



Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs werden im Städtebauförderungsprogramm aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Bayern mitfinanziert.

**Offener Realisierungswettbewerb mit Ideenteil
Neugestaltung der Vorplätze und des Umfelds des Hauptbahnhofs Augsburg**

Auslobung

Auslober

Stadt Augsburg
Baureferat
Rathausplatz 1
86150 Augsburg

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd
Goethestraße 4
80336 München

Tag der Auslobung

03.06.2015

**Offener Realisierungswettbewerb mit Ideenteil
Neugestaltung der Vorplätze und des Umfelds des Hauptbahnhofs Augsburg**

Auslobung

Auslober

Stadt Augsburg
Baureferat
Rathausplatz 1
86150 Augsburg

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd
Goethestraße 4
80336 München

Wettbewerbsbetreuung

Walter Landherr
Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner BDA
Karlstraße 55
80333 München

Tag der Auslobung

03.06.2015

Inhalt	Seite
Termine	7
Teil 1 Allgemeine Bedingungen	8
1.1 Anwendung und Anerkennung der RPW 2013	8
1.2 Wettbewerbsgegenstand	8
1.3 Wettbewerbsart	8
1.4 Wettbewerbsbeteiligte	9
1.5 Wettbewerbssumme und Preise	12
1.6 Wettbewerbsunterlagen	12
1.7 Wettbewerbsleistungen	13
1.8 Termine	16
1.9 Zulassung der Arbeiten, Mindestvoraussetzungen	17
1.10 Weitere Bearbeitung und Urheberrecht	17
1.11 Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung	18
1.12 Prüfung des Verfahrens	18
1.13 Bestätigung	18
Teil 2 Wettbewerbsaufgabe	19
2.1 Anlass und Zielsetzung des Wettbewerbs	19
2.2 Wettbewerbsgebiet	23
2.3 Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen östlicher Teilbereich	24
2.4 Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen westlicher Teilbereich	30
2.6 Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen	40
Teil 3 Beurteilungskriterien	43

Termine

Preisrichtervorbesprechung 16:00 Uhr	20.05.2015
Bekanntmachung	02.06.2015
Rückfragen bis	08.07.2015
Kolloquium, Vorbesprechung Preisgericht 14:00 Uhr	13.07.2015
Kolloquium mit den Teilnehmern 15:00 Uhr	13.07.2015
Rückfragenbeantwortung	20.07.2015
Abgabetermin Pläne	15.09.2015
1. Preisgericht 09:00 Uhr	16.10.2015
2. Preisgericht 09:00 Uhr	19.11.2015
Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten	20.11.2015 bis 04.12.2015

Teil 1 Allgemeine Bedingungen

1.1 Anwendung und Anerkennung der RPW 2013

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 in der vom BMVBS am 31.01.2013 herausgegebenen Fassung und mit Bekanntmachung vom 01.10.2013 zugrunde, soweit in einzelnen Punkten der Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist.

An der Vorbereitung des Teils 1 der Auslobung hat die Bayerische Architektenkammer beratend mitgewirkt (§ 2 Abs. 4 RPW; Art. 13 Abs. 4 BauKaG). Die Auslobung wurde dort registriert unter der Nr. 2015/50.07

Auslober, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an. Die Auslobung wurde ordnungsgemäß bekannt gemacht (§ 3 Abs. 2 und 3 RPW).

1.2 Wettbewerbsgegenstand

Der Augsburger Hauptbahnhof soll als Knotenpunkt zwischen dem städtischen, dem regionalen und dem überregionalen Verkehrsnetz ausgebaut werden. Ein wesentlicher Bestandteil ist hierbei der Neubau einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter dem Hauptbahnhof.

Im Rahmen des Wettbewerbs sind die öffentlichen Platzbereiche beiderseits der Bahntrasse sowie in Teilen die funktional bedeutsamen Straßenräume im Bahnhofsumfeld zu überplanen.

Die Wettbewerbsaufgabe ist in Teil 2 im Einzelnen beschrieben

1.3 Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wird ausgelobt als EU-weiter, offener Realisierungswettbewerb mit Ideenteil (einstufig).

Der Wettbewerb wird mit zwei Preisgerichtssitzungen und dazwischengeschalteter Vorprüfung durchgeführt. In der 1. Preisgerichtssitzung empfiehlt das Preisgericht dem Auslober eine engere Wahl von bis zu 25 Arbeiten. Anschließend entscheidet das Preisgericht in der 2. Preisgerichtssitzung über die endgültige Rangfolge unter Berücksichtigung der Ergebnisse der zwischengeschalteten Vorprüfung.

Der Zulassungsbereich umfasst die EWR-/WTO-/GPA-Staaten. Die Wettbewerbssprache ist deutsch, das Verfahren anonym.

1.4 Wettbewerbsbeteiligte

1.4.1 Auslober

Stadt Augsburg
Baureferat
Rathausplatz 1
86150 Augsburg

DB Station & Service AG
Regionalbereich Süd
Goethestraße 4
80336 München

Wettbewerbsbetreuung

Dipl.-Ing. Walter Landherr, Architekt und Stadtplaner BDA
Karlstraße 55, 80333 München
T. +49 89 1893967-0, F. +49 89 1893967-29

Ansprechpartner:

Günter Hammerschall

T. +49 89 1893967-11

guenterhammerschall@walterlandherr.de

1.4.2 Wettbewerbsteilnehmer

Zur Teilnahme am Wettbewerb zugelassen sind Architekten und Landschaftsarchitekten. Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften mit Stadtplanern wird empfohlen.

Alle Teilnehmer geben bis zum 13.07.2015 eine Erklärung ab, dass sie am Wettbewerb teilnehmen werden. (Teilnahmeerklärung, Anlage 1)

Teilnahmeberechtigt sind in den EWR/GPA-Staaten ansässige

- natürliche Personen, die gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung Architekt, Stadtplaner oder Landschaftsarchitekt befugt sind.
- Ist die Berufsbezeichnung am jeweiligen Heimatstaat gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Architekt oder Landschaftsarchitekt, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung der Richtlinie 2005/36/EG und den Vorgaben des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. EU Nr. L255 S. 22) entspricht.
- juristische Personen, sofern deren satzungsgemäßer Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Mindestens der/die verantwortliche(n) Verfasser der Wettbewerbsarbeit müssen die an die natürliche Person gestellten Anforderungen zur Teilnahme erfüllen. Juristische Personen haben in der Verfassererklärung den verantwortlichen Verfasser der Wettbewerbsarbeit und einen bevollmächtigten Vertreter zu benennen.
- Arbeitsgemeinschaften, bei welchen mindestens ein Mitglied die Anforderungen erfüllt, die an natürliche oder juristische Personen gestellt werden. Arbeitsgemeinschaften haben in der Verfassererklärung einen bevollmächtigten Vertreter zu benennen.

Die Voraussetzungen für die Teilnahmeberechtigung müssen am Tag der Bekanntmachung / Auslobung erfüllt sein. Jeder Teilnehmer hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Er gibt eine Erklärung gemäß Anlage 2 (Verfassererklärung) ab.

Teilnahmehindernisse

Ausgeschlossen von der Teilnahme sind die in § 4 Abs. 2 RPW genannten Personen, insbesondere auch deren Ehegatten, Verwandte oder Verschwägerte ersten und zweiten Grades sowie deren ständige Geschäfts- oder Projektpartner und die unmittelbaren Vorgesetzten und Mitarbeiter der ausgeschlossenen Personen.

Dies gilt ebenso für Bedienstete der Auslober, Gesellschafter oder Mitglieder ihrer Vertretungs- und Aufsichtsorgane, sowie für Personen, die aufgrund Ihrer Funktion in einem Wettbewerbsausschuss einer Architekten- oder Ingenieurekammer die Auslober in dem konkreten Fall beraten.

Nicht ständige Mitarbeiter eines Teilnehmers, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt waren, sowie Mitglieder von Arbeitsgemeinschaften dürfen nicht selbständig am Wettbewerb teilnehmen.

1.4.3 Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfer

Das Preisgericht wurde in folgender Zusammensetzung gebildet und vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört. Das Preisgericht tagt in nichtöffentlicher Sitzung.

Sachpreisrichter/innen

- Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister, Stadt Augsburg
- Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer Stadtwerke Augsburg
- Karl-Heinz Ferstl, Leiter Operations, DB Station&Service AG
- Robert Schenk, Bereichsleiter, Regierung von Schwaben

Stellvertretende Sachpreisrichter/innen

- Norbert Diener, Stadtplanungsamt (ständig anwesend)
- Matthias Amann, Referent, Regierung von Schwaben (ständig anwesend)
- Martin Müller, Bereichsleiter, Stadtwerke Augsburg (ständig anwesend)
- Hans-Joachim Plachta, Leiter Bahnhofsmanagement, DB Station&Service AG (ständig anwesend)

Fachpreisrichter/innen

- Gerd Merkle, Architekt, Baureferent Stadt Augsburg
- Prof. Dr. Hartmut Topp, Stadt- und Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Dortmund
- Prof. Andreas Emminger, Architekt, Nürnberg
- Prof. Ludwig Schegk, Landschaftsarchitekt, Haimhausen

▪ **Stellvertretende Fachpreisrichter/innen**

- Tobias Häberle, Stadtplaner, Stadtplanungsamt Augsburg(ständig anwesend)
- Jochen Baur, Architekt, Stadtplaner , München(ständig anwesend)
- Tilman Latz, Landschaftsarchitekt, Kranzberg(ständig anwesend)
- Bernhard Peck, Architekt, Stadtplaner, München
- Birgit Kröniger, Landschaftsarchitektin, Freising

Sachverständige Berater/innen

- Leo Dietz, CSU-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Stefan Quarg, SPD-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Cemal Bozoglu, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Augsburg
- Thomas Lis, AFD-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Rolf Rieblinger, CSM-Stadtratsfraktion, Augsburg
- Anette Vedder, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen
- Josef Weber, Tiefbauamt Stadt Augsburg
- Bernhard Groß, Teilprojektleiter MDA Hbf, Stadtwerke Augsburg
- Joachim Schwientek, Leiter Bau- und Anlagenmanagement,
DB Station&Service AG
- Gerold Heim, Bau- und Anlagenmanagement, DB Station&Service AG
- Prof. Hubert Schulz, Stadtheimatpfleger Stadt Augsburg
- Claudia Nickl, Vorsitzende des Behindertenbeirats der Stadt Augsburg

Die Vorprüfung erfolgt gemäß Anlage VI zur RPW durch:

Dipl. Ing. Walter Landherr, Architekt und Stadtplaner BDA, München

1.5 Wettbewerbssumme und Preise

Es ist beabsichtigt für die beiden Teilbereiche „Bahnhofsvorplatz West“ und „Bahnhofsvorplatz Ost“ jeweils eine eigene Rangfolge zu bilden. Preise und Anerkennungen werden wie folgt zuerkannt:

Bahnhofsvorplatz Ost mit Ideenteil Viktoria- / Frölichstraße

1. Preis	36.000,00 €
2. Preis	22.500,00 €
3. Preis	13.500,00 €
2 Anerkennungen à 8.000,00 €	16.000,00 €
Gesamt netto	88.000,00 €
19 % MwSt.	16.720,00 €
<u>Gesamt brutto</u>	<u>104.720,00 €</u>

Bahnhofsvorplatz West mit Ideenteil Rosenau- / Pferseer Straße

1. Preis	21.000,00 €
2. Preis	12.500,00 €
3. Preis	7.500,00 €
2 Anerkennungen à 5.000,00 €	10.000,00 €
Gesamt netto	51.000,00 €
19 % MwSt.	9.690,00 €
<u>Gesamt brutto</u>	<u>60.690,00 €</u>

Das Preisgericht ist berechtigt, die Gesamtsumme durch einstimmigen Beschluss anders zu verteilen.

