

AUSLOBUNG



17.09.2019

Teil A Auslobungsbedingungen

1.	Allgemeines	4
2.	Auslober, Betreuer.....	4
3.	Zweck und Gegenstand	4
4.	Art, Verfahren, Ziel, Zulassungsbereich, Sprache	5
5.	Teilnehmer	5
6.	Auswahl der Teilnehmer bei mehr als 15 Bewerbern.....	6
7.	Anonymität	7
8.	Unterlagen	7
9.	Kolloquium	8
10.	Rückfragen	9
11.	Leistungen	9
11.1	Strukturkonzept / Rahmenkonzept M 1:2.500.....	9
11.2	Städtebaulicher Entwurf M 1:500.....	10
11.3	Geländeschnitte M 1:500	10
11.4	Strassengestaltung Grundriss / Fassadenabwicklung M 1:200.....	11
11.5	Erläuterungen	11
11.6	Modell M 1:500	11
11.7	Berechnungen.....	11
11.8	Plansatz für die Vorprüfung und Datenträger	12
11.9	Verfassererklärung	12
11.10	Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen	12
12.	Abgabemodus	12
13.	Preisgericht, Vorprüfer.....	13
14.	Beurteilungskriterien.....	14
15.	Prämierung	14
16.	Verstoss gegen bindende Vorgaben.....	15
17.	Beauftragung	15
18.	Nutzung	16
19.	Abschluss des Wettbewerbs	16
20.	Termine	16

Teil B Wettbewerbsaufgabe

21.	Aufgabenstellung	19
22.	Konzeptionelle Ausrichtung	19
23.	Wettbewerbsgebiet	19
24.	Bestand	20
25.	Denkmalschutz.....	20
26.	Natur- und Artenschutz.....	21
27.	Planungsrecht	21
28.	Allgemeine Vorgaben der Deutschen Bahn	21
29.	Nutzungsschwerpunkte.....	22
29.1	Nutzungen	22
29.2	Ausgeschlossene Nutzungen	23
29.3	Wohnen	23
30.	Verkehrsplanung	23
30.1	Allgemeines	23
30.2	Öffentlicher Verkehr	24
30.3	Fussgängerverkehr	27
30.4	Radverkehr	27
30.5	Mobilitätszentrale am Bahnhof und Radverkehr	27
30.6	Motorisierter PKW-Verkehr und ruhender Verkehr	28
31.	Zentraler Seezugang.....	29
32.	Ökologie, Ökonomie	29
33.	Erkenntnisse zum Baugrund.....	29
34.	Altlasten	30
35.	Regenwasserbehandlung	31
36.	Sichtachsen und Fluchten	31
37.	Erweiterung des Stadtgartens	32
38.	Anbindung an die Südbrücke / Villa Bosch.....	32
39.	Erdgeschosszonen im öffentl. Raum	32
40.	Durchgrünung und Baumbestand	32

Hinweis: Die Formulierungen des Textes berücksichtigen, in Anlehnung an das Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes, die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern. Dem dort formulierten Grundsatz folgend, dass eine sprachliche Gleichbehandlung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf, ist, wenn notwendig, die Form des generischen Maskulins (maskuline Personenbezeichnung, die weibliche und männliche Personen in der Bedeutung vereinen) geschlechtsneutral verwendet.

Teil A Auslobungsbedingungen

1. Allgemeines

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 in der Fassung vom 31.01.2013 mit dem Einführungserlass des Landes Baden-Württemberg vom 28.02.2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich anderes festgelegt ist.

Die Auslobung ist für den Auslober, die Teilnehmer sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden Württemberg beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 2019-4-17 registriert.

2. Auslober, Betreuer

Auslober ist die Stadt Radolfzell am Bodensee, vertreten durch den Oberbürgermeister Herrn Martin Staab.

Die Betreuung des Verfahrens erfolgt durch das Büro:

HIRTHE Architekt BDA Stadtplaner
Schienerbergweg 27
88048 Friedrichshafen
Fon 07541 / 950 167 10
Fax 07541 / 950 167 20
info@hirthe-architekten.de

3. Zweck und Gegenstand

Gegenstand des Wettbewerbs ist die städtebauliche Entwicklungsplanung und Freiraumplanung am Stadteingang Seetorplatz entlang der Friedrich-Werber-Strasse von der Lohmühlenstrasse im Westen über den Bahnhofplatz bis zum östlichen Ende des Kapuzinerweges in Radolfzell am Bodensee.

Um den unterschiedlichen Ansprüchen aus städtebaulicher, gestalterischer, funktionaler, ökologischer und ökonomischer Sicht gerecht zu werden, hat sich die Stadt Radolfzell am Bodensee als Auslober des Verfahrens entschieden, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren auszuloben.

Die Aufgabe des Wettbewerbs ist in Teil B der Auslobung ausführlich beschrieben.

4. Art, Verfahren, Ziel, Zulassungsbereich, Sprache

Der Wettbewerb wird als Ideenwettbewerb mit 15 teilnehmenden Stadtplanern oder Bergergemeinschaften aus Stadtplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten ausgeschrieben und als einphasiges Verfahren durchgeführt.

Der Wettbewerb zielt als Ideenwettbewerb auf das Aufzeigen unterschiedlicher Lösungsansätze zur städtebaulichen Klärung eines der wichtigen Eingänge in die Kernstadt von Radolfzell am Bodensee.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraums EWR, sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

5. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, welche die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäss Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung im Zulassungsbereich nachfolgende Berufsbezeichnung zu führen:

- Stadtplaner
- Architekt
- Landschaftsarchitekt

Teilnahmeberechtigt sind Stadtplaner oder Arbeitsgemeinschaften aus Stadtplanern mit Architekten und/oder Landschaftsarchitekten. Teilnahmeberechtigt sind:

- Stadtplaner
- ARGE Stadtplaner/Architekt
- ARGE Stadtplaner/Landschaftsarchitekt
- ARGE Stadtplaner/Architekt/Landschaftsarchitekt

Die Federführung hat beim Stadtplaner zu liegen.

Ist in dem Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Stadtplaner / Architekt / Landschaftsarchitekt, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäss der Richtlinie 2005/36/EG – „Berufsanerkennungsrichtlinie“ – gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemässen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristi-

schen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllt, die an natürliche Personen gestellt werden.

Bewerbergemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft teilnahmeberechtigt ist.

Jedes Mitglied einer Bewerbergemeinschaft (ARGE wie oben beschrieben) ist bereits bei der Bewerbung zu benennen.

Im Auswahlverfahren zugelassene Stadtplaner oder Arbeitsgemeinschaften können bis zum Kolloquium mit Architekten, bzw. Landschaftsarchitekten ergänzt werden.

Später gebildete Arbeitsgemeinschaften werden nicht zugelassen.

Ein Wechsel der Teilnehmer einer Bewerber- oder Arbeitsgemeinschaft ab der Bewerbung führt zum Ausschluss aller Mitglieder der Bewerber- oder Arbeitsgemeinschaft.

Mehrfachbewerbungen natürlicher oder juristischer Personen oder von Mitgliedern von Bewerbergemeinschaften führen zum Ausschluss der Beteiligten.

Der Auslober empfiehlt zur Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe eine Arbeitsgemeinschaft mit Landschaftsarchitekten zu bilden sowie Verkehrsplaner als Fachberater hinzuzuziehen.

Ausgeschlossen von der Teilnahme am Wettbewerb sind Personen, die infolge ihrer Beteiligung an der Auslobung oder Durchführung des Wettbewerbs bevorzugt sein oder Einfluss auf die Entscheidung des Preisgerichts nehmen können.

Das Gleiche gilt für Personen, die sich durch Angehörige oder ihnen wirtschaftlich verbundene Personen einen entsprechenden Vorteil oder Einfluss verschaffen können.

Die Durchführung der freiberuflichen Leistungen hat unabhängig von Ausführungs- und Lieferinteressen zu erfolgen.

Sachverständige, Fachplaner oder andere Berater müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind.

6. Auswahl der Teilnehmer bei mehr als 15 Bewerbern

Zur Überprüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit der Bewerber, insbesondere ihrer Eignung und Kompetenz für die Wettbewerbsaufgabe werden eindeutige und nicht diskriminierende Kriterien festgelegt.

Dabei wird differenziert zwischen formalen Kriterien für die Zulassung zum Auswahlverfahren und inhaltlichen Kriterien zur Beurteilung der Eignung im Auswahlverfahren.

Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Zum Teilnahmewettbewerb wird nur zugelassen, wer das Formular der Bewerbererklärung über die homepage des Wettbewerbsbetreuers (www.hirthe-architekten.de) abgerufen und bis zum 30.08.2019/12.00 Uhr fristgerecht eingereicht hat.

Bewerbungsunterlagen, die über den geforderten Umfang hinausgehen, werden nicht berücksichtigt, die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben.

Bewerber, die zur Auswahl zugelassen werden wollen, müssen den formalen Kriterien – Ausschlusskriterien – ausnahmslos genügen.

Sie belegen dies auf der vom Auslober vorgegebenen Bewerbererklärung und mit weiteren Nachweisen, die für die Zulassung zur Auswahl gefordert sind.

Ein Auswahlgremium wählt aus allen qualifizierten Bewerbern, die den Auswahlkriterien genügen, insgesamt 15 Bewerber direkt aus.

Sollten mehr als 15 qualifizierte Bewerbungen nach der Direktauswahl verbleiben, bestimmt das Los die Teilnahme.

Die Auswahl / Auslosung erfolgt in der KW 36/2019.

Mitglieder Auswahlgremium (alphabetisch geordnet):

- | | |
|-------------------|---|
| - Thomas Nöken | Stadtplaner, Leiter Dez. III, Radolfzell |
| - Manuel Jobi | Stadtplaner, Abt. Stadtplanung, Radolfzell |
| - Wolfgang Keller | Landschaftsarchitekt, Leiter Abt. L+G, Radolfzell |

Moderation:

- | | |
|-----------------|--|
| - Thomas Hirthe | Architekt BDA Stadtplaner, Friedrichshafen |
|-----------------|--|

7. Anonymität

Die Verfasser der Wettbewerbsarbeiten bleiben bis zum Abschluss der Preisgerichtssitzung anonym.

8. Unterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus

den Auslobungsbedingungen	Teil A der Auslobung
der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe	Teil B der Auslobung
den Anlagen	Teil C der Auslobung

- Anlage 1: Wettbewerbsgebiet
- Anlage 2: Daten Vermessung
- Anlage 3: Luftbilder
- Anlage 4: Kanal- und Leitungskataster
- Anlage 5: Fotos
- Anlage 6: Katasterpläne Höhenlinien
- Anlage 7: Stadtentwicklungsplan (STEP 2030)
- Anlage 8: Bauakten
- Anlage 9: Potentialanalyse Einzelhandel
- Anlage 10: Verkehrsgutachten
- Anlage 11: Baumbestand Stadtgarten
- Anlage 12: Statusbericht Kapuzinerweg
- Anlage 13: Daten Bahn
- Anlage 14: Städtebaulicher Entwurf (bächlemeid, lohrer, hochrhein)
- Anlage 15: Zentraler Seezugang
- Anlage 16 Regenwasserbehandlung
- Anlage 17: Baugrundgutachten
- Anlage 18: Altlasten
- Anlage 19: Planung Bahnhofsgebäude
- Anlage 20: Rahmenplan Stadt Bahn See
- Anlage 21: Sichtachsen
- Anlage 22: Berechnungsformular
- Anlage 23: Modell (wird zugeschickt)

Urheber- und Nutzungsrecht:

Die ausgegebenen Unterlagen können urheberrechtlich geschützt sein, daher darf die Nutzung der ausgegebenen Unterlagen nur zur Bearbeitung dieses Wettbewerbs erfolgen.

9. Kolloquium

Der Auslober bietet am 22.10.2019 von 9.00 Uhr bis ca. 11.00 Uhr ein Kolloquium auf dem Wettbewerbsgrundstück sowie anschliessend im Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Radolfzell an.

Das Kolloquium findet statt, wenn dies bis zum 09.10.2019 von mindestens 5 Teilnehmern beim Wettbewerbsbetreuer schriftlich beantragt wird.

Alle Teilnehmer werden bis zum 14.10.2019 benachrichtigt.

10. Rückfragen

Bis zum 21.10.2019 (Eingang beim Wettbewerbsbetreuer) können Rückfragen zur Auslobung gestellt werden, die bis zum 31.10.2019 unter Einbeziehung des Preisgerichts beantwortet werden. (Die Rückfragen können per E-Mail als Word-Dokument an: info@hirthe-architekten.de gestellt werden)

Schriftliche Fragen und deren Antworten, sowie das Protokoll des stattfindenden Kolloquiums, werden Bestandteil der Auslobung.

11. Leistungen

Im Einzelnen werden vom Teilnehmer folgende Leistungen gefordert:

Allgemeines:

Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen mit einer sechsstelligen Zahl (1 cm hoch, 6 cm breit) in der rechten oberen Ecke zu kennzeichnen.

Diese Kennzahl muss auch auf der Verpackung und sämtlichen Wettbewerbsunterlagen erscheinen.

Die Pläne sind zu norden.

Von allen verlangten Planungsleistungen ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung abzugeben.

Für die Dokumentation des Wettbewerbs sind die Unterlagen zusätzlich im PDF-Format einzureichen.

Für die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht jedem Teilnehmer eine Hängefläche für 4 Pläne zur Verfügung.

Alle Pläne sind in einem einheitlichen Format einzureichen. Grösse DIN A0 Quer-format.

Auf Tafeln aufgezeichnete Pläne sowie gerollte Pläne aus sehr starkem Papier sind schwierig an den Stellwänden zu befestigen und können zurückgewiesen werden.

Im Einzelnen werden vom Teilnehmer folgende Leistungen gefordert:

11.1 Strukturkonzept / Rahmenkonzept M 1:2.500

Darstellung der städtebaulichen und landschaftlichen Leitidee unter Berücksichtigung der Strukturen der Stadt Radolfzell, insbesondere unter Berücksichtigung der historischen Altstadtkulisse und der stadtbildprägenden Elemente.

Das Rahmenkonzept soll die Grundzüge des Stadteingangs von Süden her aufzeigen.

11.2 Städtebaulicher Entwurf M 1:500 (räuml. Abgrenzung gem. Planeintrag)

Darzustellen sind die Bebauungskonzeption, das Freiflächen- und Grünkonzept mit Angabe der Geschosszahlen, der verkehrlichen Erschließung und der Verbindung vom See zur Stadt.

Unter Beachtung der in Teil B aufgeführten Rahmenbedingungen ist auf der vorgegebenen Plangrundlage insbesondere die strukturelle, funktionale und verkehrliche Einbindung sowie die Vernetzung des Gebiets mit der Altstadt und dem See darzustellen.

Hierbei ist besonders der Umgang mit den Belangen von Fussgängern, Radfahrern, des ÖPNV, der sozialen Infrastruktur, wie der Versorgungsinfrastruktur aufzuzeigen.

Der städtebauliche Entwurf muss besondere Rücksicht auf die historische Baustruktur mit ihren stadtbildprägenden Elementen nehmen. Die stadtbildprägenden Elemente sind besonders der **Scheffelhof**, die mittelalterlichen Gebäude entlang der Friedrich-Werber-Straße, der **Seetorplatz**, die **Stadtmauer** mit **Pulverturm**, der **Stadtgarten** mit **Obertorbrücke**, das **ehem. Kapuzinerkloster** mit der **ehem. Klosterkirche**, die **Hausherrenschule** sowie die **Villa Bosch** mit Garten.

Das Freiraumkonzept soll unter Bezug auf die mittelalterlichen Plätze eine fußgängerfreundliche und attraktive Platzabfolge aufzeigen. Im Westteil sind dies der **Untertorplatz** und der **Forsteibrunnen**, im Mittelteil der **Markplatz**, **Seetorplatz** und **Bahnhofplatz** sowie im Ostteil der **Stadtgarten** und dessen geplante Erweiterung.

Vor allem der vorgesehene Rückbau von bestehenden Gleisanlagen bietet bisher unbeachtete städtebauliche Potentiale, für die es Ideen zu entwickeln gilt.

Die vorgegebene Abgrenzung des Gebietes kann in Teilbereichen, z.B. für die Erschließung überschritten werden, wenn dies die Konzeption erfordert.

Eintragung der Schnittführungen Nord-Süd und Ost-West.

11.3 Geländeschnitte M 1:500

Zwei Geländeschnitte in Nord- Süd- Richtung einschließlich der jeweils schematischen Gebäudeansicht.

Geländeschnitt in West- Ost- Richtung einschließlich der schematischen Gebäudeansicht Richtung Altstadt

Darstellung des vorhandenen und zukünftigen Geländes.

