aushub der Baugrube beinahe abgeschlossen ist. Die Verfügbarkeit des Grundstücks Bahnhofplatz 7 kommt aber gerade noch rechtzeitig, so dass der südwestliche Baustein der Sedelhöfe (sog. Haus 1, Bahnhofplatz 5,) nun mit dem Grundstück Bahnhofplatz 7 zu einer Nutzungseinheit verschmolzen und zu einem übergreifenden Stadtbaustein vereinigt werden kann.

Das nähere Umfeld des Planungsgebiets unterliegt derzeit einem grundlegenden Umbruch. Neben dem bereits genannten Projekt der Sedelhöfe werden im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungsprojekts „Citybahnhof Ulm“ das Bahnhofsumfeld sowie die anschließenden Stadtquartiere sukzessive neu geordnet. Das vorliegende Planungsareal führt das Quartier der Sedelhöfe fort und bildet den Angelpunkt zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und den Sedelhöfen. Das Grundstück nimmt damit eine herausragende städtebauliche Funktion am westlichen Rand der Innenstadt ein.

Auf dem Planareal soll ein attraktives Gebäude mit qualitätvollen Handelsflächen und einem Hotel angeboten werden. Die Grundfläche des Planungsgebiets liegt bei ca. 1200 m<sup>2</sup>.

Die Aufgabe der Teilnehmenden besteht in der Entwicklung eines Gebäudes, das einerseits mit seiner städtebaulichen und gestalterischen Qualität den hohen Anforderungen des Ortes Rechnung trägt, andererseits den konkreten funktionalen Ansprüchen aus der Hotel- und Einzelhandelsnutzung genügt. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens soll die bestmögliche städtebauliche, architektonische und funktionale Lösung gefunden werden.

Die Stadt Ulm beabsichtigt das Ergebnis der Planungskonkurrenz zur Grundlage des Bebauungsplanes zu machen der auch Änderungen der Nutzung im Rahmen von nicht störendem Gewerbe zulassen wird.

## 2. STADTRÄUMLICHER KONTEXT

### 2.1 Stadträumliche Lage/Nutzungs- und Baukörperstrukturen im Umfeld

Das Plangebiet befindet sich an prominenter Stelle im Ulmer Stadtgrundriss. Ausgehend vom Münsterplatz führen Hirsch- und Bahnhofstraße in einer Linie auf den Hauptbahnhof zu und bilden quasi das Rückgrat der westlichen Innenstadt. Hier befinden sich auch die 1a-Handelslagen der Stadt. Das Plangebiet erstreckt sich am westlichen Endpunkt dieser Linie.

An der Stelle des heutigen Grundstücks Bahnhofplatz 7 mündete bis zur Kriegszerstörung 1944 die Bahnhofstraße in den Bahnhofplatz. Diese axiale Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof wurde im Zuge des Wiederaufbaus aufgegeben, indem die Bahnhofstraße nach Süden verschwenkt und die Mündung in den Bahnhofplatz aus der historischen Achse gedreht wurde. Auf diese Weise wurde das neue Baugrundstück Bahnhofplatz 7 geschaffen, das diese ehemals axiale Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof unterbricht. Das Grundstück wurde zu Beginn der 1970er Jahre im Stile der Zeit bebaut. Seither bildet diese Bebauung den räumlichen Abschluss der Bahnhofstraße in Richtung Westen, jedoch ohne auf die besondere Situation im Blickpunkt dieser Sichtachse zu reagieren. Eine grundlegend neue städtebauliche Konzeption unter Rückgriff auf die historische Blickachse hat sich unter den heute gegebenen Voraussetzungen als nicht durchführbar erwiesen.

Unmittelbar nördlich an das Grundstück Bahnhofplatz 7 anschließend hat die DC Development GmbH in den vergangenen Jahren gemeinsam mit der Stadt das bereits beschriebene Projekt Sedelhöfe entwickelt. Die 4 Häuser der Sedelhöfe nehmen die vorhandene Gassenstruktur auf und bilden in ihrem Zentrum einen öffentlichen Stadtplatz aus. Dieser Platz bildet eine organische Fortführung der Bahnhofstraße in Richtung des Hauptbahnhofs. Mit Einbeziehung des Hauses 1 der Sedelhöfe in das Planungsareal kommt dem zu entwerfenden Gebäude die städtebauliche Aufgabe zu, zwischen Platz und Bahnhofstraße überzuleiten. Der neue Platz wird nach Albert Einstein benannt werden, dessen Geburtshaus sich bis 1944 im Bereich des heutigen Projektgrundstücks der Sedelhöfe befand.

Nicht weniger bedeutsam ist die Lage des Plangebiets zu seiner Westseite: Dort grenzt der Bahnhofplatz an; auf der gegenüberliegenden Platzseite befindet sich das Portal des Ulmer Hauptbahnhofs. Das zu planende Gebäude bildet den zentralen Baustein in der östlichen Raumkante des Bahnhofplatzes und wird das Bild der Stadt für ankommende Bahnreisende prägen.

Auch die Südseite und die Nordseite des Planungsareals grenzen an hoch frequentierte öffentliche Räume: Aus der Bahnhofstraße kommend haben Passanten einerseits die Möglichkeit dem unveränderten Verlauf der Bahnhofstraße am Südrand des Planungsgebiets zu folgen. Auf diesem Wege gelangen sie auf den südlichen Bahnhofplatz mit Fortführung zum Zentralen Omnibusbahnhof und zum Bahnhofsteg. Andererseits können Passanten den Weg in Richtung Norden über den Albert-Einstein-Platz wählen. Dieser mündet am nördlichen Rand des Planungsgebiets in den Bahnhofplatz mit direkter Anbindung an den Hauptbahnhof. Das Planungsgebiet befindet sich somit genau zwischen den beiden ebenerdigen Zuwegungen von der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz und vice versa.

Nicht zuletzt mündet die den Bahnhofplatz unterquerende Bahnhofspassage über zwei Aufgänge innerhalb des Plangebiets auf den Albert-Einstein-Platz. Diese Zugänge haben einerseits eine wichtige Bedeutung im städtischen Wegenetz, andererseits erschließen sie die Einzelhandelsflächen der Sedelhöfe im 1. Untergeschoss sowie zwei Tiefgaragen.

Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz sind die prägenden Stadträume im Umfeld des Baugrundstücks und bilden den Kontext für die zu entwickelnde Neuplanung. Eine besondere Herausforderung bei der Entwurfsarbeit ist der Umstand, dass das Projekt keinerlei Rückseite aufweist sondern allseitig gleichermaßen hohen stadträumlichen wie gestalterischen Ansprüchen Genüge leisten muss.

Am Bahnhofplatz befinden sich neben dem Hauptbahnhof die Hauptpost sowie weitere großmaßstäbliche Büro- und Geschäftshäuser mit bis zu 7 Geschossen. Den Bahnhofplatz queren der



Länge nach die verkehrsreiche Friedrich-Ebert-Straße sowie die zentrale innerstädtische ÖPNV-

Trasse. In Richtung Innenstadt setzt sich die Bahnhofstraße als Fußgängerzone fort, flankiert von großflächigen Handelshäusern. Die Häuser der Sedelhöfe am Albert-Einstein-Platz sind mit je 6 Geschossen geplant. Im EG sowie den ersten beiden Obergeschossen sind vorwiegend Einzelhandelsflächen vorgesehen. Darüber befinden sich gewerbliche Einheiten sowie Praxen. Im Gebäude zwischen Kelter- und Sedelhofgasse werden ab dem 3. OG insgesamt 112 neue Wohneinheiten entstehen. Unter den Sedelhöfen befindet sich eine 3-geschossige Tiefgarage für etwa 700 Fahrzeuge sowie weitere Einzelhandelsflächen in Verlängerung der städtischen Bahnhofspassage.