Die gesetzliche Mehrwertsteuer wird nur den Verfassern von Wettbewerbsarbeiten vergütet, die mehrwertsteuerpflichtig sind.

1.6 Wettbewerbsunterlagen

Die Pläne sowie die Anlagen werden auf der Internetseite www.walterlandherr.de zum Download bereit gestellt.

Die Luftbilder und die Bestandsvermessung dürfen nur im Rahmen des Wettbewerbs verwendet und nicht an Dritte weitergegeben werden.

Folgende Unterlagen werden den Teilnehmern kostenlos zur Verfügung gestellt:

Auslobungstext Teil 1 Allgemeine Bedingungen
Teil 2 Wettbewerbsaufgabe
Teil 3 Beurteilungskriterien

Anhang

Anlage 1 Vordruck Teilnahmeerklärung
Anlage 2 Vordruck Verfassererklärung

Anlage 3	Digitale CAD-Plangrundlage: Lageplan mit Wettbewerbsumgriff einschließlich Geländehöhen, Baumbestand und fester Einbauten
Anlage 4	Detaillierte Bestandsvermessung
Anlage 5	Luftbild
Anlage 6	Bilder vor Ort
Anlage 7	Fortschreibung VU Hauptbahnhof (wesentliche Auszüge)
Anlage 8	Dokumentation Ideenwettbewerb Innenstadt
Anlage 9	Planfeststellung MDA (wesentliche Auszüge)
Anlage 10	Planungskonzept Regionalbus-Terminal
Anlage 11	Architekturkonzept HBF
Anlage 12	HBF Augsburg und Thelottviertel mit denkmalgeschützten Bereichen
Anlage 13	Verlauf der geplanten Entlastungsstraße
Anlage 14	Planung Erdgeschoss Fuggerstadt-Center mit Zugängen und Zufahrten
Anlage 15	Zusammenfassung der Ergebnisse des Bürgerdialogs GoWEST – die neue Linie 5
Anlage 16	Lageplan Bohrpfahlwand
Anlage 17	Verkehrsbelastung
Anlage 18	Aufteilung Plandarstellungen

1.7 Wettbewerbsleistungen

Alle Wettbewerbsleistungen sind rechts oben durch eine Kennzahl aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) zu kennzeichnen.

Jeder Teilnehmer darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Bewertung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen.

Berechnungen werden nicht verlangt; diese werden von der Vorprüfung durchgeführt.

Die Plandarstellungen sind auf 5 Blätter DIN A0 Hochformat zu beschränken, die Vorgabe zur Planaufteilung (Anlage 18) dient dabei als Richtschnur.

Die Pläne sind **2-fach** auf Papier einzureichen, ungefaltet und gerollt in einer versandfähigen Verpackung. Der zweite Plansatz dient ausschließlich als Arbeitsunterlage für die Vorprüfung und ist auf Normalpapier einzureichen.

Lageplan und Grundrisse sind so aufzutragen, dass Norden oben liegt. Als Unterlage ist der vom Auslober gelieferte Lageplan zu verwenden.

Von den Teilnehmern werden folgende Wettbewerbsleistungen verlangt:

Lageplan M 1:1.000, Gesamtumgriff

Für den Wettbewerbsumgriff ist im Maßstab 1:1.000 das Gesamtkonzept der gestalterischen und funktionalen Maßnahmen im städtebaulichen Gesamtzusammenhang aufzuzeigen.

In der Planzeichnung sind insbesondere darzustellen:

- Nutzungs- und Gestaltungskonzept der Platzbereiche beiderseits der Bahntrasse sowie für die Bahnhofstraße als Verbindung zur Innenstadt
- Gestaltungsprinzipien der Straßenräume
- grünordnerische Idee
- Verkehrskonzept (MIV, Busse, Radverkehr, Fußgänger)

östlicher Realisierungsteil

Lageplan und Schnittansichten im Maßstab 1:200

Das Gesamtkonzept ist für den östlichen Teilbereich (Platzbereich mit den angrenzenden Straßenzügen) im Maßstab 1:200 zu konkretisieren. In der Planzeichnung sind insbesondere darzustellen:

- räumlich-funktionale Ausgestaltung des Platzbereichs
- Querung der Viktoriastraße mit Anbindung der Bahnhofstraße
- Funktions- und Gestaltungskonzept für die Bahnhof- und die Halderstraße
- Neuordnung des Straßenraums in der Viktoriastraße
- Anbindung des inneren Ladehofs und Darstellung der Überfahrt der Regionalbusse
- Anbindung des Fuggerstadt-Centers und der Fuggerstadt-Passage
- Nachweis der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (Fahrradstellplätze, Stellplätze für Kurzzeitparker und Taxen, Kiss & Ride Plätze sowie der notwendigen Ankunftshaltestellen für Regionalbusse und Haltestellen für städtische Busse)
- Schemaskizze mit der Linienführung bzw. Zufahrt der Busse und der Zufahrt der Taxen
- Nutzungskonzept der Verkehrsflächen (Aufteilung der Verkehrsflächen, Integration der Straßenbahnschienen, Querschnittsgestaltung, Stellplätze im Straßenraum, Anliefer- und Entsorgungszonen)
- Grünkonzept
- Schnittansichten gemäß der vorgegebenen Schnittebenen in der Zeichnungsgrundlage Anlage 3, jeweils in beide Richtungen

westlicher Realisierungsteil

Lageplan und Schnittansichten im Maßstab 1:200

Das Gesamtkonzept ist für den westlichen Teilbereich (neuer westlicher Bahnhofsvorplatz mit den angrenzenden Straßenzügen und dem städtebaulichen Umfeld) im Maßstab 1:200 zu konkretisieren. In der Planzeichnung sind insbesondere darzustellen:

- räumlich-funktionale Ausgestaltung der Platzbereiche beiderseits der Rosenaustraße als westlicher Bahnhofsvorplatz
- Ausbildung des Zugangs zu dem Straßenbahntunnel, bauliche Maßnahmen (Fahrradparkhaus, Ergänzungs- und Servicefunktionen etc.) in der Kubatur

- Integration der Straßenbahnschienen sowie der Maste zur Fahrdrahtaufhängung entsprechend den vorgegebenen Parametern
- Darstellung der Maßnahmen zur Überwindung des Höhenversatzes gegenüber den angrenzenden Flächen
- Darstellung der Gestaltung der Querung der Rosenaustraße
- Nachweis der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (Fahrradstellplätze, Stellplätze für Kurzzeitparker und Taxen, Kiss & Ride Plätze sowie der erforderlichen Bushaltestellen)
- Nutzungskonzept der Verkehrsflächen (Aufteilung der Verkehrsflächen, Integration der Straßenbahnschienen, Querschnittsgestaltung, Stellplätze im Straßenraum, Anliefer- und Entsorgungszonen)
- Grünkonzept
- Fußwegeverbindung zu den Werkstattgebäuden der Deutschen Bahn
- Schnittansichten gemäß der vorgegebenen Schnittebenen in der Zeichnungsgrundlage Anlage 3, jeweils in beide Richtungen

2. Ausbaustufe, Ideenteil

Lageplan und Ansicht im Maßstab 1:500, westlicher Teilbereich

Darstellung des Zugangs zum Straßenbahntunnel mit den unmittelbar angrenzenden Bereichen. Darstellung der Ausbildung des Höhensprungs, der Einbindung der westlichen Entlastungsstraße und gegebenenfalls weiterer Gebäude (konzeptabhängig)

Beleuchtungskonzept M 1:1000

Darstellung des Beleuchtungskonzepts für beide Bahnhofsvorplätze als Nachtplan

Detailplan im Maßstab 1:50

Auf einem Detailplan sind im Maßstab 1:50 die wesentlichen Gestaltungsprinzipien der Platz- und Freiflächengestaltung (Material, Beleuchtung, Möblierung) aufzuzeigen. Folgende Bereiche sind darzustellen:

- exemplarischer Ausschnitt des östlichen Bahnhofsvorplatzes
- exemplarischer Ausschnitt des neuen westlichen Bahnhofsvorplatzes
- Übergangsbereich östlicher Bahnhofsvorplatz – Bahnhofstraße

Ausschnittgröße entsprechend ca. 10x10m

Perspektiven

Zwei Perspektiven in freier Darstellungsart, auch fotorealistisch, entsprechend Format A3, jeweils eine Darstellung des östlichen und des westlichen Bahnhofsvorplatzes

Erläuterungen zum Entwurf

soweit zum Verständnis des Entwurfskonzeptes erforderlich. Text und Skizzen sowie perspektivische Skizzen zur Erläuterung sind nur auf den Plänen zugelassen, zusätzliche schriftliche Erläuterungen sind nicht zugelassen.

Zusätzliche Leistungen sowie über die beiden geforderten Perspektiven hinausgehende, dreidimensionale fotorealistische Darstellungen sind nicht zugelassen und werden zur Beurteilung abgedeckt.

Plandateien auf Datenträger

alle Pläne mit 72 dpi bezogen auf Originalgröße als Datei im pdf-Format auf Datenträger abgespeichert; zusätzlich sind beide Lagepläne M 1:200 als *.jpg mit 300 dpi , Größe ca. DIN A4, abzuspeichern

zweiter Plansatz als Arbeitsunterlage für die Vorprüfung

Verfassererklärung

in undurchsichtigem, neutralem und verschlossenem Umschlag

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

1.8 Termine

1.8.1 Rückfragen und Kolloquium

Rückfragen können schriftlich, bevorzugt per E-Mail, bis zum 08.07.2015 an das Büro Landherr gerichtet werden an: guenterhammerschall@walterlandherr.de

Am 13.07.2015 veranstalten die Auslober ein Kolloquium mit den Preisrichtern, Sachverständigen und Vorprüfern zur Beantwortung der Rückfragen.