Darstellung von Höhenentwicklung und Höhenstaffelung geplanter und vorhandener Baukörper sowie deren Einbindung in das städtebauliche Gefüge.

11.4 Strassengestaltung Grundriss / Fassadenabwicklung M 1:200

Darstellung der Straßengestaltung eines für das Konzept maßgeblichen Ausschnitts der Erschließungsstrasse bzw. -anlage mit Fassadenabwicklung mit Höhenangabe inkl. ruhender Verkehr.

Ausschnitt nach Wahl des Verfassers.

11.5 Erläuterungen

Die Erläuterungen sollen über Ableitung und Ziele des Lösungsvorschlags informieren und sollen daher – in Form von Texten, Skizzen, Perspektiven oder sonstigen Darstellungen – auf den Plänen an den Stellen gegeben werden, wo es etwas über die Plandarstellung hinaus zu erläutern gibt.

Renderings sind nicht erlaubt.

Erläuterungen in kurzer prägnanter Form zum Entwicklungskonzept, städtebaulichen, architektonischen, landschaftlichen Konzept, zur Erschließung, Materialien, etc.

Die Erläuterungen informieren über Ableitung und Ziele des Lösungsvorschlags und sollen daher – in geeigneter Form von Texten, Skizzen und sonstigen Darstellungen – auf den Plänen an den Stellen gegeben werden, wo es etwas über die Plandarstellung hinaus zu erläutern gibt.

Darüber hinaus sind max. zwei skizzenhafte räumliche Darstellungen im Format von je DIN A 4 zugelassen.

Darüberhinausgehende Leistungen, wie z.B. fotorealistische Darstellungen, oder Renderings werden von der Vorprüfung abgedeckt.

11.6 Modell M 1:500

Massenmodell auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Unterlage.

11.7 Berechnungen

Es sind Berechnungen auf vorgegeben Formblättern zu folgenden Aspekten einzureichen:

- Flächenermittlung und Flächenbilanz (überschlägig) Verkehrsflächen, überbaute Flächen, Grün- und Freiflächen
- Städtebauliche Kennziffern (GRZ, GFZ, Geschoszahl)
- Übersicht über die geplanten Nutzungseinheiten

- Berechnung notwendiger Stellplätze/ öffentlicher Parkstände
 - 1 Stellplatz/100 m² BGF (2,60 m x 5,00 m = 13,00 m²/PKW)
 - 2 überdachte Fahrradstellplätze/100 m² BGF (1,50 m²/Fahrrad)
 - zusätzlich mind. 550 öffentliche PKW-Stellplätze
 - Kurzparkzone Zugang Bahnsteige mit 20 Parkständen (inkl. 5 Beh.- Stpl.)
 - mind. 4 weitere Behindertenstellplätze. im Geltungsbereich

11.8 Plansatz für die Vorprüfung und Datenträger

Neben den Präsentationsplänen ist ein gesonderter Plansatz aller Pläne für die Vorprüfung abzugeben.

Die Präsentationspläne sind mit Masstabsleiste im PDF-Format auf einem Datenträger abzuspeichern, wobei in den Dateieinstellungen alle Hinweise auf den Verfasser zu eliminieren sind.

11.9 Verfassererklärung

Abgabe der Versicherung zur Urheberschaft – „Verfassererklärung“ – gemäss Anlage in einem mit der Kennzahl versehenen, undurchsichtigen und verschlossenen Umschlag.

Neben der Verfasserklärung geben die Teilnehmer ihre Anschrift, Mitarbeiter, Sachverständige und Fachplaner, juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften an, außerdem den bevollmächtigten Vertreter.

Für die öffentliche Ausstellung wird eine Karte DIN A5 mit den Namen aller Verfasser und aller Beteiligten verlangt. Diese Karte ist dem verschlossenen Umschlag der Verfassererklärung einfach beizulegen.

11.10 Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen

Zur Vollständigkeitsprüfung im Interesse der Teilnehmer.

12. Abgabemodus

Die Wettbewerbsarbeiten können persönlich abgegeben werden oder so versandt werden, dass sie bis zum angegebenen Datum und Uhrzeit bei der unten aufgeführten Adresse vorliegen.

Der Abgabetermin wurde mit Datum und Uhrzeit als Ausschlussfrist festgelegt.

Zur Wahrung der Anonymität ist die Anschrift des Auslobers als Absender zu verwenden.

Abgabe Pläne: bis 17.01.2020, 16:00 Uhr

HIRTHE Architekt BDA Stadtplaner
Schienerbergweg 27
88048 Friedrichshafen

9:00 Uhr bis 12:00 Uhr und 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr

Abgabe Modell: bis 31.01.2020, 12:00 Uhr

Stadtverwaltung Radolfzell am Bodensee
Dezernat III - Umwelt, Planen & Bauen
z.Hd. Herrn Manuel Jobi
Güttingerstrasse 7
78315 Radolfzell

Montag bis Donnerstag von 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr
und 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr
Freitag von 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr
über die Feiertage keine Abgabe

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt in jedem Fall der rechtzeitige Eingang (Submissionstermin).

Das Datum des Poststempels findet keine Berücksichtigung, Arbeiten die nach diesem Termin angeliefert werden, können nicht mehrgewertet werden (analog VOB/A).

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen.

13. Preisgericht, Vorprüfer

Der Auslober hat das Preisgericht wie folgt bestimmt und hat es vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört.

Der Auslober behält sich vor bei einstimmigem Beschluss weitere Preisrichter, Fachberater oder Vorprüfer hinzuzuziehen

Fachpreisrichter (stimmberechtigt, alphabetisch geordnet)

- | | |
|--------------------|--|
| - D´Inka, Gabriele | Architektin BDA, Fellbach |
| - Fink, Peter | Stadtplaner, Architekt BDA, Ulm |
| - Haag, Karl | Stadtplaner, Architekt BDA, Stuttgart |
| - Hähnig, Matthias | Stadtplaner, Architekt BDA, Tübingen |
| - Keller, Wolfgang | Landschaftsarchitekt, Abt. L+G, Radolfzell |
| - Nöken, Thomas | Stadtplaner, Leiter Dez. III, Radolfzell |
| - Raff, Hellmut | Architekt BDA, Tübingen |
| - Seng, Christian | Landschaftsarchitekt, Überlingen |

Stellvertretender Fachpreisrichter (ohne Stimmr. alphabetisch geordnet)

- | | |
|----------------|-----------------------------------|
| - Ersoy, Engin | Architekt, FB Hochbau, Radolfzell |
|----------------|-----------------------------------|

15. Prämierung

Der Auslober stellt für Preise und Anerkennungen einen Gesamtbetrag von € 58.000,- zur Verfügung. Die Umsatzsteuer ist darin mit 19 % enthalten. Die Wettbewerbssumme ist auf der Basis des Merkblattes 51 der Architektenkammer Baden- Württemberg ermittelt.

Das Preisgericht kann bei einstimmigem Beschluss die Aufteilung der Wettbewerbssumme und die Anzahl der Preise/Anerkennungen ändern.

Folgende Preise und Anerkennungen sind vorgesehen (inkl. 19 % MWSt.):

1. Preis	€	23.200,--
2. Preis	€	14.500,--
3. Preis	€	8.700,--
Anerkennungen	€	11.600,--

16. Verstoss gegen bindende Vorgaben

Bindende Vorgaben inhaltlicher Art, die zum Ausschluss führen würden, werden nicht formuliert, d.h. es bestehen nur formale bindende Vorgaben gem. Teil A der Auslobung.

17. Beauftragung

Der Auslober beabsichtigt, das Projekt im Ganzen oder in Teilbereichen städtebaulich zu vertiefen.

Der Auslober wird, vorbehaltlich der Zustimmung durch den Gemeinderat, bei Umsetzung der Massnahme unter Würdigung der Preisgerichtsempfehlung, einen oder mehrere der Preisträger (Arbeitsgemeinschaften) mindestens mit der weiteren Bearbeitung des städtebaulichen Entwurfs beauftragen.

Der Auslober beabsichtigt außerdem die Preisträger in evtl. künftige konkurrierende Verfahren für die bauliche Umsetzung des Vorhabens einzubeziehen.

Die Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und das Recht auf Erstveröffentlichung sind in § 8 (3) RPW geregelt.

Die Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen.

Im Falle der Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des Preises nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

18. Nutzung

Wettbewerbsarbeiten dürfen vom Auslober veröffentlicht werden.

Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern.

Sofern der Auslober beabsichtigt auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses eine weitere Planung zu verfolgen, beabsichtigt er auch einen oder mehrere Preisträger aus dem Wettbewerb einzubeziehen.

19. Abschluss des Wettbewerbs

Der Auslober teilt den Wettbewerbsteilnehmern das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung, unverzüglich mit und macht es sobald wie möglich öffentlich bekannt.

Alle Wettbewerbsarbeiten werden öffentlich ausgestellt.

Die mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum des Auslobers.

Die anderen Arbeiten schickt der Auslober nach Abschluss des Wettbewerbs auf Anforderung an die Teilnehmer kostenfrei zurück, die Modelle werden nicht zurückgesandt.

Unterlagen, die bis zum 01.06.2020 nicht angefordert oder abgeholt wurden, werden entsorgt.

Wettbewerbsteilnehmer können von ihnen vermutete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren beim Auslober rügen.

Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls beim Auslober eingehen.

Der Auslober trifft dann seine Feststellungen im Benehmen mit der Architektenkammer.

20. Termine

- | | |
|--|------------|
| - Tag der Bekanntmachung | 21.06.2019 |
| - Frist zur Einreichung der Bewerbungsunterlagen (Eingang) | 30.08.2019 |
| - Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen | 16.09.2019 |

- Zusendung des Modells ab 09.09.2019
- Beantragung eines Kolloquium bis: 09.10.2019
- Kolloquium 22.10.2019
(findet statt bei Anmeldung von mind. 5 Büros)
- Rückfragen (wenn möglich als Word- Datei) bis: 21.10.2019
Eingang bei:
HIRTHE Architekt BDA Stadtplaner
Schienerbergweg 27
88048 Friedrichshafen
Fon 07541 / 950 167 10
info@hirthe-architekten.de
- Beantwortung der Rückfragen bis 31.10.2019

Der Vorprüfer stellt die Fragen und Antworten zusammen, bei inhaltlichen Fragen zieht er die Preisrichter hinzu, und verschickt sie an alle Beteiligten. Fragen und Antworten werden Bestandteil der Auslobung

- Abgabetermin Wettbewerbsarbeit (ohne Modell) 17.01.2020

An diesem Tag muss die Wettbewerbsarbeit, Pläne gerollt, ohne Modell eingereicht sein. Die Wettbewerbsarbeiten können an diesem Tag entweder bei nachfolgend genannter Adresse von 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr persönlich abgegeben werden oder so versandt werden, dass sie bis zu diesem Termin um 12:00 Uhr **eingegangen** sind.

Postanschrift für Pläne:

HIRTHE Architekt BDA Stadtplaner
Schienerbergweg 27
88048 Friedrichshafen

- Abgabetermin Modell 31.01.2020

An diesem Tag muss das Modell eingereicht sein. Die Modelle können bis zu diesem Tag entweder bei nachfolgend genannter Adresse von 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr persönlich abgegeben werden, oder so versandt werden, dass sie bis zu diesem Termin um 12:00 Uhr **eingegangen** sind.

Postanschrift für Modelle:

Stadtverwaltung Radolfzell am Bodensee

Dezernat III – Umwelt, Planen & Bauen

z.Hd. Herrn Manuel Jobi

Güttinger Straße 3

78315 Radolfzell

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt in jedem Fall der rechtzeitige Eingang. Das Datum des Poststempels findet keine Berücksichtigung. Arbeiten die nach diesem Termin angeliefert werden, können nicht mehr gewertet werden.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen.

- Preisgerichtssitzung voraussichtlich: 06.03.2020
- Rücksendung der Arbeiten (ohne Modell) ab 02.05.2020

16.09.2019

gez. Oberbürgermeister Martin Staab

Teil B Wettbewerbsaufgabe

21. Aufgabenstellung

Die Stadt Radolfzell beabsichtigt eine städtebauliche, architektonische und landschaftliche Aufwertung der südlichen Stadteingangszone zwischen Bahnlinie und Altstadt.

In diesem Zusammenhang wurden in den letzten Jahren, zum Teil auch über Wettbewerbe, Planungen entwickelt welche die Aufenthaltsqualität, die Sinnfälligkeit der Verknüpfungen und Wahrnehmungen zu verbessern. Der zentrale Seezugang bildet als zentrales Element das Entrée in die Stadt. Er ist das zentrale Element des Rahmenplans „Stadt-Bahn-See“. Unabhängig des Rahmenplans können und sollen weitergehende und sich unterscheidende Ideen entwickelt werden, wie die drei Elemente (Alt-)Stadt, Bahn und See in Einklang gebracht werden können.

Weitere Entwürfe zum Uferbereich südlich der Bahn, zur Querung der Bahn sowie zur Gestaltung des Bahnhofsgebäudes liegen vor.

Der Auslober legt wesentlichen Wert auf die künftige Qualität der Parkierung wie des öffentlichen und individuellen Fahrverkehrs sowie des Fussgänger und Fahrradbereiche.

Weitere Qualitätskriterien werden in der Ausformung und Stärkung bestehender Sichtachsen und der Anbindung des Stadtgartens gesehen.

22. Konzeptionelle Ausrichtung

Radolfzell ist eine große Kreisstadt im Süden von Baden-Württemberg mit über 30.000 Einwohner.

Radolfzell und Umgebung besitzen einen hohen regionalen Stellenwert als Kurort, Tourismusort sowie als Naherholungs- und Freizeitgebiet.

Dies liegt vor allem an dem milden Klima, dem Bodensee und der hervorragenden Infrastruktur.

23. Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet ist aus den Plänen zu entnehmen und befindet sich innerhalb der im Plan gekennzeichneten Fläche.

Die Grenze kann geringfügig überschritten werden, soweit dies zum besseren Verständnis des Entwurfs und der planerischen Gesamtkonzeption beiträgt. Insbesondere bei der Darstellung von Fußwegebeziehungen kann dies hilfreich sein.

24. Bestand

Alle Bestandsgebäude, verkehrliche und Infrastrukturanlagen, mit Ausnahme der Folgenden, stehen zur Disposition.

Nicht zur Disposition steht das denkmalgeschützte Gebäude Obertorstraße 10 (ehem. Klosterkirche). In seiner Form und deutlich erkennbar zu erhalten ist auch der Grundstückszuschnitt des ehem. Kapuzinerklosters (Fl.St. 152/1), der heute v.a. durch die Reste der Ummauerung in Erscheinung tritt.

Nicht zur Disposition steht der verdolte Mühlbach und die zwei Regenwasserkanäle, die vertikal durch das Wettbewerbsgebiet verlaufen. Die Kanäle sind jedoch in Ihrer Lage innerhalb des Wettbewerbsgebiets geringfügig veränderbar und können beispielsweise in die Sichtachsen und Straßenfluchten verlegt werden.

Zwingend einzuplanen sind:

- der zentrale Seezugang unter dem Bahnhof vom Seeufer zum Seetorplatz entspr. der beschlossenen Variante (modifizierte Vorzugsvariante). Der zentrale Seezugang ist v.a. nach Osten und Westen sinnvoll und barrierefrei in das Plankonzept einzubinden. Verbesserungs- oder Gestaltungsvorschläge, insbesondere bei der Zuwegung für Fußgänger sind möglich.
- das Bahnhofsempfangsgebäude. Das Bahnhofsempfangsgebäude ist gem. des Siegerentwurfs aus dem Wettbewerb bis auf die Freianlagen einzuplanen. Diese orientieren sich an der Planung „Zentraler Seezugang“ vom 25.10.2017.
- zu berücksichtigen ist ebenso das Stellwerk (Bahnhofplatz Gebäudeteil 1a). Ob dieses im Zuge der Digitalisierung langfristig bestehen bleiben wird, ist derzeit offen.
- das östliche Ölrückhaltebecken im Bereich Klostergasse/ Kapuzinerweg entspr. den Anforderungen.

Einzuplanen sind der zentrale Seezugang, das Bahnhofsempfangsgebäude, das Stellwerk und die drei Kanaltrassen.

25. Denkmalschutz

Das Gebäude Obertorstraße 10 ist 1826 als Umbau der Kapuzinerklosterkirche entstanden.

Das Kapuzinerkloster selbst lag unmittelbar vor dem Obertor und besaß eine eigene Ummauerung.