## **2.2 Aktuelle Planungen im Umfeld**

Als Reaktion auf das Projekt der Deutschen Bahn zum Ausbau der Schnellbahntrasse zwischen Stuttgart und Ulm und den zu erwartenden Entwicklungsdruck auf die Stadt Ulm infolge der wesentlich verbesserten Anbindung an die Metropolregion Stuttgart hat die Stadt Ulm sehr frühzeitig das Stadtentwicklungsprojekt „Citybahnhof“ ins Leben gerufen. Ziel des Projekts ist es, die daraus entstehenden Impulse für die Stadtentwicklung proaktiv aufzugreifen und bislang untergenutzte Quartiere im Bahnhofsumfeld aufzuwerten bzw. neu zu entwickeln. Zudem soll die Infrastruktur im Bahnhofsumfeld Zug um Zug modernisiert und an die zu erwartenden Bedürfnisse angepasst werden.

Insbesondere die Infrastrukturmaßnahmen kulminieren im Bereich des Bahnhofplatzes. Derzeit werden hier gleichzeitig eine neue Straßenbahntrasse mit zentraler ÖPNV-Haltestelle sowie eine Tiefgarage für ca. 540 Fahrzeuge inklusive einer neuen Passage zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof errichtet. Der Neubau eines zentralen Omnibusbahnhofs und eines Fahrradparkhauses sowie die grundlegende Neugestaltung der Platzoberfläche sind bereits in Vorbereitung.

Das zuvor beschriebene Großprojekt Sedelhöfe grenzt unmittelbar an die öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen an und ist bauplanerisch eng mit diesen verwoben. Zudem errichtet die Stadt Ulm derzeit auf dem Grundstück Olgastraße 66 direkt nördlich an die Sedelhöfe anschließend ihr neues Behördenzentrum für die städtischen Bürgerdienste.

Westlich des Hauptbahnhofs und der Gleisanlagen entwickelt die Stadt Ulm aktuell auf fast 7 ha ein urbanes Stadtquartier, das sog. Dichterviertel. Nördlich der Olgastraße befinden sich im sog. Theaterviertel zudem mittelfristige Optionen für die Stadtentwicklung. Ferner stehen nach Abschluss der Bauarbeiten für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm umfangreiche Flächen der Deutschen Bahn für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung.

Im Kontext dieser Maßnahmen ist die vorliegende Planungsaufgabe ein Baustein zur grundlegenden Neuordnung des Bahnhofsumfeldes. Seiner besonderen Lage am Schnittpunkt wichtiger stadträumlicher und funktionaler Übergänge wegen kommt dem Projekt eine besondere Bedeutung zu.

### 3. DARSTELLUNG DES PLANGEBIETS

#### 3.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Planareal befindet sich in zentraler Lage der Stadt Ulm gegenüber dem Ulmer Hauptbahnhof. Die Gesamtfläche des Planungsgebiets beläuft sich je nach gewählter Grundfläche auf bis zu 1 200 m<sup>2</sup>.

Das Plangebiet wird im Norden von den sich im Bau befindlichen Sedelhöfen Ulm, im Osten von der Bahnhofstraße bzw. dem Albert-Einstein-Platz, im Süden von der Bahnhofstrasse und im Westen vom Bahnhofplatz und der den Bahnhofplatz der Länge nach querenden Friedrich-Ebert-Straße begrenzt. Das Baugrundstück befindet sich am westlichen Rand der historischen Innenstadt. Die Entfernung zum Münsterplatz beträgt ca. 500 m.

Die westliche und die östliche Grenze des Planungsgebiets sind durch die bereits definierten Baufluchten des Hauses 1 der Sedelhöfe vorgegeben. Diese Baufluchten werden nach Süden auf das Grundstück Bahnhofplatz 7 verlängert. Nach Norden schließt das Planungsgebiet mit den bereits definierten Kanten des Hauses 1 der Sedelhöfe ab. Das südlich angrenzende Grundstück Bahnhofplatz 7 wird auf eine Gesamtlänge von max. 34 m vergrößert, die Ausgangsbreite der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz dementsprechend reduziert.

Ausgehend von dieser Flächenabgrenzung sind die Teilnehmer aufgefordert einen Baukörper zu formen, der Antworten auf die komplexen städtebaulichen Fragestellungen liefert. Hierbei sind insbesondere zu nennen:

- Einbindung des Baukörpers in die Raumkante am Bahnhofplatz
- Auseinandersetzung mit der Lage des Baukörpers in der zentralen Blickachse aus der Bahnhofstraße
- Räumliche Anbindung der Bahnhofstraße an den Albert-Einstein-Platz bzw. den südlichen Bahnhofplatz

Dabei bleibt den Teilnehmern freigestellt, die südliche und/oder die östliche Abgrenzung des Planungsgebiets aus städtebaulichen Erwägungen zu modifizieren - sei es durch Einziehen bestimmter Gebäudekanten hinter die Grenzen beispielsweise zur Schaffung eines rechtwinklig zur Bahnhofstraße stehenden Fassadenelementes als Abschluss dieses Straßenzuges oder sei es durch partielle Auskragungen in den Obergeschossen über die Grenzen hinaus. Dabei ist zu beachten, dass Auskragungen eine lichte Höhe von 4,50 m nicht unterschreiten dürfen.

Im Erdgeschoss des in das Plangebiet integrierten Hauses 1 der Sedelhöfe befinden sich die beiden Aufgänge aus der Bahnhofspassage bzw. von den unterirdischen Handelsflächen der Sedelhöfe auf den Albert-Einstein-Platz. Diese sind in die Planung grundsätzlich zu übernehmen. Insbesondere der Aufgang an der südöstlichen Ecke des Hauses 1 hat eine wichtige Funktion in der Wegebeziehung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof und muss von der Bahnhofstraße aus in seiner bislang geplanten Prägnanz und Fernwirkung erhalten bleiben bzw. auch noch verstärkt werden. Die Kubatur des zu planenden Gebäudes muss zwingend auf diese Situation reagieren und den Zugang zur Bahnhofspassage freistellen. Ein lediglich fassadenbündiger Zugang innerhalb der Bauflucht würde der besonderen Bedeutung dieser öffentlichen Wegebeziehung nicht gerecht. Es ist Teil der Aufgabe, den Aufgang aus der Passage seiner öffentlichen Bedeutung entsprechend auszubilden.

#### 3.2 Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzungen

Eigentümer des Plangebiets sind die Projekt SPV 11 GmbH und die DC Bahnhofplatz Ulm GmbH & Co. KG, Tochterfirmen von DC Developments GmbH & Co. KG sowie der DC Values GmbH & Co. KG.

Der Abriss des Bestandsgebäude ist im Zuge des weiteren Verfahrens vorgesehen.

### **3.3 Topographie und Bodenverhältnisse**

#### **3.3.1 Geländehöhen**

Das Plangebiet weist einen nahezu ebenen Geländeverlauf mit einem Höhengniveau von ca. 478 m üNN auf.

#### **3.3.2 Baugrund**

Das Plangebiet lässt bei einer eingeschossigen Unterkellerung eine Flachgründung zu.

#### **3.3.3 Altlasten**

Bei erster Sichtung von historischen Karten konnten keine relevanten Altlasten festgestellt werden, die für die Planungskonkurrenz relevant sind.