14:00 Uhr Vorbereitung Preisgericht
15:00 Uhr Kolloquium mit den Teilnehmern

Ort: Verwaltungszentrum der Stadt Augsburg
 Großes Besprechungszimmer, Zimmer 904
 An der Blauen Kappe 18
 86152 Augsburg

Die Rückfragen werden von den Auslobern bis zum 20.07.2015 beantwortet. Die Antworten werden allen am Verfahren Beteiligten schriftlich mitgeteilt. Sie werden Bestandteil der Auslobung.

1.8.2 Einlieferungstermin

Schlussstermin für den Zugang der Planunterlagen ist der
15.09.2015, 17:00 Uhr.

Die Unterlagen müssen bei folgender Adresse eingeliefert werden:
Landherr Architekten
Karlstraße 55, 80333 München

Die Unterlagen können von Montag bis Freitag zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr und zwischen 14:00 Uhr und 17:00 Uhr eingereicht werden.

Unabhängig von der Art der Zustellung (persönlich, Post oder Kurierdienst) müssen die Arbeiten zum o.g. Zeitpunkt im Büro Landherr vorliegen. Nach diesem Zeitpunkt eingehende Unterlagen werden nicht zur Wertung zugelassen.

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

1.9 Zulassung der Arbeiten, Mindestvoraussetzungen

Zur Beurteilung werden alle Arbeiten zugelassen, die

- den formalen Bedingungen entsprechen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,
- termingerecht eingegangen sind,
- keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.

Bindende inhaltliche Vorgaben in Teil 2 der Auslobung, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss führt, werden nicht festgesetzt.

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht; die Entscheidungen - insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten - sind zu protokollieren.

1.10 Weitere Bearbeitung und Urheberrecht

1.10.1 Beauftragung durch die Auslober

Wenn die im jeweiligen Realisierungsteil geplante Aufgabe umgesetzt wird, wird die Stadt Augsburg, mit Zustimmung der Deutschen Bahn AG als Grundstückseigentümerin des Bahnhofsvorplatzes Ost, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts einem oder mehreren der Preisträger die für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen übertragen; dies sind die Planungsleistungen für die Freianlagenplanung gemäß HOAI Teil 3, Abschnitt 2, mindestens die Leistungsphasen 2 – 5, sowie die Planungsleistungen für Verkehrsanlagen gemäß HOAI Teil 3, Abschnitt 4, mindestens die Leistungsphasen 2-5.

Die Beauftragung erfolgt stufenweise, zunächst bis zur Leistungsphase 3, Entwurfsplanung. Aus der stufenweisen Beauftragung können keine zusätzlichen Honorarforderungen abgeleitet werden.

Entsprechend der VOF werden nach Abschluss des Wettbewerbs Auftragsverhandlungen mit allen Preisträgern durchgeführt. Die im Wettbewerb zuerkannte Rangfolge wird in der Vergabeentscheidung mindestens mit 40 % der Gesamtbewertung gewichtet.

Eine Beauftragung von Planungsleistungen aus dem Ideenteil ist nicht vorgesehen. Ein diesbezüglicher Anspruch aus dem Wettbewerb kann nicht abgeleitet werden. Die Wettbewerbssumme wurde aufgrund des fehlenden Auftragsversprechens angemessen erhöht.

1.10.2 Vergütung der weiteren Bearbeitung

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Wettbewerbsteilnehmers, anteilig bis zur Höhe des für den Realisierungsteil zuerkannten Preises, nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

1.10.3 Verpflichtung der Wettbewerbsteilnehmer

Die Wettbewerbsteilnehmer verpflichten sich, im Falle einer Beauftragung durch die Ausloberin die weitere Bearbeitung zu übernehmen und durchzuführen.

1.10.4 Eigentum, Rücksendung, Haftung

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum des Auslobers. Die übrigen Wettbewerbsarbeiten werden an die Teilnehmer kostenfrei zurückgesandt.

Wettbewerbsarbeiten, die vom Teilnehmer ohne geeignete, für den Rückversand wiederverwendbare Verpackung abgegeben werden, müssen vom Teilnehmer nach entsprechender Aufforderung abgeholt werden.

1.10.5 Urheberrechte, Nutzung

Bezüglich des Rechts zur Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und des Urheberrechtsschutzes der Teilnehmer gilt § 8 Abs. 3 RPW.

1.11 Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung

Der Auslober wird das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung den Teilnehmern durch Übersendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald als möglich bekannt machen.

Die Wettbewerbsarbeiten werden im Anschluss an die Preisgerichtssitzung vom 20.11. bis zum 04.12.2015 ausgestellt. Der Ausstellungsort und die Öffnungszeiten werden noch bekannt gegeben.

1.12 Prüfung des Verfahrens

Eine Nachprüfmöglichkeit des Verfahrens besteht im Anwendungsbereich der VOF über die zuständige Vergabekammer.

1.13 Bestätigung

Der vorstehenden Auslobung hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 19.03.2015 zugestimmt.



.....
Unterschrift Oberbürgermeister



.....
Unterschrift DB Station & Service AG

Teil 2 Wettbewerbsaufgabe

2.1 Anlass und Zielsetzung des Wettbewerbs

Am Rande der Augsburger Innenstadt liegt das markante städtebauliche Ensemble des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs und des Bahnhofsplatzes.



Luftbild mit Wettbewerbsumgriff (Umgriff ergänzen)

Gemessen an seiner Bedeutung als überörtlicher Umsteigepunkt ist der Hauptbahnhof nicht optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Er liegt über 500 m vom zentralen ÖPNV-Knotenpunkt am Königsplatz entfernt. Zudem bilden die Gleisanlagen der Bahn eine trennende Barriere zwischen dem Hauptbahnhof und den westlichen Stadtteilen. Dadurch ist derzeit weder ein direkter Zugang zum Bahnhof von Westen noch eine direkte Verknüpfung aller wesentlichen Straßenbahnbeziehungen mit dem Hauptbahnhof möglich.

Im Zusammenhang mit dem dringend erforderlichen barrierefreien Ausbau des Hauptbahnhofs und den Planungen für ein S-Bahn-ähnliches Regionalverkehrsangebot (Regio-Schienen-Takt) streben die Deutsche Bahn AG sowie Stadt und Stadtwerke Augsburg die optimale Verknüpfung des städtischen ÖPNV's mit dem Regional- und Fernverkehr der Bahn und den AVV-Regionalbussen an. In diesem Zusammenhang ist auch die verkehrliche Neuordnung und städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfelds beabsichtigt.

Kernstück des Vorhabens ist der Bau einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unter dem Hauptbahnhof mit direkten vertikalen Umsteigebeziehungen zu den Bahnsteigen der DB. Ziel des Wettbewerbs ist die gestalterische und funktionale Neuordnung des bestehenden Bahnhofsvorplatzes auf der Ostseite, die Planung des neu entstehenden Vorplatzes auf der Westseite des Hauptbahnhofs sowie -in Teilen- der funktional bedeutsamen Straßenräume im Umfeld.

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

Der Umbau des Hauptbahnhofs ist das größte und wichtigste Teilprojekt der ÖPNV-Gesamtmaßnahme „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, mit dem die Stadtwerke Augsburg den Ausbau des Liniennetzes der Straßenbahn und dessen bessere Verknüpfung mit dem schienengebundenen Regional- und Fernverkehr verfolgen. Die erste Ausbaustufe dieses Großprojekts ist Bestandteil des Ausführungsnetzes 2006-2011 des Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg. Die „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ setzt sich aus folgenden aufeinander abgestimmten Einzelmaßnahmen zusammen:

- Umbau des Hauptbahnhofs mit dem Ziel, eine moderne Drehscheibe zu schaffen, die alle Schienenverkehre miteinander verbindet (in Bau seit Herbst 2012)
- Umgestaltung des Königsplatzes zu einem leistungsfähigen, barrierefreien innerstädtischen Verkehrsknoten- und Umsteigepunkt, an dem sich alle Straßenbahn- und zahlreiche Buslinien treffen (in Betrieb seit Dezember 2013)
- Neubau der Straßenbahnlinie 6 Hauptbahnhof-Königsplatz-Friedberg-West nach Osten (in Betrieb seit Dezember 2010)
- Neubau der Straßenbahnlinie 5 Hauptbahnhof-Klinikum nach Westen (Bechluss des Stadtrates zur Trassenführung im Dezember 2014) und
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom Neuen Ostfriedhof bis zum Regionalbahnhof Augsburg-Hochzoll.

Das Gesamtprojekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ wird u.a. durch Fördermittel des Bundes und des Freistaats Bayern (GVFG) finanziert. Einzelprojekte werden mit Städtebauförderungsmitteln von Bund und Freistaat Bayern bezuschusst.

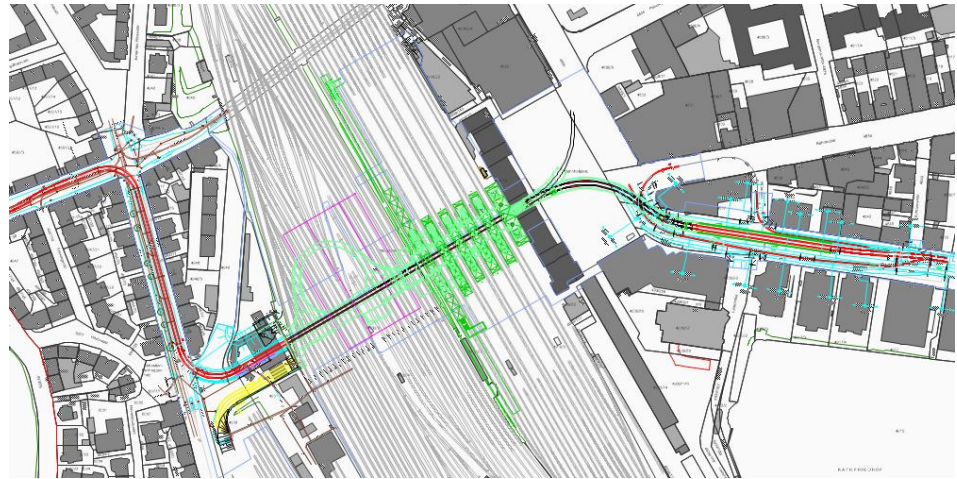
Der Hauptbahnhof als ÖPNV-Knoten

Im Stadtgebiet Augsburg gibt es heute fünf Straßenbahnlinien, von denen zwei am Hauptbahnhof enden (Linien 4 und 6). Die Linie 3 zwischen Stadtbergen und Haunstetten West verkehrt über den Hauptbahnhof. Da die geplante Linie 5 zusammen mit der Linie 6 eine Durchmesserlinie bilden soll, werden nach der vollständigen Umsetzung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg zwei Linien durch den neuen Bahnhof geführt (Linie 3, Linie 5/6). Die Linie 4 wird weiterhin den Hauptbahnhof als Endhaltestelle haben und anschließend über den Königsplatz Richtung Norden zurückfahren. Über die künftige Linienführung wird der Hauptbahnhof mit der Straßenbahn aus allen Richtungen zur Hauptverkehrszeit im 5-Minuten-Takt angefahren werden.