Es wurde 1625/27 errichtet, im Dreißigjährigen Krieg zerstört, 1659/60 wieder aufgebaut und nach der Säkularisierung abgebrochen worden; nur die Klosterkirche war vom damaligen Bürgermeister zu einem Wohnhaus umgebaut worden.

Das Gebäude ist wegen seiner architekturgeschichtlichen und stadtbaugeschichtlichen Aussagekraft ein Kulturdenkmal aus wissenschaftlichen und künstlerischen Gründen.

Zudem besitzt der Rest der Klosterummauerung, die im Gebäude und im Boden überlieferten Reste des ehemaligen Kapuzinerklosters Kulturdenkmaleigenschaft aus wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen.

Zu Bodendenkmälern können derzeit keine Aussagen gemacht werden.

Das Gebäude Obertorstraße 10 steht nicht zur Verfügung, ist aber in das Gesamtkonzept einzubeziehen, etwa durch die Eröffnung von Blickbeziehungen und bei der Erweiterung des Stadtgartens.

Das ehem. Klosterareal, welches fast ein Jahrhundert auch für einen Weinhandel (Weinmeyer) genutzt wurde, ist in seiner Form zu erhalten und sinnvoll in das Gesamtkonzept zu integrieren.

26. Natur- und Artenschutz

Eine naturschutzfachliche Untersuchung des Projektgebietes hat bisher noch nicht stattgefunden.

27. Planungsrecht

Ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan liegt nicht vor.

28. Allgemeine Vorgaben der Deutschen Bahn

Bei der angrenzenden Bahnfläche handelt es sich um eine Verkehrsfläche; gemäss LBO sind Abstandsflächen auf Verkehrsflächen zu dulden.

Eine Baulast für Abstandsflächen wird von der DB AG abgelehnt.

Bei einer Grenzbebauung sind folgende Hinweise zu beachten:

- An der Bahnseite der geplanten Baumaßnahme dürfen nur feststehende Fenster eingebaut werden.
- Dachvorsprünge, Außenputz, Teile der Entwässerung (z.B. Dachrinnen, Fallrohre etc.) usw. dürfen nicht über die Bahngrenze ragen.
- Die Fundamente dürfen nicht auf Bahngelände ausgeführt werden.
- Die Abstände zu den vorhandenen OL-Masten dürfen 2m nicht unterschreiten.
- Die Baugruben müssen außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten liegen. Ist dies nicht möglich, muss rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung für den Baugrubenverbau vorgelegt werden. Der Verbau ist gemäß dieser Berechnung auszuführen.

Die allgemeinen Vorgaben der Deutschen Bahn sind bei einer Grenzbebauung verbindlich einzuhalten.

29. Nutzungsschwerpunkte

Das Wettbewerbsgebiet gliedert sich grob in drei Teile mit verschiedenen Nutzungsschwerpunkten. Diese sind:

- Westteil: Schwerpunkt Einzelhandel
Mittelteil: Schwerpunkt Mobilität / Mobilitätszentrale
Ostteil: Schwerpunkt Dienstleistung

Die zulässigen Nutzungen werden im Folgenden näher erläutert.

29.1 Nutzungen

Für die Innenstadt erfolgte im Oktober 2012 eine Bestandsaufnahme der Einzelhandelssituation durch die CIMA, die 2015 aktualisiert wurde. Als mögliche größerflächige Einzelhandelsnutzungen, welche zu einer Schließung vorhandener Angebotslücken beitragen und damit eine Ergänzungsfunktion für die bestehende Angebotspalette in der Innenstadt von Radolfzell besitzen, sind nach Empfehlung der CIMA folgende Betriebstypen anzuführen:

- Lebensmittelmarkt (Vollsortimenter: 1.200-2.500 qm Verkaufsfläche VK)
- Drogeriemarkt (600-800 qm VK)
- Schuhfachmarkt (400-800 qm VK)
- Textilfachmarkt (400-1.500 qm VK)

Darüber hinaus können folgende Betriebstypen in Betracht gezogen werden:

- Bio-Supermarkt (600-800 qm VK),
- Fachmarkt für Boots- und Angelzubehör (keine Flächenangabe möglich, da Spezialanbieter)
- Elektrofachmarkt (1.500-2.000 qm VK)

Das Nutzungskonzept muss daher deutlich überwiegend und zwingend alle oder eine Auswahl der oben als empfohlen genannten Betriebstypen vorsehen. Eine gezielte Aufwertung des Areals als Einzelhandelslage funktioniert nach Auffassung der CIMA nur durch die Ansiedlung von größerflächigen Kundenmagnetbetrieben, welche eine entsprechende Kundenfrequenz aus sich heraus erzeugen können. Das Quartier stellt trotz der räumlichen Nähe zur Altstadt einen Solitärstandort dar, welcher als Einzelhandelslage erst aufgebaut werden muss. Ausschließlich kleinflächige Einzelhandelsbetriebe ohne ergänzenden Magnetbetrieb sind an dieser Standortlage nicht zu empfehlen. Die Schaffung von optimalen Standortbedingungen hinsichtlich der Erreichbarkeit (auch durch PKW-Kunden) und ausreichenden Stellplatzangeboten im unmittelbaren Standortumfeld stellen die Grundvoraussetzung für eine funktionierende Einzelhandelslage dar.

Neben den vorbezeichneten Einzelhandelsnutzungen, den öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen, den erforderlichen Verkehrsflächen, dem öffentlichen Parkhaus

und den zusätzlich erforderlichen Stellplätzen sind folgende ergänzende Nutzungen möglich:

- Dienstleistungseinrichtungen und Büros
- Öffentliche Verwaltung
- Einrichtungen für soziale und gesundheitliche Zwecke
- (Event-) Gastronomie
- Touristische Nutzungen (z.B. Hotel)
- kulturelle Nutzungen (z.B. Kino)
- familientaugliche Unterhaltungsmöglichkeiten
- Postagentur

Das Nutzungskonzept muss deutlich überwiegend und zwingend alle oder eine Auswahl genannten Betriebstypen für den Einzelhandel vorsehen. Die zusätzlich aufgeführten Nutzungen sind ergänzend möglich.

29.2 Ausgeschlossene Nutzungen

Folgende Nutzungen sind ausgeschlossen:

- 1-EURO-Shops, Matratzen-Outlets, Handy-Shops
- Gartenbaubetriebe & Tankstellen
- störende Gewerbebetriebe & Vergnügungsstätten

29.3 Wohnen

Soweit mehr als 400 m² Geschossfläche oder mehr als drei Wohneinheiten neu entstehen, sind auf 30 % der neu geschaffenen Wohngeschossfläche öffentlich geförderte oder förderbarer Wohnungsbau entsprechend dem jeweils aktuellen Landeswohnraumförderungsprogramm einzuplanen.

30. Verkehrsplanung

30.1 Allgemeines

Es werden grundsätzlich keine Vorgaben in Bezug auf das Erschliessungsmuster gemacht, von der jetzigen Verkehrsführung innerhalb des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Radolfzell (Altstadtring) kann grundsätzlich weiter ausgegangen werden.

Auf die Funktionsfähigkeit der gewählten Lösung, insbesondere bei einer Änderung gegenüber dem heutigen Zustand wird grosser Wert gelegt.

Die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmer und sonstiger Nutzer sollte maximal berücksichtigt werden.

Die Konzeption eines funktionsfähigen und gestalterisch befriedigenden Bahnhofsvorplatzes mit Querung der Gleisanlagen und des Stadteinganges ist ein Optimierungsprozess, in dem sämtliche Beteiligte zu Konzessionen bereit sein müssen.

Im Bereich des Bahnhofes und Busbahnhofes soll der ÖPNV generell Vorrang genießen.

In zweiter Priorität sind die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sind nachrangig.

Trotz der Prioritätenfolge sind für alle Verkehrsteilnehmer die elementaren Funktionen zu gewährleisten.

Die Prioritätenfolge bezieht sich vornehmlich auf die Komfortansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

30.2 Öffentlicher Verkehr

Grundsätzliches:

Aus der Sicht des öffentlichen Personenverkehrs erfüllt der Bahnhof verschiedene Funktionen:

Er ist für die Bahnlinien aus Richtung Basel, Ulm, Konstanz und Stockach wichtiger Ankunfts- und Abfahrtsort.

Im Rahmen dieser Funktion wirkt er als Aushängeschild, als Entrée der Stadt und vermittelt für ankommende Gäste und Besucher den ersten Kontakt mit der Stadt.