#### **3.3.4 Ver- und Entsorgung**

Für die Ver- und Entsorgung der neuen Bebauung stehen im öffentlichen Straßenraum der umgebenden Straßen alle notwendigen und gängigen Erschließungsmedien zur Verfügung.

### **3.4 Verkehrliche Infrastruktur**

#### **3.4.1 Motorisierter Individualverkehr MIV**

Das Planareal ist gut an den motorisierten Individualverkehr angebunden. Die Friedrich-Ebert-Straße westlich des Plangebiets ist Teil des Ulmer Altstadtrings mit schneller Anbindung an das überörtliche Straßennetz.

Der Flughafen Stuttgart ist über die BAB 8 in ca. 60 Minuten zu erreichen.

#### **3.4.2 Ruhender Verkehr**

Im Umfeld des Plangebiets befindet sich eine Reihe bestehender oder in Bau befindlicher öffentlicher Parkhäuser. Unweit südlich befindet sich das Parkhaus Deutschhaus mit ca. 600 Einstellplätzen. Zudem errichtet die Stadt derzeit unter dem Bahnhofplatz ein Parkhaus für etwa 540 Fahrzeuge. Darüber hinaus entsteht unter den Sedelhöfen eine öffentlich zugängliche Tiefgarage mit etwa 700 Stellplätzen.

#### **3.4.3 Öffentlicher Personenverkehr**

Das Plangebiet ist exzellent an den öffentlichen Verkehr angebunden. Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes befindet sich der Ulmer Hauptbahnhof mit Anschluss an den internationalen und nationalen Fernverkehr sowie an zahlreiche Linien des regionalen Schienenverkehrs. Mit der in Bau befindlichen Hochgeschwindigkeitsverbindung Ulm-Stuttgart wird der Hauptbahnhof Stuttgart künftig in etwa 30 min., der Stuttgarter Flughafen in nur mehr 25 min. erreichbar sein.

Unmittelbar südlich des Hauptbahnhofs erstreckt sich der Zentrale Omnibusbahnhof mit flächendeckender Anbindung ins regionale Umland. Vor dem Projektgrundstück befindet sich die ÖPNV-Haltestelle Bahnhofplatz. Dort verkehren künftig zwei Straßenbahnlinien und wichtige Buslinien des Stadtverkehrs. Die Haltestelle wird aktuell grundlegend umgebaut und auf die Ansprüche der in Bau befindlichen, zweiten Straßenbahnlinie ausgerichtet.

#### **3.4.4 Fußgänger- und Radwegeverbindungen**

Die fußläufige Anbindung des Plangebiets ist exzellent. Der Hauptbahnhof und die Einkaufslagen der zentralen Innenstadt sind auf kurzem Wege bequem erreichbar.





Nach Abschluss der Umbaumaßnahmen auf dem Bahnhofplatz wird das Projektgrundstück über einen unmittelbar an der Westseite des Baufeldes vorbei führenden Fahrradweg an das städtische Radwegenetz angebunden sein.

### **3.5 Rechtliche Rahmenbedingungen**

#### **3.5.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Stadt Ulm in der Fassung der Neubekanntmachung vom 16. September 2010 stellt im Bereich des geplanten Bebauungsplans „Gemischte Bauflächen“ dar.

Der Flächennutzungsplan ist unter der folgenden Seite aufzurufen:

<http://www.nachbarschaftsverband-ulm.de>

#### **3.5.2 Geltendes Planrecht (Bebauungsplan)**

Das Plangebiet unterliegt dem derzeit geltenden Planungsrecht des Bebauungsplanes „Östlicher Bahnhofplatz“ aus dem Jahr 1959/1963, welcher der Anlage zu entnehmen ist. Dieser Bebauungsplan entspricht nicht mehr den städtebaulichen Zielvorstellungen. Im Zuge und basierend auf den Ergebnissen des vorliegenden Verfahrens soll neues Planungsrecht geschaffen werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs unterliegt somit gemäß geltendem Recht in vollem Umfang der Abwägung.

#### **3.5.3 Bauordnungsrecht**

Im Rahmen des Verfahrens sind die Bestimmungen der Landesbauordnung für das Land Baden - Württemberg (LBO) und die nach LBO erlassenen Rechtsverordnungen sowie die entsprechenden technischen Richtlinien in der jeweils aktuellen Fassung einzuhalten.

Die baurechtliche Realisierbarkeit des Entwurfskonzeptes ist – auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – ein wesentliches Kriterium in der Beurteilung der Beiträge. Es wird eine zeitnahe Realisierung des Projekts angestrebt, weshalb die baurechtlichen Rahmenbedingungen von den Teilnehmenden einzuhalten sind.

#### **3.5.4 Baulasten/Dienstbarkeiten**

Nach erster Sichtung gibt es für die Planungskonkurrenz keine relevanten Baulasten- und Grundbucheinträge.

#### **3.5.5 Belange des Natur-/ Baumschutzes**

Innerhalb des Plangebiets bestehen keine erhaltenswerten Grünstrukturen. Der Artenschutz ist im weiteren Verfahren abzarbeiten.

#### **3.5.6 Lärm- und Geruchsmissionen**

Durch die zentrale städtische Lage des Areals befindet sich in dessen Umfeld ein umfangreiches Verkehrswegenetz. Es wirken erhebliche Verkehrslärmbelastungen aus Richtung Westen (Friedrich-Ebert-Straße) auf das Plangebiet ein.

Im Zuge des Straßenbahnausbaus wurde für den Bereich des Bahnhofplatzes ein Lärmgutachten erstellt. Demzufolge wirken von Westen auf das Haus 1 der Sedelhöfe tags bis zu 72 dB(A) und nachts bis zu 64,3 dB(A) ein. Für das Haus Bahnhofplatz 7 wurde bei der Gesamtlärbetrachtung ein Pegel von tags bis zu 69,2 dB(A) und nachts bis zu 62,3 dB(A) prognostiziert.

Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm sind durch architektonische Maßnahmen möglichst zu verhindern bzw. gering zu halten. Die entsprechenden Schallschutzverordnungen sind zu berücksichtigen.



## 4. AUFTRAGGEBER

### **DC Bahnhofplatz Ulm GmbH Co. KG**

Grosser Grasbrook 9  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210  
Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

Eine Tochterfirma von DC Developments GmbH & Co. KG und DC Values GmbH & Co. KG.

### **DC Developments GmbH & Co. KG**

Die DC Developments ist in Deutschland führend im Bereich der Immobilien-Projektentwicklung. Das Unternehmen ist in allen innerstädtischen Nutzungssegmenten zu Hause. DC entwickelt Immobilien mit modernen Nutzungskonzepten, in denen die Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen oder ihre Freizeit verbringen können. Eine sehr gute Lage und eine hohe Qualität der Architektur sind dabei ein absolutes Muss. Die Produkte und die Qualität unserer Projekte haben wir in den Referenzen in der Anlage beigefügt; sehr gern stellen wir unser Unternehmen persönlich vor.

Herausragend ist sicherlich der Marco Polo Tower in der HafenCity Hamburg. Ein Luxusprodukt, welches an der Wasserkante zur Elbe steht und das Stadtbild respektvoll und angepasst hochwertig prägt. Im Jahr 2009 wurde der Marco Polo Tower mit ca. 10.000 m<sup>2</sup> BGF o.i. wohnen fertiggestellt. Er ist heute eines der Wahrzeichen der HafenCity.