Den Haltepunkt Hauptbahnhof haben heute zusätzlich noch sieben Stadtbuslinien, 23 AVV -Regionalbuslinien und der Flughafenbus zum Ziel. Die Haltestellen der Stadtbusse befinden sich in der Halderstraße, der Flughafenbus hält am westlichen Ende der Bahnhofstraße. Die Ankunftshaltestellen der Regionalbusse befinden sich in der Viktoriastraße, die Abfahrts-Bussteige unmittelbar auf

der südlichen Hälfte des Bahnhofsvorplatzes. Um ein modernes Regionalbus-terminal errichten zu können und Spielraum für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu gewinnen, beschloss der Stadtrat im Juli 2013, die Regionalbusse auf den sogenannten inneren Ladehof unmittelbar südlich des Hauptbahnhofs zu verlagern (s. Anlage 10).

Der Umbau des Hauptbahnhofs im Rahmen des Projekts „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof“



Übersichtslageplan Planfeststellung, o.M.

Das planfestgestellte Projekt für die Untertunnelung des Hauptbahnhofs sieht eine unterirdische Straßenbahnhaltestelle in der Ebene -2 vor. Über eine großzügige Verteilerebene -1 auf Höhe der heutigen Bahnsteigunterführung werden die Straßenbahnhaltestelle und Zugbahnsteige barrierefrei miteinander verknüpft. Das Tunnelbauwerk verläuft in der zentralen Achse des historischen Empfangsgebäudes und liegt rechtwinklig zu den Gleisanlagen des Personbahnhofes.

Die Straßenbahnen tauchen zukünftig vom Königsplatz kommend in der Halderstraße über ein Rampenbauwerk in einen Tunnel ab und fahren unter dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in die unterirdische Haltestelle. Im Bereich der westlichen Hangkante mündet dieser Tunnel auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes ebenerdig in die Rosenaustraße. Hier entsteht der neue westliche Bahnhofsvorplatz.

Für die am Hauptbahnhof endende Linie 4, für Sonderverkehre (Stadion- und Messelinie) oder für den Fall einer Störung im Betriebsablauf wird unter den Gütergleisen des Hauptbahnhofs eine unterirdische Wendeschleife für die Straßenbahnen errichtet.

Für die Fahrgäste erfolgt der Zugang zur Verteilerebene von Osten durch eine zentrale Treppenanlage im Empfangsgebäude und von Westen durch einen separaten Fußweg im gemeinsam mit der Straßenbahn genutzten Tunnel. Durch dieses Bauwerk entsteht nicht nur ein neuer Bahnhofszugang von Westen, sondern wird auch die fußläufige Anbindung des Hauptbahnhofes und der Innenstadt gestärkt.

Nach Inbetriebnahme des Straßenbahntunnels sind in der Viktoriastraße und der Pferseer Unterführung keine Straßenbahngleise mehr erforderlich, sodass diese Bereiche verkehrlich neu geordnet und städtebaulich aufgewertet werden können.

Zielsetzung des Wettbewerbs

Der Umbau des Hauptbahnhofs umfasst ausschließlich die Betriebsanlagen der Straßenbahn und deren bessere Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr. Die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze Ost und West sowie die ergänzende, am Hauptbahnhof erforderliche Verkehrsinfrastruktur (Busse, Taxis, Kurzzeitparken, Kiss+Ride, Fahrradparken etc.) wurde im Planfeststellungsverfahren bewusst nicht geregelt und ist Gegenstand des vorliegenden Wettbewerbs.

Gesucht werden Entwürfe, die neben einer optimalen Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel auch die Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung im Bahnhofsumfeld deutlich verbessern. Die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt soll gestärkt und der neue Bahnhofsvorplatz West in das Umfeld des denkmalgeschützten Thelottviertels integriert werden.

Es bietet sich in diesem Zusammenhang auch die Chance zur Herausbildung eines „Entrées in die Stadt“ und einer „Visitenkarte“, die Ankommenden einen ersten repräsentativen Eindruck von der Stadt Augsburg vermittelt.

2.2 Wettbewerbsgebiet

Der Umgriff des Wettbewerbs beinhaltet eine ca. 3,7 ha große Fläche und umfasst die öffentlichen Platzbereiche beiderseits der Bahntrasse sowie die angrenzenden und funktional bedeutsamen Straßenräume im Umfeld des Hauptbahnhofs.

Der östliche Bahnhofsvorplatz liegt im Eigentum der Deutschen Bahn AG, der direkte Vorbereich vor dem Fuggerstadt-Center in Privatbesitz. Das Grundstück an der Ecke Viktoriastraße / Prinzregentenstraße (Flurstück-Nr. 4806/8) befindet sich ebenfalls in Privatbesitz, kann aber in die Gestaltung des östlichen Bahnhofsumfelds integriert werden, sofern dies funktional sinnvoll erscheint. Die übrigen Flächen innerhalb des Wettbewerbsumgriffs liegen im Eigentum der Stadt Augsburg.

Für die Wettbewerbsbearbeitung ergeben sich folgende räumliche Teilbereiche:

- Östlicher Teilbereich: östlicher Bahnhofsvorplatz mit Viktoriastraße und städtebaulichem Umfeld sowie den angrenzenden Straßenräumen der Bahnhofstraße und Halderstraße (teilweise)
- Westlicher Teilbereich: neu entstehender Bahnhofsvorplatz vor der westlichen Tunnelausfahrt mit städtebaulichem Umfeld sowie den Straßenräumen der Hörbrotstraße und Perzheimstraße / Rosenausstraße / Pferseer Straße (teilweise)

Die beiden - räumlich getrennten - Realisierungsteile sind im Umgriff rot gekennzeichnet. Im hellgrün gekennzeichneten Ideenteil ist die Fortführung der in den Realisierungsteilen vorgeschlagenen funktionalen und gestalterischen Neuplanung aufzuzeigen. Ebenfalls dem Ideenteil zugeordnet ist die alternative Planung für den westlichen Bahnhofsvorplatz unter Einbeziehung der geplanten westlichen Entlastungsstraße.



Umgriff Realisierungsteile (rot) und Ideenteile (grün)

2.3 Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen östlicher Teilbereich

2.3.1 Östlicher Bahnhofsvorplatz / Viktoriastraße



Ansicht Bahnhofsgebäude (Quelle: Wikipedia)

Rahmenbedingungen

Der Augsburger Hauptbahnhof wurde 1846 eröffnet. Das Empfangsgebäude wurde in den Jahren 1843 bis 1846 nach den Entwürfen von Eduard Rüber erbaut. Sein heutiges Erscheinungsbild im Stil des romantischen Spätklassizismus erhielt es ab 1869 durch die Pläne von Friedrich Bürklein. Das Gebäude gehört zu den letzten original erhaltenen spätklassizistischen Bahnhofsgebäuden in Deutschland. Es steht mitsamt seiner Arkaden und Treppenanlage unter Denkmalschutz (siehe Anlage 12).

Der Bahnhof wird derzeit täglich von ca. 46.000 Reisenden frequentiert. Durch den Ausbau des Regio-Schienen-Takts und das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ ist mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen.

Der Bahnhofsvorplatz wurde 1986 von der Stadt Augsburg neu gestaltet und ist axial auf die Fassade des Bahnhofsgebäudes ausgerichtet. Seitens der DB Station & Service AG wurde das Innere des Empfangsgebäudes in den letzten Jahren umgebaut und der Zugang zum Bahnhofsgebäude und zur geplanten Mittelpassage der „Mobilitätsdrehscheibe“ in die Achse des Gebäudes verlegt. Ein stufenfreier Zugang ist derzeit nur über eine provisorische Rampe vor dem Gebäude möglich.

Die Platzfläche vor dem Hauptbahnhof ist derzeit in drei Bereiche unterteilt. In der Achse des Bahnhofsgebäudes befindet sich als Verbindung zur Bahnhofstraße eine Fußgängerfläche. Nördlich davon ist ein Bereich für Kurzzeitparker und Taxistände abgegrenzt. Auf der südlichen Fläche sind die Abfahrthaltestellen der Regionalbusse angeordnet.

Im Gegensatz zum stark frequentierten Taxi- und Kurzzeitparkbereich im Norden des Bahnhofsvorplatzes, auf dem ständig Parksuchverkehr stattfindet, ist die Fläche für die Regionalbusse außerhalb der Stoßzeiten im Wesentlichen ungenutzt. Die Haltestellen für die Regionalbusse sind künftig auf dem inneren Ladehof vorgesehen, wodurch ein größerer Spielraum für eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes entsteht.

Der Bahnhofsvorplatz wird derzeit von seinen verkehrlichen Funktionen dominiert und weist kaum Aufenthaltsqualitäten auf. Lediglich unter den Arkaden des Bahnhofsgebäudes sind Tische und Stühle der Bahnhofsgastronomie aufge-

stellt und im Fuggerstadt-Center befindet sich im Erdgeschoss ein Imbiss und Café mit Außenbewirtung.

Die Nachfrage nach Fahrradstellplätzen ist deutlich höher als das verfügbare Angebot, obwohl seitens der Stadt bereits rund 400 Stellplätze in einem Fahrradparkhaus (siehe Luftbild vorherige Seite) geschaffen wurden und 400 weitere Plätze im Fuggerstadt-Center vorgesehen sind. Dies hat zur Folge, dass die Fahrräder weiterhin überwiegend „wild“ am Bahnhofsvorplatz und im Umfeld abgestellt werden.

Zur Viktoriastraße sowie zum seitlich gelegenen Fuggerstadt- und Bohus-Center hin ist der Platzbereich mit Pflanzbeeten und Baumpflanzungen begrenzt.

Personen, die am Bahnhof ankommen und in die Innenstadt laufen möchten, finden keine klar erkennbare Verbindungsachse zur Bahnhofstraße vor. Die Querung der stark befahrenen Viktoriastraße ist unzureichend ausgebildet und wird häufig seitlich umgangen. Konflikte entstehen ebenfalls durch eine unklare Trennung der Fußgänger und Radfahrer.