Er ist Schnittstelle zwischen dem Bahnsystem mit seinen Fernverkehrs- und Regionallinien (Seehas) und den Bussystem von Stadt und Region.

Der Bahnhof Radolfzell ist ein wichtiger Pendlerbahnhof in die Richtungen Konstanz und Singen.

Hier hat er als Umsteigeanlage zu funktionieren und den Fahrgästen durch eine optimale Gestaltung der Wegeverbindungen zu den Bussen das Hindernis des Umsteigens zu erleichtern.

Der Bahnhof, wie der Busbahnhof erschließt einen wesentlichen Teil der Kernstadt.

Die beiden Stationen befinden sich an einem bedeutenden Tor zur Stadt, und sind eine wichtige Ein- und Aussteigehaltestelle im städtischen wie regionalen ÖPNV-System.

Die Neugestaltung der Gesamtsituation hat all diesen Funktionen Rechnung zu tragen und zwar nicht nur in funktioneller sondern auch in gestalterischer Hinsicht.

Den Fahrgästen soll mit guter Gestaltung, optimaler Funktionalität und klarer Information die Orientierung erleichtert und angenehm gestaltet werden.

Der ZOB soll so ausgelegt werden, dass er auch längerfristig den künftigen denkbaren Anforderungen genügt bzw. an diese angepasst werden kann.

Das heisst, der in den nächsten Jahren zu erwartende Betrieb muss sich problemlos abwickeln lassen und für künftige Linien oder Fahrplanverdichtungen sollen leicht zu vollziehende Erweiterungen der Busanlegekanten möglich sein.

Die zu erfüllenden Funktionen lassen sich folgendermaßen gliedern:

Abwicklung der Busfahrten, der Aufenthaltszeiten und des Fahrgastwechsels der Stadtbusse.

Abwicklung der Busfahrten, der Aufenthaltszeiten und des Fahrgastwechsels der Regionalen Buslinien.

Angebot von Stauraum und Bereitstellungsraum für Verstärkungskurse und für allfällige Fahrerwechsel.

Im Folgenden wird von Haltestellen, Doppelhaltestellen und Doppelhaltestellen mit individueller Wegfahrt gesprochen.

Die Begriffe sind folgendermaßen zu verstehen:

Haltestellen: Eine Haltestelle muss vom betreffenden Fahrzeug ohne Probleme aber wenn nötig mit reduzierter Geschwindigkeit angefahren und unabhängig von anderen Fahrzeugen wieder verlassen werden können.

Doppelhaltestelle: Eine Doppelhaltestelle bietet für 2 Fahrzeuge des betreffenden Typs Platz an der Anlegekante. Das zuerst ankommende Fahrzeug belegt den vorderen Platz, das zweite schliesst sich hinten an. Es handelt sich normalerweise um eine Haltestelle für mehrere Linien. Fahrgäste haben sich anhand der Fahrzeugbeschriftung zu orientieren.

Doppelhaltestelle mit individueller Wegfahrt: hierbei handelt es sich um Doppelhaltestellen, bei denen das zweite Fahrzeug unabhängig vom ersten aus der Haltestelle ausfahren kann. Eine individuelle Einfahrt ist aber nicht möglich. Die unabhängige Wegfahrt erfordert eine zusätzliche Kantenlänge von ca. 5m, ist aber letztlich von der zur Verfügung stehenden Breite der neben der Haltestelle durchführenden Fahrbahn und vom Fahrzeugtyp (N-Bus, G-Bus, Lenkhilfen etc.) abhängig.

Zu den einzelnen Funktionen sind die folgenden Standards vorgegeben:

Stadtbusse / Regionalbusse / Fernbusse:

Grundsätzlich wird vom Einsatz von Gelenkbussen (19,00 m) ausgegangen.

Es sind 6 Doppelhaltestellen mit individueller Wegfahrt oder 12 einfache Haltestellen anzubieten, gleichermaßen nach Osten und Westen.

Ausserdem sind für Fernbusse eine Doppelhaltestelle oder 2 einfache Haltestellen anzubieten.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) kann insgesamt in seiner Lage verändert werden. Möglich ist z.B. die Verlegung auf die Westseite des Bahnhofs. Die räumliche Nähe und städtebauliche Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof muss gewährleistet sein.

Alle Bussteige sind für Doppelstockfahrzeuge (Höhe: ca. 4,10 m) auszulegen und mindestens im Warte- und Zusteigebereich zu überdachen.

Befahrbarkeit:

Die Befahrbarkeit der Busfahrspuren sowie der Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus den Haltestellen ist nachzuweisen (Schleppkurven).

Zusammengefasst sind nachzuweisen:

2 x 12,00 m Fahrzeuge (Fernbusse)

12 x 19,00 m Fahrzeuge

Verkehrsorganisation:

Der gesamte Busbahnhof kann im Einrichtungs- oder im Gegenrichtungsverkehr konzipiert werden. Beide Systeme kennen Vor- und Nachteile. Sie sind sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Konfliktbereiche mit andern Verkehrsteilnehmern sind nicht zu vermeiden. Sie sind sorgfältig zu beurteilen und nach Möglichkeit zu minimieren.

Das gesamte Ordnungssystem soll für die Fahrgäste möglichst einfach und schnell begreifbar sein. Die Anordnung der Wartebereiche ist sorgfältig zu konzipieren, insbesondere sind die Warteflächen grosszügig zu gestalten.

Aufenthaltsqualität:

Es sind ausreichend Aufenthaltsbereiche zu schaffen.

Wartenden Fahrgästen soll ein angemessener Wetterschutz (Regen, Wind) gewährt werden.

Die Attraktivität der Wartebereiche ist in hohem Masse Gestaltung abhängig, ihr ist höchste Aufmerksamkeit zu schenken.

- Es sind 6 Doppelhaltestellen mit individueller Wegfahrt oder 12 einfache Haltestellen anzubieten, gleichermaßen nach Osten und Westen.
- Ausserdem sind für Fernbusse eine Doppelhaltestelle oder 2 einfache Haltestellen anzubieten.
- Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) kann insgesamt in seiner Lage verändert werden. Möglich ist die Verlegung auf die Westseite des Bahnhofs.

30.3 Fussgängerverkehr

Die Fussgängerströme im Bereich des Wettbewerbsgebietes sind äusserst vielfältig und können nur teilweise kanalisiert werden. Im Vordergrund steht somit nicht eine möglichst weitgehende Trennung der Fussgängerströme vom übrigen Verkehr sondern eine möglichst schonende Abwicklung des motorisierten Verkehrs damit die Konfliktzonen keine Gefahr für die Fussgänger darstellen.

Dennoch ist den wichtigsten Fussgängerströmen Rechnung zu tragen:

Umsteigeströme zwischen Bahn und Bus

Zugang zum Bahnhof und Busbahnhof von der Altstadt her

Zentraler Seezugang

Zugang zu den angrenzenden Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Gastronomie)

Zu berücksichtigen sind zudem die Anforderungen an weitere Nutzungstypen in den Bereichen des Wettbewerbsgebietes wie Aufenthalt, Flanieren, sich treffen, Kiosknutzung, Gaststättennutzung, usw.

- Den wichtigsten Fussgängerströmen ist in der Freiraumplanung Rechnung zu tragen.

30.4 Radverkehr

Nördlich (auf Stadtseite) und südlich (auf Seeseite) des Bahnhofs sollen die Radabstellanlagen ausgebaut werden. Insgesamt sollen zukünftig mindestens 1.100 Fahrradstellplätze angeboten werden.

Im Wettbewerbsgebiet, auf Nordseite des Bahnhofs, ist eine überdachte und ausreichende Zahl von Abstellplätzen für Fahrräder bzw. ein Fahrradparkhaus mit mindestens 1.000 Fahrradstellplätzen vorzusehen. Die übrigen Fahrradstellplätze auf Seeseite können abgebildet werden, sind aber nicht zwingender Teil dieses Wettbewerbs.

Auf ost-westlicher Richtung sind durchgängige Radverkehrsanlagen vorzusehen. Diese können sein: Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder baulich angelegte Radwege entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik. Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts grundsätzlich zu vermeiden. Die Durchgängigkeit für den Radverkehr durch das Wettbewerbsgebiet ist darzustellen.

- Im Wettbewerbsgebiet sind mind. 1.000 Fahrradstellplätze und durchgängige Radverkehrsanlagen von Osten nach Westen vorzusehen.