Direkt neben dem Marco Polo Tower, auf der Spitze des Strandkais, entwickeln wir im 50:50 Joint Venture mit der AUG. PRIEN Immobilien Gesellschaft für Projektentwicklung mbH ein Quartier. Auf diesem „Filetstück Hamburgs“ werden auf insgesamt 4 Baufeldern mit ca. 97.000 m<sup>2</sup> BGF o.i. 500 hochwertige Miet- und Eigentumswohnungen entstehen, darunter zwei Akzente setzende elegante Luxuswohntürme. Im Erdgeschoss sind neben Grimms Märchenwelten und dem Kinder-Kultur-Haus Geschäfte und Gastronomie geplant.

Zudem entwickeln wir in der HafenCity aktuell das Quartier „KPTN“. Es umfasst ca. 33.000 m<sup>2</sup> BGF o.i. mit einem Hotel, einem exklusiven Kino (Astor Film Lounge), Einzelhandel und Gastronomie sowie 215 Wohnungen.

Nördlich der Hamburger Alster entsteht das High-end Projekt, „The Quality Street Eppendorf“. Ein hochwertiger Mix aus Alt- und Neubau in einer ehemaligen Bonbonpapierfabrik. Insgesamt entstehen hier 32 Eigentumswohnungen in bester Lage von Eppendorf. Alle Wohnungen sind bereits verkauft und wurden im I. Quartal 2017 an die Erwerber übergeben.

Noch weiter im Norden, auf der Insel Sylt, haben wir im vergangenen Jahr die Neue Mitte Westerland fertiggestellt. 26 verkaufte Eigentumswohnungen mit ergänzendem Einzelhandel im Erdgeschoss und einem umgestalteten Vorplatz bilden das neue Zentrum der Stadt, das zum Shoppen und Verweilen einlädt.

In Ulm entsteht bis 2020 ein neues innerstädtisches Quartier mit vier eigenständigen Geschäftshäusern. Insgesamt umfasst das Objekt ca. 27.000 m<sup>2</sup> BGF Handel, ca. 9.000 m<sup>2</sup> BGF Wohnen sowie ca. 9.000 m<sup>2</sup> BGF Bürofläche. Ca. 700 Stellplätze befinden sich in den 3 Parkebenen.

DCD ist ein zuverlässiger und professioneller Entwickler sowie Partner der Stadtplanungs- und Genehmigungsbehörden. Wir legen hohen Wert auf Qualität und halten uns stets an unsere Zusagen. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit ist uns als Investor besonders wichtig, da uns die Belange der Stadt und der Öffentlichkeit sehr am Herzen liegen.

### **DC Values GmbH & Co. KG**

Hauptgesellschafter und Investor der DC Values - Unternehmensgruppe ist der Familienzweig John Jahr der gleichnamigen Hamburger Verlegerfamilie. Seit Ihrer Gründung 2009 hat das Unternehmen Immobilieninvestments mit einem Gesamtvolumen von rd. EUR 1,6 Mrd. in den deutschen Highstreets erworben und gemanagt.

Mit unserem erfahrenen Kernteam von rd. 35 Spezialisten aus den Bereichen Projektentwicklung, Vermietung, Asset- und Property Management sowie Finanzen sind wir in der Lage, auch komplexe Investments und Projektentwicklungen proaktiv zu managen und umzusetzen. In diesem Zusammenhang möchten wir exemplarisch auf drei Referenzobjekte der DC Values verweisen:

#### Zeilgalerie / Frankfurt

rd. 15.000 m<sup>2</sup> Mietfläche; Abriss und Neubau eines in die Jahre gekommenen, nicht mehr funktionierenden Centers und Repositionierung zu einem hochwertigen Geschäftshaus; komplexe nachbarschaftsrechtliche Aufgabenstellungen (gemeinsame rückwärtige Hofanlieferung mit Kaufhof, sehr beengte Bebauungsverhältnisse); herausfordernde bauliche Umsetzung und Baustellenlogistik, da sich das Objekt/Baustelle in der höchstfrequentierten Laufzone des deutschen Einzelhandels befindet.

#### Sedelhöfe / Ulm

rd. 80.000 m<sup>2</sup> Mietfläche; Realisierung einer gemischt genutzten Quartiersentwicklung mit mehreren eigenständigen Baukörpern über einer viergeschossigen gemeinsamen Tiefgarage; darüber Einzelhandel, Wohnen und Büro / Hotel; komplexe Abstimmung zwischen Vertretern der Stadt / Stadtplanung, Interessenvertreter des städtischen Einzelhandels, Nachbarn.

#### Rosenthaler Straße / Berlin

rd. 10.000 m<sup>2</sup> Mietfläche; Abbruch und Neubau eines hochwertigen, gemischt genutzten Geschäftshauses in der absoluten Szenelage Berlins, unmittelbar vis-à-vis der Hackeschen Höfe; das Projekt erfordert intensive und vor allem sensible Abstimmungsprozesse mit den Nachbarn und Behörden (insbesondere Stadtplanung und Denkmalschutz) in Bezug auf die umliegende kleinteilige, historisch gewachsene Bebauungs- und Milieustruktur des „Scheunenviertels“;

## 5. AUFGABENSTELLUNG

### 5.1 Städtebauliche und hochbauliche Zielsetzung

Mit seiner direkten Lage am Ulmer Innenstadtrand und der Nähe zum Ulmer Hauptbahnhof nimmt das Plangebiet eine wichtige Funktion in der Arrondierung der Innenstadt und weiteren Qualifizierung des Standortes und seines näheren Umfeldes ein. Das künftige Gebäude bildet das städtebauliche Scharnier zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz. Von übergeordneter Bedeutung sind gleichermaßen die Blickbeziehungen aus Richtung des Hauptbahnhofs bzw. des Bahnhofplatzes sowie aus der Bahnhofstraße. Darüber hinaus hat das Gebäude eine wichtige Funktion als räumliche Überleitung von der Bahnhofstraße in den künftigen Albert-Einstein-Platz.

Der zu gestaltenden Baukörper soll zur städtebaulichen und architektonischen Aufwertung der räumlichen Situation beitragen. Darüber hinaus soll das Gebäude die komplexen Rahmenbedingungen des Umfelds, wie Lärmimmissionen und besondere Sichtbeziehungen angemessen berücksichtigen. Angestrebt wird ein Baukörper, der einerseits die vorgenannte, besondere städtebauliche Funktion erfüllt, andererseits sich in die bestehende städtebauliche Struktur des Umfelds einfügt und mit dieser ein stimmiges Ensemble bildet. Ziel ist nicht die Planung eines architektonischen Solitärs sondern vielmehr eines qualitätvollen Bausteins in der Gesamtabfolge des westlichen Innenstadtrands.

Zum Bahnhofplatz soll der Baukörper eine klare Raumkante in Ergänzung der bestehenden Bauflucht ausbilden und auf diese Weise dessen räumliche Fassung stärken. Auf der Innenstadtseite soll das zu planende Gebäude den räumlichen Abschluss der Bahnhofstraße bilden sowie den Übergang von der Bahnhofstraße auf den künftigen Albert-Einstein-Platz und zu den beiden Abgängen in die öffentliche Bahnhofspassage definieren. Dabei ist zu beachten, dass der Passagenzugang an der Südost-Ecke des Gebäudes Bahnhofplatz 5 (Haus 1 der Sedelhöfe) freigestellt wird und in seiner bisher geplanten Prägnanz und Fernwirkung in die Bahnhofstraße erhalten bleibt. oder in seiner stadträumlichen Bedeutung noch gestärkt wird. Auf diese Situation ist mit der Kubatur des Gebäudes zu reagieren. Ein lediglich fassadenbündiger Zugang innerhalb der Bauflucht würde der besonderen Bedeutung dieser öffentlichen Wegebeziehung nicht gerecht.