Die Fußgängerströme vom Bahnhof zur Innenstadt werden zusätzlich durch Verkaufsstände und den axial auf das Bahnhofsgebäude ausgerichteten Brunnen behindert. Die Brunnenanlage wurde anlässlich der 2.000-Jahr-Feier der Stadt Augsburg errichtet. Weder Standort noch Gestaltung haben historische Wurzeln.

Neben der Anbindung des Bahnhofsplatzes an die Bahnhofstraße bzw. Innenstadt spielt auch die Anbindung zum südlich angrenzenden Gelände des ehemaligen inneren Ladehofs eine wesentliche Rolle. Auf dieser Fläche soll eine dichte, gemischt genutzte Bebauung realisiert werden, weshalb am Übergang zum Bahnhofsvorplatz mit erhöhten Fußgängerströmen zu rechnen ist. Gleichzeitig stellt dieser Anschlussbereich eine räumliche Engstelle dar, die von weiteren Nutzungsansprüchen (Fahrradparkhaus, Durchfahrt der AVV-Regionalbusse, Anlieferung und Müllentsorgung des Bahnhofs am Nord- und Südende des Gebäudes) überlagert wird.

Eine weitere wichtige Wegebeziehung stellt die Verbindung zum benachbarten Fuggerstadt-Center dar. Aufgrund des Taxistands und der Kurzzeitparkplätze im nördlichen Platzbereich ist heute jedoch eine fußläufige Verbindung vom Bahnhofseingang nur am Platzrand möglich. Der ohnehin schwer auffindbare Eingangsbereich zum Fuggerstadt-Center bzw. durch die Fuggerstadt-Center Passage zur Pferseer Unterführung ist aufgrund der derzeitigen Platzgestaltung noch zusätzlich verdeckt. Nach den Überlegungen des Eigentümers soll sich die Nutzung, Zugänglichkeit bzw. das Erscheinungsbild des Gebäudes in Zukunft deutlich verbessern. Die geplanten Zugänge und Zufahrten zum Fuggerstadt-Center sind in der Anlage 14 dargestellt.

Aus stadträumlicher Sicht bildet die Viktoriastraße eine räumliche Einheit mit dem Bahnhofsvorplatz. Da die Gleise bis auf die Wendeschleife in der Hübnerstraße / Bahnhofstraße nach Umbau des Hauptbahnhofes hier zukünftig entfallen werden, bietet sich Spielraum für eine funktionale und gestalterische Neuordnung des Straßenraums.



Foto Übergang Viktoriastraße - Bahnhofstraße vom Bahnhofplatz

Planungsziele

Im Rahmen der Umsetzung des Projekts „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof“ eröffnet sich die Möglichkeit, den Platzbereich funktional und gestalterisch neu zu ordnen.

Ziel der Neuordnung ist eine Optimierung der zahlreichen Nutzungsansprüche sowie der Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen auf dem erweiterten Bahnhofsvorplatz.

Angestrebt werden eine hochwertige und attraktive Umgestaltung des öffentlichen Raumes zu einem urbanen, multifunktionalen Platzbereich mit hoher Aufenthaltsqualität sowie eine funktionale Wegelenkung für alle Verkehrsteilnehmer. Auf zu definierenden Bereichen sollen auch temporäre Sondernutzungen möglich sein, wozu versenkbare Medienanschlüsse vorzusehen sind.

Aus Gründen des Denkmalschutzes ist der Platzbereich nach Möglichkeit von störenden Einbauten, Abgängen und Untergliederungen freizuhalten. Auf dem Vorplatz ist eine ca. 3 x 4m große Einbringöffnung für unterirdische Technikräume vorgesehen, die nicht überbaut werden darf. Diese ist im Grundriss (Ebene 0) des Stationsbauwerks in der Anlage 9 markiert. Die Sichtbeziehung aus der Bahnhofstraße auf das Bahnhofsgebäude als „point de vue“ soll erhalten bzw. nach Möglichkeit gestärkt werden, ebenso wie die Sichtbeziehung vom Bahnhofsvorplatz zur Innenstadt.

Am Bahnhofsvorplatz und in der Viktoriastraße gibt es mehrere gastronomische Betriebe, die Außenbewirtung anbieten oder anstreben. Qualitätvolle Außen-gastronomie stärkt die Aufenthaltsqualität und trägt zur Attraktivität des öffentlichen Raums bei. Im Rahmen der gestalterischen Neuordnung werden daher entwurfsabhängig Vorschläge für Außenbewirtungsflächen in adäquater Größe erwartet, die den jeweiligen Gastronomiebetrieben zugeordnet sind.

Auf dem Bahnhofsvorplatz ist ein Info-Point mit Stadtplan, Straßenverzeichnis

und Überblick über die wichtigsten Sehenswürdigkeiten vorzusehen. Der Brunnen ist zu erhalten, wobei der Standort in Abhängigkeit vom Entwurfskonzept verändert werden kann. Augsburg hat sich mit seiner historischen Wasserwirtschaft um die Aufnahme in die UNESCO-Weltkulturerbeliste beworben. Die Aufnahme des Themas „Wasser“ in das gestalterische Gesamtkonzept ist von der Ausloberin gewünscht.

Weiterhin sind im westlichen Bereich des Platzes zwei Standorte für Fahnenmasten vorzuschlagen.

Der Zugang zum Bahnhofsgebäude wurde im Zuge der Umbauarbeiten wieder zentral im Gebäude angeordnet. Die barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofs ist Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Durch den Wegfall der Straßenbahnschienen (Ausnahme: Wendeschleife) entsteht die Möglichkeit einer umfassenden Neugestaltung des Straßenraums der Viktoriastraße im Zusammenhang mit dem Bahnhofsvorplatz.

Wichtigstes Element ist die sichere und komfortable Querungsmöglichkeit der Straße (Verkehrsbelastung ca. 2.200 KFZ/24h) für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Bahnhofstraße.

Neben den Belangen für Fußgänger ist die erforderliche Infrastruktur für weitere Verkehrsteilnehmer (Taxistellplätze, gebührenpflichtige PKW-Stellplätze, PKW-Kiss & Ride Plätze, Stellplätze für den DB-Fuhrpark, Motorrad- und Rollerstellplätze, Fahrradstellplätze etc.) nachzuweisen.

Grünordnung

Der Hauptbahnhof stellt aus grünordnerischer Sicht das Bindeglied zwischen den östlich und westlich der Bahntrassen vorhandenen Freiräumen dar. Er ist das zentrale Element eines zu entwickelnden übergeordneten Grünkonzeptes, das die Verbindung vom Augsburger Westen über den Hauptbahnhof und die Bahnhofstraße bis zur Innenstadt zum Ziel hat.

Der Baumbestand ist gemäß der Baumschutzverordnung der Stadt Augsburg geschützt. Wesentliche grünplanerische Ziele im östlichen Bahnhofsumfeld sind:

- Vitaler stadtbildprägender Baumbestand sollte möglichst in das Gestaltungskonzept integriert werden. In die Überlegungen sind die Bauphase und der spätere Unterhalt gründlich einzubeziehen.
- Sicherung / Entwicklung eines zukunftsfähigen und vitalen Grünbestandes.
- Aufwertung der Grünachse in der Bahnhofstraße und Stärkung der Anbindung von Königsplatz / Innenstadt.

2.3.2 Straßenräume

Allgemeine Anforderungen und Planungsziele

Auf der Grundlage der technischen Straßenbahnplanung der Stadtwerke Augsburg soll für die Straßenräume ein gestalterisch hochwertiges Gesamtkonzept entwickelt werden.

Folgende Anforderungen werden an die Straßenraumgestaltung gestellt:

- Verbindliche Übernahme der Lage der Straßenbahnschienen und -betriebsanlagen aus dem Planfeststellungsverfahren
- Berücksichtigung des Konzepts für die Abwicklung der AVV-Regionalbusse
- Stärkung der Radwegeverbindungen
- Verbesserung des Standraumes der bestehenden Bäume und großzügige Bemessung des Standraums bei Neupflanzungen
- Gewährleistung der Zu- und Abfahrten der Parkhäuser und Tiefgaragen

2.3.3 Bahnhofstraße

Rahmenbedingungen

Die Bahnhofstraße stellt die Hauptwegeverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt dar. Sie gliedert sich von den Verkehrsfunktionen in drei Bereiche. Am westlichen Endbereich zwischen Hübnerstraße und Viktoriastraße ist sie als Fußgängerbereich mit ÖPNV-Trasse (Wendeschleife) ausgebildet. Das östliche Ende vor der Kreuzung mit der Schaezlerstraße wurde im Zuge des Umbaus des Königsplatzes ebenfalls als Fußgängerzone neugestaltet. Der Zwischenbereich der Bahnhofstraße ist für PKW's in beide Richtungen zu befahren.

Beidseitig ist an der Straße in Teilbereichen Längsparken angeordnet, was häufig zu störendem Parksuchverkehr führt. Die vorhandenen Gehwegbreiten sind zwar großzügig dimensioniert, aber aufgrund der hohen Fußgängerfrequenz insbesondere auf der Nordseite dennoch zu gering, um ausreichend große und attraktive urbane Nutzungen (Cafés, Auslagen etc.) anbieten zu können. Die Sitzbereiche der vorhandenen Gastronomie sind daher zumeist auf den Straßenbereich ausgeweitet.

Durch den Umbau des Königsplatzes wurde die Bahnhofstraße vom Verkehr entlastet, so dass sich eine Möglichkeit zur Aufwertung bietet. Perspektivisch ist eine Ausweitung der Fußgängerzone denkbar, wobei zwischen Hübnerstraße und Schrankenstraße auch in Zukunft PKW-Verkehr zur Erschließung des Viertels notwendig sein wird.

Der vorhandene Baumbestand in der Bahnhofstraße ist bezüglich des Alters, der Artenzusammensetzung und der Vitalität nicht einheitlich.

Planungsziele

Angestrebt ist die Aufwertung und Umgestaltung der Bahnhofstraße entsprechend ihrer Funktion als wichtige Fußgängerachse vom Bahnhof zur Innenstadt sowie die Entwicklung eines den urbanen Anforderungen entsprechenden Straßenbildes unter Berücksichtigung der prägenden Fassaden.

Die Verknüpfung Bahnhof-Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer ist zu gewährleisten bzw. zu verbessern.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Straße ist ein durchgängiges Konzept für die Anordnung und gestalterische Integration der Außengastronomie zu

entwickeln. Die bestehenden Kioske stehen zur Disposition.