30.5 Mobilitätszentrale am Bahnhof und Radverkehr

Der Bahnhof soll zur Mobilitätszentrale ausgebaut werden. Bausteine der Mobilitätszentrale sollen sein:

- Fahrradparkhaus/-tiefgarage/-sammelgarage/-turm

- zusätzliche diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradgarage/ -boxen)
- persönliche Mobilitätsberatung
- Anzeige mit Dynamischer Fahrgastinformation „Bus & Bahn“
- Carsharing
- Vermietung Fahrräder, Pedelecs und Lastenfahrräder

für Pendler

- Gepäckschließfächer
- Fahrradboxen für Radtouristen (Tagesvermietung)
- zusätzliche Gepäckboxen für Radtouristen
- E-Ladestation
- Wasserstation (Trinkwasser)
- Radluftstation
- Taxistand
- Bankautomat
- Kurzzeit-Abstellanlage für Fahrräder
- Die wesentlichen raumbedeutsamen Bestandteile der Mobilitätszentrale Bahnhof sind im Planentwurf darzustellen.

30.6 Motorisierter PKW-Verkehr und ruhender Verkehr

Taxi: Es sind 10 Taxistandplätze vorzusehen.

Vorfahrt, Kurzzeitparkplätze Bahnhof: Für das Aus- und Einsteigenlassen (Kiss+Ride) sowie für den Gepäckumschlag am Bahnhof sind an zentraler Stelle und direkt am zentralen Seezugang 15 Kurzzeitparkstände und 5 Behindertenstellplätze sowie eine Vorfahrt für den motorisierten Individualverkehr vorzusehen.

Zu- und Wegfahrten: Der Anlieger- und Anlieferverkehr hat sich dem ÖPNV und Langsamverkehr unterzuordnen, ist aber nach wie vor sicherzustellen.

Carsharing: Es sind mind. 4 Carsharing-Stellplätze vorzusehen.

Eletromobilität: Es sind mind. 3 E-Ladesäulen einzuplanen.

- Einzuplanen sind mind.: 10 Taxistandplätze, 15 Kurzzeitparkstände, 5 Behindertenstellplätze am Bahnhof und 2 weitere im Plangebiet, 4 Carsharing-Stellplätze, 3 E-Ladesäulen.

Notwendige Stellplätze sind sinnvoll in das bauliche und verkehrliche Konzept einzubinden. Hierbei ist eine Stellplatzgrösse von regelmäßig 2,50 m x 5,50 m zugrunde zu legen. Bei Tiefgaragen (ab zwei UG-s) sind die erfahrungsgemäss schwierigen Baugrundverhältnisse zu berücksichtigen.

- 1 Stellplatz/80 m² Nutzfläche
- mindestens 550 öffentliche PKW-Stellplätze im Plangebiet

- Ausreichende Behindertenstellplätze an den Zugängen zu öffentlichen Nutzungen.
- Einzuplanen sind 1 Stellplatz/80 m² Nutzfläche, zusätzlich mindestens 550 öffentliche PKW-Stellplätze und ausreichende Behindertenstellplätze.

31. Zentraler Seezugang

Der zentrale Seezugang ist Teil eines städtebaulich zusammenhängenden „Stadt-Bahn-See“- Konzeptes mit mehreren Entwicklungsbereichen.

Die Erneuerungs- und Modernisierungsmaßnahme im Bereich des Bahnhofsareals kann daher nicht für sich isoliert betrachtet werden.

Der zentrale Seezugang soll Teil eines über den Wettbewerb entwickelten Gesamtkonzeptes für den südlichen Stadteingang zur Innenstadt von Radolfzell werden.

Die Stadt Radolfzell hat daher beschlossen, die Unterquerung des Bahnhofs durch einen großzügigen Ersatzneubau deutlich aufzuwerten. Die neue Personenunterführung (Eisenbahnüberführung EÜ) trägt den Arbeitstitel "zentraler Seezugang". Grundlage für die Planung ist das Entwicklungs- und städtebauliche Gestaltungskonzept vom Büro Prof. Baldauf vom August 2010.

Im Zuge von Infrastrukturanpassungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt „Stadt-Bahn-See“ werden von den heute im Bahnhofsbereich vorhandenen 6 Gleisen zukünftig nur noch 4 durchgehende Gleise benötigt. Die Gleise 1 und 2 werden im Bahnhof Radolfzell als Stumpfgleise zurückgebaut und müssen im Bereich der neuen Personenunterführung nicht überführt werden.

Weiterhin ist der Abriss des westlichen Teils des bestehenden Bahnhofsgebäudes und der Umbau bzw. Neubau des östlichen Bahnhofsgebäudes geplant.

Gleisrückbau und Um- bzw. Neubau des Bahnhofsgebäudes müssen bei der Planung der neuen Personenunterführung beachtet werden.

- Zu berücksichtigen ist der zentrale Seezugang inkl. des neuen Bahnhofsgebäudes und des zugehörigen Gleis- und Bahnhofsumbaus.

32. Ökologie, Ökonomie

Die Qualität des Entwurfs bemisst sich auch an der Nachhaltigkeit der verwendeten Materialien sowie auf einen schonenden Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen.

Der Auslober legt grossen Wert darauf, dass neben einem funktionalen, architektonisch und freiräumlich hochwertigen Konzept auch grosse Sorgfalt auf die Wirtschaftlichkeit, bezogen auf die Gestehungs-, die Betriebs- und Folgekosten gelegt wird.

33. Erkenntnisse zum Baugrund

Zur Erkundung der Untergrundverhältnisse liegen folgende Berichte vor:

- EÜ Seetorquerung: Geotechnischer Bericht (Kempfert&Partner)
- Quartier Kapuzinerweg: Baugrunderkundung (GBB Grundbau Bodensee)

Die im Untersuchungsbereich „Seetorquerung“ punktuell aufgeschlossenen Böden wurden in Hauptschichten mit annähernd gleicher stofflichen Zusammensetzung und ähnlichen geotechnischen Eigenschaften zusammengefasst. Vereinfacht wurden folgende Hauptschichten als Schichtenfolge von oben nach unten erkundet:

- Auffüllung
- Schmelzwasserkies
- Beckensand
- Beckenton/-schluff
- Moränenkies

Nach der geologischen Karte von Baden-Württemberg 1:25000, Blatt 8219 Singen (Htwl.), steht im Untersuchungsgebiet „Quartier Kapuzinerweg“ der Beckenton an, bereichsweise unter weniger als 2m mächtigem Sediment der Seekreide (Quartär, Holozän). Im Bereich des ehem. Klosters (Weltkloster) stehen im Untergrund auch Würmeiszeitliche Kiese und Sande an.

Im Untersuchungsgelände südlich des Kapuzinerwegs wird bei einer Unterkellerung mit der vorgesehenen Gründungstiefe voraussichtlich Grundwasser angetroffen, so dass es sich empfiehlt, vor der Ausführungsphase eine vorauseilende Grundwasserabsenkung durchzuführen. Während der Bauzeit in die Baugrube zulaufendes Tagwasser und Schichtwasser ist zusätzlich je nach Erfordernis und Bedarf durch eine offene Wasserhaltung mittels Drängräben und Pumpensämpfen abzuleiten. Die Gefahr von Setzungen im Bereich der Nachbargebäude ist ebenfalls zu berücksichtigen.

34. Altlasten

Zur Thematik liegt die orientierende Altlastenuntersuchung „Quartier Kapuzinerweg“ (GBB Grundbau Bodensee).

Auf dem Gelände des Quartiers Kapuzinerweg befinden sich drei Altlastenflächen, die für das Landratsamt Konstanz orientierend untersucht wurden und mit dem Handlungsbedarf „B-Entsorgungsrelevanz“ im Altlastenkataster des Landkreises Konstanz geführt sind.

Grundlegend ist anzumerken, dass auf dem Geländeteil des Quartiers „Kapuzinerweg“, das sich südlich des Kapuzinerwegs parallel zu Bahnlinie erstreckt und die Flurstücke 150/59, 150/58, 150/65 und 150/66 umfasst, schadstoffbelastetes Auffüllungs- und Bodenmaterial z. T. bis in 4 m Tiefe mit entsprechender Entsorgungsrelevanz angetroffen wird, was bei zukünftigen Baumaßnahmen mit deutlichen Mehrkosten verbunden ist.

Hierbei sind insbesondere die Flurstücke 150/58, 150/65 und 150/66 betroffen, die die Altlastenkataster geführten Altstandorte AS Paketposthalle und AS Bundespost beinhalten, die mit B-Entsorgungsrelevanz bewertet sind.

35. Regenwasserbehandlung

Um die Regenwasserbehandlung sicherzustellen, wird die Stadt Radolfzell unmittelbar neben den Gleisanlagen auf Flurstück 150/65 ein Ölrückhaltebecken errichten. Das Becken wird in Betonbauweise voraussichtlich mit den Außenmaßen 13,5 x 3,5 Metern ausgeführt. Eine Überbauung des Beckens mit Hochbauten wird nicht möglich sein. Eine Überdeckung und eine Überplanung mit PKW-Stellplätzen sind technisch möglich. Die für Errichtung und Betrieb der Regenwasserbehandlungsanlage erforderlichen Rechte werden im Kaufvertrag dinglich gesichert. Der Standort ist bedingt durch die Lage der Kanäle nur bedingt verschiebbar.

Zur Instandhaltung müssen alle Kanaltrassen und das Ölrückhaltebecken mit LKW anfahrbar und überfahrbar sein. Dabei muss oberhalb der Kanaltrassen eine LKW-Fahrgasse mit mind. 6 m Breite freigehalten werden.

- Es ist ein Ölrückhaltebecken einzuplanen. Durch das Wettbewerbsgebiet verlaufen drei Regenwasserkanäle. Insbesondere bei der Planung von Tiefgaragen und Unterbauungen ist darauf Rücksicht zu nehmen.

36. Sichtachsen und Fluchten, Klimaachsen

Im gesamten Wettbewerbsgebiet sind mehrere Sichtachsen und Fluchten sowie Klimaachsen zwischen Stadt und See vorgesehen. Die Achsen sollen Sichtbeziehungen wie auch den Kaltluftaustausch aus der Altstadt und vom Straßenraum zum Seeufer ermöglichen. Diese sind von Westen nach Osten:

- Straßenflucht Lohmühlenstraße: Aus der Lohmühlenstraße bis zum Bootsverleih.
- Sichtachse Forsteibrunnen: vom Forsteibrunnen bis zum Seeufer.
- Sichtachse Seezugang: Vom Marktplatz und vom Seetorplatz bis zur Mole.
- Sichtachse Bahnhofstraße: Vom österreichischen Schlösschen bis zum Hafengebäude Wäschbruck.
- Sichtachse Obertor: Von der Obertorbrücke über den Stadtgarten bis zum Konzertsegel.

Sichtachsen sind auf Erdgeschossfußbodenhöhe anzulegen und von Hochbauten jeglicher Art freizuhalten. Bepflanzungen mit kleinkronigen Bäumen sind erwünscht und möglich. Dabei sind unbedingt die unterirdischen Regenwasserkanäle (Lohmühlenstraße, Forsteistraße, Klostergasse) zu berücksichtigen. Weitere Sichtachsen, Straßen- und Gebäudefluchten können Bestandteil der Planung werden.

- Die im Plan dargestellten Achsen, Straßen- und Gebäudefluchten sind grundsätzlich darzustellen. Geringfügige Änderungen im Achsenverlauf oder der

Achsenbreite sind möglich, sofern dies mit einer entsprechenden Idee inhaltlich hinreichend begründet werden kann.

37. Erweiterung des Stadtgartens

Die Fläche südlich der ehemaligen Klosterkirche (Obertorstraße 10) ist von Hochbauten freizuhalten. Sie soll der Erweiterung des Stadtgartens dienen. Die Erweiterung des Stadtgartens kann sinnfälligerweise mit der Sichtachse Obertor verbunden werden.

- Der Stadtgarten ist vor der ehemaligen Klosterkirche sinnvoll zu erweitern.

38. Anbindung an die Südbrücke / Villa Bosch

Die heute bestehende Fußwegeverbindung in den Garten der Villa Bosch ist sinnvoll und möglichst barrierefrei mit einer zusätzlichen Lösung für Radfahrer in das Freiraumkonzept einzubinden. Fußgänger und Radfahrer sollen über die sog. Südbrücke auf direktem Wege über den Garten der Villa Bosch in das Plangebiet, bis zum Bahnhof, gelangen können. Zusätzlich hatte die Stadt zu früheren Zeiten eine Wegeverbindung entlang der Gleisanlagen bis zum Messeplatz geplant. Sofern eine solche Verbindung in der Zukunft realisiert werden sollte, wäre diese am südlichen Ende des Gartengrundstücks Fl.St. 150/32 anzubinden.

- Eine Fuß-/ und Radwegeverbindung zwischen der Südbrücke und dem Bahnhof ist darzustellen.

39. Erdgeschosszonen im öffentlichen Raum

Insbesondere die südliche Altstadtzeile am Bahnhofplatz soll deutlich aufgewertet werden. Dabei ist ausreichend Platz für eine attraktive gastronomische Außenbewirtschaftung, breite Gehwege zum Flanieren und eine ausreichende Durchgrünung mit Baumreihen einzuplanen. Der öffentliche Raum soll durch entsprechend geeignete Nutzungen in der Erdgeschosszone bespielt werden. Geeignet sind (Event-) Gastronomiebetriebe, Bars, Dienstleistungseinrichtungen, touristische Nutzungen, kulturelle Nutzungen aber auch eine Postagentur.

- Der städtebauliche Entwurf soll die Erdgeschosszonen beleben und v.a. auch die südliche Altstadtzeile am Bahnhofplatz und die dort ansässige Gastronomie aufwerten.

40. Durchgrünung und Baumbestand

Nach heutigem Stand sind nur wenige Bäume im Planbereich vorhanden. Die Anzahl an raumprägenden (Straßen-) Bäumen soll daher deutlich erhöht werden. Der Auslober wünscht sich durchgehende Baumreihen, v.a. entlang der Friedrich-Werber-Straße, welche die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums deutlich erhöhen.

- Auf eine ausreichende Anzahl von (Straßen-) Bäumen ist zu achten. Die Friedrich-Werber-Straße soll zur „grünen Achse“ werden.
- Beim Auslober besteht in Hinblick auf das Stadtklima, wie auch auf das Regenwassermanagement der ausdrückliche Wunsch von Dachbegrünungen im Quartier als Bindeglied zwischen See und Altstadt.

Verfassererklärung:

Kennzahl:

1. Verfasser, bevollmächtigter Vertreter bzw. Gesellschafter:

Ich versichere/ wir versichern ehrenwörtlich:

- 1. alleiniger geistiger Urheber der Arbeit zu sein,
- 2. zur Einreichung der Wettbewerbsarbeit entsprechend dem Wortlaut der Auslobung berechtigt zu sein,
- 3. dass bei keinem Beteiligten (Verfasser, bevollmächtigtem Verfasser oder Gesellschafter) Teilnahmehindernisse im Sinne der Auslobung vorliegen,
- 4. eine ständige Bergergemeinschaft zu sein, die bei der Architektenkammer gemeldet und dort registriert ist,
 eine Bergergemeinschaft zu sein, bei der jedes Mitglied teilnahmeberechtigt ist,
- 5. das Recht zur Nutzung und Änderung der Wettbewerbsarbeit zum Zweck der weiteren Bearbeitung zu haben und dem Auslober die die Änderungsbefugnis einschliessenden Nutzungsrechte übertragen zu können,
- 6. im Falle einer Beauftragung durch den Auslober in der Lage zu sein, diese Planungsleistungen gemäss der Auslobung in persönlicher Verantwortung zu erbringen.

.....

Name Berufsbezeichnung

.....

Adresse

.....

Telefon Telefax E-mail

.....

Kammer Eintragungsort Kammer-Nummer

.....

Ort Datum Unterschrift

Bei juristischen Personen/Partnerschaften/ Bergergemeinschaften

.....

(bevollmächtigter / gesetzlicher Vertreter)

.....

(Verfasser)

.....

Bankverbindung

2. Mitwirkende: Angestellte Mitarbeiter und Studierende (Teilnahmeberechtigung nicht erforderlich)

.....

.....

freie Mitarbeiter (Teilnahmeberechtigung erforderlich)

.....

Name Eintragungsort Kammer- Nummer

.....

Adresse

Sachverständige (Personen, die überwiegend und ständig auf ihrem Spezialgebiet tätig sind und keine Planungsleistungen entsprechend der Wettbewerbsaufgabe erbringen):

.....

Name Berufsbezeichnung

.....

Adresse

Hinweis: Die Verfassererklärung darf vom Teilnehmer inhaltlich nicht abgeändert werden und ist für die unterzeichnenden Verfasser,