Wie das Bestandsgebäude wird sich auch der Neubau künftig in die Blickachse von der Bahnhofstraße in Richtung Hauptbahnhof schieben. Diese städtebauliche Entscheidung aus der Zeit des Wiederaufbaus nach 1945 ist unter den gegebenen Umständen nicht veränderbar. Da der Verlauf der Bahnhofstraße samt seiner ehemaligen unmittelbaren Beziehung zum Bahnhof fest im städtischen Gedächtnis verankert sind, wird größten Wert darauf gelegt, dass der neue Stadtbaustein diese Blickachse reflektiert – sowohl baukörperlich - architektonisch als auch durch die Anordnung entsprechend öffentlicher Funktionen an dieser Stelle.

Die beigefügten Nutzungs- und Massenstudien sind dem Entwurf als Orientierung zugrunde zu legen.

Vor diesem Hintergrund bildet die in der Anlage dargestellte Ausdehnung des Baufeldes lediglich die max. bebaubare Grundfläche ab. Sollte die städtebauliche Auseinandersetzung mit der örtlichen Situation zu anderen Baukanten führen, bleibt den Teilnehmern freigestellt, Abweichungen von der südlichen bzw. östlichen Flucht des Baugrundstücks vorzunehmen. In diesem Fall ist die dargestellte Grundfläche als maximale Größe zu verstehen.

#### 5.1.1 Bauliche Struktur

Mit dem Projekt der Sedelhöfe Ulm wurde bereits ein wertvoller Baustein zur Schließung der Raumkanten des Bahnhofplatzes nach Westen entwickelt. Mit dem nachträglichen Erwerb des Grundstücks Bahnhofplatz 7 und der daraus resultierende Möglichkeit, dieses Grundstück mit dem Baufeld für das Haus 1 der Sedelhöfe zu vereinen, besteht nun die Chance, einen stimmigen Schlussbaustein in der westlichen Innenstadt zu bilden.

Der Entwurf soll eine angemessene, aus der Nutzung entwickelte Gliederung des Baukörpers finden. Im Rahmen des Verfahrens sind die endgültige, dem Umfeld angemessene Baukörperausbildung sowie das Gestaltbild des Hauses und des gesamten Ensembles entscheidende Erkenntnisziele.

### **5.1.2 Maß der baulichen Nutzung**

Die zu erreichende Bruttogeschossfläche ist abhängig von der städtebaulichen Setzung des Baukörpers und wird daher nicht vorgegeben.

Die Entwicklung eines für die konkrete städtebauliche Situation angemessenen Nutzungsmaßes innerhalb der beschriebenen stadträumlichen Grenzen ist Teil der entwerferischen Aufgabe. Die Auftraggeberin erwartet jedoch auf Basis der mitgelieferten Grundrisskonzepte eine ideale Flächenausnutzung des Areals. Es wird von den Teilnehmern erwartet, dass die erarbeiteten Baukörper eine hohe gestalterische Qualität und gut nutzbare, funktionsgerechte Grundrisse ermöglichen.

### **5.1.3 Höhenentwicklung**

Die Höhenentwicklung der Gebäudekörper soll sich prinzipiell an den Bestandshöhen im Umfeld orientieren. Seitens der Auftraggeberin und der Stadt Ulm wird ein bis zur Traufkante 6-geschossiger Baukörper angestrebt; darüber hinaus sollen weitere Nutzflächen in einem abgesetzten Dachgeschoss oder wahlweise in einem Dachraum untergebracht werden. Die Wahl der Dachform obliegt den Teilnehmern.

Inwieweit an geeigneter Stelle eine moderate Überhöhung als städtebaulicher Blickpunkt ausgebildet werden kann, liegt im Ermessen der Teilnehmer und soll im Rahmen des Verfahrens diskutiert werden.

### **5.1.5 Gebäudeerschließung**

Die entwurfsabhängige Anzahl der Hauseingänge soll deutlich ablesbar sein, um eigene Adressen auszubilden.

Die Gebäudeerschließung ist aus der städtebaulichen Situation, der optimalen Ausrichtung der Hotel- und Handelsflächen und den Nutzungskonzepten abzuleiten.

### **5.1.6 Lärmschutz**

Das Planungsgrundstück ist aufgrund seiner Lage an einem stark frequentierten Bereich im Ulmer Innenbereich Verkehrsbelastungen und damit Lärmemissionen ausgesetzt, die insbesondere durch den Motorisierten Individualverkehr und den Öffentliche Personennahverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße erzeugt werden. Diesem Aspekt ist mittels einer entsprechenden Fassadenkonzeption zu begegnen.

### **5.1.7 Besonnung/Verschattung**

Für alle Nutzungseinheiten ist eine ausreichende Belichtung sicherzustellen.

### **5.1.8 Fassadengestaltung**

Die Fassaden des Baukörpers sind standortspezifisch und mit hoher Wertigkeit zu entwickeln. Die Anforderungen der Nutzungen (Handel, Hotel) sollen sich in den Fassaden widerspiegeln. In Hinblick auf die gleichförmige Nutzung in den Geschossen und die daraus resultierende eingeschränkte Variabilität in der Fassadenstruktur kommt der Materialität, Gliederung und Fügung der Oberflächen eine besondere Bedeutung zu. Die Fassaden sollen eine dem innerstädtischen Kontext adäquate Materialität und Maßstäblichkeit erhalten. Architektonische Großformen mit geschossübergreifenden Vorhangfassaden würden dem städtebaulichen Kontext nicht gerecht. Stattdessen werden Baukörper mit vorzugsweise steinerner Außenwirkung favorisiert, die geeignet sind, dem bis dato sehr heterogenen baulichen Umfeld Stabilität zu verleihen.

Darüber hinaus soll die Konzeption der Fassade insbesondere die Aspekte Lärmschutz, Lüftungskonzept und Sonnenschutz berücksichtigen.

Mit Blick auf die weitestgehende Überbauung des in Rede stehenden Grundstücks und die avisierte Schaffung neuen Planungsrechts ist im Falle nicht oder nur schwach geneigter Dachflächen als sog.



„fünfte Fassade“ des Gebäudes eine extensive Dachbegrünung vorzusehen. Die Technik ist im Gebäude zu integrieren – s. Funktionsschemata.

### **5.1.9 Ökologische Aspekte/Nachhaltigkeit**

Das neue Gebäude soll grundsätzlich energieeffizient geplant sein und sowohl einen geringen

Endenergiebedarf als auch einen geringen Primärenergiebedarf aufweisen. Aus energetischer Sicht ist die Realisierung von kompakten Baumassen mit einem wirtschaftlich und energetisch sinnvollen Oberfläche-zu-Volumen-Verhältnis (A/V-Verhältnis) sinnvoll, da dadurch der Wärmebedarf der Gebäude zwangsläufig sinkt. Für eine mögliche zentrale Wärmeversorgung des Gebäudes ist ein Fernwärmeanschluss vorgesehen.

#### **5.1.11 Barrierefreiheit**

Alle Bereiche des Gebäudes sind in Anlehnung an die DIN 18040 nutzungs- und funktionsgerecht für mobilitätseingeschränkte Menschen zu planen.

#### **5.1.12 Wirtschaftlichkeit**

Die Auftraggeberin stellt hohe Ansprüche an die Wirtschaftlichkeit des Gebäudes, die in die Planbeurteilung einfließen werden. Diese Wirtschaftlichkeit bezieht sich z.B. auf die Investitionskosten, das Verhältnis NF/BGF, die Betriebskosten, planbare Bau- und Betriebsabläufe sowie auf die laufende Instandhaltung. Einsparungen dürfen jedoch nicht zu Beeinträchtigungen der angestrebten Qualität führen. Es sollen wertbeständige und umweltverträgliche Materialien verwendet werden, um eine hohe Lebensdauer zu garantieren.