Ebenfalls wird die Entwicklung eines vitalen und homogenen Baumbestandes unter Berücksichtigung einer Erhaltung bzw. Optimierung der Sichtbeziehung auf das Bahnhofsgebäude angestrebt.

2.3.4 Halderstraße

Rahmenbedingungen

Die Halderstraße ist durch eine vergleichsweise hohe Randbebauung mit Geschäfts- und Bürogebäuden geprägt. Im westlichen Abschnitt, der Gegenstand des Wettbewerbs ist, entstehen große Veränderungen des Straßenraums durch das Rampenbauwerk für die Straßenbahn.

Planungsziele

Im Vordergrund steht die gestalterische Integration des Rampenbauwerks, der Straßenbahnschienen und der damit verbundenen technischen Infrastruktur (Masten, Oberleitungen) in die Straßenraumgestaltung (siehe Anlage 9).

Die vorhandene Wendeschleife über die Hübnerstraße wird in Zukunft zwar nicht mehr regulär befahren, muss aber für den Fall einer Störung im Tunnel erhalten bleiben.

2.4 Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen westlicher Teilbereich



Geflügelte Variante durch die Rosenaustraße / Pferseer Straße und Perzheimstraße / Hörbrötstraße

2.4.1 Westlicher Bahnhofsvorplatz

Rahmenbedingungen

Die Planungen für den Bahnhofsumbau sehen vor, dass die Straßenbahn auf der Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes ebenerdig aus dem Tunnelbauwerk herausfährt. Das Tunnelportal, das gleichzeitig auch den Westzugang für Fußgänger darstellt, ist in die Hangkante der Wertachleite zurückversetzt, so dass ein Vorplatz entsteht.

Nach Beschluss des Stadtrates im Dezember 2014 soll die Straßenbahn zwischen dem neuen Westzugang und der Luitpoldbrücke zukünftig geflügelt werden. Dabei sollen die Linien 3 und 5 stadtauswärts eingleisig durch die Rosenaustraße / Pferseer Straße fahren, während sie in entgegengesetzter Richtung durch die Perzheimstraße / Hörbrötstraße verkehren.

Die geflügelte Führung der Straßenbahn ermöglicht es, die Überfahrt über den Sebastian-Buchegger-Platz in Ost-West-Richtung für den KFZ-Verkehr zu sperren. Zur Erschließung des Thelottviertels muss lediglich eine einspurige Verbindung zwischen Hörbrötstraße und Ravenspurgerstraße erhalten werden. Der autofreie Sebastian-Buchegger-Platz bietet zukünftig die Chance für eine bessere Verknüpfung des westlichen Bahnhofszugangs mit dem Thelottviertel.

Die geflügelte Führung ist ein wichtiges Ergebnis des Bürgerdialogs GoWEST, den die Stadtwerke und Stadt Augsburg im Vorfeld der Trassenentscheidung zur Linie 5 mit Anwohnern und Interessensgruppen aus dem Quartier durchgeführt haben. Im Rahmen dieser Bürgerbeteiligung entstanden darüber hinaus wertvolle Anregungen für die Planung des neuen westlichen Bahnhofsvorplatzes, die im Auslobungstext berücksichtigt wurden (Anlage 15).

Im langfristigen Zielnetz des Nahverkehrsplans ist die Führung einer zusätzlichen Straßenbahnlinie vom Tunnelportal über die Rosenaustraße in Richtung Süden vorgesehen. Die künftige Platzgestaltung muss derart ausgebildet sein, dass ein Abzweig nach Süden generell möglich ist.

Das künftige Konzept für den Platzbereich muss sich in das städtebauliche Umfeld einpassen und vorhandene Bezüge berücksichtigen. Von Bedeutung ist hierbei insbesondere die Bebauung beiderseits der Rosenaustraße und des westlich der Rosenaustraße liegenden Thelottviertels, die unter Ensemble-schutz stehen (siehe Anlage 12).

Bei der Gestaltung des Vorplatzes sind die besonderen topographischen Verhältnisse zu beachten. Zwischen der Rosenaustraße und der östlich davon gelegenen Bahnfläche ist ein Höhenversprung von ca. 6-9m vorhanden. Am südlichen Rand des Vorplatzes ist eine Bohrpfahlwand zur Abstützung des dahinterliegenden Geländes geplant (Anlage 16). Planerische Vorschläge zum Umgang mit diesem Stützbauwerk (vorgesetzte Bebauung, Begrünung etc.) werden erwartet, Eingriffe in die Konstruktion des Bauwerks sind nicht zugelassen. Wirtschaftliche Maßnahmen zur Bewältigung der Höhendifferenz (Stützmauern, Abböschungen etc.) sind aufzuzeigen.

Des Weiteren ist die Trasse der Entlastungsstraße zu berücksichtigen, die in einer künftigen Ausbaustufe am westlichen Rand der Bahnfläche verlaufen soll. (Kapitel 2.4.4. und Anlage 13)

Planungsziele

Gesucht wird ein Gesamtkonzept, welches den Bereich vor dem Tunnelportal unter Einbeziehung des Straßenraums der Rosenaustraße mit dem Sebastian-Buchegger-Platz zu einem Platzbereich verknüpft.

Dieser Platz soll die Funktion als westlicher Bahnhofsvorplatz übernehmen und die westlichen Stadtteile besser an den Bahnhof anbinden. Die Querung der Rosenaustraße ist für Fußgänger und Fahrradfahrer einfach, sicher und komfortabel auszubilden. Sie soll gestalterisch in den Platzbereich integriert werden.

Neben den Belangen für Fußgänger ist die erforderliche Infrastruktur für weitere Verkehrsteilnehmer (Informationssysteme, Taxistellplätze, PKW-Kiss & Ride Plätze, Motorrad- und Rollerstellplätze, Bushaltestellen, evtl. gebührenpflichtige PKW-Stellplätze etc.) nachzuweisen.

Zentrales Infrastrukturelement ist ein Fahrradparkhaus mit mindestens 400 Abstellplätzen und Servicestation. Zur Versorgung der Reisenden, sozialen Kontrolle und Belebung des Platzes können darüber hinaus konzeptabhängig auch ergänzende Funktionen (Café / Reisebedarf) in das Gebäude integriert werden.

Das Tunnelportal sowie die Straßenbahnschienen und Fahrleitungsmasten sind unter Berücksichtigung der vorgegebenen Gleisführung in die Platzgestaltung zu integrieren (vgl. Anlage 9).

Der Platzbereich östlich der Rosenaustraße muss nicht zwingend frei sein, sondern kann bebaut werden, als "Platz im Haus". Maßnahmen zur Überwindung des Höhensprungs im Gelände (Stützmauern, Böschungen, Treppen, Rampen) und zur gestalterischen Einbindung des Platzbereichs in den Hang sind darzustellen. Gleichzeitig soll die Bedeutung der Hangkante als stadtbildprägende Grünstruktur herausgearbeitet werden. Eine Anbindung zu den Werkstattgebäuden der deutschen Bahn auf dem oberen Niveau – z.B. durch eine Treppe – ist herzustellen. Vor der Bohrpfahlwand am südlichen Platzrand ist eine Tra-

forstation erforderlich, die in die gestalterische Gesamtlösung für den Platz zu integrieren ist.

Eine mögliche Bebauung darf den Trambetrieb über den Platz nicht behindern. Ebenso muss die Zufahrt für Feuerwehr sowie Rettungs- und Betriebsfahrzeuge zum Tunnelportal ungehindert möglich sein.

Bei der Planung des Vorplatzes sind darüber hinaus zwei Nothaltestellen für die Straßenbahn zu berücksichtigen. Eine Ausstiegshaltestelle befindet sich unmittelbar auf dem Vorplatz, eine Einstiegshaltestelle mit einer Nutzlänge von 43m liegt vor dem Gebäude Rosenaustraße 36 (siehe Anlage 9).

Grünordnung

Aus grünplanerischer Sicht liegt der Schwerpunkt in der Vernetzung des Wettbewerbsgebiets mit den benachbarten bedeutenden Grünstrukturen (Wittelsbacher Park, Kleingärten und Grünflächen an der Wertach), insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der westlichen Stadtteile an die Innenstadt.

Über die Hörbrötstraße sind die Grünflächen im Westen entlang der Wertach angebunden. Im Süden schließt mit dem Wittelsbacher Park eine wichtige öffentliche Grünfläche an.

2.4.2 Straßenräume – Rosenaustraße und Hörbrötstraße

Rahmenbedingungen

Der Straßenraum der Rosenaustraße wird durch eine weitgehend einheitliche und zum Teil denkmalgeschützte Wohnbebauung begrenzt und ist durch eine alleearartige Bepflanzung gegliedert. Sie weist mit bis zu 9.500 KFZ / 24 h eine hohe Verkehrsbelastung mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf.

Die Hörbrötstraße ist eine Quartiersstraße im Thelottviertel, die jedoch bisher auch der Umfahrung des Knotenpunkts Rosenaustraße / Pferseer Straße dient. Ähnlich wie die Bebauung in der südlichen Rosenaustraße wurde sie im traditionellen Stil errichtet. Der vergleichsweise schmale Straßenquerschnitt ist beiderseits von Vorgärten gesäumt.

Durch den Bau der Linie 5 kann die Hörbrötstraße vom PKW-Durchgangsverkehr entlastet und als reine Anwohnerstraße z.B. zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden.

Planungsziele

Aufgrund der Führung der Straßenbahntrassen durch die Rosenaustraße und Hörbrötstraße muss der gesamte Straßenraum zwischen dem Sebastian-Buchegger-Platz und der Pferseer Straße neu geordnet und gestaltet werden. Der Platzbedarf für einen Abzweig nach Süden ist bei der Platz- und Querschnittsgestaltung der südlichen Rosenaustraße zu berücksichtigen. Die Planung der Trasse ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs. Geringfügige Anpassungen der vorgegebenen Trasse erscheinen möglich.

Straßenbahnschienen und die damit verbundene technische Infrastruktur (Masten, Oberleitungen) sind gestalterisch sensibel in die Straßenraum zu integrie-

ren. Vorschläge zur Begrünung sind erwünscht. Das Gleis in der Hörbrotstraße sollte als hochliegendes Rasengleis ausgebildet werden.

2.4.3 Pferseer Straße

Rahmenbedingungen

Die Pferseer Straße stellt heute eine wichtige Radverkehrsverbindung vom Augsburger Westen in die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof dar. Auch nach dem Bau des neuen Bahnhofswestzugangs wird die Pferseer Straße weiterhin stark von Radfahrern frequentiert werden, da der neue Tunnel unter dem Hauptbahnhof als Zufahrt von Westen für die Radfahrer nicht nutzbar sein wird.