Ziel der Auftraggeberin ist die Planung und Realisierung eines Gebäudes von hoher gestalterischer Qualität und Funktionalität. Der Gebäudekörper soll im Betrieb sparsam sein und trotzdem niedrige Investitionskosten aufweisen.

## **5.2 Verkehrliche und freiraumplanerische Zielsetzung**

### **5.2.1 Erschließung**

#### **Ruhender Verkehr/Tiefgaragen**

Auf dem Grundstück müssen keine KFZ-Stellplätze nachgewiesen werden. Diese werden entweder an anderer Stelle nachgewiesen oder finanziell abgelöst.

#### **Fahrradabstellplätze**

Die nach § 37 Abs. 2 LBO-BW notwendigen Fahrradstellplätze werden nicht auf dem Baugrundstück sondern an anderer Stelle im Projektumfeld nachgewiesen. Im Zuge der Planungskonkurrenz sind keine Fahrradstellplätze zu berücksichtigen.

#### **Gebäudeerschließung**

Die Erschließung der einzelnen Nutzungen ist entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen und unabhängig voneinander durch eigene, ebenerdige Zugänge (barrierefrei) zu entwickeln. Die Eingangsbereiche sollen deutlich ablesbar sein, um jeweils eigenständige Adressen auszubilden. Dabei ist auf eine optimale Ausrichtung der Nutzungen zu achten.

### **5.2.2 Freiraumplanung**

Das zu entwerfende Gebäude flankiert den Bahnhofplatz. Für diesen wird aktuell ein neues Gestaltungskonzept entwickelt. Ziel ist eine den gesamten Bahnhofplatz übergreifende homogene

Oberflächengestaltung. In Diskussion ist ein Belag aus veredeltem Asphalt oder aus Naturstein.

An seiner Süd- und Ostfassade wird das Gebäude den Albert-Einstein-Platz bzw. die Bahnhofstraße begrenzen. Die Oberfläche des Albert-Einstein-Platzes wird aus einem großformatigen, ungerichteten

Natursteinpflaster bestehen. Mit der Erweiterung der Sedelhöfe um das Grundstück Bahnhofplatz 7 soll dieser gestalterische Duktus analog nach Süden ausgedehnt werden, so dass die Bahnhofstraße von Osten kommend künftig in diese zusammenhängende Platzfläche mündet.

## 6. NUTZUNGSKONZEPT

Die Auftraggeberin beabsichtigt auf dem Planareal eine misch-/kerngebietstypische Nutzungsmischung aus Hotel und Einzelhandel bei zugleich hoher, innerstädtischer Dichte zu realisieren.

Im Bereich des Erdgeschosses, des ersten, zweiten und anteilig dritten Obergeschosses soll eine Handelsnutzung platziert werden, in den darüberliegenden Geschossen ein Hotel. Im Dachraum resp. Staffelgeschoss sind die öffentlichen Bereiche des Hotels anzusiedeln.

Die mitgelieferten Funktionskonzepte für beide Nutzungen sind verbindlich einzuhalten und zur Orientierung aller entwerferischer Entscheidungen heranzuziehen. Untergeschosse sind nicht zu planen.

Die horizontale Ausdehnung der Funktionen erstreckt sich in Obergeschossen bruchlos über das gesamte Plangebiet (Bahnhofplatz 7 plus Haus 1 der Sedelhöfe).

Im Erdgeschoss wird es eine funktionale Trennung am Zugang zur Passage im Untergeschoss geben.

### 6.2 Handel

Vorgesehen ist großflächiger Einzelhandel auf drei Geschosebenen. Im Erdgeschoss werden entsprechend die Antrittsflächen und Eingänge vorgesehen, die darauffolgenden beiden Ebenen werden einen handelsspezifischen Zuschnitt haben, das 3. OG wird anteilig auch Lager und Sozialräume aufweisen. Die Grundrisse müssen hocheffizient auf die Bedürfnisse des großflächigen Handels abgestellt sein, mit entsprechender Positionierung von Eingängen, Treppen, lastabtragenden Fassaden etc. wie dies in den beigefügten Schemata dargestellt ist.

Es ist von einem Nutzer mit hohem Außendarstellungsinteresse, sprich Schaufenstern in EG und OG 1 auszugehen. Er wird sowohl die Frequenzen im Platzraum, als auch die der Bahnhofstraße und Friedrich-Ebert-Straße mit angrenzendem Bahnhof ansprechen können müssen. Diese Interessenlage soll sich in den Fassadenentwürfen spiegeln. Darüber hinaus ist im Rahmen der Fassadenkonzeption die Notwendigkeit von Werbeanlagen im Bereich der ersten beiden Einzelhandelsgeschosse (EG/1. OG) in die Überlegungen einzubeziehen.

### 6.3 Hotel

Konzeptionell liegt den bisherigen Überlegungen die Idee eines modern-stylischen 3 Sterne Hotels mit Gastronomie und ca. 120 Zimmern, zugrunde. Der Antritt des Hotels befindet sich im EG, die Ebenen der Zimmer in den Geschossen 3 – 5. Die Lobby soll, im Staffelgeschoss oder Dachraum angeordnet werden. Das Gastronomiekonzept beinhaltet neben einem Restaurant auch eine Bar und Terrassen. Es soll ebenfalls in der obersten Etage angeordnet sein und ggf. auch von einem externen Betreiber geführt werden können.

Diese eher öffentlichen Bereiche des Hotels sollen sich zum Stadtraum hin orientieren. Die Blickbeziehungen zu Ulmer Münster und ggf. zum Bahnhof sind zu reflektieren. Umgekehrt können die Blickbeziehungen aus der Bahnhofstraße bzw. vom Hauptbahnhof wichtige Impulse bei der Wahl der Mittel zur Außenwirkung dieser öffentlichkeitswirksamen Bereiche liefern.

Die Dominanz der Handelsnutzung in den unteren Geschossen darf durch den Hoteleingang nicht beeinträchtigt werden, er ist auf ein Mindestmaß zu begrenzen, da er lediglich den Antritt und die Aufzüge beinhaltet.





## 7. VERFAHRENSGRUNDLAGEN

### 7.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin der Planungskonkurrenz ist

**DC Bahnhofplatz Ulm GmbH & Co. KG**

Grosser Grasbrook 9

20457 Hamburg

Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210

Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

im Einvernehmen mit der

**Stadt Ulm**

vertreten durch

**Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht**

### 7.2 Verfahrensmanagement

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

**DC Bahnhofplatz Ulm GmbH & Co. KG**

Grosser Grasbrook 9

20457 Hamburg

Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210

Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

### 7.3 Verfahrensaufgabe

Das Grundstück zwischen Albert-Einstein-Platz, Friedrich-Ebert-Straße und Bahnhofstrasse liegt in der Nähe zum Hauptbahnhof Ulm und soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Der bestehende Baukörper wird rückgebaut. Es soll ein attraktives, städtisches Gebäude mit qualitätvollen Handels-, und Hotelnutzungen entwickelt werden.

Die Verteilung auf die Nutzung ist den beigefügten Schemagrundrissen zu entnehmen.

Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens und auf Basis der Nutzungsstudien soll die bestmögliche städtebauliche und architektonische Konzeption gefunden werden, welche als Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren dient.

### 7.4 Verfahren

Das Verfahren erfolgt als einphasige Planungskonkurrenz mit 6 eingeladenen Teilnehmern. Inklusiv eines individuellen Workshops / Kolloquiums mit den einzelnen Büros, Vertretern der Stadt Ulm und des Auftraggebers DC Developments.

Innerhalb der Kolloquien sollen sowohl die Aufgabenstellung sowie die dazu gestellten Fragen mit der Jury und den teilnehmenden Büros erörtert werden

Darüber hinaus sollen die ersten konzeptionellen Überlegungen der Architekten vorgestellt und mit der Erwartungshaltung von Auslober und Stadt Ulm abgeglichen werden.

Die Teilnahme am Kolloquium ist verpflichtend, es findet am \_\_\_\_\_ in Ulm statt.

Die Lösung der Aufgabe soll in einer Bearbeitungsphase gefunden werden. Das Verfahren ist nicht anonym. Eine Präsentation durch den Entwurfsverfasser ist zum Abschluss des Verfahrens vorgesehen. Es ist keine gemeinsame Besichtigung des Planareals vorgesehen, die Verfahrensbeteiligten sollten eigenständig vor dem Kolloquium eine Ortsbesichtigung durchgeführt haben.



Verfahrenssprache ist deutsch.

Verfahrensteilnehmer, Jurymitglieder, sachverständige Beraterinnen und Berater sowie sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Bedingungen einverstanden.

## 7.5 Teilnehmende Büros

Folgende Architektinnen und Architekten wurden von der Auftraggeberin in Abstimmung mit der Stadt Ulm für dieses Verfahren gesetzt:

mfp, Müllich Fink und Partner, Ulm  
msm, meyer schmitz-morkramer, Köln  
Böge, Lindner-Böge BLK2, Hamburg  
Carsten Roth Architekt, Hamburg  
Bergmeister Wolf, Brixen  
Hild und K, München

## 7.6 Jury

### Jurymitglieder

#### NN, Juryvorsitz

Tim von Winning  
Volker Jescheck  
Lothar Schubert, DC  
Armin Wald, DC  
NN

### Stellvertretende Jurymitglieder

Charlotte Regier, DC

### Sachverständige

Helmut Kalupa Abteilungsleiter Städtebau und Baurecht II, Stadt Ulm  
Vertreter der FWG Fraktion, Ulm  
Vertreter der CDU Fraktion, Ulm  
Vertreter der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Ulm  
Vertreter der SPD Fraktion, Ulm  
Vertreter der FDP Fraktion, Ulm  
Vertreter der Die Linke, Ulm  
Projektbeteiligte Mitarbeiter von DC Developments und DC Values

## 7.7 Bearbeitungshonorare

Jedes teilnehmende Büro erhält ein Bearbeitungshonorar in Höhe von 12 000,- Euro (netto), sofern die im Auslobungstext definierten Leistungen erfüllt wurden.

Mit der Zahlung des Bearbeitungshonorars sind alle Ansprüche der Verfasser an der zu erbringenden Leistung abgegolten.

Die Auszahlung der Honorare erfolgt gegen Rechnungsstellung der teilnehmenden Büros im Anschluss an das Verfahren. Rechnungsempfänger ist der Auftraggeber:

### DC Bahnhofplatz Ulm GmbH & Co. KG

Grosser Grasbrook 9  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210  
Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

In den Summen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten, sie ist gesondert in Rechnung zu stellen.



## 7.8 Termine des Verfahrens

### Ausgabe der Verfahrensunterlagen

Das Aufgabenpapier wird allen am Verfahren beteiligten Personen ab dem \_\_\_\_\_ zugesandt.

### Schriftliche Rückfragen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, während des gesamten Verfahrens schriftliche Rückfragen zur Aufgabenstellung an \_\_\_\_\_

### DC Developments GmbH & Co. KG

Grosser Grasbrook 9  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210  
Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

zu richten.

### Kolloquium

Das Kolloquium findet statt am \_\_\_\_\_ um **11.00 Uhr** in Ulm. Das Vorgespräch der Jury findet am selben Tag um 10 Uhr statt.

Es ist keine gemeinsame Besichtigung des Planareals vorgesehen, die Verfahrensbeteiligten sollten eigenständig vor dem Kolloquium eine Ortsbesichtigung durchgeführt haben.

### Abgabe der Arbeiten

Einlieferungstermin für die Pläne ist der \_\_\_\_\_ bis 16.00 Uhr. Einlieferungstermin für die Modelle ist der \_\_\_\_\_

Alle Unterlagen sind zu richten an:

### DC Bahnhofplatz Ulm GmbH & Co. KG

Grosser Grasbrook 9  
20457 Hamburg oder DC Ulm  
Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210  
Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung durch einen Zustelldienst der Tagesstempel, unabhängig von der Uhrzeit; bei persönlicher Ablieferung der auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitpunkt.

Der Verfasser selbst ist für die Lesbarkeit des Aufgabestempels auf der Sendung verantwortlich. Verspätet eingegangene Arbeiten, deren Aufgabestempel/Aufgabebeleg fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden vorbehaltlich des späteren Nachweises fristgemäßer Einlieferung, den der Teilnehmer zu erbringen hat, mit beurteilt.

Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

### Präsentation

Zum Ende des Verfahrens ist durch die Entwurfsverfasser deren Arbeit anhand der eingereichten Unterlagen zu vor Jury und Sachverständigen zu präsentieren. Vorgesehener Termin ist der \_\_\_\_\_

### Jurysitzung/Ergebnis

Die Jury tagt am \_\_\_\_\_ in Ulm. Die Auftraggeberin benachrichtigt alle teilnehmenden Büros unmittelbar nach der Jurysitzung über die Entscheidung.



Das abschließende Protokoll der Jurysitzung wird allen Verfahrensbeteiligten zugesandt.

### **Ausstellung der Ergebnisse**

Die Ergebnisse des Verfahrens werden öffentlich ausgestellt. Ort, Eröffnung und Dauer der Ausstellung werden den Verfahrensbeteiligten und der Presse nach der Jurysitzung bekannt gegeben.

## **7.9 Leistungen des Verfahrens**

Alle Pläne sind genordet darzustellen.

Jeder Verfahrensteilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungsblätter sind zwingend einzuhalten. Darüberhinausgehend eingereichte Leistungen werden nicht berücksichtigt und im Rahmen der Vorprüfung und der Jurysitzung abgedeckt.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen. Die Präsentationszeichnungen sind ungefaltet und gerollt einzureichen.

### **1. Lageplan M 1 : 500**

Als städtebaulicher Funktions- und Rahmenplan mit der Darstellung von Neubau und unmittelbarem Kontext bzw. mit konzeptionellen Aussagen zu

- Baukörper und Geschossigkeit mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m ü. NN, Dachformen, Nutzungen);
- der Anbindung des Plangebiets an die Umgebung, Anschlüsse an die angrenzenden Straßenräume
- Erschließung

### **2. Schnitte M 1 :200**

Darstellung frei wählbarer, zum Verständnis des Konzeptes erforderlicher und den Bezug zur umgebenden Bebauung, verdeutlichender Schnitte. Sämtliche Schnitte sind mit Höhenangaben (bezogen auf NN) zu versehen.

### **3. Grundrisse M 1 : 200**

Grundrisspläne über alle Geschosse, unter Übernahme der vorgegeben Funktionskonzepte und mit Darstellung der Fassadengliederung, EG mit Außenanlagen und baulichem Kontext

### **4. Ansichten M 1 : 200 / 1:50**

Alle Ansichten, die angestrebte architektonische Qualität soll ablesbar sein, anhand einer frei gewählten Teilansicht im M 1 : 50 soll eine vertiefte Betrachtung von Materialität und Komposition möglich sein. Die Ansichten sind im Kontext der angrenzenden Gebäude darzustellen.