Planungsziele

Da in der Pferseer Straße künftig nur ein Straßenbahngleis benötigt werden wird, entstehen Spielräume zur Aufwertung des Straßenraums. Diese könnten zur Schaffung eines durchgängigen Radfahrstreifens in beide Richtungen sowie ggf. Baumpflanzungen am Straßenrand genutzt werden. Mittelfristig wird angestrebt, dass die Pferseer Straße eine hohe Qualität als Geschäftsstraße entwickelt.

2.4.4 Zweite Ausbaustufe: Planungsvorschlag unter Einbeziehung zusätzlicher baulicher Nutzungen und der künftigen Entlastungsstraße (Ideenteil)

Die geplante Entlastungsstraße westlich der Bahngleise ist Bestandteil des Gesamtverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Augsburg. Sie ist im Flächennutzungsplan enthalten und wurde den Verkehrsprognosen für zahlreiche Projekte in der Innenstadt (Königsplatz, Ladehöfe etc.) zugrunde gelegt. Ihr Verlauf ist in Anlage 13 dargestellt. Die Umsetzung ist zeitlich noch nicht absehbar.



Lageplan geplante Entlastungsstraße

Die Entlastungsstraße soll eine Verbindung zwischen der Bürgermeister-Ackermann-Straße und der Gögginger Straße (Höhe Gögginger Brücke) schaffen. Sie dient der Aufnahme des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs und der besseren Verteilung des von Westen in die Innenstadt fließenden Verkehrs. Aufgrund ihrer Verteilungswirkung trägt sie auch zur Entlastung der Innenstadt bei. Des Weiteren werden über die Entlastungsstraße die Werkstattgebäude der DB erschlossen, die sich oberhalb der Hangkante befinden.

Im Bereich des westlichen Bahnhofsvorplatzes liegt die Entlastungsstraße ungefähr auf dem erhöhten Niveau der Gütergleise, d.h. ca. neun Meter über der Platzfläche.

Aufgrund des neuen Zuganges von Westen ist es durchaus realistisch, dass am Bahnhofsvorplatz eine Nachfrage nach zusätzlichen Nutzungen entstehen wird. Als mögliche Funktionen kommen hier z.B. Büros, Dienstleistungen oder ein Hotel in Frage. Konzeptabhängig ist zu klären, ob, in welchem Umfang bzw. wie weitere Nutzungen unter Berücksichtigung der Entlastungsstraße sinnvoll am

Bahnhofsvorplatz untergebracht werden können.

Im Wettbewerb ist aufzuzeigen, wie der Planungsvorschlag für den Platz unter Einbeziehung evtl. zusätzlicher baulicher Nutzungen und der Straße in einer zweiten Ausbaustufe aussehen könnte.

2.5 Verkehr und Erschließung

Fußgänger

Fußgänger- und Radverkehr sind klar zu trennen. Der Zugang zum Empfangsgebäude auf der Ostseite wurde im Zuge der Umbauarbeiten wieder zentral im Gebäude angeordnet. Die barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofs ist Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Folgende **Wegebeziehungen** sind zu berücksichtigen:

Östlicher Teilbereich

- Anbindung an die Bahnhofstraße / Innenstadt
- Anbindung an das Fuggerstadt-Center als Verbindung zur Pferseer Unterführung
- Anbindung an das neu entstehende Regionalbusterminal im Bereich des südlich angrenzenden inneren Ladehofs
- Anbindung des Fahrradparkhauses im Bohus-Center (Fahrradstation) bzw. des zusätzlichen Angebotes an Fahrradabstellflächen.

Westlicher Teilbereich

- Querung der Rosenaustraße und Anbindung der westlichen Stadtteile
- Anbindung des Wegenetzes an der Wertach

Radfahrer

Die übergeordnete Ost-West-Radwegeachse führt über die Prinzregentenstraße zum Bahnhofsvorplatz. Der Hauptbahnhof ist eines der wichtigsten Ziele für die Radfahrer. Die Nachfrage nach Abstellplätzen übersteigt trotz der Errichtung einer Fahrradstation mit 400 Plätzen im Bohus-Center und 400 weiteren vorgesehenen Plätzen im Fuggerstadt-Center deutlich das Angebot.

Aufgrund der Treppenanlage in der Empfangshalle wird der Tunnel unter dem Hauptbahnhof keine Verbindung für Radfahrer darstellen. Diese werden Richtung Westen weiterhin durch die Pferseer Unterführung fahren, wo jedoch nach Entfall der Tramgleise etwas mehr Platz für eine Verbreiterung der gemeinsamen Fuß- und Radwege in beide Richtungen zur Verfügung stehen wird.

In der Viktoriastraße gibt es heute einen beidseitigen Radweg. Auf der Südseite der Halderstraße wurde im Zuge des Straßenumbaus für das neue Rampenbauwerk ein in beide Richtungen befahrbarer Radweg geschaffen. Eine neue Anbindung für Fahrradfahrer ist von Südosten über die Ladehöfe geplant.

Für Fahrräder werden folgende Abstellplätze benötigt:

Östlicher Bahnhofsvorplatz:

- 500 Fahrradstellplätze
- 20 Stellplätze für Verleihräder

Westlicher Bahnhofsvorplatz:

- 700 Fahrradstellplätze insgesamt.
400 dieser Plätze sind als gebührenpflichtige Stellplätze in einer bewachten Fahrradstation vorzusehen. Die restlichen 300 Plätze können entweder im öffentlichen Raum oder in einem nicht gebührenpflichtigen Teil des Fahrradparkhauses angeordnet werden.
- 10 Stellplätze für Verleihräder

ÖPNV - Städtische Busse, Regionalbusse

Die Regionalbusse belegen derzeit im südlichen Bereich des bestehenden Bahnhofsvorplatzes einen Teilbereich mit insgesamt fünf Abfahrtshaltstellen.

Auf dem Gelände des inneren Ladehofs ist die Errichtung eines modernen Regionalbusterminals geplant, wodurch die Abfahrtshaltstellen auf dem Bahnhofsvorplatz künftig entfallen werden. Das künftige Terminal und die Überliegerplätze (Wartepplätze für Busse) im inneren Ladehof werden dann direkt über die Halderstraße und die Ladehofstraße angefahren. Die Abfahrt der Busse erfolgt über den Bahnhofsvorplatz. Um eine hohe Flexibilität im Busterminal zu gewährleisten, sind die Bussteige in sägeförmiger Anordnung angeordnet. Alle Halteplätze sind für Gelenkbusse dimensioniert und ermöglichen ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse (siehe Anlage 10).

Die Planung des Busterminals ist nicht Gegenstand der Wettbewerbsaufgabe. Die Anbindung des Busterminals und die Ausfahrt der AVV-Regionalbusse über den Vorplatz sind jedoch bei der Planung zu berücksichtigen und in den Plänen darzustellen.



Schematische Zeichnung des geplanten Busterminals

Insgesamt verkehren heute sieben städtische Buslinien über den Haltepunkt Hauptbahnhof (Linien 22, 23, 32, 43 und die Nachtbusse 91, 93 und 95). Für die städtischen Buslinien wurde in der Halderstraße eine Haltestelle mit zwei Plätzen in stadtauswärtiger Richtung neu errichtet. Diese Haltestelle soll unverändert erhalten bleiben und ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Für die städtischen Linienbusse stadteinwärts ist heute eine Haltestelle mit zwei Plätzen am Bahnhofsvorplatz vorhanden. Diese wird auch von den Regionalbussen als Ausstiegshaltestelle genutzt. Die Haltestelle wird auch in Zukunft benötigt werden, wobei ihre Lage entwurfsabhängig verändert werden kann. Die Haltestelle muss sich aber weiterhin am Bahnhofsvorplatz oder in unmittelbarer Nähe befinden.

Die Zufahrt für den DB-Schienenersatzverkehr durch Busse erfolgt über das Busterminal, die Ausfahrt über den südlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Hier sollen im Ausfahrtsbereich Haltemöglichkeiten für mindestens 2 Busse vorgesehen werden, mit ausreichend großen Warteflächen für die Reisenden. Die Abfahrt von Regionalbussen aus dem Busterminal an den Haltemöglichkeiten vorbei muss sichergestellt werden.

Für den städtischen Schienenersatz- sowie Sonderverkehr zur Messe und zum Fußballstadion ist am westlichen Ende der Bahnhofstraße in beide Fahrrichtungen eine Bushaltestelle mit barrierefreier Ein- und Ausstiegsmöglichkeit vorzusehen. Die bestehende Straßenbahnhaltestelle sollte möglichst erhalten werden und kann für den Busverkehr mitgenutzt werden. Die Haltestellen müssen jeweils von zwei Gelenkbussen angefahren werden können. Da die anliegenden Gebäude über große Vordächer verfügen und die Haltestellen nur außerplanmäßig bedient werden, kann auf Fahrgastunterstände verzichtet werden.

Am westlichen Bahnhofsvorplatz ist eine Bushaltestelle für Gelenkbusse pro Fahrtrichtung vorzusehen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

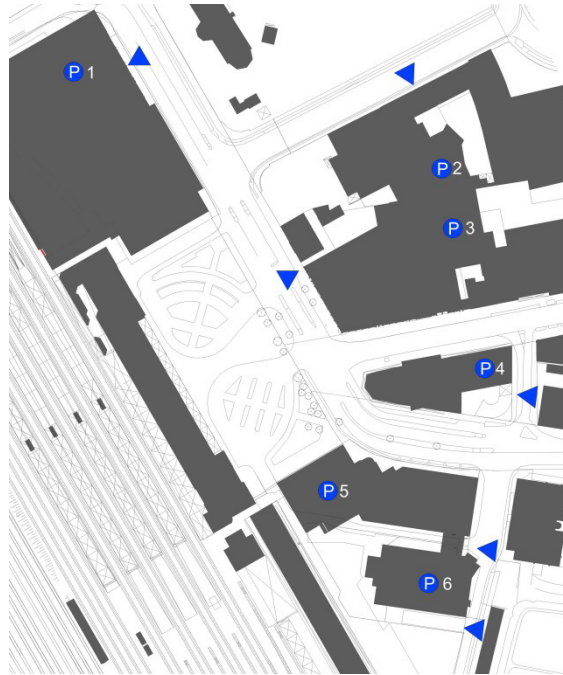
Viktoriastraße und Halderstraße dienen heute überwiegend als Zufahrt zum Hauptbahnhof sowie zur Erschließung des Bahnhofsviertels bzw. der Parkhäuser. Seit dem Umbau des Königsplatzes ist die Halderstraße in beide Richtungen befahrbar.

Durch die geplante Entwicklung der Ladehöfe wird die Verkehrsbelastung in der Viktoriastraße und Halderstraße voraussichtlich zunehmen. Die zukünftige Verkehrsbelastung der Viktoriastraße wird gemäß vorliegenden Prognosen künftig dennoch auf zwei Spuren abwickelbar bleiben. Die Knotenbereiche müssen aufgrund der Abbiegebeziehungen jedoch vierspurig ausgebildet werden.

Die Lieferantenwege für Mieter des Bahnhofs müssen im Bereich des Nordbaus mit Zufahrt zum Lastenaufzug, zum Mittelbau und Südbau zur Andienung und Entsorgung auch mit Fahrzeugen des Schwerlastverkehrs sichergestellt werden.

Ruhender Verkehr und Stellplätze

Derzeit liegen im direkten Umfeld auf der Ostseite des Hauptbahnhofs sechs Parkhäuser (P1 Parkhaus Fuggerstadt-Center, P2 Parkhaus Sparda-Bank, P3 Parkhaus Viktoriastraße, P4 Salewa-Parkhaus, P5 abc-Parkhaus, P6 Bahnhof-Parkhaus.), die insgesamt nicht ausgelastet sind. Auffallend stark frequentiert ist der Taxi- und Kurzparkbereich im Norden des Bahnhofsvorplatzes, auf dem ständig Parksuchverkehr stattfindet. Derzeit sind 36 gebührenpflichtige Parkplätze, ein Behindertenparkplatz, 4 Stellplätze für den DB-Fuhrpark sowie 5 Kurzzeitstellplätze vorhanden.



Lageplan mit Zufahrten zu den Parkhäusern

Auf den Bahnhofsvorplätzen sind folgende Stellplätze den motorisierten Individualverkehr nachzuweisen:

Östlicher und westlicher Bahnhofsvorplatz

- Insgesamt 36 PKW - Stellplätze, gebührenpflichtig

Maximal 5 dieser PKW - Stellplätze dürfen auf der Westseite des Hauptbahnhofs liegen.

Östlicher Bahnhofsvorplatz

- 1 behindertengerechter PKW - Stellplatz
- 5 PKW - Kurzzeitstellplätze (kiss and ride)
- 2-4 Carsharing-Standplätze
- 4 PKW - Stellplätze für den DB-Fuhrpark
- 20 Stellplätze für Motorroller bzw. Kleinkrafträder
- 10 Taxistandplätze und 20 Nachrückplätze für Taxis

Maximal 7 der Nachrückplätze für Taxis dürfen auf dem Bahnhofsvorplatz angeordnet werden, der Rest ist im nahen Umfeld vorzusehen.

Westlicher Bahnhofsvorplatz

- 2 PKW – Kurzzeitstellplätze (kiss and ride)
- 2-4 Carsharing-Standplätze
- 3 Taxistandplätze
- 4-6 Stellplätze für Motorroller bzw. Kleinkrafträder
- 1 behindertengerechter PKW - Stellplatz

2.6 Allgemeine Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen

Barrierefreiheit

Ein zentrales Ziel des Bahnhofsumbaus ist die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsträger und Schaffung kurzer barrierefreier Umsteigebeziehungen. Dies betrifft nicht nur die Umsteigebeziehungen zwischen Straßen- und Eisenbahn im neuen Stationsbauwerk, sondern auch alle weiteren Verkehrsarten, die sich im Bahnhofsumfeld bündeln, insbesondere die Anbindung des neuen AVV-Regionalbusterminals. Bei der Planung der Bahnhofsvorplätze ist daher auf eine umfassende Barrierefreiheit zu achten. Neben der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sind insbesondere auch die Anforderungen von Blinden und Sehbehinderten zu berücksichtigen.

Radverkehr

Der Radverkehr spielt in Augsburg eine immer wichtigere Rolle, weshalb die Stadt das Projekt „Fahrradstadt 2020“ ins Leben gerufen hat. Mit diesem Projekt soll der Anteil des Radverkehrs von derzeit 15% auf mindestens 25% im Jahr 2020 gesteigert werden.

Zur Umsetzung dieses Ziels ist ein entsprechend guter Ausbaustandard der Radverkehrsanlagen erforderlich. Der Radverkehr sollte nach Möglichkeit auf großzügigen, separaten Wegen oder Radfahrstreifen geführt werden. Eine gemeinsame Führung mit Fußgängern ist zu vermeiden. Der Radverkehr sollte möglichst direkt über die Knotenpunkte geführt werden, Umwege sind zu vermeiden.

Im Hauptstraßennetz ist auf den übergeordneten Achsen eine gesonderte Führung der Fahrradfahrer notwendig. Es wird Wert auf eine einwandfreie Infrastruktur nach dem Stand der Technik gelegt, d.h. keine schmalen gemeinsamen Geh- und Radwege, keine abgesetzte Führung an Knotenpunkten, sondern zügige Radwege oder -streifen (ansonsten Führung mit dem MIV).

Die Konfliktsituation durch die unklare Trennung der Fußgänger und Radfahrer durch die schmalen Verkehrsflächen auf dem Bahnhofsvorplatz ist zu verbessern und eindeutig darzustellen.

Die Stadt Augsburg prognostiziert einen Zielbedarf von mindestens 2.000 Fahrradstellplätzen im gesamten Bahnhofsumfeld, die überwiegend in Fahrradparkhäusern unterzubringen sind. Hiervon sind bereits rund 400 Fahrradstellplätze mit Servicecenter bereits im Bohus-Center untergebracht. Rund 400 weitere Stellplätze sollen im Fuggerstadt-Center auf Höhe der Pferseer Unterführung eingerichtet werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass alle Fahrradfahrer das Angebot eines weiteren Fahrradparkhauses nutzen werden. Eine ausreichende Anzahl an kostenfrei nutzbaren Abstellplätzen ist daher im öffentlichen Raum vorzusehen.

Zusätzliche Angebote zur Förderung des Radverkehrs sind von Seiten der Stadtwerke mit dem Fahrradverleihsystem Nextbike sowie E-Bike-Ladestationen geplant.

Oberflächen, Materialien

Bei der Planung der Oberflächen ist auf eine gute Begehbarkeit, maschinelle Reinigungsmöglichkeit und Instandhaltung zu achten. Höhenversprünge und Stufen sind im Hinblick auf eine behindertengerechte Planung zu vermeiden. Unterbau und Material müssen den Belastungen durch Schwerlastverkehr ohne Gewichtsbeschränkung standhalten. Auch private Flächen (z.B. Passagen) sollen in das Gesamtkonzept einbezogen werden.

Wirtschaftlichkeit

Der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit in Herstellung, Unterhalt und Nutzung der Oberflächen wird bei der Beurteilung gleichwertig mit den Gesichtspunkten der Funktionalität und der Gestaltung bewertet. Die Auswahl langlebiger Materialien ist hierbei ein wichtiger Aspekt.

Beleuchtung

Beleuchtungskonzepte für den öffentlichen Raum sollen eine individuelle Raumwahrnehmung in der Nacht, Orientierung, Identitätsbildung, Ambiente und Atmosphäre gewährleisten und gleichzeitig die Aspekte der Vermeidung von Lichtverschmutzung, geringem Energieverbrauch und der Sicherheit berücksichtigen.

Die Entwicklung eines lichtplanerischen Gesamtkonzeptes für die Bahnhofsvorplätze ist Wettbewerbsaufgabe.

Brandschutz, Rettungswege

Für den Einsatz von Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen sind Flächen nach DIN 14090 zu berücksichtigen. Die Zufahrten für die Feuerwehr zu den Zugangsbereichen im Hauptbahnhof Nord, Süd und Mitte sowie zum Stellwerk und Fuggerstadt-Center sind sicherzustellen. Die notwendigen Aufstellflächen sind zwingend weiterhin zu gewährleisten.

Archäologie

Im Planungsgebiet befindet sich das westliche Gräberfeld der römischen Stadt AVGVSTA VINDELICUM. Wichtige Abschnitte dieser ausgedehnten Nekropole, die sich beiderseits einer der großen Ausfallstraßen der römischen Provinzhauptstadt entwickelt hat, wurden bisher insbesondere auf dem Gelände der Evangelischen Diakonissenanstalt an der Frölichstraße, beim Bau der Pferseer Unterführung, aber auch bei Errichtung der Gögginger Brücke erfasst.

Die bedeutendsten Funde kamen jedoch bereits zwischen 1844-46 und 1909 ans Licht, als der Bahnhof und die zugehörigen Gleis- und Betriebsanlagen errichtet und mehrfach umgebaut wurden. Bei den damit verbundenen massiven Erdbewegungen dürften große Abschnitte des Gräberfelds zerstört worden sein. Mit Überresten ist vor allem auf dem stehen gelassenen Hochflächenrest am westlichen Terrassenrand (im Bereich zwischen der Hochterrassenkante nördlich des westlichen Tunnelportals und den westlichsten Rangiergleisen der DB) zu rechnen. Auch im nördlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes mit Viktoria-

straße und Prinzregentenstraße könnten archäologische Befunde erhalten geblieben sein.

Ziel der Bodendenkmalpflege ist es, diese gesetzlich geschützten Bodendenkmäler vor Ort zu erhalten. Sollte der Erhalt in situ nicht möglich sein, oder sind durch die geplanten Baumaßnahmen Beeinträchtigungen der Bodendenkmäler zu befürchten, müssen diese in einer wissenschaftlichen Ansprüchen genügenden Untersuchung freigelegt, dokumentiert und geborgen werden.

Teil 3 Beurteilungskriterien

Alle zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten werden ganzheitlich nach folgenden Gesichtspunkten beurteilt. Das Preisgericht behält sich vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren, eventuell zu ergänzen und eine Gewichtung vorzunehmen. Die hier genannte Reihenfolge stellt keine Hierarchie in der Gewichtung dar.

Grün- und Freiraumplanung

- Gestaltung und Qualität des öffentlichen Raums
- Nutzungsangebot und Funktionalität
- Aufenthaltsqualität und öffentliches Grün
- Verknüpfung mit umliegenden Bereichen

Verkehr und Erschließung

- Organisation der Verkehrsströme
- Verknüpfung der Verkehrsträger und Qualität der Umsteigebeziehungen
- Barrierefreiheit
- Anbindung an bestehende Verkehrswege

Bebauung

- städtebauliche Gestaltung
- Maßstäblichkeit und städtebauliche Einbindung

Wirtschaftlichkeit und Ökologie

- nachhaltiger Umgang mit Ressourcen
- Herstellung, Bauunterhalt und Folgekosten

Allgemeine Anforderungen

- Vollständigkeit der Leistung
- Einhaltung der Auslobungsbedingungen