### **5. Liberoblatt**

Auf dem Liberoblatt sind Visualisierungen darzustellen - zur Erläuterung und Darstellung der entwurfsbestimmenden Leitidee sind frei wählbare Skizzen / Piktogramme in angemessenem Maßstab abzubilden.

### **6. Erläuterungsbericht**

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen, funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 2 DIN-A4-Seiten).

### **7. Prüfpläne**

Für die Vorprüfung ist zusätzlich zu den Präsentationsplänen ein Plan-Satz Prüfpläne (gefaltet) mit allen zur Berechnung notwendigen Maßen und Angaben abzugeben. Die Darstellungen müssen die zur Ermittlung der Flächen (BGF) und des umbauten Raumes (BRI) erforderlichen Aussagen treffen. In den Prüfplänen muss eine Grundvermessung (Grobabmessung der Achsen und Außenmaße) der zur Berechnung notwendigen Längen und Höhen enthalten sein.



### **8. Verfassererklärung**

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag

### **9. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten**

Das beigefügte Formblatt der Verpflichtungserklärung ist während des Kolloquiums unterschrieben abzugeben (siehe digitale Anlage A02).

### **10. Modell M 1 : 500**

Auf dem separat gelieferten Umgebungsmodell ist ein Arbeitsmodell anzufertigen. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „**Bahnhofplatz 7**“ zu versehen.

### **11. Liste der eingereichten Unterlagen**

#### **12. Digitale Unterlagen**

Alle unter 1. bis 9. aufgeführten Leistungen sind auf einer CD-ROM abzugeben. Die Präsentationspläne müssen als JPG-Dateien („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) und als pdf-Dateien abgespeichert sein.

Zur Präsentation der Entwürfe steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 1,20 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung, 1 x DIN A0, Querformat 1,20 x 84 cm, Lageplan M 1 : 500 Strukturplan M 1 : 200 Schnitte M 1 : 200, 1x DIN A0, Querformat 1,20 x 90 cm Mustergrundrisse M 1 : 200 Ansicht Liberoblatt

### **7.10 Verfahrensunterlagen**

Broschüre Aufgabenstellung  
Anlagen  
Digitale Anlagen  
Formblätter (durch die Teilnehmer auszufüllen)  
Verfassererklärung  
Verpflichtungserklärung  
Aufgabenstellung  
Auszug der Digitalen Stadtgrundkarte (DSGK) (.dxf, dwg)  
Lageplan (.dwg)  
Leitungspläne  
Luftbild  
Bestandsfotos  
Plandarsstellung bauliche Umgebung (dwg)  
Umgebungsmodell

### **7.11 Vorprüfung**

Die Vorprüfung erfolgt durch

#### **DC Bahnhofplatz Ulm GmbH Co. KG**

Grosser Grasbrook 9  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210  
Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

Die eingereichten Verfahrensarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfung und die sachverständigen Beraterinnen und Berater geprüft. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil der Jury vorgreifen könnte, als Fakten Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung.

## 7.12 Formalleistungen

Bewertungsmerkmale:

- termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmfüllung
- Umgang mit den Grundstücksgrenzen
- Übernahme der Funktionskonzepte

## 7.13 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien der städtebaulich-hochbaulichen Qualität

- Bewertungsmerkmale:
- Einfügen in das städtebauliche Umfeld und Übergang zu angrenzenden Bereichen
- Wirkung der Gebäudesilhouette im Kontext
- Maßstäblichkeit der Bebauung
- Blickbeziehung aus der Bahnhofstraße
- Zugang zur Passage
- Adressbildung
- Umgang mit umgebenden Lärmquellen
- Gestaltung und Zugänglichkeit der Erdgeschosszone
- Gestaltungselemente, Qualität der Fassaden und Dachflächen (Material, Konstruktion)
- Funktionstüchtigkeit und Flexibilität für die späteren Nutzer
- Ablesbarkeit der Nutzungen Handel und Hotel

Die Jury hat das Recht, die oben genannten Bewertungsmerkmale zu ergänzen, zu ändern oder zu modifizieren. Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung zu betrachten.

## 7.14 Weitere Bearbeitung

Die Jury gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe.

Die Auftraggeberin erklärt, dass sie unter Würdigung der Empfehlungen der Jury einen oder mehrere der ausgewählten Büros mit der weiteren Bearbeitung der Planungsleistungen gemäß HOAI §34 mindestens 2 bis 4 und Teile von 5 (zum Beispiel Leitdetails) beauftragen wird (die Beauftragung erfolgt stufenweise), sofern das Projekt umgesetzt wird, soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht und soweit mindestens eines der teilnahmeberechtigten Büros, dessen Arbeit ausgewählt wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistung gewährleistet. Sollte eine Fremdvergabe der darüber hinaus gehenden Leistungsphasen erfolgen, ist beabsichtigt, die künstlerische Oberleitung bei den Entwurfsverfassern zu belassen.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch das Verfahren bereits erbrachte Leistungen der Entwurfsverfasser bis zur Höhe des zuerkannten Bearbeitungshonorars nicht erneut vergütet, wenn der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach der Jury auf, so ist die Auftraggeberin berechtigt, unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft ein Mitglied oder mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Verfahren zugrundeliegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

## 7.15 Eigentum und Urheberrecht

Alle eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Auftraggeberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer erhalten. Die Auftraggeberin erwirbt das uneingeschränkte Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der weiteren Bearbeitung beauftragten Architekten (auch soweit die Arbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Auftraggeberin realisiert wird). Die Auftraggeberin ist berechtigt, das Nutzungsrecht zu übertragen.



Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) bleibt unberührt.

Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werkes sind die Teilnehmerinnen/Teilnehmer, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Auftraggeberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Urheberrechtlich geschützte Teillösungen von Verfahrensteilnehmerinnen und -teilnehmern, die bei der Auftragserteilung, nicht berücksichtigt wurden, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Der Auftraggeber hat das Erstveröffentlichungsrecht. Er ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten des Verfahrens in angemessener Frist ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser, Mitarbeiter und Fachplaner werden genannt.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Auftraggeberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

### **7.16 Rücksendung der Arbeiten**

Alle Arbeiten werden Eigentum des Auftraggebers. Die Arbeiten werden nicht zurückgesandt.

### **7.17 Terminübersicht**

Versand der Unterlagen  
Rückfragen  
Kolloquium  
Abgabe der Pläne  
Abgabe der Modelle  
Präsentation durch die Verfasser  
Jurysitzung  
Ausstellung der Entwürfe

### **7.18 Vertraulichkeit**

Die Verfahrensbeteiligten werden über sämtliche Inhalte der Aufgabenstellung und des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch den Auftraggeber nicht zugänglich machen.

### **7.19 Sonstiges**

Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den jeweiligen Ämtern ist abzusehen. Fragen und Rücksprachen zu den Inhalten der Aufgabenstellung sind ausschließlich an DC Developments zu richten.



**Herausgeber und Organisation**

**DC Bahnhofplatz Ulm GmbH Co. KG**

Grosser Grasbrook 9

20457 Hamburg

Tel.: 040 6000 37 0, Fax.: 040 6000 37 210

Mail: [charlotte.regier@dcdevelopments.de](mailto:charlotte.regier@dcdevelopments.de)

**Geschäftsführender Gesellschafter**

Lothar Schubert

**Projektleitung**

Charlotte Regier

im Einvernehmen mit der

**Stadt Ulm**

vertreten durch

Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht