

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/4371-01	Termin 17.01.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
17.01.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			
25.01.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Ergebnis des "Freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs - Bahnhofsumfeld mit Verbindung in die Innenstadt" im Kontext des Hauptbahnhofes Oberhausen, Stadtbezirk Alt-Oberhausen

Begründung / Sachdarstellung

Am 6. Dezember 2023 tagte das Preisgericht für den „Wettbewerb Bahnhofsumfeld Oberhausen mit Verbindung in die Innenstadt“. Der Realisierungswettbewerb zielt darauf, den öffentlichen Raum im direkten und weiteren Bahnhofsumfeld in Wert zusetzen. Der „Willy-Brandt-Platz“ (Bahnhofsvorplatz) und die „Poststraße“ standen als Vertiefungsbereiche innerhalb des Wettbewerbsgebiets besonders im Fokus. Sieger ist der Entwurf des Büros „Planergruppe“ gemeinsam mit „BERNARD Gruppe ZT“, der insbesondere durch eine zukunftsgerichtete Platzgestaltung und eine gute Verknüpfung mit der Innenstadt überzeugte.

Insgesamt vier Teams aus Freiraumplaner*innen und Verkehrsplaner*innen haben Beiträge zum Wettbewerb eingereicht. An dem Preisgericht waren neben renommierten Freiraum- und Verkehrsplaner*innen auch Vertreter*innen der lokalen Politik und Verwaltung sowie von der Deutschen Bahn und STOAG beteiligt. Das Wettbewerbsverfahren wird betreut durch das Büro Niemann+Steege+ aus Düsseldorf.

Nach intensiver Diskussion hat das Preisgericht zwei Preise vergeben. Der erstplatzierte Entwurf „klimamOBil“ des Büros Planergruppe (gemeinsam mit BERNARD Gruppe ZT) überzeugte das Preisgericht durch ein nachvollziehbares und detailliert ausgearbeitetes Gesamtkonzept für eine zukunftsgerichtete Platzgestaltung mit der besonders hervorstechenden Grundintention, die Herausforderungen des Klimawandels zu berücksichtigen, den ankommenden Besucher*innen Orientierung zu bieten und die Zuwegungen zum Saporishja-Platz und zum Friedensplatz zu stärken. Des Weiteren zeigt der Entwurf eine großzügige Entsiegelung von Verkehrsflächen und bislang weitgehend untergenutzter Platzflächen.

Bereichsleiter/in Bereich 5-1	Beigeordneter Dezernat 5		
Hülsebusch Datum 21.12.2023	Dr. Palotz Datum 22.12.2023		
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung:			
Kenntnisnahme (K)		Personalrat	[]
		Gleichstellungsstelle	[]

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/4371-01	Termin 17.01.2024	
-----------------------------	---	------------------------------	--

Das Preisgericht empfahl der Stadt Oberhausen, den ersten Preisträger stufenweise mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen. Hierbei sind die in den schriftlichen Beurteilungen gegebenen Hinweise des Preisgerichts sowie die weiteren Empfehlungen aus der Verwaltung zu berücksichtigen.

Beurteilung des Entwurfs aus dem Protokoll des Preisgerichts

Die Arbeit 1003 (Planergruppe) hat die Intention, die vorhandenen Verkehrsstrukturen im Sinne der Verkehrswende zu entwickeln. Wesentlich ist den Verfassern, den ankommenden Besucher*innen Orientierung zu bieten und insbesondere die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt zu stärken. Dies ist dem Team auch hervorragend gelungen, indem geradlinige Wegeverbindungen angeboten werden, die mit baulichen und grünplanerischen Führungen kombiniert werden. Vom Haupteingang des Bahnhofsgebäudes werden die Fußgänger*innen geradlinig über den ZOB zum Ruhrlandhaus geleitet. Links und rechts des Busbahnhofes führen zwei Nord-Süd-Wege über den Bahnhofsvorplatz mit Fußgängerüberwegen über die Poststraße. Wie selbstverständlich wird eine räumliche Lenkung durch die wegbegleitenden Grünflächen erreicht. Somit werden die beiden Zuwegungen zum Saporishja-Platz und zum Friedensplatz gut herausgearbeitet.

Leider wird die weitere wichtige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof (Hbf) und den Bussteigen 1 und 2, die die Haltestellen der Straßenbahn und der Schnellbusse zur Neuen Mitte aufnehmen, nicht entsprechend herausgearbeitet. Die neuen Gebäude des Fahrrad-Hubs und des Mobilitätspavillons bauen Barrieren auf und sind räumlich falsch. Verzichtbar ist auch der Gastronomiepavillon, der den eigentlichen Vorplatz des Hbf verkleinert und die orientierende Sicht nach dem Verlassen des Bahnhofes nimmt.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Verfasser ist die großzügige Entsiegelung von Verkehrsflächen und bislang weitgehend untergenutzten Platzflächen. Die Chance zur Entsiegelung wird vor dem Ruhrlandhaus umgesetzt, indem die vorhandenen großkronigen Bäume entsprechend groß dimensionierte, offene Baumscheiden bekommen. Die dort vorhandenen Senkrechtparkstände werden als verzichtbar angesehen.

Dort, wo sich heute die bestehende Taxenvorfahrt befindet, entsteht eine „Klima-Oase“. Die Fläche unmittelbar am Bahnhofsgebäude wird vollständig entsiegelt und ein Ort der Ruhe und des Aufenthalts geschaffen. Schattenspendende Gehölze, insektenfreundliche Pflanzungen, eine Retentionsmulde sowie abkühlende Nebelduschen sollen das Mikroklima am bislang überwiegend steinernen Willy-Brandt-Platz verbessern. In den Zeiten des fortschreitenden Klimawandels wird diese Entsiegelung ausdrücklich begrüßt. Die Ausführung der Oase weist jedoch wesentliche Mängel auf: Die Erfordernisse des Brandschutzes (Feuerwehraufstellflächen), die Anlieferung des Bahnhofsgebäudes und die Sichtbarkeit des denkmalgeschützten Gebäudes werden ungenügend berücksichtigt.

Die Poststraße soll im Sinne von „ZukunftsMOBil“ entwickelt werden, wobei die Verfasser eine Umverteilung der Verkehrsflächen mit einer Herausnahme zweier Kfz-Fahrstreifen zugunsten von Fahrradstreifen und zusätzlichen Bushalteplätzen verstehen. Kritisch wird gesehen, dass der Straßenraum der Poststraße weiterhin einen konventionellen Ausbau erhalten soll. Die Planer sind leider auf halbem Wege stehen geblieben und haben nicht die Chance genutzt, zum Beispiel mit veränderten Materialitäten und Farbigkeiten die Tempo-30-Ausweisung auch straßenraumgestalterisch zu unterstützen. Auch im Bereich des Friedensplatzes wird die dominierende Fahrbahn mit dem Rückstau von Kfz vor dem Amtsgerichtsgebäude negativ beurteilt.

Insgesamt bietet die Arbeit (Planergruppe) ein nachvollziehbares und detailliert ausgearbeitetes Gesamtkonzept für eine zukunftsgerichtete Platzgestaltung und die Verknüpfung Bahnhof - Innenstadt. Wesentliche funktionale Aspekte eines Mobilitätsverknüpfungspunktes wie die unterdimensionierte kiss-and-ride-Vorfahrt und die falsch herum angeordnete Taxenvorfahrt sind jedoch kritisch zu bewerten.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/4371-01	Termin 17.01.2024	
-----------------------------	---	------------------------------	--

Weitere Empfehlungen:

- Konkretisierung der Blickbeziehungen bezogen auf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude, Klima-Oase sowie des Kiosks
- Überarbeitung der drei funktionalen Orientierungsachsen (Straßenbahn, Bus, Fernbus) in Lage und Größe
- „Fahrrad-Hub“ und „Mobilitätspavillon“ – räumliche Positionierung zu überarbeiten
- Andienung Taxi Bahnhofsgebäude sowie bike+ride zu überarbeiten
- Taxi Führung zu konkretisieren und der Funktionalität anzupassen
- kiss+ride Situation zu konkretisieren
- Konkretisierung der Anlieferung des Bahnhofsgebäudes an der Gebäuderückseite
- Brandschutz, insb. Konkretisierung der Feuerwehraufstellflächen
- Konkretisierung der zu wählenden Materialien auf der Poststraße

Abschluss des Wettbewerbsverfahrens:

Die Stadt Oberhausen behält sich vor, die Aufgabe räumlich und zeitlich abschnittsweise zu realisieren und entsprechend die Planungsleistungen unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts gemäß § 8 Abs. 2 RPW 2013 (Richtlinie für Planungswettbewerbe) mit den weiteren Planungsleistungen stufenweise zu beauftragen. Zunächst soll die Vorplanung gemäß den Wettbewerbsergebnissen überarbeitet und ergänzt werden, in Zusammenarbeit mit der DB Station& Service AG und der STOAG GmbH ggf. Varianten in einzelnen Details entwickelt und, falls nötig, verkehrstechnische Prüfungen erfolgen. Vor Beginn der Entwurfsplanungen (Leistungsphase 3) sollen die Planungen in der Öffentlichkeit und Politik vorgestellt werden.

Mit dem erstplatzierten Büro soll diese stufenweise Beauftragung in einem Verhandlungsverfahren besprochen und eine zeitnahe Auftragsvergabe angestrebt werden.

Ausstellung im Stadtteilbüro Brückenschlag

Die beiden ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge werden vom 09.01. – 26.01.2024 im Stadtteilbüro Brückenschlag in Oberhausen öffentlich ausgestellt und können zu den Öffnungszeiten (Di, Mi, Fr: 10-13 Uhr; Do: 15-18 Uhr) angeschaut werden.

Anlagen

1. Dokumentation des Wettbewerbsverfahrens
2. Auslobung

Die Anlagen werden aus Kostengründen nur in digitaler Version beigelegt.

DOKUMENTATION

EU-weites Verhandlungsverfahren gemäß § 17 VgV mit vorgelagertem einphasigem, nichtoffenem freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb gemäß RPW 2013 und EU-weitem Bewerbungsverfahren

1001



1002



1003



1004

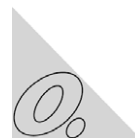


FREIRAUMPLANERISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB – BAHNHOFSUMFELD OBERHAUSEN MIT VERBINDUNG IN DIE INNENSTADT

Impressum

Ausloberin:

Stadt Oberhausen
Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt
Bereich 5-1 / Stadtplanung



Technisches Rathaus Sterkrade
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

vertreten durch Herrn Dr. Thomas Palotz
(Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt)

Verfahrensmanagement und Wettbewerbsbetreuung

Niemann + Steege + Gesellschaft für Stadtentwicklung
Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH

NIEMANN+STEEGE+

Wasserstraße 1 , 40213 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 211-863 25 20
Fax: +49 (0) 211-863 25 210
E-Mail: mail@niemann-steege.de
Web: www.niemann-steege.de

Ansprechpartner / Bearbeitung:
Claudio Steege (geschäftsführender Gesellschafter)
Lisa Schumacher (Projektleiterin)



Inhalt

Grußwort	4
Wettbewerbsaufgabe	6
Termine	12
Beurteilungskriterien	15
Preisgerichtssitzung	16
Arbeiten Teilnehmer:innen	18
Preise	19

Grußwort



Beigeordneter Dr. Thomas Palotz

Sehr geehrte Damen und Herren,

dieser Wettbewerb hatte das klare Ziel, die zentrale Innenstadtlage von Alt-Oberhausen aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Dabei stand der „Brückenschlag“ zwischen dem Behördenviertel, den Geschäftslagen, dem Bahnhofsbereich und dem Kulturstandort Industriemuseum und Altenberggelände im Fokus.

Unser Hauptanliegen war und ist es, durch funktionale und gestalterische Maßnahmen attraktive Wegeverbindungen zu schaffen. Diese sollen nicht nur den städtebaulichen Aspekten Rechnung tragen, sondern ebenso den Herausforderungen des Klimawandels und den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden. Insbesondere haben der Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz) und die Poststraße im Verlauf dieses Wettbewerbs besondere Aufmerksamkeit erfahren.

Neben diesen Hauptpunkten waren weitere Bereiche von Belang, darunter die Gestaltung der Fernbushal-

testelle, zentrale Kreuzungsbereiche und die nördliche Eingangssituation zum Saporishja-Platz. Hinsichtlich der angestrebten Vision oder des Leitbildes möchte die Stadt Oberhausen insbesondere eine vitalisierte, funktionale und ästhetisch ansprechende Verbindung dieser Bereiche erreichen. Dies soll nicht nur die Lebensqualität in der Innenstadt steigern, sondern auch den Anforderungen des modernen Stadtlebens gerecht werden.

In Bezug auf den Wettbewerb selbst möchte ich den Prozessverlauf erwähnen. Die Bekanntmachung erfolgte am 2. Juni 2023, woraufhin sechs Teilnahmeanträge eingegangen sind. Schließlich konnten vier Teilnehmende ihre Wettbewerbsarbeiten einreichen, da ein Rücktritt und das Ausbleiben einer Arbeit verzeichnet wurden. Der Bearbeitungszeitraum für die Teilnehmenden erstreckte sich vom 12. Juli bis zum 6. Oktober desselben Jahres. Das Verfahren setzt sich im Jahr 2024 in mehreren Schritten fort: Es ist ein Verhandlungsverfahren mit dem Wettbewerbssieger

über die stufenweise Vergabe der Leistungen in verschiedenen Phasen vorgesehen. Darüber hinaus ist die Information der Ratsgremien über die Wettbewerbsergebnisse für Januar vorgesehen. Im Anschluss wird die Beteiligung der Bürger:innen in der Entwurfsphase durch das beauftragte Büro und das Stadtteilmanagement Brückenschlag erfolgen.

In Summe ist es ein aufwendiger, jedoch bedeutsamer Prozess, der darauf abzielt, die Innenstadtlage von Alt-Oberhausen zu revitalisieren und optimal für die Bedürfnisse der Bürger:innen und Besucher:innen zu gestalten. Ich danke den Teilnehmenden und den beteiligten Akteuren für ihr Engagement und ihre Beiträge zu diesem wegweisenden Vorhaben.

Oberhausen, im Dezember 2023

Dr. Thomas Palotz

Beigeordneter

Wettbewerbsaufgabe

Anlass und Ziel

Die Stadt Oberhausen setzt nun unter der Marke „Oberhausen Brückenschlag“ Stadterneuerungsmaßnahmen um, die der Aufwertung und Weiterentwicklung der zentralen Innenstadtlage von Alt-Oberhausen mit einem „Brückenschlag“ zwischen Behördenviertel, Geschäftslagen, Bahnhofsbereich, Industriemuseum, Altenberggelände und weiteren angrenzenden Lagen von Lirich Süd dienen. Das übergeordnete Ziel ist, die vorhandenen „Brücken zu stützen“. Dies bedeutet, die vorhandenen Qualitäten und Netzwerke im Gebiet aufzugreifen, diese zu stärken und zu verbinden. Außerdem sollen neue „Brücken geschlagen“ werden, indem neue Qualitäten geschaffen und vernetzt werden.

Der Betrachtungsraum rund um den Oberhausener Hauptbahnhof spielt im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahmen aufgrund seiner Lage und seiner historischen sowie gegenwärtigen Bedeutung eine wichtige Rolle. Er dient als Eingangstor und als „Scharnier“ zwischen den zu verbindenden Orten der Innenstadt und verdient daher ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit. An diesem Punkt setzt der freiraumplanerische Realisierungswettbewerb „Bahnhofsumfeld Oberhausen mit Verbindung in die Innenstadt“ an. Es sollte eine identitätsstiftende Inwertsetzung des öffentlichen Raums im direkten und weiteren Bahnhofsumfeld stattfinden. Hierbei waren insbesondere die historisch gewachsen und schwierigen Zuschnitte der Grundstücke sowie die komplexe Verkehrsführung und die öffentlichen Plätze zu beachten. Zusätzlich waren der Umgang mit den denkmalgeschützten Gebäuden im Bahnhofsumfeld sowie die Anforderungen aus der Anpassung an den Klimawandel (starke Aufheizung dieses zentralen Bereichs) nicht zu vernachlässigen. Ein Hauptziel dieses Realisierungswettbewerbs bestand in der funktional-gestalterischen Aufwertung und Schaffung attraktiver Wegebeziehungen, die auch die Anforderungen des Klimaschutzes, bzw. die Anpassung an den Klimawandel sowie

die verkehrlichen Belange berücksichtigen. Darüber hinaus waren zwei (unbebaute) Einzelstandorte in den Fokus zu nehmen.

Der Anlass des Verfahrens war die Suche nach konkreten freiraumplanerischen Konzepten für das Bahnhofsumfeld in Oberhausen. Die Findung eines realisierbaren Gesamtkonzepts stand dabei im Fokus, sodass auf dessen Grundlage weitere Entwicklungen und Planungen angestrebt werden können. Die im integrierten Handlungskonzept aufgestellten Maßnahmen sollten dabei berücksichtigt werden.

Der Zweck des Verfahrens ist die Aufwertung und Gestaltung des Bahnhofsumfelds in Oberhausen, dem aufgrund seiner zentralen Lage in der Innenstadt eine besondere Relevanz zukommt. Es soll ein zukunftsgerichtetes Areal entstehen, das als Eingangstor zur Innenstadt zu verstehen ist. Den Hauptbahnhof mit der Geschäfts- und Fußgängerzone der Marktstraße zu verbinden und verlorene Qualitäten des Gebiets wieder aufleben zu lassen waren zentrale Bestandteile der Wettbewerbsaufgabe. Dabei kam insbesondere der Überwindung der Poststraße, die als starke Barriere wahrgenommene Beziehung Poststraße/Gerichtstraße, eine hohe Bedeutung zu. Des Weiteren musste bei allen Maßnahmen im Wettbewerbsgebiet Rücksicht auf die zahlreichen denkmalgeschützten Bestandsgebäude genommen werden.

Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im südlichen Stadtbezirk Alt-Oberhausen und umfasst mit seinen ca. 2 ha ein Areal um den Hauptbahnhof, das durch die Bahntrasse im Nordwesten vom Stadtteil Lirich abgetrennt wird. Nordöstlich wird der Bereich durch die Schwartzstraße und die anliegenden Parkanlagen begrenzt. Südlich wird das Gebiet durch die Friedrich-Karl-Straße und die Einmündung zur Paul-Reusch-Straße sowie den Friedensplatz mit dem anliegenden Europahaus abgegrenzt.



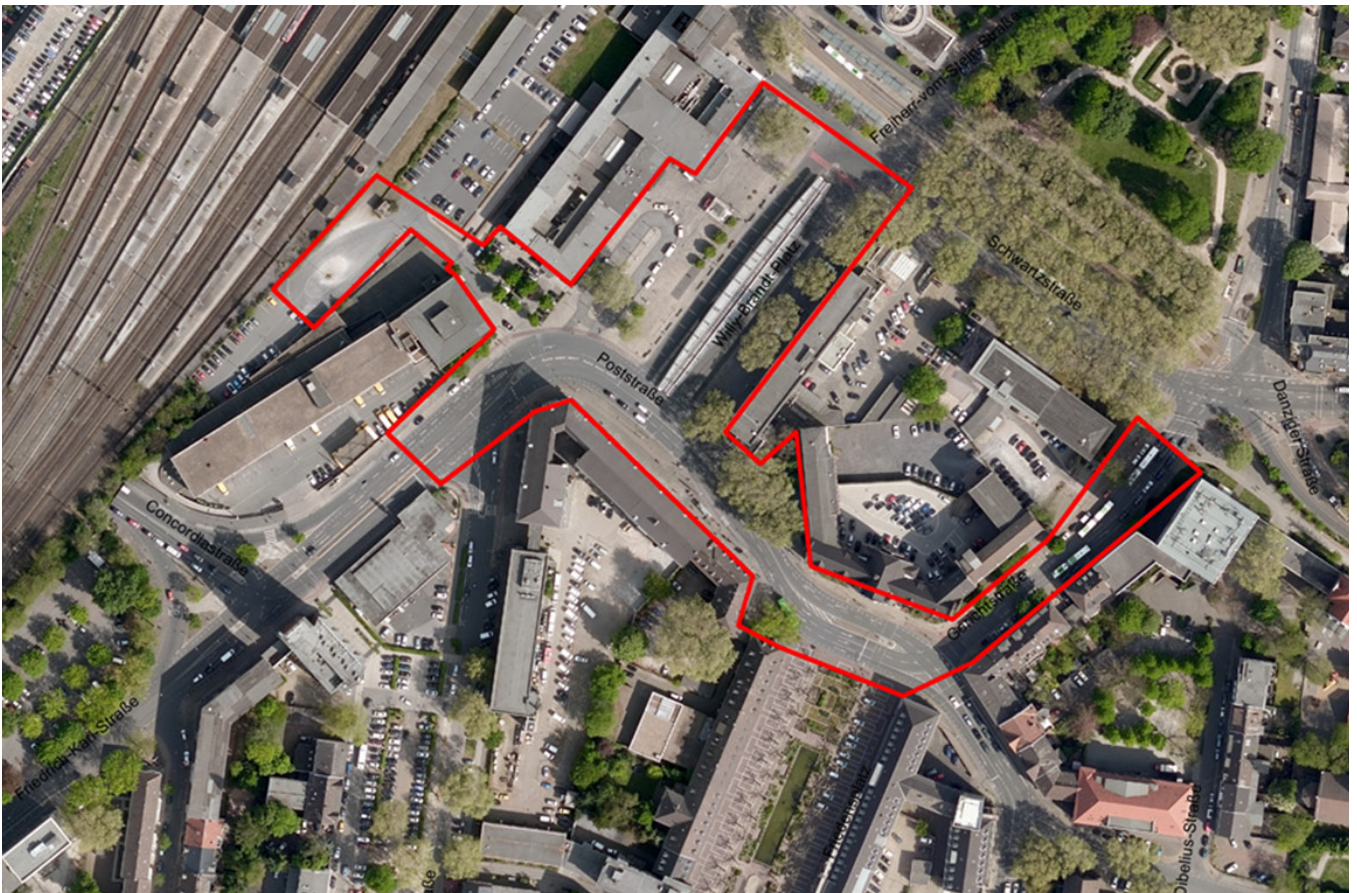
Wettbewerbsart

Das vorgelagerte Wettbewerbsverfahren trat gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV an die Stelle des Teilnahmewettbewerbs des Verhandlungsverfahrens gemäß § 17 Abs. 1 VgV und nichtoffener, einphasiger freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit EU-weitem Bewerbungsverfahren durchgeführt. Das Verfahren erfolgte entsprechend den öffentlichen einheitlichen Regelungen von Planungswettbewerben gemäß RPW 2013. Das Verfahren wurde anonym durchgeführt. Die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen hat an der Vorbereitung des Wettbewerbs mitgewirkt und Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten. Der Wettbewerb ist von der Architektenkam-

mer Nordrhein-Westfalen unter der Registriernummer W43/21 am 06.12.2021 bestätigt worden.

Verfahrensteilnehmende, Ausloberin, Preisrichter:innen, Vorprüfer:innen und sachverständige Berater:innen sowie sonstige Personen erkannten durch ihre Mitwirkung am Verfahren die genannten Bedingungen als verbindlich an. Das Verfahren wurde in deutscher Sprache durchgeführt – die weitere Planung erfolgt ebenfalls in deutscher Sprache.

Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren verhandelt die Ausloberin zunächst nur mit der/dem Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemein-



Wettbewerbsgebiet (unmaßstäbliche Verkleinerung)

schaft. Verhandlungen mit den weiteren Preisträger:innen finden nur statt, falls die Verhandlungen mit der/dem Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemeinschaft zu keinem Ergebnis geführt haben.

Wettbewerbsteilnehmer:innen

Im vorgeschalteten Bewerbungsverfahren wurden sechs geeignete Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften gemäß den Maßgaben und Kriterien der veröffentlichten EU-Bekanntmachung ermittelt und zur Teilnahme am Verfahren aufgefordert. Alle ausgewählten Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften mussten vergleichbare Qualifikationen und die gestellten Anforderungen und Kriterien in gleicher Weise erfüllen. Gemäß § 51 VgV i.V.m. § 3 Abs. 3 RPW 2013 konnte die Auswahl für den Fall, dass mehrere Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften gleichermaßen die Anforderungen erfüllen und die Zahl der Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften auch nach einer objektiven Auswahl entsprechend der zugrunde gelegten Eignungskriterien hinsichtlich der in der EU-Bekanntmachung bekanntgemachten Höchstzahl der Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften, durch Los getroffen werden.

Die Ausloberin behält sich das Recht vor gemäß § 56 Abs. 2 VgV, bei unvollständig eingereichten Bewerbungen, keine Unterlagen nachzufordern.

Ein Teilnehmer teilte während des Bearbeitungszeitraums den Rücktritt vom Verfahren mit. Ein Teilnehmer reichte keine Wettbewerbsarbeit ein. Das Teilnehmerfeld setzte sich somit aus vier Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften zusammen.

Ausloberin

Die Ausloberin ist die Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt (Technisches Rathaus, Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen), vertreten durch den Beigeordneten, Herrn Dr. Thomas Palotz.

Organisation und Betreuung

Das Verfahren wird betreut durch das Büro Niemann+Steege+ Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH, Wasserstraße 1 in 40213 Düsseldorf, E-Mail: mail@niemann-steege.de, vertreten durch Gesellschafter Herrn Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner Claudio Steege sowie durch die Projektleiterin B.Sc. Lisa Schumacher. Das Entscheidungsrecht liegt bei der Ausloberin.

Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte durch das verfahrensbetreibende Büro Niemann+Steege+ in Zusammenarbeit mit der Ausloberin und weiteren sachverständigen Berater:innen.

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten wurden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfer:innen wertungsfrei, formal und quantitativ geprüft. Die verbindliche Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten.

Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung als Faktenprüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung in Form eines Vorprüfberichts als Entscheidungshilfe in übersichtlicher und vergleichender Form ohne Bewertung zur Verfügung gestellt.

Ergebnisse der Vorprüfung

Zur Wahrung der Anonymität wurden die Kennziffern der Arbeiten durch Tarnzahlen mit den Ziffern 1001 bis 1004 in der Reihenfolge des Eingangs der Wettbewerbsabgaben ersetzt.

Es wurde kein Verstoß gegen die Anonymität festgestellt.

Die Vorprüfung erfolgte ab dem 09.10.2023 nach dem Eingang der Wettbewerbsarbeiten am Freitag 06.10.2023 beim verfahrensbetreuenden Büro Niemann+Steege+, Wasserstraße 1 in 40213 Düsseldorf.

Bis zum 15.11.2023 erfolgte die rechnerische und inhaltliche Vorprüfung in den Räumlichkeiten von Niemann+Steege+. Die externen Vorprüfer:innen hatten im Zeitraum vom 20.10.2023 - 09.11.2023 die Möglichkeit, die Vorprüfunterlagen zu sichten und ihre Anmerkungen bei Niemann+Steege+ einzureichen. Alle Vorprüfer:innen erhielten die gesamten digitalen Unterlagen der Teilnehmer:innen gemäß Anlage VI RPW 2013 am 20.10.2023.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in dem Vorprüfbericht abgestimmt zusammengefasst und den Mitgliedern des Preisgerichts als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt.

Alle Arbeiten (1001 – 1004) wurden zur Zulassung empfohlen, da in den Wettbewerbsbeiträgen im Wesentlichen alle in der Auslobung benannten Leistungen enthalten waren.

Für die Vorprüfung wirkten mit (alphabetisch):

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,
Bauen, Mobilität und Umwelt
Bereich 5-1 / Stadtplanung

Fachbereich 5-1-20 / Stadtgestaltung u.
städtebauliche Konzepte

Tanja Bohnenkamp
Kristina Mletzko

Fachbereich 5-1-20 / Städtebauliche Planung und
Stadtgestaltung –
Untere Denkmalbehörde UDB
Ingo Wiedenbrück

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,
Bauen, Mobilität und Umwelt

Fachbereich 5-6-10 / Verkehrsplanung,
Signalwesen
Dr. Marcel Knauff
Inga Wolf

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,
Bauen, Mobilität und Umwelt
Bereich 2-2 / Umwelt

Fachbereich 2-2-30 / Klima- und
Ressourcenschutz
Monika Jäschke
Birte Trampnau

Verfahrensprüfung (alphabetisch):

Lisa Schumacher
NIEMANN + STEEGE +, Düsseldorf

Claudio Steege
NIEMANN + STEEGE +, Düsseldorf

**Verfahrensbetreuer:innen von Seiten
der Ausloberin (alphabetisch):**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,
Bauen, Mobilität und Umwelt
Bereich 5-1 / Stadtplanung

Fachbereich 5-1-30 / Stadterneuerung
Susanne Drewes
Marcus Romanos (Fachbereichsleiter)
Anja Thiel



Termine

Versand der Wettbewerbsunterlagen an die Teilnehmer:innen und Beginn des Bearbeitungszeitraumes	12.07.2023
Schriftliche Rückfragen (gemäß Anlage IV RPW 2013) online	bis 03.08.2023
Beantwortung der Rückfragen online (binnen 14 Tagen) und Versand des abgestimmten Rückfragenprotokolls	bis 17.08.2023
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten bei Niemann + Steege +	bis 06.10.2023, 12.00 Uhr
Preisgerichtssitzung	06.12.2023
Frist zur Abgabe eines Angebots	ab 2. KW 2024
Verhandlungsgespräche mit dem/der Obsiegenden und ggf. weiteren Bieter:innen/Bietergemeinschaften, die als Preisträger:innen aus dem Wettbewerb hervorgegangen sind	ab 2. KW 2024
Beauftragung des/der obsiegenden Bieters/Bieterin	ab 2. KW 2024





Teilnehmer:innen der Preisgerichtssitzung



Teilnehmer:innen der Preisgerichtssitzung

Beurteilungskriterien

Die Entscheidung für eine der eingereichten Konzeptionen wird insbesondere auf Grundlage der nachfolgenden Kriterien getroffen.

Die Reihenfolge und Gewichtung der Kriterien wird durch das Preisgericht definiert.

Gestalterische und räumliche Qualitäten sowie Nutzungsqualitäten des Konzepts

insbesondere:

- Leitbild, Nutzungskonzept und gestaltbestimmende Grundidee, Imageentwicklung, Identifikationspotenzial
- räumliche Einbindung in das städtebauliche Umfeld sowie in die umgebenden Grünflächen und Verknüpfung mit den umgebenden Nutzungen
- Maßstäblichkeit
- Gestalt und Nutzungsqualität
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (nachhaltige/s Möblierungskonzept/ Gestaltungselemente, Entwicklung eines Beleuchtungskonzepts, gestalterische Einbettung in die bestehenden Strukturen)
- stadtraumbildende Qualität, Erlebbarkeit des öffentlichen Raums

Funktionale Aspekte

insbesondere:

- Berücksichtigung der Vorgaben, Einbindung des Entwurfs (Vorplanung) in die bestehenden Strukturen
- Vereinbarkeit mit ggf. stattfindenden Groß- und Sonderveranstaltungen
- Herstellung von Barrierefreiheit
- Sicherheit und Prävention – Vermeidung von Angsträumen
- Räumlicher und Sichtbezug zwischen einzelnen Bereichen des Platzes

Verkehrstechnische Aspekte

insbesondere:

- Darlegung der Funktionsfähigkeit der Erschließung (inkl. Lieferung) und der Stellplatzlösungen
- Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen
- Optimierung der Verkehrsabläufe für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an den ÖPNV

Bautechnische Aspekte

insbesondere:

- Flexibilität der Gesamtorganisation und des Nutzungskonzepts
- Bautechnische Realisierbarkeit
- Wirtschaftlich tragfähiges Nutzungskonzept

Aspekte der Nachhaltigkeit

insbesondere:

- Nachhaltigkeit der Mobilität
- Grünanteil/Anpassungsfähigkeit (Klimawandel)

Preisgerichtssitzung

Das Preisgericht für das Bahnhofsumfeld Oberhausen fand am 6. Dezember 2023 ab 10:00 Uhr im Rathaus der Stadt Oberhausen, Schwartzstr. 72, 46045 Oberhausen, statt.

Nach Vorstellung der Ergebnisse der Vorprüfung sowie nach insgesamt zwei Wertungsrundgängen und intensiver konstruktiver Auseinandersetzung mit den Wettbewerbsarbeiten verblieben zwei Arbeiten in der engeren Wahl.

Das Preisgericht entschied eine Rangfolge und eine Neuverteilung der Preise mit zwei Preisen.

Das Preisgericht empfahl der Ausloberin den ersten Preisträger stufenweise mit den weiteren Planungsleistungen gemäß lit. D Ziff. 23 der Auslobung zu beauftragen. Hierbei sind die in den schriftlichen Beurteilungen gegebenen Hinweise sowie die weiteren Empfehlungen zu berücksichtigen.

Stimmberechtigte Fachpreisrichter:innen (alphabetisch)

Matthias Förder

Förder Landschaftsarchitekten GmbH, Essen

Prof. Andreas Fritzen

Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen,
Hochschule Bochum

Prof. Stephan Lenzen

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn

Hans-Rainer Runge

Runge IVP, Düsseldorf

Prof. Dr. Hartmut H. Topp

topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation,
Kaiserslautern

Prof. Jürgen Weidinger

Weidinger Landschaftsarchitekten, Berlin

Stellvertretende Fachpreisrichter:innen (alphabetisch)

Matthias Proske

proske landschaftsarchitekten, Schwerin

Gäste der Preisgerichtssitzung

Sophie Maniezki

DB Station&Service AG

Mary-France Jallard-Graetz

DB Station&Service AG



Stimmberechtigte Sachpreisrichter:innen
(alphabetisch)

Tim Heinzen

stellv. Bezirksbürgermeister Stadt Oberhausen,
Fraktion DIE GRÜNEN in der BV Alt-OB, Oberhausen

Klaus Oberheim

Eigentümerversorger DB Station&Service AG,
Bahnhofsmanagement, Duisburg

Dr. Thomas Palotz

Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen,
Mobilität und Umwelt, Oberhausen

Axel Scherer

SPD-Fraktion in der BV Alt-OB, Oberhausen

Dominik Stenkamp

Bezirksbürgermeister / Vorsitzender Beirat
Brückenschlag (CDU-Fraktion), Oberhausen

Stellvertretende Sachpreisrichter:innen
(alphabetisch)

Susanne Augustin

DB Station&Service AG,
Station Design

Christoph Hülsebusch

Stadt Oberhausen, Dezernat 5
Bereichsleiter 5-1 / Stadtplanung

Ricarda Mauksch

Stadt Oberhausen, Dezernat 5
Bereichsleiterin 5-6 / Mobilität

Jochen Sander

Abteilungsleiter Verkehrsmanagement,
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Arbeiten Teilnehmer:innen

1001

**ANNABAU Architektur und Landschaft
mit Schüßler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbH**



1002

**WES GmbH LandschaftsArchitektur mit
BPR Dr. Schäpertöns Consult
GmbH & Co. KG**



1003

**Planergruppe GmbH mit
BERNARD Gruppe ZT GmbH**



1004

**Greenbox Landschaftsarchitekten mit
BPR Dipl.-Ing. Bernd f. Künne &
Partner**



Preise

1. Preis:

Planergruppe GmbH, Essen mit
BERNARD Gruppe ZT GmbH, Köln (1003)



2. Preis:

Greenbox Landschaftsarchitekten, Köln
mit BPR Dipl.-Ing. Bernd f. Künne &
Partner, Osnabrück (1004)





Perspektive Bahnhofsumfeld

1. PREIS

TEAM | 1003

Planergruppe GmbH, Essen mit BERNARD Gruppe ZT GmbH, Köln

Mitwirkende:

Thomas Dietrich, Philipp Hillebrand, Mazur Jost, Frederic Johnen, Daniela Jell, Milena Schoeler, Ching Akina Lee, Kerstin Wagener

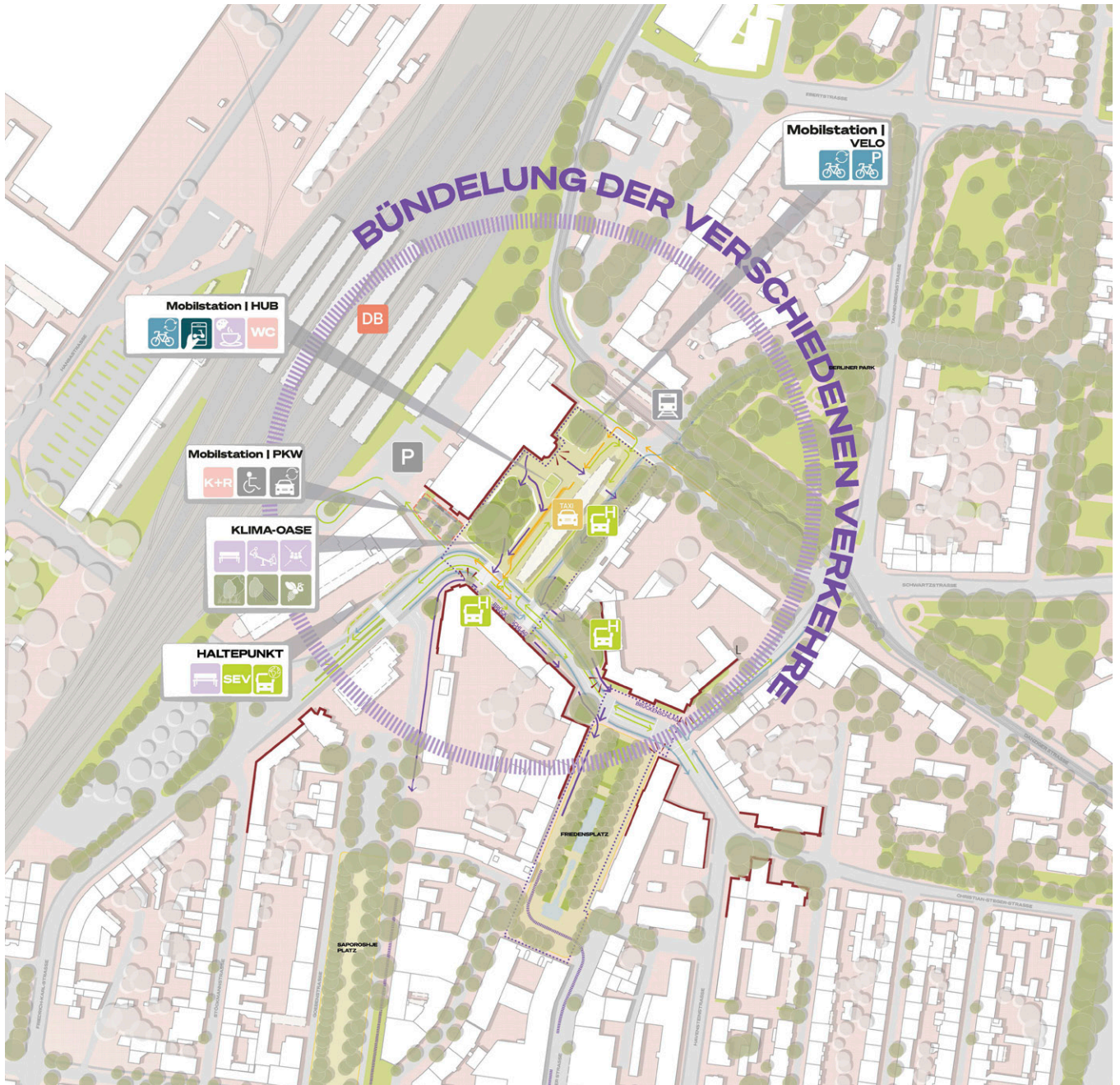
Grundidee

(Auszug aus Erläuterungstext)

Freiraumplanerisches Konzept

Die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes Oberhausen Bahnhofsumfeld und Willy-Brandt-Platz ist Anlass die vorhandenen Verkehrsstrukturen neu zu denken und im Sinne der Verkehrswende, als Beitrag zum Klimaschutz, zu entwickeln. Wesentlicher Gedanke dabei ist, den ankommenden BesucherInnen Orientierung zu bieten und gleichzeitig die Verbind-

ung in Richtung Innenstadt, zur Marktstraße neu zu stärken. Das Konzept „ZukunftsmOBil“, reduziert die Flächen, die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) benötigt werden auf ein Minimum, nutzt Synergien zwischen unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen und entwickelt den verfügbaren Raum zugunsten des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), sowie des Rad- und Fußverkehrs. Im Wesentlichen werden die vorhandenen Verkehrsstrukturen neu priorisiert und im Folgenden neu geordnet. Freiwerdende Flächen wie der heutige Hotspot-Bereich im Westen des



Lageplanausschnitt

Willy-Brandt-Platzes können somit in Zukunft entsiegelt und begrünt werden. Es entsteht eine Oase, die nicht nur das Mikroklima beeinflusst, sondern auch einen angenehmen Ort des Wartens und Zusammenkommens entstehen lässt.

Die derzeit großzügige Gestaltung des Straßenquerschnitts, birgt aufgrund zahlreicher ungenutzter/ unnützer Fahrspuren des MIV enorme Potentiale für eine Neugestaltung und Qualifizierung, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Um den zeitgemäßen

Ansprüchen einer hochwertigen Infrastruktur gerecht zu werden, werden die Fahrspuren auf jeweils eine Fahrspur zugunsten einer Verbreiterung der Seitenräume reduziert. Um die neue Priorisierung des Raums weiter zu stärken, wird innerhalb des Plangebiets eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Poststraße für FußgängerInnen, werden mehrere breite und sichere Fußgängerüberwege (FGÜs) sowie ein lichtsignierter Knotenpunkt im Bereich der Poststraße/Gerichtstraße eingerichtet. Zudem werden die

Übergänge des Rad- und Fußverkehrs aus Sicherheitsaspekten zusammengelegt (Kopenhagener Modell). Durch den Verzicht von je zwei Fahrspuren sind nun breite Radverkehrsanlagen in beide Richtungen getrennt möglich.

Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit 1003 hat die Intention, die vorhandenen Verkehrsstrukturen im Sinne der Verkehrswende zu entwickeln. Wesentlich ist den Verfassern, den ankommenden Besuchern Orientierung zu bieten und insbesondere die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt zu stärken. Dies ist dem Team auch hervorragend gelungen, indem geradlinige Wegeverbindungen angeboten werden, die mit baulichen und grünplanerischen Führungen kombiniert werden. Vom Haupteingang des Bahnhofsgebäudes werden die Fußgänger geradlinig über den ZOB zum Ruhrlandhaus geleitet. Links und rechts des Busbahnhofes führen zwei Nord-Süd-Wege über den Bahnhofsvorplatz mit Fußgängerüberwegen über die Poststraße. Wie selbstverständlich wird eine räumliche Lenkung durch die wegbegleitenden Grünflächen

erreicht. Somit werden die beiden Zuwegungen zum Saporishja-Platz und zum Friedensplatz gut herausgearbeitet.

Leider wird die weitere wichtige Verbindung zwischen dem HBF und den Bussteigen 1 und 2, die die Haltestellen der Straßenbahn und der Schnellbusse zum CentrO aufnehmen, nicht entsprechend herausgearbeitet. Die neuen Gebäude des Fahrrad-Hubs und des Mobilitätspavillons bauen Barrieren auf und sind räumlich falsch. Verzichtbar ist auch der Gastronomiepavillon, der den eigentlichen Vorplatz des Hbf verkleinert und die orientierende Sicht nach dem Verlassen des Bahnhofes nimmt.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Verfasser ist die großzügige Entsiegelung von Verkehrsflächen und bislang weitgehend untergenutzten Platzflächen. Die Chance zur Entsiegelung wird vor dem Ruhrlandhaus umgesetzt, indem die vorhandenen großkronigen Bäume entsprechend groß dimensionierte offene Baumscheiben bekommen. Die dort vorhandenen Senkrechtparkstände werden als verzichtbar angesehen.



Perspektive Poststraße

Dort, wo sich heute die bestehende Taxenvorfahrt befindet, entsteht eine „Klima-Oase“. Die Fläche unmittelbar am Bahnhofsgebäude wird vollständig entsiegelt und ein Ort der Ruhe und des Aufenthalts geschaffen. Schattenspendende Gehölze, insektenfreundliche Pflanzungen, eine Retentionsmulde sowie abkühlende Nebelduschen sollen das Mikroklima am bislang überwiegend steinernen Willy-Brandt-Platz verbessern. In den Zeiten des fortschreitenden Klimawandels wird diese Entsiegelung ausdrücklich begrüßt. Die Ausführung der Oase weist jedoch wesentliche Mängel auf: Die Erfordernisse des Brandschutzes (Feuerwehraufstellflächen), die Anlieferung des Bahnhofsgebäudes und die Sichtbarkeit des denkmalgeschützten Gebäudes werden ungenügend berücksichtigt.

Die Poststraße soll im Sinne von „ZukunftsMOBi!“ entwickelt werden, worunter die Verfasser eine Umverteilung der Verkehrsflächen mit einer Herausnahme zweier Kfz-Fahrstreifen zugunsten von Fahrradstreifen und zusätzlichen Bushalteplätzen verstehen. Kritisch wird gesehen, dass der Straßenraum der Poststraße weiterhin einen konventionellen Ausbau erhalten soll. Die Planer sind leider auf halbem Wege stehen geblieben und haben nicht die Chance genutzt, zum Beispiel mit veränderten Materialitäten und Farbigkeiten die Tempo-30-Ausweisung auch straßenraumgestalterisch zu unterstützen. Auch im Bereich des Friedensplatzes wird die dominierende Fahrbahn mit dem Rückstau von Kfz vor dem Amtsgerichtsgebäude negativ beurteilt.

Insgesamt bietet die Arbeit 1003 ein nachvollziehbares und detailliert ausgearbeitetes Gesamtkonzept für eine zukunftsgerichtete Platzgestaltung und die Verknüpfung Bahnhof - Innenstadt. Wesentliche funktionale Aspekte eines Mobilitätsverknüpfungspunktes wie die unterdimensionierte Kiss-and-Ride-Vorfahrt und die falsch herum angeordnete Taxenvorfahrt sind jedoch kritisch zu bewerten.

Weitere Empfehlungen:

- Konkretisierung der Blickbeziehungen bezogen auf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude, Klima-Oase sowie des Kiosks
- Überarbeitung der drei funktionalen Orientierungsachsen (Straßenbahn, Bus, Fernbus) in Lage und Größe
- Fahrrad-Hub und Mobilitätspavillon – räumliche Positionierung zu überarbeiten
- Andienung Taxi Bahnhofsgebäude sowie bike+ride zu überarbeiten
- Taxi Führung zu konkretisieren und der Funktionalität anzupassen
- kiss+ride Situation zu konkretisieren
- Konkretisierung der Anlieferung des Bahnhofsgebäudes an der Gebäuderückseite
- Brandschutz, insb. Konkretisierung der Feuerwehraufstellflächen
- Konkretisierung der zu wählenden Materialien auf der Poststraße



Perspektive Bahnhofsumfeld

2. PREIS

TEAM | 1004

**Greenbox Landschaftsarchitekten, Köln mit
BPR Dipl.-Ing. Bernd f. Künne & Partner, Osnabrück**

Mitwirkende:

Hubertus Schäfer, Christoph Rehbock, Niels Niemeyer, Wenxuan Zhang, Simar Swani, Christian Marrero,
Nadine Prante

Grundidee

(Auszug aus Erläuterungstext)

Freiraumplanerisches Konzept

Der Bahnhofsvorplatz von Oberhausen nimmt als Gesicht der Stadt, als erster Eindruck für Ankommende und letzte Impression für Abreisende eine wichtige Rolle ein. Ein Treffpunkt, Raum für Begegnung und Dialog sowie ein Verbindungsglied in die Oberhausener Innenstadt. Ziel und Leitbild unseres Entwurfskonzeptes ist es daher, einen Ort zu schaffen, der

Oberhausen bestmöglich repräsentiert und der das Bahnhofsumfeld als Visitenkarte und Stadtentree qualifiziert.

Um dieser Wichtigkeit im Sinne eines einladenden Stadttors Raum zu geben, wird ein großzügiges Platzgefüge aufgespannt, das zukünftig alle Mobilitätsthemen sowie Aufenthaltsqualität, Nahversorgung, und Gastronomie in einem großen Gesamtraum verschmelzen soll. Busterminal, Straßenbahnhaltestelle, Taxistände, der neue Stadtteppich sowie die östliche



Lageplanausschnitt

Promenadensituation werden als ein Ensemble interpretiert. Um die notwendige Klarheit zu erreichen, kommt eine unaufgeregte, klare Formsprache zum Einsatz. Mit seiner Großzügigkeit und Offenheit unterstreicht der Bahnhofsvorplatz die Willkommensgeste des Oberhausener Bahnhofes. Kommunikation, Dialog, Mobilität und gestalterische Qualität gepaart mit reibungsloser Funktionserfüllung aller Akteure lassen den Bahnhofsvorplatz zu einem zukunftsicheren Ort werden. Vom Bahnhofsvorplatz ausgehend ergeben sich mit den neu gestalteten Straßenräumen der Post-

straße gestärkte Verbindungen in den Süden in Richtung Innenstadt. Die stark durchgrünte Gerichtstraße fungiert als grüne Verbindung zwischen Friedensplatz und Berliner Park.

Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit arbeitet auf selbstverständliche Weise wichtige stadträumlichen Bezüge nach Süden zu Saporishja-Platz, über die Poststraße zum Friedensplatz und nach Norden zur Schwarzstraße heraus.

Willy-Brandt-Platz

Der Willy-Brandt-Platz wird geschickt zониert. Ein großzügiger Vorbereich für das Bahnhofsgebäude wird mit Angeboten zu Aufenthaltsqualität, Wasserspiel, Sitzbereichen etc. ausgestattet. Ein Teppich aus wiederverwendetem Pflaster gibt dem Vorbereich eine gut proportionierte Mitte. Entlang der westlichen Busspur werden die Taxis in Reihe angeordnet. Östlich des Busdachs und der Busspur wird der Fahrradweg angelegt, der durch eine lineare Pflanzung niedriger Wuchshöhe begleitet wird. Daneben verläuft ein großzügiger Weg. Vor den Erdgeschossen am östlichen Platzrand werden die Stellplätze entfernt und es entstehen dafür schattige Freibereiche für Aufenthalt, Gastronomie und Verkaufsstände.

Der bestehende Busterminal wird durch drei eindeutig markierte Gehwege gequert, die zur Orientierung beitragen. Ob das Element Zebrastreifen hier richtig ist, kann kritisch diskutiert werden. Die Beziehung zur nördlichen Straßenbahnhaltestelle wird verbessert, dazu werden die Fahrradstellplätze an anderen Stellen dezentral untergebracht. Der südliche Teil des

Bahnhofsgebäudes bleibt frei für Außengastronomie, Aufenthalt und Fahrradstellplätze. Die Gestaltung des Freiraums und funktionale Bestimmung zwischen Bahnhofsgebäude und Postgebäude bleibt unklar, ein grüner Treffpunkt liegt hier ungünstig. An diesem Bereich und durch Verlagerung der Fernbusbahnsteige an die Poststraße entstehen weitere Potentiale wie u.a. die Anlieferung für das Bahnhofsgebäude, weitere Stellplätze, Mobility Bereich etc., die hier besser wären.

Die Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung, zumindest die oberflächenhafte Einleitung des Regenwassers in Pflanzflächen und Baumscheiben, werden begrüßt.

Poststraße, Friedensplatz, Gerichtstraße

Die Anbindung vom Saporishja-Platz mit zwei Querungen ist gut gelöst. Die Anordnung der Bushaltestellen für Fernbus, Linienbus und Schienenersatzverkehr scheint so möglich zu sein. Die Verringerung auf je eine Fahrspur pro Richtung und die Anordnung der Fahrradwege sind richtig. Die Verkehrslösung im Be-



Perspektive Poststraße

reich des Friedenplatzes mit Abbiegespur widerspricht der Idee des Teppichs bis zum Gerichtsgebäude.

Die Anordnung der Querungen für Fuß- und Radverkehr ist noch nicht vollständig gelöst. Der Vorschlag, die geschwungene Führung der Fahrbahn mit Asphalt herzustellen, wird begrüßt. Die Auseinandersetzung mit Baumneupflanzungen in der Poststraße werden trotz der Schwierigkeiten mit dem Leitungsbestand begrüßt. Durch den Einsatz geeigneter Techniken und Pflanzen sollte das möglich sein. Die Beete mit niedrigem Bewuchs, die die Straße begleiten, unterstützen die Begrünung.

Insgesamt werden die klare Struktur und Zonierung und deren Robustheit positiv gewertet. Die samtigen und hellen Beläge, die die Hochbauten verbinden, in Verbindung mit den Pflanzungen kann diesen für die Stadt Oberhausen wichtigen Ort eine eigenständige und freundliche Stimmung verleihen.



Perspektive Bahnhofsumfeld

2. RUNDGANG

TEAM | 1001

**ANNABAU Architektur und Landschaft mit
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH**

Mitwirkende:

Sofia Petersson, Moritz Schloten, Mila Boras, André Hörmeyer, Ralf Baumann

Grundidee

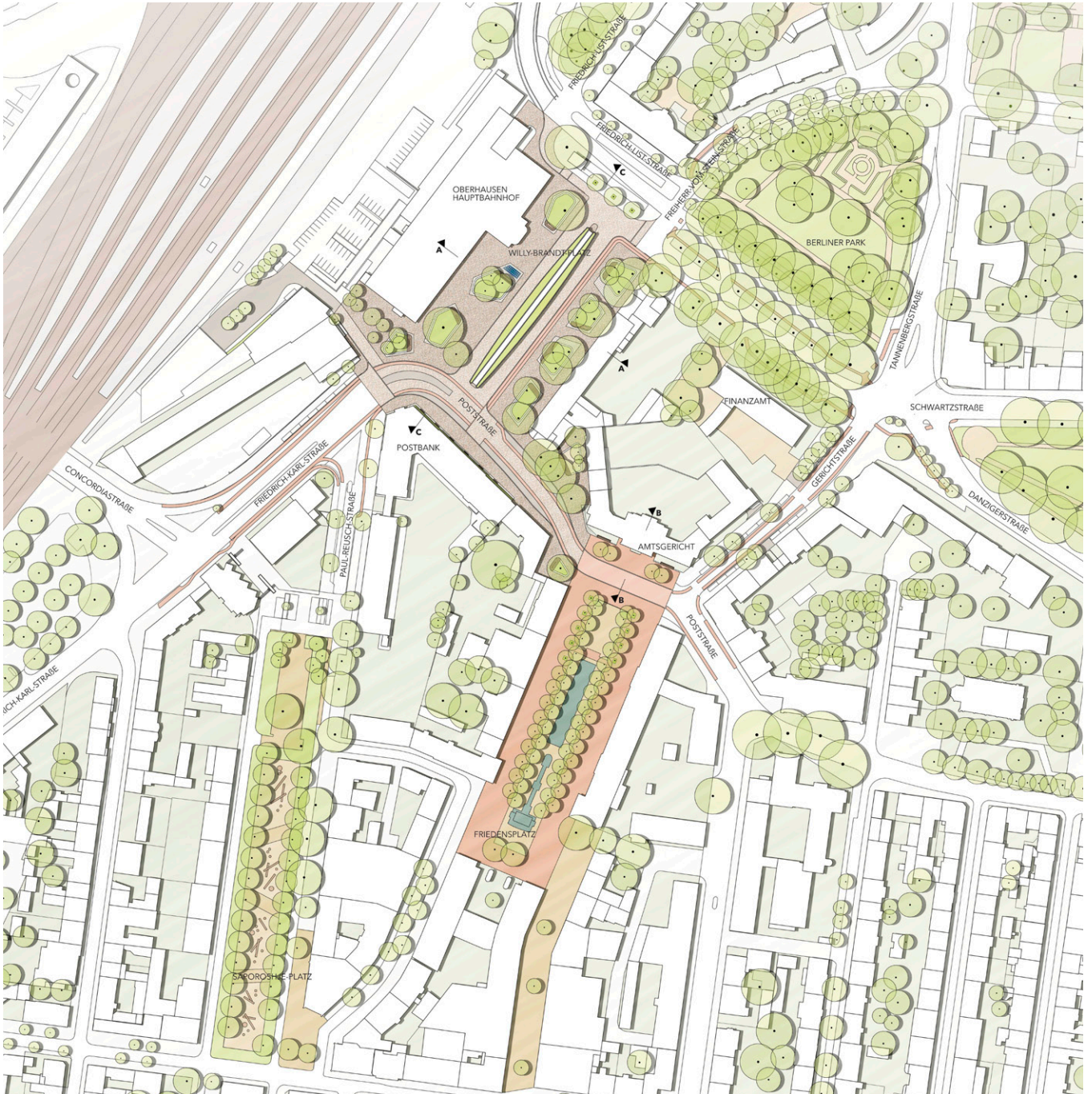
(Auszug aus Erläuterungstext)

Freiraumplanerisches Konzept

Die Verbindung zwischen dem Bahnhof, dem Willy-Brandt-Platz und dem Friedensplatz bis zur Marktstraße ist durch den Verkehrsraum der Poststraße unterbrochen. Die Poststraße bildet aufgrund ihrer breiten Fahrbahnen, die für den motorisierten Verkehr optimiert wurden, eine Barriere zwischen dem Willy-Brandt-Platz und dem Friedensplatz.

Das Ziel dieses Entwurfs besteht darin, eine städtische Verbindung zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Innstadt durch die Umgestaltung der Poststraße und des Bahnhofsvorplatzes zu schaffen. Die Poststraße wird zusammen mit dem Willy-Brandt-Platz bis zum Friedensplatz als ein einheitlicher, großzügiger Stadtraum gestaltet.

Der neu gestaltete Stadtraum wird einen einheitlichen Belag erhalten, um eine zusammenhängende Fläche zu schaffen, die Orientierung und Verbindung ermög-



Lageplanausschnitt

licht. Die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr werden auf ein Minimum beschränkt, wodurch neue großzügige Flächen für Fußgänger und Radfahrer entstehen.

Grüne Inseln auf dem Bahnhofsvorplatz und in der Poststraße verbessern die Orientierung zusätzlich, laden zum Verweilen ein und tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei.



Perspektive Bahnhofsumfeld

2. RUNDGANG

TEAM | 1002

WES GmbH LandschaftsArchitektur mit
BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG

Mitwirkende:

Wolfgang Betz, Andreas Kachel, Parinaz Bahrami, Lei Zhang, Juliia Shishkina, Yushu Liu, Oliver Altmann,

Grundidee

(Auszug aus Erläuterungstext)

Freiraumplanerisches Konzept

Rund um dem Hauptbahnhof hat sich über viele Epochen der Stadtgeschichte hinweg eine städtebauliche Struktur entwickelt, die viele historische Strukturen beinhaltet und neben dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes einige Baudenkmäler beherbergt. Aber, es sind auch Strukturen (Poststraße) entstanden, die die einzelnen Areale zerschneiden und ein Gefühl

der Zusammengehörigkeit stören. Schon im Neuordnungsplan von 1947 - der dieses Areal als Parkstadt bezeichnete - sind u.a. neben dem „Friedensplatz“, dem Saporishja-Platz und dem Altmarkt viele klar ablesbare Grünstrukturen zu erkennen, die der Erholung dienen und die Stadtareale deutlich miteinander vernetzen.

Wir wollen diese klaren, städtebaulichen Strukturen wieder lesbar machen und durch eine konsequente Wiederherstellung, eine spannende Erzählfolge der



Lageplanausschnitt

einzelnen Plätze erzeugen, umso die Stadtareale miteinander zu vernetzen. Sozusagen einen „Spaziergang entlang historisch gewachsener Stadtgeschichte“ ermöglichen.

Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes im Stil der klassischen Moderne mit seiner kubistischen Formsprache ist von hoher gestalterischer Qualität und wird so frei wie möglich gestellt. Aus dem Bahnhofsgebäude herauskommend eröffnet sich der Willy-Brandt-Platz aufgeräumt in ei-

ner einheitlichen Materialität übersichtlich einladend. Die drei gebäudenahen Bestandsplatanen ergänzen fast poetisch die Architektur und bieten auf entsiegelten Flächen mit Sitzmöglichkeiten im Schatten Ihrer Krone eine hohe Aufenthaltsqualität zum Verweilen. Ein neues bodenbündiges Wasserspiel mit Fontänen in unterschiedlichen Höhen, befeuchtet die Luft in den Sommermonaten und ist Treff-, und Spielort für Jung und Alt.

Impressum

Stadt Oberhausen
Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen,
Mobilität und Umwelt
Bereich 5-1 / Stadtplanung
Technisches Rathaus Sterkrade
Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen

Verfahrensbetreuung

Niemann + Steege + Gesellschaft für
Stadtentwicklung Stadtplanung
Städtebau Städtebaurecht mbH
Wasserstraße 1, 40213 Düsseldorf

Verfahrenskoordination

Niemann + Steege + Gesellschaft für
Stadtentwicklung Stadtplanung
Städtebau Städtebaurecht mbH
Wasserstraße 1, 40213 Düsseldorf

Redaktion

Konzept und Gestaltung

Niemann + Steege + Gesellschaft für
Stadtentwicklung Stadtplanung
Städtebau Städtebaurecht mbH
Wasserstraße 1, 40213 Düsseldorf

AUSLOBUNG | Oberhausen Brückenschlag



Bahnhofsvorplatz (Quelle Foto: Stadt Oberhausen / Suhan, 2023)

Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb – Bahnhofsumfeld Oberhausen mit Verbindung in die Innenstadt

EU-weites Verhandlungsverfahren gemäß § 17 VgV mit vorgelagertem einphasigem, nichtoffenem freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb gemäß RPW 2013 und EU-weitem Bewerbungsverfahren

Stand 25.05.2023

IMPRESSUM

Ausloberin

Stadt Oberhausen

Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt

Bereich 5-1 / Stadtplanung

Technisches Rathaus Sterkrade

Bahnhofstraße 66

46145 Oberhausen

vertreten durch Herrn Dr. Palotz (Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt)

Verfahrensbetreuung und Wettbewerbsmanagement

Niemann + Steege +

Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH

Wasserstraße 1

40213 Düsseldorf

Tel.: 0211-863 25 20

Fax: 0211-863 25 210

E-Mail: mail@niemann-steege.de

Web: www.niemann-steege.de

Claudio Steege (Gesellschafter)

Lisa Schumacher (Projektleiterin)

INHALTSVERZEICHNIS

A.	Wettbewerbsaufgabe	5
1.	Aufgabe Grundlegende Zielstellung	5
2.	Wettbewerbsgebiet	6
3.	Integriertes Handlungskonzept	8
4.	Vertiefungsbereiche	11
B.	Planerische Rahmenbedingungen	13
1.	Planungs- und Baurecht	13
2.	Städtebauliches Entwicklungskonzept: Grünstrukturen-Entwicklungskonzept	14
3.	Denkmalschutz	15
4.	Bodenbelastungen/Archäologie	17
5.	Freiflächen und Erschließung	17
6.	Ver- und Entsorgung	17
C.	Planungsanforderungen	18
1.	Anforderungen an die Erschließung	18
2.	Barrierefreiheit	21
3.	Nachhaltigkeit und ökologische Zielsetzung	22
4.	Außenanlagen	22
5.	Beleuchtung	23
D.	Wettbewerbsverfahren	24
1.	Anlass und Zweck	24
2.	Ausloberin/Auftraggeberin	24
3.	Betreuung	24
4.	Wettbewerbsart	24
5.	Zulassungsbereich	25
6.	Voraussichtliche Termine	26
7.	Bewerbungsverfahren und Wettbewerbsteilnehmer:innen	26
8.	Rückfragen	27
9.	Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfung	27
10.	Verfahrensregeln	28
11.	Verfahrenshinweise	29
12.	Preise und Aufwandsentschädigungen	30
13.	Kennzeichnung	30
14.	Wettbewerbsleistungen	31
15.	Beurteilungskriterien	34
16.	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	35

17.	Vorprüfung.....	35
18.	Haftung.....	36
19.	Zulassung.....	36
20.	Vertraulichkeit.....	36
21.	Eigentum und Urheberrecht	36
22.	Abschluss des Wettbewerbs	37
23.	Weitere Beauftragung	37
E.	Wettbewerbsunterlagen.....	39

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1	Luftbild mit Darstellung des Wettbewerbsgebiets (unmaßstäbliche Verkleinerung)	7
Abb. 2	Neuordnungsplan 1947, aus einer Broschüre der Stadt Oberhausen, Stadtbaurat Hetzelt, um 1950 zum Wiederaufbau von Oberhausen (Stadt Oberhausen (Hg.): "75 Jahre Stadt Oberhausen", Oberhausen 1949, S. 55), entnommen aus Vortrag von R. Wittmann, 11.07.2013	8
Abb. 3	Abgrenzung Stadterneuerungsgebiet „Soziale Stadt Oberhausen – Brückenschlag“ als unmaßstäbliche Verkleinerung (Stand 19.12.2016)	9
Abb. 4	Ausschnitt aus Karte 19, Grünstrukturen-Entwicklungskonzept: Nullfall 2050 - Hotspot-Bereiche in den Tagesstunden.....	10
Abb. 5	Willy-Brandt-Platz, Auszug aus dem Liegenschaftskataster als unmaßstäbliche Verkleinerung (Stand 18.04.2020).....	11
Abb. 6	Poststraße, Auszug aus dem Liegenschaftskataster als unmaßstäbliche Verkleinerung (Stand 18.04.2020).....	12
Abb. 7	Ausschnitt aus der interaktiven Bebauungsplanübersicht, 13.01.2023	13
Abb. 8	Denkmalgeschützte Bauwerke	16
Abb. 9	Anknüpfungspunkte Trasse für den NRW-Radschnellweg (Stand 2/2023)	19
Abb. 10	VRR Abfahrtsübersicht Oberhausen Hauptbahnhof, 2019 (Quelle: https://www.vrr.de/download/envmaps/vrr/14022_ob_hbf.pdf)	21



A. Wettbewerbsaufgabe

1. Aufgabe | Grundlegende Zielstellung

Der Rat der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung am 19. Dezember 2016 das städtebauliche Programmgebiet „Soziale Stadt Oberhausen – Brückenschlag“ sowie das „Integrierte Handlungskonzept Brückenschlag“ als Gesamtmaßnahme für den Stadterneuerungsprozess in der Oberhausener Innenstadt und im Stadtteil Lirich beschlossen. Daraufhin erfolgte im Jahr 2017 die Aufnahme in das Bundes-Länder-Programm der Städtebauförderung „Soziale Stadt NRW“, das seit 2020 den Titel „Sozialer Zusammenhalt NRW“ trägt.

Die Stadt Oberhausen setzt nun unter der Marke „Oberhausen Brückenschlag“ Stadterneuerungsmaßnahmen um, die der Aufwertung und Weiterentwicklung der zentralen Innenstadtlage von Alt-Oberhausen mit einem „Brückenschlag“ zwischen Behördenviertel, Geschäftslagen, Bahnhofsbereich, Industriemuseum, Altenberggelände und weiteren angrenzenden Lagen von Lirich Süd dienen. Das übergeordnete Ziel ist, die vorhandenen „Brücken zu stützen“. Dies bedeutet, die vorhandenen Qualitäten und Netzwerke im Gebiet aufzugreifen, diese zu stärken und zu verbinden. Außerdem sollen neue „Brücken geschlagen“ werden, indem neue Qualitäten geschaffen und vernetzt werden.

Der Betrachtungsraum rund um den Oberhausener Hauptbahnhof spielt im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahmen aufgrund seiner Lage und seiner historischen sowie gegenwärtigen Bedeutung eine wichtige Rolle. Er dient als Eingangstor und als „Scharnier“ zwischen den zu verbindenden Orten der Innenstadt und verdient daher ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit. An diesem Punkt setzt der freiraumplanerische Realisierungswettbewerb „Bahnhofsumfeld Oberhausen mit Verbindung in die Innenstadt“ an. Es soll eine identitätsstiftende Inwertsetzung des öffentlichen Raums im direkten und weiteren Bahnhofsumfeld stattfinden. Hierbei sind insbesondere die historisch gewachsen und schwierigen Zuschnitte der Grundstücke sowie die komplexe Verkehrsführung und die öffentlichen Plätze zu beachten. Zusätzlich sind der Umgang mit den denkmalgeschützten Gebäuden im Bahnhofsumfeld sowie die Anforderungen aus der Anpassung an den Klimawandel (starke Aufheizung dieses zentralen Bereichs) nicht zu vernachlässigen. Ein Hauptziel dieses Realisierungswettbewerbs besteht in der funktional-gestalterischen Aufwertung und Schaffung attraktiver Wegebeziehungen, die auch die Anforderungen des Klimaschutzes, bzw. die Anpassung an den Klimawandel sowie die verkehrlichen Belange berücksichtigen. Darüber hinaus sind zwei (unbebaute) Einzelstandorte in den Fokus zu nehmen.

Das Ziel dieses Wettbewerbs ist die Umsetzung der imagebildenden und zukunftsweisenden Vorentwurfsplanung „Eingangstor zur Innenstadt“. Demnach soll ein repräsentativer Raum entstehen, der sich besonders durch seine neue Funktionalität, seine Gestaltungsqualität und den Orientierungsmöglichkeiten im öffentlichen Freiraum bzw. der Verkehrsflächen auszeichnen wird. Um dies zu erreichen, muss der öffentliche Raum aufgewertet, die Dimensionierung und Führung der Verkehrsflächen im Umfeld überdacht und Möglichkeiten der besseren wahrnehmbaren Anbindung der Marktstraße an den Bahnhofsvorplatz erreicht werden. Die Wegebeziehungen zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof sowie den kulturellen und wirtschaftlichen Orten sollen gestärkt und funktional-gestalterisch aufgewertet werden, sodass ein attraktiver Raum mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht. Dazu gehören auch die Berücksichtigung der Folgewirkungen des Klimawandels und das Verhindern starker Aufheizung des Stadtraums. Aus funktionaler Sicht nimmt die barrierefreie Verbindung zentraler Orte wie dem Hauptbahnhof und der Marktstraße (Fußgängerzone) eine wichtige Rolle ein.

Der „Willy-Brandt-Platz“ (Bahnhofsvorplatz) und die „Poststraße“ stehen in besonderem Fokus. Des Weiteren gilt es, die Gestaltung der Fernbushaltestelle (siehe unter lit. B Planungsanforderungen „Freiflächen und Erschließung“), die nördliche Eingangssituation zum Saporishja-Platz und die Gestaltung von zwei zentralen Kreuzungsbereichen zu bearbeiten. Dabei könnten auch Grünstrukturen eine Rolle spielen.

Hier fließen die am 21.03.2022 im Rat beschlossenen Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes Alt-Oberhausen (Drucksache B/17/1284-01) als wichtige Grundlage ein. Es handelt sich hierbei um die Maßnahme „Themenfeld A: Zentrale Achse Bahnhof - Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei gestalten, inklusive Anbindung Bahnhof an die Innenstadt über Poststraße“ (S. 81 - 89 des Nahmobilitätskonzeptes - siehe Anlage 03_Nahmobilitätskonzept).

2. Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im südlichen Stadtbezirk Alt-Oberhausen und umfasst mit seinen ca. 2 ha ein Areal um den Hauptbahnhof, das durch die Bahntrasse im Nordwesten vom Stadtteil Lirich abgetrennt wird. Nordöstlich wird der Bereich durch die Schwartzstraße und den anliegenden Parkanlagen begrenzt. Südlich wird das Gebiet durch die Friedrich-Karl-Straße und die Einmündung zur Paul-Reusch-Straße sowie den Friedensplatz mit dem anliegenden Europahaus abgegrenzt (siehe Abb. 1).

Die Marktstraße, die Geschäfts- und Fußgängerzone von Alt-Oberhausen, erstreckt sich südlich des Plangebiets. Auf der anderen Seite der Bahntrasse, die durch die Concordia-Unterführung und der Unterführung des Hauptbahnhofs gequert werden kann, liegt die Zinkfabrik Altenberg (außerhalb des Wettbewerbsgebiets), die älteste Industrieansiedlung am Bahnhof Oberhausen von 1854/55 mit dem LVR-Industriemuseum. In der näheren Umgebung befinden sich außerdem einige Ämter und Behörden sowie mehrere Bildungseinrichtungen. Das Gebiet dient daher als Verbindungsglied zwischen den umliegenden Nutzungen und nimmt einen hohen Stellenwert im städtebaulichen Gefüge ein.

Das Umfeld des Hauptbahnhofs entwickelte sich über viele Epochen der Stadtgeschichte hinweg und beherbergt einige Baudenkmäler (siehe Abb. 8). Dazu gehören unter anderem die Gebäude am Willy-Brandt-Platz, wie das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs (1929 – 1934; eröffnet 1934), das Gebäude der Hauptpost (1915) und das Ruhrlandhaus (1932). Der Platz selbst wurde in den 1990er-Jahren als zentraler Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz gestaltet, steht jedoch nicht unter Denkmalschutz. Der Friedensplatz, der kurz nach der Jahrhundertwende auf der Industriebrache der Styrumer Eisenhütte angelegt wurde, ist ebenfalls von Baudenkmälern flankiert, dazu gehört das Amtsgericht (1904 – 1907), das Polizeipräsidium (1925 – 1927), die Wohn- und Geschäftshauszeile an der westlichen Platzseite (1920er-Jahre) sowie das Europahaus (1955 – 1957) am südlichen Ende des Friedensplatzes. Am nördlichen Eingang des Saporishja-Platzes befindet sich das denkmalgeschützte Wohn- und Geschäftshochhaus der „Neuen Heimat“ (1955). Am südlichen Ende stehen das Bert-Brecht-Haus (1925 – 1928) sowie ein weiteres denkmalgeschütztes Wohn- und Geschäftshaus.

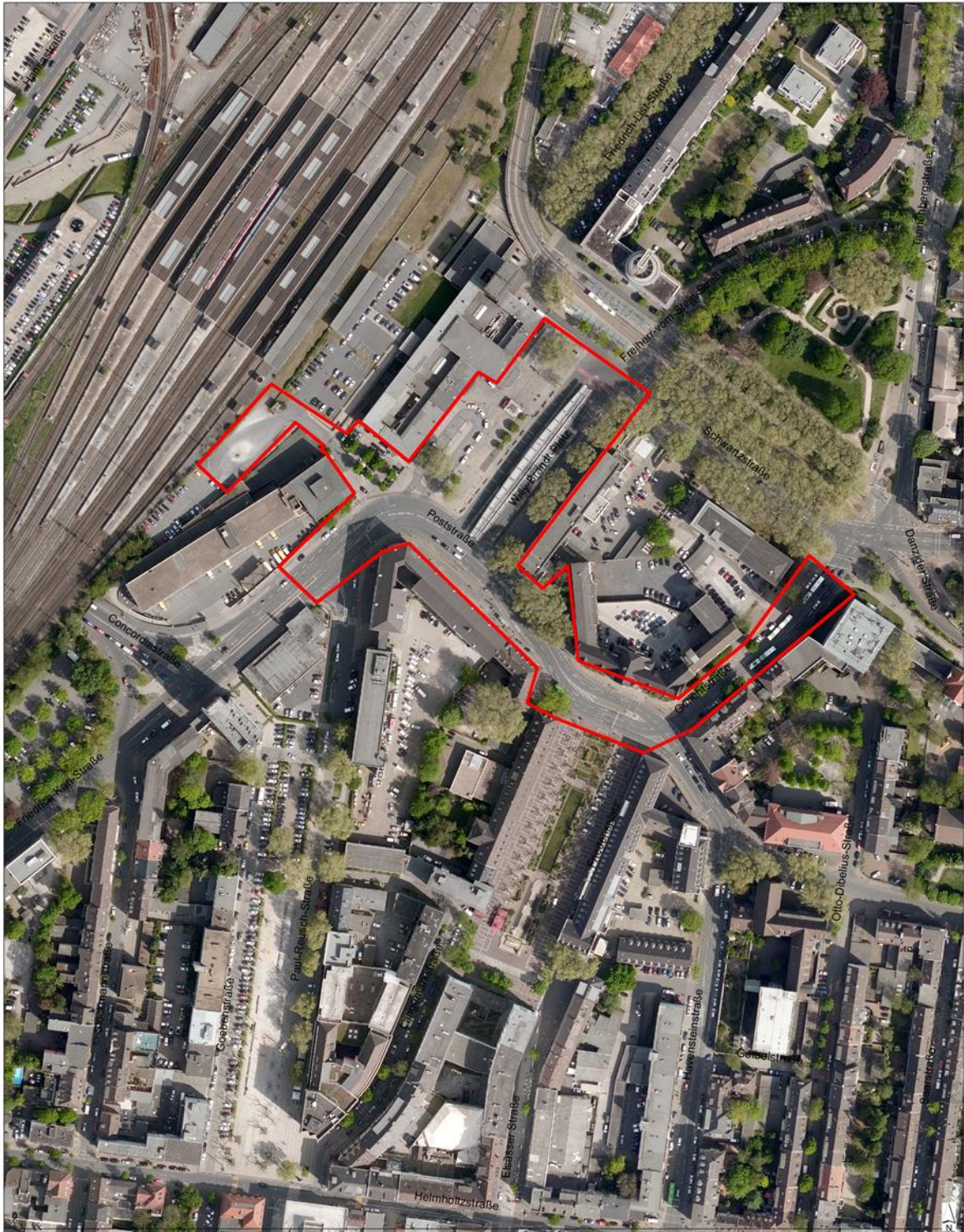


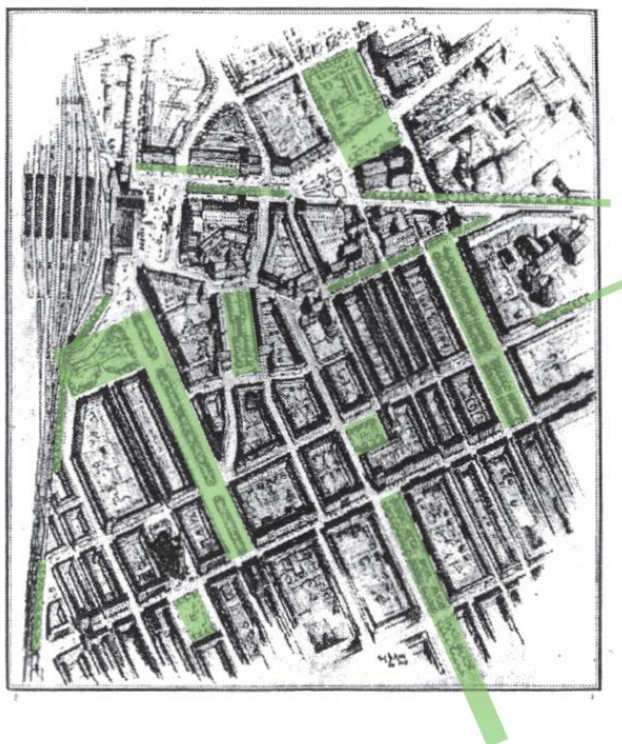
Abb. 1 Luftbild mit Darstellung des Wettbewerbsgebiets (unmaßstäbliche Verkleinerung)

In unmittelbarer Nähe befinden sich weitere Denkmäler, dazu zählen das Elsa-Brändström-Gymnasium (1916, Wiederaufbau 1949 – 1953), die gegenüberliegende ehemalige Hans-Sachs-Schule (1921), die heute ebenfalls dem Gymnasium zugehörig ist, die Adolf-Feld-Schule (1857/1900), das Sparkassengebäude (1912) sowie die evangelische Christuskirche (1864 Einweihung) und das evangelische Gemeindehaus (1911 auf dem Fundament des ersten Gebäudes von 1875). (vgl. Kapitel B.3. „Denkmalschutz“, S. 15 sowie Abb. 8 auf S. 16 der Auslobung).

A Wettbewerbsaufgabe

Auslobung | Bahnhofsumfeld Oberhausen mit Verbindung in die Innenstadt

Weitere nicht denkmalgeschützte, städtebaulich interessante Objekte sind der eingeschossige PKW-Verkaufspavillon (heute Autowerkstatt und Gastronomie) am nördlichen Saporishja-Platz, das Hochhaus des Hans-Böckler-Berufskollegs (1959 - 1960) sowie das Gesundheitsamt (50er-Jahre) am Berliner Park. Des Weiteren ist das Bahnhofsumfeld der Nukleus der für Alt-Oberhausen entwickelten Idee der Parkstadt mit ihren Entwicklungen aus den 1920er-Jahren. Diese Idee wurde im Wiederaufbau weiterverfolgt, wie dies in einer Darstellung von 1947 gezeigt wird (Abb. 2 Neuordnungsplan 1947). Dieser zeigt als Vogelperspektive, was der Bebauungsplan Nr. 3 vom 17. März 1947 beabsichtigt. Diese Informationen stammen aus den folgenden Quellen: Verkehrsverein Oberhausen, Stadtarchiv Oberhausen, OWT Oberhausener Wirtschafts- und Tourismusförderung GmbH (Hg.), „30 Tafeln Oberhausen, bitte“, Oberhausen 2018 sowie Dellwig, Magnus (Hg.), Oberhausen, Aufbruch macht Geschichte, Strukturwandel 1847-2006, Karl Maria Laufen Verlag Oberhausen 2020“.



Freiflächen-gestaltung /Parkstadt
1953 Promenade Gewerkschafts-/
Düppelstr. neu angelegt, II. Abschnitt
Erweiterung Promenade Paul-
Reusch-Str.
1954 Anlage Danziger Str.
1957 Umgestaltung Grünanlagen
Paul-Reusch-Straße und Friedens-
platz
„Hier entstanden mitten im Stadtge-
biet, im Geschäfts- und Verkehrs-
zentrum, auf verhältnismäßig engem
Raum Grünflächen, die der Bevölke-
rung Gelegenheit zur Entspannung
bieten.“
Anlage am Parkplatz der Friedrich-
Karl-Str.
Grünverbindung von der Landwehr
zur Lothringer Straße
Alte-Leute-Garten an der Styrumer
Allee.

Neuordnungsplan 1947

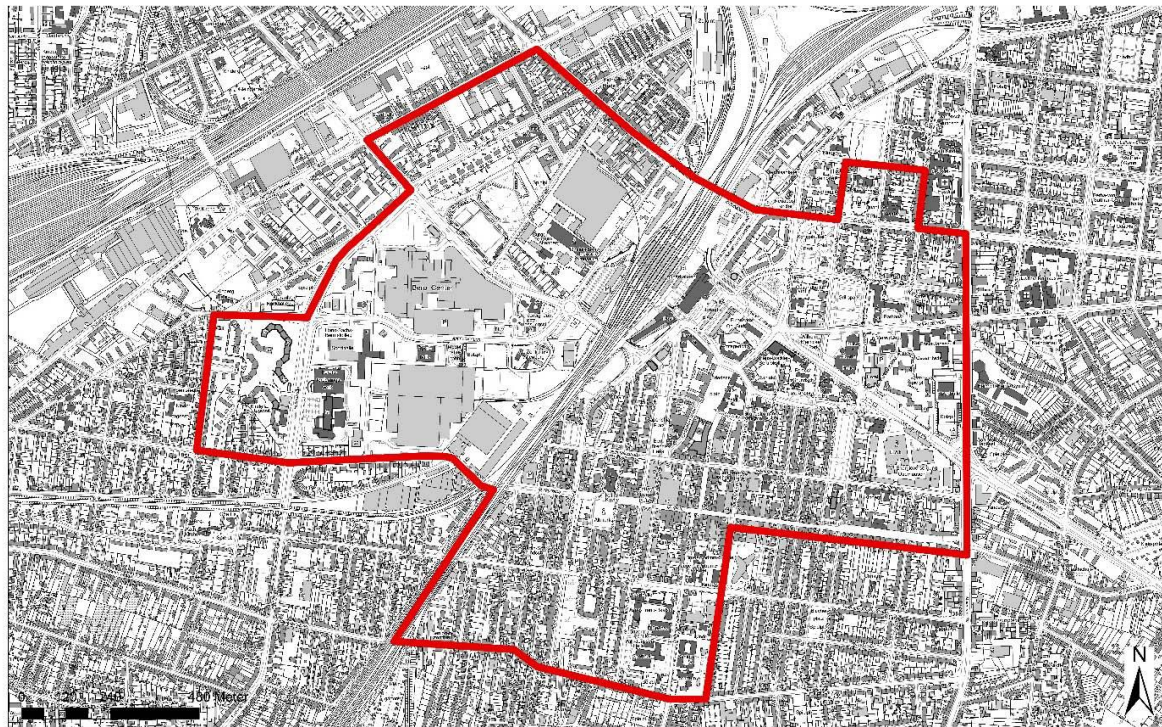
Abb. 2 Neuordnungsplan 1947, aus einer Broschüre der Stadt Oberhausen, Stadtbaurat Hetzelt, um 1950 zum Wiederaufbau von Oberhausen (Stadt Oberhausen (Hg.): „75 Jahre Stadt Oberhausen“, Oberhausen 1949, S. 55), entnommen aus Vortrag von R. Wittmann, 11.07.2013

3. Integriertes Handlungskonzept

Das „Integrierte Handlungskonzept Brückenschlag“ aus dem Jahr 2016 stellt die Grundlage für rund 70 Stadterneuerungsmaßnahmen dar. Dort wurden konkrete Ziele und Maßnahmen beschrieben, die sich unter anderem auch auf das ausgeschriebene Wettbewerbsgebiet beziehen.

Der Stadterneuerungsprozess „Brückenschlag“ zielt auf das Leitbild einer grünen, nachhaltigen, innovativen und erholsamen Innenstadt, die durch Kunst, Kultur und Bildung ein inspirierendes Zuhause ist. Mit Freude Einkaufen gehen und Gastronomie erleben sind ebenfalls wichtige Faktoren. Das Gebiet

Brückenschlag betrifft einen Großteil der Innenstadt von Alt-Oberhausen sowie Teilflächen von Lirich (siehe Abb. 3).



Abgrenzung Stadterneuerungsgebiet „Soziale Stadt Oberhausen – Brückenschlag“
entsprechend Ratsbeschluss vom 19.12.2016

Stadt Oberhausen
Der Oberbürgermeister
Dezernat 0 FB 5-1-30
Quartiersplanung
Stand: 09.06.2020 Maßstab: 1:4000
gez. Levert/H. Grundlage: ABK

Abb. 3 Abgrenzung Stadterneuerungsgebiet „Soziale Stadt Oberhausen – Brückenschlag“ als unmaßstäbliche Verkleinerung (Stand 19.12.2016)

Zunächst galt in den Jahren 2018 - 2020 das Augenmerk dem Startschuss für den Umbau des LVR-Industriemuseums und dem Aufbau grundlegender bürgerorientierter Maßnahmen. Dazu zählen unter anderem die Anlaufstelle des Stadtteilbüros, das Fassaden- und Hofprogramm, der Projektfonds für selbstinitiierte Bürgerprojekte, der Verfügungsfonds, soziale Projekte, Eigentümerkonferenzen, Umfragen zur Möblierung der Marktstraße sowie der Verkehrsversuch am Altmarkt (Mai 2023). Im laufenden Jahr soll neben dem freiraumplanerischen Wettbewerb das Nutzungs- und Gestaltungskonzept Marktstraße die Grundlage für darauffolgende Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum schaffen.

Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Oberhausen ist Bestandteil des Programms "Schöner ankommen in NRW", in dessen Rahmen gemeinsam in Kooperation zwischen NRW.URBAN, der Stadt Oberhausen und der Deutschen Bahn AG (DB) Maßnahmen zur Aufwertung sowie zur Wiedernutzung leerstehender Flächen realisiert werden sollen. Die Verkehrsstationen mit Bahnsteigen und Personenunterführung werden in den nächsten Jahren im Rahmen des DB-Projektes „1 von 150 – Moderne Bahnhöfe für NRW“ mit Unterstützung aus Mitteln des VRR und des Bundes modernisiert. Das Hauptpostgebäude an der Poststraße gegenüber vom Hauptbahnhof ist in privatem Eigentum, dort sind in den letzten Jahren in den Obergeschossen Mietwohnungen entstanden. Die Fassade des Gebäudes wurde saniert und Planungen für den Innenhof sind vom Eigentümer vorgesehen.

Die Fläche mit dem Finanzamt Oberhausen-Süd, dem Amtsgericht und der als Parkplatz genutzten Fläche der ehemaligen JVA (abgerissen 2015) stellt, aufgrund ihrer zentralen und repräsentativen Lage in einem historisch bedeutsamen Bereich, ein besonderes Potenzial dar.

Berücksichtigung Klimawandelanpassung

Die in der Betrachtung stehenden Bereiche sind gleichzeitig auch die größten zusammenhängenden Flächen im Teilgebiet Innenstadt Alt-Oberhausen, mit extrem hoher Hitzebelastung an Sonnentagen (hier erreicht der Indikator größer als 43 Grad Celsius). Weitere Informationen zum Grünstrukturen-Entwicklungskonzept sind unter Kapitel B. 2. aufgeführt.



Abb. 4 Ausschnitt aus Karte 19, Grünstrukturen-Entwicklungskonzept: Nullfall 2050 - Hotspot-Bereiche in den Tagesstunden

Berücksichtigung Nahmobilität/Umweltverbund und Wegweisung

Im Rahmen der Erstellung des Nahmobilitätskonzepts wurde 2020 das Gebiet Brückenschlag unter mobilitätsbezogenen Aspekten untersucht. Die Ziele sind die allgemeine Verbesserung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität, die Aufwertung der öffentlichen Straßenräume, die Förderung des urbanen Lebens, die Stärkung der lokalen Wirtschaft und der Bedeutung des zentralen urbanen Bereichs. Um diese Ziele zu erreichen, müssen aus mobilitätsbezogener Sicht eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen für den Fuß- und Radverkehr und eine Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund erreicht werden. Außerdem gilt es, die Bevölkerung hinsichtlich dieser Thematik zu sensibilisieren.

Folgende Handlungsfelder enthält das Nahmobilitätskonzept:

- Zentrale Achse Bahnhof – Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei gestalten
- Neuaufteilung von Straßenräumen zugunsten von Fuß- und Radverkehr
- Stärkung der Fußgängerzone / Innenstadt
- Aufwertung der Stadttore / Unterführungen
- Verbesserung der Beleuchtungssituation
- Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen an der Poststraße
- Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr

Weitere Informationen zum Nahmobilitätskonzept sind der Anlage 03 (Nahmobilitätskonzept) zu entnehmen.

4. Vertiefungsbereiche

Bezogen auf den Realisierungswettbewerb können aus dem integrierten Handlungskonzept für zwei zu bearbeitenden Vertiefungsbereiche folgende Aussagen entnommen werden:

1. Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz)

Die Eingangssituationen in das Gebiet Brückenschlag weisen an vielen Stellen das Potenzial auf, attraktiver gestaltet zu werden. Für die Außenwirkung und das Image des Gebiets sowie die Identifikation der Bewohner:innen mit ihrem Stadtteil sind prägnante und attraktive Eingangssituationen von besonderer Bedeutung. Dabei sollten Maßnahmen zum Einsatz kommen, die sowohl die Orientierung als auch die Aufenthaltsqualität und die Nutzungsoptionen der entsprechenden Bereiche verbessern. So sollte bspw. auch die Anbindung des Hauptbahnhofs an die zentrale Einkaufslage der Marktstraße über den Saporishja-Platz und den Friedensplatz optimiert werden.



Abb. 5 Willy-Brandt-Platz, Auszug aus dem Liegenschaftskataster als unmaßstäbliche Verkleinerung (Stand 18.04.2020)

Der Bereich am südlichen Ausgang des Hauptbahnhofs weist Defizite bezüglich Aufenthaltsqualität, Sauberkeit, Gestaltung und Mikroklima auf. Die Orientierung z.B. in Richtung zentraler Einkaufslage Marktstraße oder den kulturellen Einrichtungen ist für ortsfremde Besucher:innen der Stadt nur schwer möglich. Konkrete Handlungserfordernisse liegen in der Erneuerung bzw. Verlagerung der Fahrradabstellanlage, der Ergänzung von verschatteten Sitzmöglichkeiten, der Verbesserung der Sauberkeit, der Einbindung des Orientierungs- und Kulturleitsystems für Fußgänger:innen sowie Weiterentwicklung von Maßnahmen bezogen auf das Nahmobilitätskonzept (u.a. E-Ladesäulen, Nextbike, Mobility Hub etc.). Auch der Zugang zu der seitlich des Empfangsgebäudes liegenden Straßenbahn-/Bushaltestelle kann in dem Zusammenhang optisch aufgewertet werden.

Die Sichtbeziehung zum denkmalgeschützten Gebäude des Hauptbahnhofs sollte immer mitgedacht werden. Potentielle Außengastronomieflächen am Gebäude könnten die Rentabilität der Immobilie erhöhen, bedürfen aber großer Pflegeintensität.

Weiterführende Informationen sind unter lit. C "Planungsanforderungen" auf Seite 18ff. nachzulesen.

2. Poststraße

Der Straßenraum der Poststraße weist deutlichen Optimierungsbedarf bezüglich der Orientierung, Übersichtlichkeit und der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auf. Bezüglich der Orientierung des Fuß- und Radverkehrs ist insbesondere die Verbindung in Richtung Friedens- und Saporishja-Platz als Brücke zur Marktstraße kaum ersichtlich. Hinzu kommt, dass die Führung von MIV und ÖPNV hier unübersichtlich gestaltet ist.

Eine grundsätzliche Umgestaltung des Straßenraums ist vorstellbar, z. B. durch verkehrsberuhigte Bereiche. Dabei ist die Dimensionierung des Verkehrsraums zu überdenken. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sollen hier in Zukunft dem motorisierten Verkehr gegenüber bevorzugt werden (vgl. A03_Nahmobilitätskonzept). Dieser Vorrang soll möglichst auch mit Begrünungsmaßnahmen unterstrichen werden.



Abb. 6 Poststraße, Auszug aus dem Liegenschaftskataster als unmaßstäbliche Verkleinerung (Stand 18.04.2020)

B. Planerische Rahmenbedingungen

1. Planungs- und Baurecht

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich in der Gemarkung Oberhausen und umfasst mehrere Flurstücke aus den Fluren 31, 36 und 37. Für das Gebiet des Bahnhofsumfelds wurde der Bebauungsplan Nr. 3 im Jahr 1950 aufgestellt. Die Teile des Plans, die das Wettbewerbsgebiet betreffen, wurden durch die 1. Änderung von 1955 und durch die 6. Änderung, 1. Ergänzung von 1960, modifiziert. Im Wesentlichen betreffen die Festsetzungen die Fluchtlinien und Gebietsfestsetzungen, in einzelnen Bereichen auch darüber hinaus beispielsweise Stellplatzanlagen. Die Zulässigkeit von einzelnen Bauvorhaben kann zum Teil als im Geltungsbereich von § 34 BauGB „Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ beurteilt werden. Durch die Bebauungspläne Nr. 651 (2013) und Nr. 682 (2016) wurden Teile des B-Plans Nr. 3 überlagert, wodurch die Festsetzungen des B-Plans in den betroffenen Bereichen verändert wurden (Kerngebiet und Mischgebiet). Des Weiteren befindet sich ein B-Plan in Aufstellung, der an das Wettbewerbsgebiet angrenzt, und weitere drei B-Pläne befinden sich in Aufstellung in räumlicher Nähe. Die folgenden B-Pläne sind für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zu berücksichtigen und über das Bauleitplanungsportal der Stadt Oberhausen verfügbar.

Bauleitplanung online: https://www.o-sp.de/oberhausen/interaktive_karte/start.php

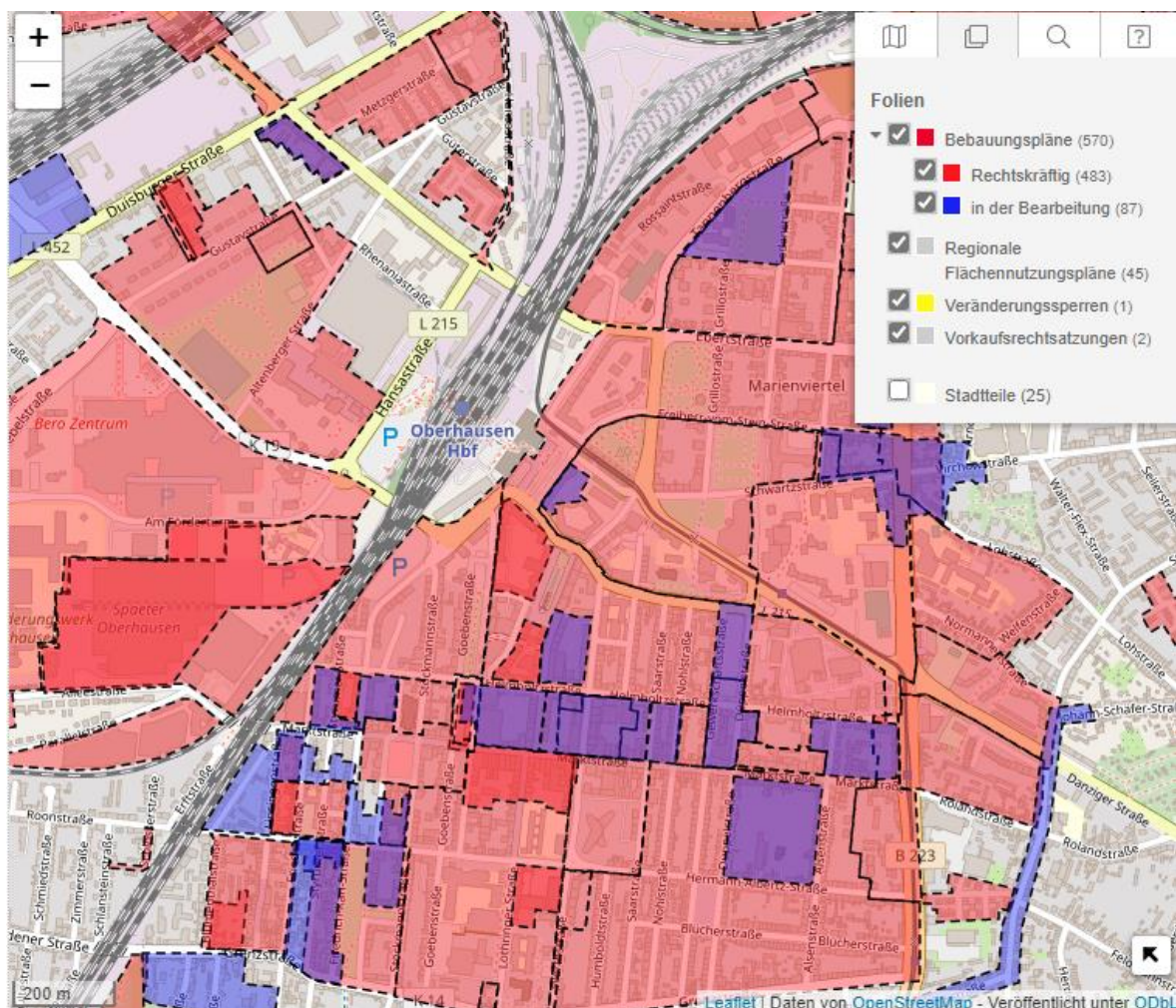


Abb. 7 Ausschnitt aus der interaktiven Bebauungsplanübersicht, 13.01.2023

Rechtskräftige Bebauungspläne innerhalb des Wettbewerbsgebiets:

- Stadtmitte Alt-Oberhausen Nr. 3 (1940) inkl. 1. Änderung (1955) und 6. Änderung, 1. Ergänzung (1960)
- Poststraße/Paul-Reusch-Straße Nr. 651 (2013)

Aktueller Bebauungsplan in Bearbeitung:

- Poststraße/Schwartzstraße Nr. 754

Alle relevanten Gesetze im Bereich des Bauplanungsrechts und des Bauordnungsrechts sowie alle gültigen Normen und Rechtsvorschriften sind in der jeweils aktuellen Fassung der Planung zugrunde zu legen, insbesondere:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Bauordnung des Landes NRW und ergänzende Vorschriften (BauO NRW)
- DIN 18040-1 und DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen i.V.m. DIN 32984
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) Hinweis: Sofern im Laufe der Bearbeitungszeit die neue ERA veröffentlicht wird, ist diese anzuwenden.
- Radschnellverbindungen in NRW. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb.
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)

2. Städtebauliches Entwicklungskonzept: Grünstrukturen-Entwicklungskonzept

Der Rat der Stadt Oberhausen hat am 17.12.2018 das Grünstrukturen-Entwicklungskonzept (GEK) für die Innenstadt von Alt-Oberhausen (OberhausenCity) als städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Das Grünstrukturen-Entwicklungskonzept versteht sich als Leitlinie der klimawandelangepassten Stadtentwicklung und beinhaltet konkrete Handlungsempfehlungen für die Problemfelder Hitzebelastung und Starkregenereignis. Die Maßnahmenvorschläge des Grünstrukturen-Entwicklungskonzepts sind geeignet, der innerstädtischen Hitzebelastung sowie der Überflutungsgefährdung zielgerichtet entgegenzuwirken. Um die positiven stadtklimatischen Veränderungen zu erreichen, den Wärmeinseleffekt in der Innenstadt von Alt-Oberhausen zu vermindern und die Überflutungsgefährdung zu verringern, bedarf es der Umsetzung der empfohlenen Anpassungsmaßnahmen.

Die Ziele des GEK Ziele sind:

- Erhöhung des Grünanteils
- Verminderung der Aufheizung
- Erhöhung der Frischluftproduktion und dabei Reduzierung des Risikos gesundheitlicher Belastungen (insbesondere an heißen Tagen)
- Filterung von Luftschadstoffen
- Förderung der biologischen Artenvielfalt
- Fassadenbegrünungen zur Aufwertung von Gebäuden
- Dachbegrünungen (auch im Hinblick auf mögliche Einsparung von Entwässerungsgebühren durch Regenwasserrückhaltung)
- Erhöhung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität

Das Grünstrukturen-Entwicklungskonzept ist unter dem folgenden Link vollständig mit allen Karten einsehbar: <https://allris.oberhausen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=12114>.

Der Anlage der Auslobungsunterlagen sind ausgewählte Analyseergebnisse des Grünstrukturen-Entwicklungskonzeptes für das Wettbewerbsgebiet sowie zwei einzelne Karten beigelegt:

- A02_1_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Analyseergebnisse
(„Analyse-Ergebnisse aus dem Grünstrukturen-Entwicklungskonzept für das Wettbewerbsgebiet“; Ausschnitt aus Karte 14.3 und Karte 21)
- A02_2_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Karte_21_[Maßnahmenkarte]
(„Handlungsempfehlungen für die Begrünung des Straßenraumes, die Qualifizierung von Grün- und Freiflächen sowie für die Bauwerksbegrünung“) sowie
- A02_3_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Karte_15_[Technische Machbarkeit]
(„Karte 15: Technische Machbarkeit von Baumpflanzungen an potentiellen Standorten“)
- A02_4_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Leitungen_Baumpflanzungen

3. Denkmalschutz

Das Plangebiet ist umgeben von vielen denkmalgeschützten Bestandsgebäuden (siehe Abb. 8). Die folgende Liste der Baudenkmäler basiert auf der Denkmalliste der Stadt Oberhausen vom 03.09.2020. Denkmalgeschützte Bestandteile des Bahnhofsumfelds nach Nummerierung der Denkmalliste sind insbesondere:

- 1 Bert-Brecht-Haus (Flur 31; Flurstück 26)
- 14 Amtsgericht Oberhausen (Flur 31; Flurstück 666)
- 24 Hotel Ruhrland (Flur 31; Flurstück 98,869)
- 25 ev. Christus-Kirche (Flur 31; Flurstück 155)
- 26 ev. Gemeindehaus (Flur 31; Flurstück 229, 850)
- 27 ev. Adolf-Feld-Schule (Flur 31; Flurstück 148, 851)
- 29 Sparkassengebäude Schwartz-/Grillostraße (Flur 30; Flurstück 71)
- 59 Empfangsgebäude Hauptbahnhof (Flur 37; Flurstück 103)
- 60 Polizeipräsidium Oberhausen (Flur 31; Flurstück 48, 643)
- 61 Hauptpost (Flur 31; Flurstück 875)
- 63 Schulgebäude Elsa-Brändström-Gymnasium (Flur 31; Flurstück 82)
- 67 Hans-Sachs-Schule, ehemalige Berufsschule (Flur 31; Flurstück 88, 867)
- 71 Adolf-Feld-Schule (Flur 31; Flurstück 851)
- 72 Wohn- und Geschäftshauszeile (Flur 31; Flurstück 7, 8, 9, 14)
- 157 Europahaus (Flur 31; Flurstück 675)
- 169 Wohn- und Geschäftshaus (Flur 31; Flurstück 674)
- 172 Wohn- und Geschäftshaus der neuen Heimat (Flur 36; Flurstück 16)

Nähere Informationen sind den Denkmalblättern zu entnehmen: <https://denkmal.geoportal.ruhr/>



Legende

- Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes
- Denkmalgeschütztes Gebäude
- Flurstück des Denkmals



Stadt Oberhausen
 Der Oberbürgermeister
 Dezernat 0 - Strategische Planung
 und Stadtentwicklung
 FB 5-1-30 Stadterneuerung

Stand: 19.11.2021
 gez. Th

Maßstab: 1:1.000

Abb. 8 Denkmalgeschützte Bauwerke

4. Bodenbelastungen/Archäologie

Der Planbereich gehört zu den Gebieten, unter denen der Bergbau umging. Besondere Sicherungsmaßnahmen sind ggf. erforderlich. Des Weiteren ist das Plangebiet Teil der ehemaligen Styrumer Eisenindustrie, die zwischen 1856 und 1902 bestand. Es ist nicht auszuschließen, dass im Rahmen von Erdbaumaßnahmen belastetes Erdbaumaterial angetroffen wird. Es liegen keine konkreten Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern vor, diese können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

5. Freiflächen und Erschließung

Neben den im Wettbewerbsgebiet liegenden Freiflächen befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft außerdem der Berliner Park, der Königshütter Park und der Grillo Park. Das gesamte Bahnhofsumfeld ist Teil der Konzeption der Parkstadt aus den 1920er-Jahren. Der Neuordnungsplan von 1947 (vgl. Abb. 2, Neuordnungsplan 1947, Seite 8 der Auslobung) zeigt die Erweiterung der Grundidee, die nur teilweise umgesetzt wurde. Die Anlage am heutigen Parkplatz der Friedrich-Karl-Straße wurde beispielsweise nicht realisiert und auch der Saporishja-Platz sollte sich ursprünglich über einen größeren Raum erstrecken.

Bei der fußläufigen Erschließung spielt die Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Marktstraße über die Poststraße, den Friedensplatz und der Elsässer Straße eine übergeordnete Rolle, da sie die zentrale Einkaufslage der Marktstraße mit dem Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof verbindet. Die motorisierte Erschließung hingegen erfolgt aus östlicher Richtung über die Danziger Straße und die Schwartzstraße sowie aus der südwestlichen Verbindung der Friedrich-Karl-Straße und der Concordiastraße. Die Poststraße bildet die zentrale Verbindung der beiden Haupteerschließungswege des motorisierten Verkehrs und ist dadurch der Kreuzungspunkt von Fuß- und Kfz-Verkehr. Auf dem Parkplatz für den Hauptbahnhof befindet sich hinter dem Gebäude der „Paketpost“ die Fernbus-haltestelle. Die Haltemöglichkeit für Fernbusse ist aus einer Kooperation zwischen der Stadt Oberhausen, der Touristen Information und den Grundstückseigentümern DB AG und Post entstanden.

6. Ver- und Entsorgung

Im Rahmen des Grünstrukturen-Entwicklungskonzepts wurde bereits eine überschlägige Analyse des Verlaufes von Leitungen vor dem Hintergrund möglicher Baumpflanzungen im Straßenraum durchgeführt. Die Ergebnisse der Analyse und einige Lösungsansätze bezüglich der Bepflanzung im Straßenraum sind als Anlage A02_3_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Karte_15 dieser Auslobungsunterlage beigefügt. Der schadlose Abfluss von Niederschlagswasser bei Starkregen ist bei der Konzepterstellung möglichst zu berücksichtigen. Vor der Pflanzung von Bäumen ist die tatsächliche Vor-Ort-Situation von Leitungen einzelfallbezogen zu überprüfen.

C. Planungsanforderungen

1. Anforderungen an die Erschließung

Motorisierter Verkehr

Die vorhandenen verkehrlichen Grundstrukturen im Wettbewerbsgebiet sind aufgrund der baulichen Gegebenheiten gesetzt, der Entwurf kann sie jedoch auf gestalterischer Ebene hinterfragen und Änderungen vorschlagen. Insbesondere die Dimensionierung der Straßenräume und die Aufteilung der Verkehrsflächen sollten überprüft werden. Im Bereich der Poststraße sind Ideen, die dem Fuß- und Radverkehr Vorrang einräumen, erwünscht. Des Weiteren sind Konzepte mit verkehrsberuhigtem Bereich denkbar, sofern die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann. Hierbei sind auch innovative Konzepte vorstellbar. Die Möglichkeit, die vorhandenen Straßen für den motorisierten Verkehr zu nutzen, soll weiterhin gewährleistet werden.

Fußverkehr

Ein durchgängiges, kleinteiliges, direktes und sicheres Fußwegenetz soll geschaffen werden. Dabei wird ein hoher Wert auf die Verkehrssicherheit gelegt, besonders die gefahrlose Nutzung durch Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen soll gewährleistet werden.

Der Willy-Brandt-Platz, die Poststraße und die Gerichtstraße sind Teil des Hauptwegenetzes für Fußgänger:innen und sollten daher auch entsprechende Aufenthaltsqualitäten bieten. Die Untersuchungen zur Erstellung des Nahmobilitätskonzepts haben ergeben, dass besonders die Gerichtstraße und die Poststraße innerhalb des Wettbewerbsgebiets Konfliktbereiche darstellen. An diesen Orten gilt es besonders Sicherheits- und Orientierungsfragen zu lösen.

Radverkehr

Es wird eine homogene und kontinuierliche Führung der Radwege erwartet, die sich möglichst auf Fahrbahnniveau befinden soll. Hierbei sind ein geringes Unfallrisiko und eine angemessene Abmessung der Radwege anzustreben. Außerdem sollen sichere Abstellanlagen an wichtigen Zielorten geschaffen und die Erreichbarkeit dieser berücksichtigt werden. Die derzeitige Position der Radstation wird nicht mehr als optimal angesehen.

Das überörtliche Radverkehrsnetz soll sich durch schnelle, direkte und sicherere Verbindungen auszeichnen. Es ist geplant, dass zukünftig ein Radschnellweg (gemäß der NRW-Standards) im Bereich des Bahnhofs geführt werden soll. Die Anknüpfungspunkte sind in Abb. 9 auf S. 19 der Auslobung dargestellt und sind als Planungen für die Trasse des Radschnellwegs einzubeziehen.

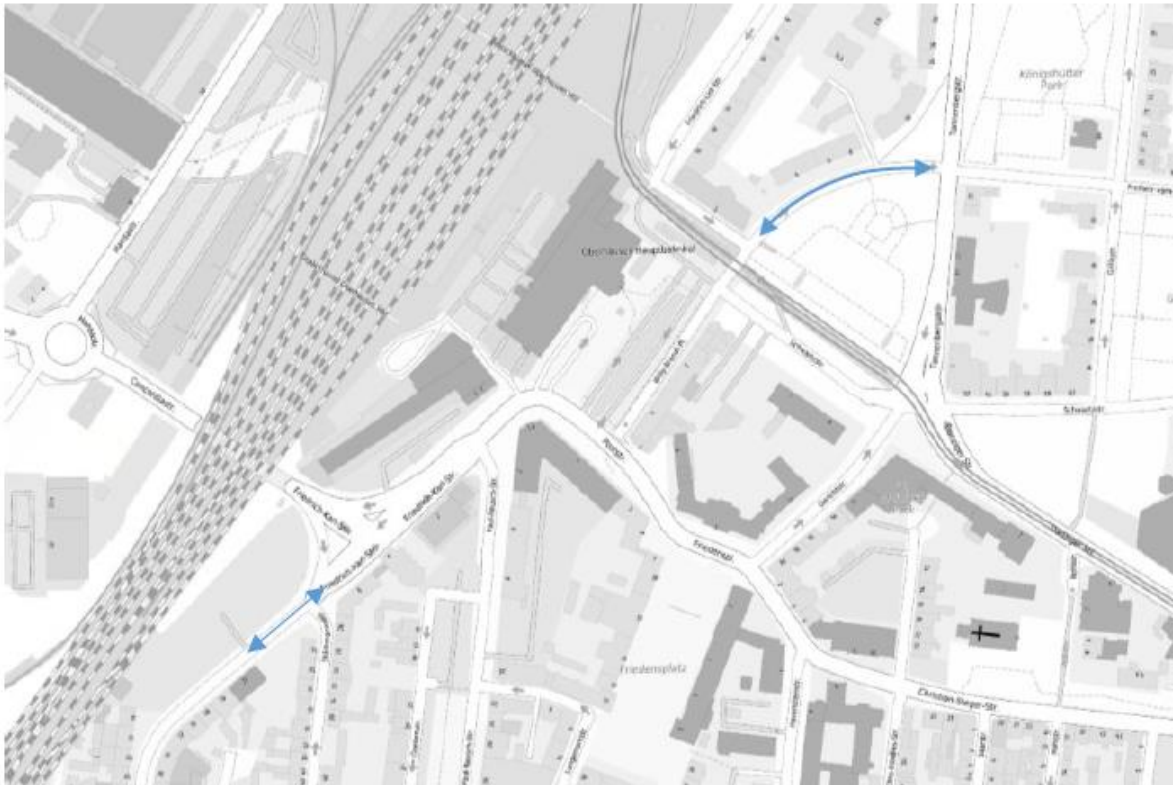


Abb. 9 Anknüpfungspunkte Trasse für den NRW-Radschnellweg (Stand 2/2023)

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist innerhalb des Wettbewerbs entwurfsabhängig und in geeignetem Maße mit einzubeziehen.

Mobilitätsstation Bahnhof

Um den innerstädtischen Mobilitätsbedarf auch ohne eigenen PKW zu decken, soll der Bahnhofsbereich zukünftig als Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV, PKW, Sharing-Fahrzeugen (PKW, Fahrrad, E-Bike, E-Scooter) und dem Fußverkehr verstanden werden. Dafür benötigte Abstellflächen, aber auch Ladestationen, sind in der Planung zu berücksichtigen.

Bezüglich dem Radverkehr erscheint es sinnvoll, verschiedene Angebote zu kombinieren: freie Abstellanlagen, Sammelschließanlagen und eine Qualifizierung der RadStation (Zugang usw.). Für die Stellplatzanzahl kann derzeit noch keine Prognose gemacht werden, die Angebote sollten daher ausgehend vom Status Quo nach oben erweiterbar sein. Seitens der DB besteht Knowhow über ein umfangreiches Portfolio an Fahrrad-Services, wie RadFix, Fahrradservicestation (<https://fahrrad.bahnhof.de/DB-Fahrradservices>).

Generell hilfreich sind hierzu attraktive und intuitive Fußwegeverbindungen für Fußgänger*innen auf dem Bahnhofsvorplatz ebenso wie attraktive und barrierefreie Wegebeziehungen für Radfahrer*innen inkl. Fahrradabstellanlagen.

Aus Sicht des regionalen/überregionalen Verkehrs ist es wichtig, den direkten Umstieg von Zug auf Mikromobilität am Bahnhofsvorplatz unter Berücksichtigung barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Für Sharing-Anbieter, z.B. Mobility Hub von Smart City I DB (E-Scooter, Leihräder und E-Roller), sind Flächen für Carsharing und E-Ladestationen berücksichtigen.

ÖPNV

Die Bussteige am Busbahnhof sind barrierefrei ausgebaut. Für die beiden Bussteige 6 und 7 (vgl. Abb. 10, S. 21) muss dies noch nachgeholt werden. Die beiden Bussteige sind hinsichtlich ihrer Lage zu überprüfen. Eine weitere Herausforderung ist die Integration von Pausenplätzen.

Angaben zur technischen Dimensionierung, um den bestehenden Bus-Fahrbetrieb zu unterstützen:

- **Steig 6 (vor Kiosk): heute eine Busspur von ca. 45m Länge:**
mindestens barrierefreie Haltestellen-Aufstellfläche für 2 Gelenkbusse (GL) mit jeweils 18 m reine Fahrzeug-Länge sowie notwendige unabhängige Ein- und Ausfahrt der Busse. Ermöglichung längerer Standzeiten der Busse durch lange Fahrgastwechselzeiten oder Pufferzeiten
- **Steig 7 (Postseite): heute eine Bus-Bucht, ca. 25m Länge:**
ist auf größtmögliche Länge ausbauen (schwierig aufgrund der Gebäude-Ecke), auch hier Platzbedarf für 2 Gelenkbusse mit unabhängiger Ein- und Ausfahrt.
- Bereich direkt vor der Post: heute ungenutzt, abgetrennter Parkstreifen (zu schmal für Bus):
hier ist aus Sicht der Busbetriebe ein zusätzlicher Bussteig für einen Gelenkbus (18 m) notwendig, um regelmäßig anfallenden Schienenersatzverkehr (SEV) bedienen zu können, aber auch als mittelfristige Perspektive für anstehende Angebotsausweitungen aufgrund der gewünschten Verkehrswende. Der SEV-Steig sollte möglichst keine baulich durchgehende Busbucht mit Steig 7 sein, um den getrennten Fahrbetrieb zu ermöglichen.
- Für den barrierefreien Ausbau zu beachten: Flächenbedarf an den Türen der Busse
- an Tür 1 erhöhter Flächenbedarf durch hier ‚anstehende‘ Fahrgäste
- an Tür 2 zum Beispiel Platz für die Klapprampe plus Rangierfläche, sodass ein E-Rollstuhl von der Rampe herunterfahren kann.

Grundsätzliche Standards:

- Wetterschutz
- Sitzgelegenheiten und Stehhilfen
- dynamische Fahrgastinformationen



Abb. 10 VRR Abfahrtsübersicht Oberhausen Hauptbahnhof, 2019 (Quelle: https://www.vrr.de/download/envmaps/vrr/14022_ob_hbf.pdf)

Fernbushaltestelle

Die Lage, Anbindung und Ausstattung der Fernbushaltestelle hinter dem Gebäude der Paketpost ist zu überprüfen. Eine tourismusfreundliche Haltestelle sollte Bestandteil des zukünftigen Verkehrsknotenpunkts werden.

2. Barrierefreiheit

Die aktuell bestehenden Barrieren schränken ältere Bewohner:innen und Menschen mit Behinderungen sowie Eltern mit Kinderwagen ein. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zum Abbau von Barrieren für einen zukunftsfähigen Stadtraum unverzichtbar. Alle Gehwege und Querungen des Fußverkehrsnetzes innerhalb des Wettbewerbsgebiets sind barrierefrei zu gestalten. Ein besonderes Interesse besteht darin, die vorhandenen ÖPNV-Haltestellen barrierefrei zu gestalten und somit für alle zugänglich zu machen. Bei allen genannten Maßnahmen zur Barrierefreiheit wird ein einheitliches Gestaltungskonzept erwartet. Im Wettbewerbsgebiet sollte vor allem Rücksicht auf die barrierefreie Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und den "Brückenpunkten" zur Marktstraße genommen werden.

C Planungsanforderungen

3. Nachhaltigkeit und ökologische Zielsetzung

Bei Neuanlagen sollten alle verwendeten Materialien für die hohe Belastung eines Verkehrsraums, bspw. einer Fußgängerzone, geeignet sein. Dies trifft insbesondere auf den zu verwendenden Bodenbelag zu. Hierbei ist hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit sicher zu stellen, dass der gewählte Belag ein geringes Maß an Reinigungs- und Instandhaltungsaufwand erfordert und auch in vielen Jahren noch problemlos für Ausbesserungsarbeiten zu beschaffen ist. Für die bautechnische Realisierbarkeit ist deshalb auf Nachhaltigkeit und geringe Schadensanfälligkeit der Materialien und insbesondere auf die Langlebigkeit aller verwendeten Elemente zu achten.

4. Außenanlagen

Aus den Untersuchungen des Grünstrukturen-Entwicklungskonzepts geht hervor, dass in den gering begrünten Straßenzügen der Innenstadt Baumpflanzungen aufgrund des dichten Leitungsnetzes meist gar nicht oder nur bei gleichzeitigen Schutzmaßnahmen möglich sind. Des Weiteren bestehen neben den beengten Straßenräumen in der Innenstadt und konkurrierenden Nutzungen, wie etwa das Parken, weitere Restriktionen durch die Vorgaben der Bauordnung sowie zum vorbeugenden Brandschutz. Die möglichen Orte für Baumpflanzungen innerhalb des Wettbewerbsgebiets sind der Anlage 03_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept zu entnehmen. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass jede Baumpflanzung vorab vor Ort hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit einzelfallbezogen überprüft werden muss. Abgesehen davon können Kübelpflanzen eine realistische Alternative zu Baumpflanzungen darstellen. Bei allen diesen Maßnahmen sollten aber die Sichtbeziehungen auf das denkmalgeschützte Empfangsgebäude und direkte Wegebeziehungen beachtet werden.

Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität sind „City Trees“. Dabei handelt es sich um einen drei Meter hohen Turm aus Holz, in dem Moosflächen, Bewässerungssysteme und Ventilatoren integriert sind. Ein „City Tree“ filtert Feinstaub, produziert Sauerstoff und senkt durch seine großen Verdunstungsflächen die Umgebungstemperatur. Dieses oder weitere Systeme zur Verbesserung der Luftqualität sind zu prüfen.

Angaben zum Bahnhofsvorplatz

Bei Neuanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz fordert die Eigentümerin (DB Station&Service AG) versickerungsfähige Oberflächen (z.B. Klimaasphalt) und Speicherung von Regenwasser (Wasserretention) möglichst am Ort, um durch Verdunstung ein angenehmes Mikroklima zu gewährleisten (Verdunstungskälte), helle Bodenbeläge, die Sonneneinstrahlung reflektieren. Insgesamt sind mehr Verschattungselemente einzuplanen, um sowohl für Aufenthaltspunkte als auch für Wegeverbindungen sichere Orte zu schaffen, die vor Überhitzung geschützt sind.

Begrünungsmaßnahmen auf dem Bahnhofsvorplatz müssen – um realisierbar zu sein - im ersten Schritt pflegeextensiv angelegt werden. Wenn dies technisch umsetzbar ist, werden daher auch von der Eigentümerin erdgebundene Grünflächen vor Kübelvarianten und Hochbeeten bevorzugt, da sie pflegeextensiver sind.



Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurden im Frühjahr 2023 erste temporäre Sitzelemente mit Begrünung auf dem Vorplatz montiert.

Bei Neuanlagen empfehlen sich lärmindernde Bodenbeläge für angenehmere Aufenthaltsqualität.

5. Beleuchtung

Im Zuge dieses Wettbewerbs werden lediglich übergeordnete Aussagen und Zielsetzungen zur Beleuchtung erwartet, die erste Ansätze für die weitere Bearbeitung liefern.

Grundsätzlich sollen die Aspekte der Barrierefreiheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens bei der lichttechnischen Inszenierung stadtbildprägender Gebäude, zur Wegweisung und zur Identifizierung mit der Idee des Ortes berücksichtigt werden, damit in verschiedenen Bereichen des Quartiers die Aufenthaltsqualität in den Abendstunden für die Bewohner:innen verbessert wird. Die Beleuchtungsform muss außerdem ökologischen Aspekten (z.B. Insektenschutz) gerecht werden. Die Helligkeit der Beleuchtung sollte regulierbar sein.

D. Wettbewerbsverfahren

1. Anlass und Zweck

Der Anlass des Verfahrens ist die Suche nach konkreten freiraumplanerischen Konzepten für das Bahnhofsumfeld in Oberhausen. Die Findung eines realisierbaren Gesamtkonzepts steht dabei im Fokus, so dass auf dessen Grundlage weitere Entwicklungen und Planungen angestrebt werden können. Die im integrierten Handlungskonzept aufgestellten Maßnahmen sollen dabei berücksichtigt werden.

Der Zweck des Verfahrens ist die Aufwertung und Gestaltung des Bahnhofsumfelds in Oberhausen, dem aufgrund seiner zentralen Lage in der Innenstadt eine besondere Relevanz zukommt. Es soll ein zukunftsgerichtetes Areal entstehen, das als "Eingangstor zur Innenstadt" zu verstehen ist. Den Hauptbahnhof mit der Geschäfts- und Fußgängerzone der Marktstraße zu verbinden und verlorene Qualitäten des Gebiets wieder aufleben zu lassen sind zentrale Bestandteile der Wettbewerbsaufgabe. Dabei kommt insbesondere der Überwindung, der als starke Barriere wahrgenommenen Beziehung Poststraße/Gerichtsstraße, eine hohe Bedeutung zu. Des Weiteren muss bei allen Maßnahmen im Wettbewerbsgebiet Rücksicht auf die zahlreichen denkmalgeschützten Bestandsgebäude genommen werden.

Im Rahmen dieses Wettbewerbs soll die Bearbeitung der Aufgabenstellung weitestgehend entsprechend der LPH 1 + 2 (d.h. bis zur Vorplanung) des Leistungsbildes Objektplanung Freianlagen und des Leistungsbildes Objektplanung Verkehrsplanung geleistet werden.

2. Ausloberin/Auftraggeberin

Die Ausloberin ist die Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt (Technisches Rathaus, Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen), vertreten durch den Beigeordneten, Herrn Dr. Palotz.

3. Betreuung

Das Verfahren wird betreut durch das Büro Niemann+Steege+ Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH, Wasserstraße 1 in 40213 Düsseldorf, E-Mail: mail@niemann-steege.de, vertreten durch Gesellschafter Herrn Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner Claudio Steege sowie durch die Projektleiterin B.Sc. Lisa Schumacher. Das Entscheidungsrecht liegt bei der Ausloberin.

4. Wettbewerbsart

Das Wettbewerbsverfahren wird als nichtoffener, einphasiger freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit EU-weitem Bewerbungsverfahren durchgeführt. Das Verfahren erfolgt entsprechend der öffentlichen einheitlichen Regelungen von Wettbewerben gemäß RPW 2013. Das Verfahren wird anonym durchgeführt. Die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen hat an der Vorbereitung des Wettbewerbs mitgewirkt und Kenntnis von den Inhalten der Auslobung erhalten. Der Wettbewerb ist von

der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen unter der Registriernummer W43/21 am 06.12.2021 bestätigt worden.

5. Zulassungsbereich

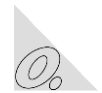
Der Zulassungsbereich umfasst die Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) sowie Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA) und ergänzender Abkommen. Die Teilnahmebedingungen gemäß § 4 Abs. 1 RPW 2013 leiten sich aus der Wettbewerbsaufgabe sowie der dafür erforderlichen fachlichen Qualifikation ab. Teilnahmeberechtigt für das Wettbewerbsverfahren sind natürliche und juristische Personen, die die Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt:in und Verkehrsplaner:in tragen dürfen oder nach dem für die öffentliche Auftragsvergabe geltenden Landesrecht berechtigt sind, in der Bundesrepublik Deutschland entsprechend tätig zu werden sowie die fachlichen Anforderungen gemäß EU-Bekanntmachung erfüllen. Die Auftraggeberin sieht die Leitung durch einen/eine Landschaftsarchitekt:in vor. Zulassungsberechtigt sind Verkehrsplaner:in als Fachplaner nur in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt:in. Die Bewerbung im Teilnahmewettbewerb hat durch den Landschaftsarchitekt:in zu erfolgen.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, sofern der satzungsgemäße Geschäftszweck Planungsleistungen sind, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Außerdem müssen der/die zu benennende bevollmächtigte Vertreter:in und der/die Verfasser:in der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen, die an natürliche Personen gestellt werden, erfüllen.

Bewerbergemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind teilnahmeberechtigt, sofern jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft die fachlichen Anforderungen und die Bewerbergemeinschaft insgesamt die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen erfüllen. Jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft muss mit postalischer Anschrift und mit Bezeichnung ihrer Vertretungsverhältnisse aufgeführt sein und hat gegenüber der Auftraggeberin einen gemeinsamen bevollmächtigten Vertreter zu benennen. Dieser bevollmächtigte Vertreter vertritt gegenüber der Auftraggeberin alle Mitglieder rechtsverbindlich. Die Mitglieder der Bewerbergemeinschaft haften gesamtschuldnerisch für die angebotene Leistung.

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.

Des Weiteren sind Ausschlussgründe, wenn Änderungen und Ergänzungen in der Vergabeunterlage, Leistungsbeschreibung und Vertragsbedingung unzulässigerweise vorgenommen werden. Im Übrigen wird auf die Ausschlussgründe gemäß § 57 VgV verwiesen.



6. Voraussichtliche Termine

Mögliche und aus verfahrenstechnischen Gründen notwendige Änderungen der Terminplanung dieses Verfahrens werden den Verfahrensbeteiligten rechtzeitig bekannt gegeben.

Versand der Wettbewerbsunterlagen und Beginn des Bearbeitungszeitraums	28. KW 12.07.2023
Frist schriftlicher Rückfragen (gemäß Anlage IV RPW 2013) online	31. KW 03.08.2023, 12.00 Uhr
Beantwortung der Rückfragen online (binnen 14 Tagen) und Versand der Rückfragenprotokolls	33. KW 17.08.2023
Abgabefrist der Wettbewerbsarbeiten bei Niemann + Steege +, Düsseldorf	40. KW 06.10.2023, 12.00 Uhr
Preisgerichtsitzung	49. KW 06.12.2023
Frist zur Abgabe des Erstangebots des bestbewerteten Bieters gemäß § 17 Abs. (7) VgV	ca. 07. KW 2024
Verhandlungsgespräch mit dem/der Obsiegenden und ggf. weiteren Bieter:innen, die als Preisträger:in- nen aus dem Wettbewerb hervorgegangen sind	ca. 09. KW 2024
Beauftragung der/des obsiegenden Bieter:in/ Bietergemeinschaft	ab 11. KW 2024

7. Bewerbungsverfahren und Wettbewerbsteilnehmer:innen

Im vorgeschalteten Bewerbungsverfahren werden acht Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften gemäß den Maßgaben und Kriterien der veröffentlichten Bekanntmachung ausgewählt und zur Teilnahme am Wettbewerb aufgefordert. Alle ausgewählten Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften müssen vergleichbare Qualifikationen besitzen und die gestellten Anforderungen und Kriterien in gleicher Weise erfüllen. Ist die Anzahl der Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften nach einer objektiven Auswahl entsprechend der bekanntgemachten Eignungskriterien zu hoch, kann die Auswahl der Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften gemäß § 3 Abs. 3 RPW 2013 unter den verbleibenden Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften per Los getroffen werden. Die Ausloberin behält sich das Recht gemäß § 56 Abs. 2 VgV vor, bei unvollständig eingereichten Bewerbungen keine Unterlagen nachzufordern.



8. Rückfragen

Schriftliche Rückfragen zu den Auslobungsinhalten sind bis **Donnerstag, den 03.08.2023, 12.00 Uhr**, unter dem Kennwort "Bahnhofsumfeld Oberhausen" gemäß Anlage IV RPW 2013 an folgende Email-Adresse zu richten: **mail@niemann-steege.de**. Die Fragen sollen sich auf die Gliederungspunkte der Auslobung beziehen und sind mit der entsprechenden Ziffer der Auslobung zu kennzeichnen. In Abstimmung mit der Ausloberin wird die Beantwortung der Rückfragen durch den Verfahrensbetreuer vorgenommen und den Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften binnen zwei Wochen per E-Mail zur Verfügung gestellt. Das Protokoll der Rückfragen wird Bestandteil der Auslobung.

9. Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfung

Das Preisgericht wurde in folgender Besetzung gebildet (insgesamt 11 stimmberechtigte Fach- und Sachpreisrichter:innen) und wird in einer nichtöffentlichen Preisgerichtssitzung gemäß vorliegender Terminplanung (vgl. lit. D Ziff. 6) tagen:

Stimmberechtigte Fachpreisrichter:innen (alphabetisch)

Matthias Förder | Förder Landschaftsarchitekten GmbH, Essen
Dr. Michael Frehn | Planersocietät, Dortmund
Prof. Andreas Fritzen | Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, Hochschule Bochum
Prof. Stephan Lenzen | RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn
Prof. Dr. Hartmut H. Topp | R+T Verkehrsplanung GmbH, Darmstadt
Prof. Jürgen Weidinger | Weidinger Landschaftsarchitekten, Berlin

Stellvertretende Fachpreisrichter:innen (alphabetisch)

Matthias Proske | proske landschaftsarchitekten, Schwerin
Hans-Rainer Runge | Runge IVP, Düsseldorf

Stimmberechtigte Sachpreisrichter:innen (alphabetisch)

Tim Heinzen | stellv. Bezirksbürgermeister Stadt Oberhausen, Fraktion DIE GRÜNEN in der BV Alt-OB, Oberhausen
Klaus Oberheim | Eigentümervertreter DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement, Duisburg
Dr. Thomas Palotz | Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt, Oberhausen
Axel Scherer | SPD-Fraktion in der BV Alt-OB, Oberhausen
Dominik Stenkamp | Bezirksbürgermeister / Vorsitzender Beirat Brückenschlag (CDU-Fraktion), Oberhausen

Stellvertretende Sachpreisrichter:innen (alphabetisch) (Rederecht, aber kein Stimmrecht)

Susanne Augustin | DB Station&Service AG, Station Design, Landschaftsarchitektin
Christoph Hülsebusch | Bereichsleiter 5-1 / Stadtplanung

Ricarda Mauksch | Bereichsleiterin 5-6 / Mobilität

Jochen Sander | Abteilungsleiter Verkehrsmanagement, STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Die Ausloberin behält sich vor, andere und weitere fachkundige Personen als Preisrichter:innen und sachverständige Berater:innen, insbesondere Vertreter:innen der Kommunalpolitik sowie der Stadt Oberhausen, hinzuzuziehen.

Im Verfahren wirken zudem die nachfolgenden Personen als Sachverständige und Vorprüfer:innen mit:

Sachverständige / Vorprüfer:innen (alphabetisch)

Lisa Schumacher | Niemann + Steege +

Claudio Steege | Niemann + Steege +

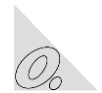
Die Ausloberin behält sich vor, andere und weitere fachkundige Personen als Sachverständige und Vorprüfer:innen hinzuzuziehen.

Die Vorprüfung erfolgt durch das verfahrensbetreuende Büro Niemann+Steege+ in Zusammenarbeit mit der Ausloberin. Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfer:innen wertungsfrei, formal und quantitativ geprüft. Die verbindliche Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten. Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung als Faktenprüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung in Form eines Vorprüfberichts als Entscheidungshilfe in übersichtlicher und vergleichender Form ohne Bewertung zur Verfügung gestellt.

10. Verfahrensregeln

Die Beurteilung der eingereichten Entwürfe sowie die Auswahl der Preisträger:innen/Preisträgergemeinschaften erfolgt durch das Preisgericht. Fach- und Sachpreisrichter:innen haben gleiches Stimmrecht – dabei müssen die von der Ausloberin unabhängigen Preisrichter:innen gegenüber den von der Ausloberin abhängigen Preisrichter:innen in ihrer Anzahl überwiegen, sowie die Fachpreisrichter:innen in ihrer Anzahl gegenüber den Sachpreisrichter:innen.

Das Preisgericht wählt seinen Vorsitz aus dem Kreis der unabhängigen Fachpreisrichter:innen. Die Mitglieder des Preisgerichts haben ihr Amt persönlich und unabhängig allein nach fachlichen Gesichtspunkten auszuüben. Das Preisgericht tagt nichtöffentlich. Die Stellvertreter:innen sollen an allen Sitzungen teilnehmen, bleiben aber ohne Stimmrecht. Die Fachpreisrichter:innen müssen während der gesamten Preisgerichtssitzung anwesend sein. Bei Ausfall eines/einer Fachpreisrichter:in beruft das Preisgericht für die gesamte weitere Dauer der Preisgerichtssitzung eine/n stellvertretende:n Fachpreisrichter:in an ihre/seine Stelle, die/der während der bisherigen Sitzung des Preisgerichts ständig anwesend war. Sachpreisrichter:innen können vorübergehend von Stellvertreter:innen ersetzt werden, sofern sie in den Meinungsbildungsprozess eingebunden bleiben.



Das Preisgericht entscheidet grundsätzlich mit einfacher Mehrheit. Im ersten Wertungsrundgang ist Einstimmigkeit für den Ausschluss einer Arbeit erforderlich. Für Preisrichter:innen besteht Abstimmungszwang. Das Preisgericht lässt die Arbeiten zu, die den formalen Bedingungen der Auslobung und in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen und termingerecht und anonym eingegangen sind. Das Preisgericht hat die für eine Preisverleihung in Betracht zu ziehenden Arbeiten schriftlich zu bewerten und eine Rangfolge unter ihnen festzulegen. Es wird ein Ergebnisprotokoll mit der Bewertung der Wettbewerbsleistungen und einer Empfehlung für die Ausloberin erstellt.

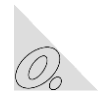
Der Verfahrensbetreuer hat die bereitgestellten Plangrundlagen mit Unterstützung der Ausloberin recherchiert und auf Plausibilität geprüft. Es wird keine Haftung, Garantie oder Gewähr für die Vollständigkeit oder die Aktualität der Plangrundlagen übernommen. Die Planunterlagen mit allen Inhalten dürfen nicht verändert und nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung der Ausloberin auf irgendeine Art an Dritte verteilt oder übermittelt werden. Einzige Ausnahme dazu bildet die Bearbeitung der Aufgabe in gegründeten und vorab der Ausloberin angezeigten Teilnehmergemeinschaften.

11. Verfahrenshinweise

Enthalten die Auslobungs-/Vergabeunterlagen nach Auffassung der Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaft bzw. der/des Bieter:in/Bietergemeinschaft Unklarheiten, Unvollständigkeiten oder Fehler, so ist die Ausloberin unverzüglich vor Teilnahme am Wettbewerb elektronisch über den entsprechenden Kommunikationsraum darauf hinzuweisen.

Die enthaltenen Informationen sind Eigentum der Ausloberin. Verwendung, Kopie sowie Weitergabe der Vergabeunterlagen sind nur im Rahmen der Erstellung eines Angebots und nur durch das die Vergabeunterlagen anfordernde Unternehmen zulässig. Eine darüber hinausgehende Weitergabe, insbesondere der Verkauf von Vergabeunterlagen an Dritte, gleich zu welchem Zweck, ist unzulässig.

Verfahrensteilnehmende, Ausloberin, Preisrichter:innen, Vorprüfer:innen und sachverständige Berater:innen sowie sonstige Personen erkennen durch ihre Mitwirkung am Verfahren die genannten Bedingungen als verbindlich an. Das Verfahren wird in deutscher Sprache durchgeführt.



12. Preise und Aufwandsentschädigungen

Die Ausloberin stellt für die Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften 95.000,- € (netto) als Wettbewerbssumme zur Verfügung. Die Summe von insgesamt 16.000,- € (netto) wird in Form von Aufwandsentschädigungen ausgeschüttet und zu gleichen Teilen auf die Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften bei Erfüllung der geforderten Wettbewerbsleistungen verteilt.

Die Aufteilung der Gesamtsumme ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis	(50%)	39.500,- € (netto)
2. Preis	(30%)	23.700,- € (netto)
3. Preis	(20%)	15.800,- € (netto)

Aufwandsentschädigungen

(8 Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften á 2.000,- €)	16.000,- € (netto)
--	--------------------

Über die Erfüllung der Leistungen bzw. die Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen entscheidet das Preisgericht. Die Aufteilung der Preise kann abweichend von den vorgenannten Beträgen einstimmig durch das Preisgericht geändert werden. Die Preise sind Gegenleistungen für die vom Preisgericht ausgezeichneten Entwürfe und sind als Nettobeträge aufgeführt.

Die Preisgelder und Aufwandsentschädigungen werden den Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften gegen eine entsprechende Rechnung nach Bekanntgabe der Entscheidung gezahlt. Über die Ausschüttung von Preisen und die Aufwandsentschädigungen hinaus werden den Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften keine Kosten erstattet.

13. Kennzeichnung

Alle Wettbewerbsleistungen sind rechts oben durch eine Kennzahl aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch und 6 cm breit) zu kennzeichnen. Die Kennzahl darf keine Rückschlüsse auf die Wettbewerbsteilnehmer (Geburtsdag, Telefonnummer usw.) zulassen. Numerische Reihenfolgen (bspw. 123456) sind ebenfalls unzulässig.

Jeder/Jede Teilnehmer:in/Teilnahmegemeinschaft – auch Teile von Teilnahmegemeinschaften – darf nur einen Entwurf einreichen. **Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig.** Mehrleistungen werden von der Bewertung ausgeschlossen.

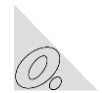
14. Wettbewerbsleistungen

Für die Erfüllung der Leistungen werden von den Teilnehmer:innen/Teilnahmegemeinschaften nachfolgend aufgeführte Wettbewerbsleistungen gefordert:

Präsentationspläne

Die erforderlichen Leistungen sind auf maximal vier Plänen im Hochformat DIN A0 (841x1.189 mm) darzustellen (das Aufziehen auf Paneele ist unerwünscht). Die Pläne sind oben rechts zu nummerieren. Lagepläne und Grundrisse sind genordet abzubilden. Auf den Plandarstellungen müssen Aussagen für die nachfolgend benannten Bereiche enthalten sein:

- **Piktogramme/Schemata/Diagramme** der übergeordneten Konzeption und Leitidee in einer entwurfsabhängigen Darstellungsart für das Gesamtkonzept und ggf. für die einzelnen Vertiefungsbereiche.
- **Gesamtkonzept/Lageplan** (genordet) zur Gesamtdarstellung des freiraumplanerischen und verkehrlichen Gesamtkonzepts im Maßstab 1:1000 zur Verdeutlichung der übergeordneten Funktionszusammenhänge von Freiraum und Stadtraum mit konzeptionellen Aussagen zu:
 - Gestaltung der Platzfläche unter Berücksichtigung multifunktionaler Nutzungsansprüche
 - Freiraumkonzept: differenzierte Darstellung aller öffentlicher Grünräume, besondere Herausarbeitung prägnanter öffentlicher Räume und falls notwendig Angaben zur topographischen Struktur (Geländehöhen in m ü. NHN), ggf. übergeordnete Grünbezüge
 - Nutzungskonzept: differenzierte Darstellung der geplanten Nutzungsstrukturen und Zonierung mit Darstellung von baulichen Anlagen, Baumstandorten (differenziert nach Bestand und Neupflanzung sowie planinduziert entfallender Bäume), Grünelementen und ggf. öffentlichen Sanitäranlagen
 - Erschließungskonzept: die Anbindung des öffentlichen Raums an die Umgebung und Anschlüsse an die angrenzenden Straßenräume, Darstellung der Erschließung einschließlich Stellplatzkonzeption – getrennt nach Nutzungen – sowie ruhender Verkehr mit gesonderter Kennzeichnung von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Nutzerkreise, Fahrradabstellplätze, Abstellplätze für Krafträder, Taxi usw.
- **Vertiefungsaspekte** des Wettbewerbsgebiets (genordet) im Maßstab 1:500 mit Darstellung der öffentlichen Gestaltung, Freiraumplanung und Verkehrsplanung. In diesen Ausschnitten sind insbesondere aus dem freiraumplanerischen Gesamtkonzept abgeleitete Details mit Aussagen darzustellen, insbesondere zu:
 - Gewünschter Gestaltqualität bzw. Materialität der Gestaltung der Platzfläche einschließlich Stadtmöblierung, Begrünung, Beleuchtung, Wegeleitbeschilderung, Baumbestand (Erhalt, Neupflanzung, ggf. Fällung)
 - Ausformulierung der Oberflächentexturen, Angaben zur Materialwahl, Darstellung von eventuellen Belagwechseln, Farbigkeit
 - Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit
 - Angaben zur Beleuchtung (Ausleuchtung Fahrbahnbereich, Ausleuchtung Gehwege und Grünflächen, Inszenierung historisch bedeutsamer Gebäude)
 - Kennzeichnung der Flächen für ruhenden Verkehr (nach Nutzerkreisen aufgeschlüsselt)
 - Fußgänger- und Radfahrbereiche, ggf. Einschränkungen der Befahrbarkeit



- **Wesentliche Schnitte** im Maßstab 1:500 für die o.g. Bereiche (Willy-Brandt-Platz und Poststraße) mit Geländeverlauf und Höhenangaben sowie schematischer Darstellung der angrenzenden Bebauung
- **Zwei perspektivische Darstellungen/Visualisierungen** des gesamten räumlich funktionalen sowie gestalterischen Konzepts unter besonderer Berücksichtigung der Darstellung der Gestaltung der Freiflächen und Verkehrsflächen; alle Darstellungen als Perspektive in Augenhöhe (Fußgänger-Perspektive)

Die folgenden zwei Bereiche sind als Visualisierung darzustellen:

1. Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz)
2. Poststraße

Die genauen Standorte/Blickrichtungen der oben genannten Visualisierungen sind der Anlage 07_ Standorte Visualisierungen zu entnehmen.

- **weitere Darstellungen und Erläuterungen** in freier Form zu der Idee / dem Konzept und besonderen Eigenschaften/Merkmalen des Konzepts

Prüfpläne

Für die Vorprüfung ist eine zweite Ausfertigung der Präsentationspläne als Plot (farbig) in Originalgröße erforderlich. Dieser sollte ergänzende Angaben zur Bemaßung der einzelnen Flächen und Straßen/Wege/Gebäude beinhalten, so dass sämtliche Quadratmeter-Angaben sowie Größenverhältnisse nachzuvollziehen sind.

Für die Vorprüfung sind die oben genannten Präsentationspläne (inhaltliche Übereinstimmung mit dem Original) ebenfalls im Format DIN A3 (farbig, gerollt) einzureichen.

Zudem ist ein Datenträger (bevorzugt USB-Stick) mit den entsprechenden Dateien im pdf- und jpg-Format (Auflösung mindestens 300 dpi) einzureichen. Lagepläne, Grundrisse, Schnitte, Ansichten etc. sind zusätzlich als dwg- bzw. dxf-Datei (Version AutoCAD 2020) auf dem Datenträger abzugeben.

Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht soll das grundsätzliche Entwurfskonzept der städtebaulichen Entwicklung für das Bahnhofsumfeld Oberhausen vorgestellt werden und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Leitideen des freiraum- und verkehrsplanerischen sowie gestalterischen und funktionalen Konzepts der Vorplanung kurz erläutert werden, insbesondere, sofern diese nicht aus den Zeichnungen hervorgehen. Dabei ist insbesondere auch detailliert auf den Umgang mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes einzugehen.

Der Erläuterungsbericht sollte maximal zwei DIN A4-Seiten (Schriftgröße 14pt) umfassen und ist sowohl in ausgedruckter Form als auch als docx- und pdf-Datei auf dem Datenträger einzureichen.



Formblätter und Verfassererklärung

Mit der Abgabe der Pläne sowie der weiteren Unterlagen sind darüber hinaus alle Formblätter sowie die Verfassererklärung gemäß den Vorlagen ausgefüllt abzugeben.

- F01 – Kennwerte
Die Angaben sind anhand des Formblatts „Kenndaten“ zu ermitteln und zu dokumentieren (Anlage F01_Kennwerte)
- F02 – Kosten
Die Angaben sind anhand des Formblatts „Kosten“ zu ermitteln und zu dokumentieren (Anlage F02_Kosten)
- F03 – Verfassererklärung
Die Verfassererklärung der (Anlage F03_Verfassererklärung) ist unterschrieben und mit Angabe aller an der Entwurfslösung Beteiligten der entsprechenden Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften abzugeben. Die ausgefüllte und unterschriebene Verfassererklärung ist in einem mit der Kennzahl und der Bezeichnung „Verfassererklärung“ versehenen, undurchsichtigen, verschlossenen Umschlag den Entwurfsunterlagen beizulegen. Der Umschlag sollte ausschließlich die Verfassererklärung beinhalten.

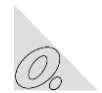
Auszudruckende Unterlagen

- 1 Satz Präsentationspläne im Format DIN A0 (farbig, gerollt)
- 1 Satz Vorprüfpläne im Format DIN A0 (farbig, gerollt)
- 1 Satz Präsentationspläne verkleinert auf DIN A3 (farbig)
- ausgefüllte Formblätter
- Verfassererklärung (Anlage F03) ausgefüllt und unterschrieben in verschlossenem Umschlag mit Kennzahl und Kennzeichnung als „Verfassererklärung“
- Erläuterungsbericht im Format DIN A4 (max. 2 Seiten)

Digitaler Datenträger „Plandaten“

Alle abzugebenden Unterlagen müssen als Dateien auf einem Datenträger (bevorzugt USB-Stick) für die Endabgabe enthalten sein:

- Erläuterungsbericht als docx-/IDML-Datei und PDF-Datei
- Präsentationspläne als jpg-Datei und pdf-Datei (Auflösung 300 dpi)
- Verkleinerte Präsentationspläne DIN A3 als jpg-Datei und pdf-Datei (Auflösung 300 dpi)
- Vorprüfpläne als pdf-Datei (Auflösung 300 dpi)
- Lageplan und ggf. weitere Plandarstellungen als dwg-/dxf-Datei (Version AutoCAD 2020) mit sämtlicher Bemaßung sowie Angaben zu Höhen und Flächen; nachvollziehbare Darstellung gewährleistet durch:
 - Bemaßung der Bauteile
 - die Eintragung der Raum-/Flächenbezeichnung
 - die Eintragung der Quadratmeter
 - die Verwendung und Benennung der Layer
 - geschlossene Umrisse (Polylinie) der Räume/Flächen



Die Dateien sind eindeutig und übersichtlich zu benennen (Beispiel: „Kennzahl_Entwurfsplan_01“).

15. Beurteilungskriterien

Die Entscheidung für eine der eingereichten Konzeptionen wird auf Grundlage der nachfolgenden Kriterien getroffen:

Gestalterische und räumliche Qualitäten sowie Nutzungsqualitäten des Konzepts

insbesondere:

- Leitbild, Nutzungskonzept und gestaltbestimmende Grundidee, Imageentwicklung, Identifikationspotenzial
- räumliche Einbindung in das städtebauliche Umfeld sowie in die umgebenden Grünflächen und Verknüpfung mit den umgebenden Nutzungen
- Maßstäblichkeit
- Gestalt und Nutzungsqualität
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (nachhaltige/s Möblierungskonzept/Gestaltungselemente, Entwicklung eines Beleuchtungskonzepts, gestalterische Einbettung in die bestehenden Strukturen)
- stadtraumbildende Qualität, Erlebbarkeit des öffentlichen Raums

Funktionale Aspekte

insbesondere:

- Berücksichtigung der Vorgaben, Einbindung des Entwurfs (Vorplanung) in die bestehenden Strukturen
- Vereinbarkeit mit ggf. stattfindenden Groß- und Sonderveranstaltungen
- Herstellung von Barrierefreiheit
- Sicherheit und Prävention – Vermeidung von Angsträumen
- Räumlicher und Sichtbezug zwischen einzelnen Bereichen des Platzes

Verkehrstechnische Aspekte

insbesondere:

- Darlegung der Funktionsfähigkeit der Erschließung (inkl. Lieferung) und der Stellplatzlösungen
- Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen
- Optimierung der Verkehrsabläufe für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an den ÖPNV

Bautechnische Aspekte

insbesondere:

- Flexibilität der Gesamtorganisation und des Nutzungskonzepts
- Bautechnische Realisierbarkeit
- Wirtschaftlich tragfähiges Nutzungskonzept



Aspekte der Nachhaltigkeit

insbesondere:

- Nachhaltigkeit der Mobilität
- Grünanteil/Anpassungsfähigkeit (Klimawandel)

Die Reihenfolge und Gewichtung der Kriterien werden durch das Preisgericht definiert.

16. Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

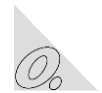
Die Abgabe der **digitalen Daten** des Wettbewerbs hat über die Vergabeplattform „Vergabe Metropole Ruhr“ bis spätestens **06.10.2023, 12.00 Uhr**, zu erfolgen.

Die Abgabe der **ausgedruckten Unterlagen** des Wettbewerbs „Bahnhofsumfeld Oberhausen“ sowie des digitalen Datenträgers (USB-Stick) hat bis spätestens **06.10.2023 12.00 Uhr**, bei Niemann+Steege+ Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH, Wasserstraße 1 in 40213 Düsseldorf als Paket o.ä. per Post, Kurier o.ä. zu erfolgen. Die Annahmestelle ist von 9.00 Uhr – 18.00 Uhr geöffnet (bitte nicht vor 9.00 Uhr zustellen).

Maßgeblich ist der rechtzeitige Eingang. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei sein. **Der Poststempel gilt nicht!** Die Ausloberin behält sich vor, in Ausnahmefällen, wie zum Beispiel kein rechtzeitiger Eingang aufgrund von höherer Gewalt, die Umstände zu prüfen und die Wettbewerbsarbeiten ggf. zuzulassen. Für einen fristgerechten Eingang der Wettbewerbsarbeiten sind die Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften verantwortlich. Zur Wahrung der Anonymität ist die Kennziffer auf dem Paket anzugeben sowie als Absender die Anschrift des Empfängers mit der Kennzeichnung „Bahnhofsumfeld Oberhausen“ zu verwenden. Als verbindliche Form der Arbeit gilt der Papierausdruck.

17. Vorprüfung

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfer:innen in Zusammenarbeit mit dem verfahrensbetreuenden Büro sowie ggf. weiteren sachverständigen Berater:innen wertungsfrei, formal und quantitativ geprüft. Die verbindliche Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten. Dem Preisgericht werden in der Preisgerichtssitzung die Ergebnisse der Vorprüfung als Faktenprüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung in Form eines Vorprüfberichts als Entscheidungshilfe in übersichtlicher und vergleichender Form ohne Bewertung zur Verfügung gestellt. Die Ausloberin behält es sich für die Vorprüfung vor, insbesondere für spezifische Fachfragen, weitere Personen und zu beteiligende Ämter als Sachverständige sowie externe Sachverständige hinzuzuziehen. Sachverständige sollen anerkannte Fachleute ihres Fachgebiets sein.



18. Haftung

Für eine Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten übernimmt die Ausloberin keine Haftung. Der Versand von Unterlagen durch die Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften sollte daher mit größtmöglicher Sorgfalt erfolgen.

19. Zulassung

Das Preisgericht lässt alle Arbeiten zur Beurteilung zu, die den formalen Bedingungen der Auslobung und in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen, termingerecht eingegangen sind und keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen. Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten werden im Protokoll vermerkt. Es gibt keine bindenden Vorgaben im Sinne der RPW 2013 § 5 Abs. 1 und § 6 Abs. 2.

20. Vertraulichkeit

Die Verfahrensbeteiligten werden über sämtliche Inhalte der Auslobung und des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch die Ausloberin nicht zugänglich machen.

21. Eigentum und Urheberrecht

Sämtliche Entwurfsbeiträge, einschließlich der Wettbewerbsarbeiten, gehen in das Eigentum der Ausloberin über. Die Urheberrechte, insbesondere der Schutz gegen das Nachbauen und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe, vorbehaltlich der Erstveröffentlichung durch die Ausloberin, bleiben den Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften gemäß § 8 Abs. 3 RPW 2013 erhalten.

Jeder/jede Teilnehmer:in/Teilnehmergemeinschaft gewährt der Ausloberin ein einfaches, unbefristetes und uneingeschränktes Nutzungsrecht an sämtlichen von den jeweiligen Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften im Zusammenhang mit dem Wettbewerbsverfahren erbrachten Leistungen, einschließlich der Wettbewerbsarbeiten. Das Nutzungsrecht umfasst insbesondere das Recht, das Konzept und/oder die Wettbewerbsarbeiten – gleich welcher Form – zu vervielfältigen, zu verbreiten und auszustellen, einschließlich der ersten Veröffentlichung – ohne weitere Vergütung.

Die Veröffentlichung der Leistungen der Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften durch die Ausloberin erfolgt unter Nennung der Namen der jeweiligen Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften. Weder die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung des Urhebers auf irgendeine Art verändert und in dieser Form an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

22. Abschluss des Wettbewerbs

Die Ausloberin teilt den Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften das Ergebnis des Wettbewerbs durch Übersendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung zeitnah mit. Es ist vorgesehen, im Anschluss an die Preisgerichtssitzung die Wettbewerbsbeiträge aller Preisträger in einer Ausstellung zu zeigen. Die näheren Termine werden noch bekannt gegeben.

Gemäß § 8 Abs. 4 RPW 2013 werden nicht prämierte Arbeiten von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklären die Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften damit, auf ihr Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

23. Weitere Beauftragung

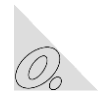
Der vorgelagerte Realisierungswettbewerb tritt gemäß § 14 Abs. 4 Ziff. 8 VgV an die Stelle des Teilnahmewettbewerbs des Verhandlungsverfahrens. Für die Teilnahme am Verhandlungsverfahren sind ergänzend zu den bereits im Teilnahmewettbewerb des Wettbewerbsverfahrens eingereichten Unterlagen weitere Unterlagen einzureichen. Alle weiteren notwendigen Unterlagen für das Verhandlungsverfahren werden den Preisträger:innen/Preisträgergemeinschaften bzw. Bieter:innen/Bietergemeinschaften im Rahmen der Aufforderung zur Abgabe eines Erstangebots zur Verfügung gestellt.

Die weiteren Termine werden den Preisträger:innen/Preisträgergemeinschaften frühzeitig bekannt gegeben.

Die insgesamt zu vergebenden Leistungen beinhalten die Leistungsphase 2 bis 9 des Leistungsbildes Freianlagen gemäß §§ 39 und 40 HOAI sowie des Leistungsbildes Verkehrsanlagen gemäß §§ 47 und 48 HOAI. Die Beauftragung erfolgt stufenweise, mindestens für die LPH 3 des Leistungsbildes Objektplanung Freianlagen gemäß §§ 39 und 40 HOAI sowie mindestens für die LPH 3 gemäß Anlage 13.1, LPH 2, lit. d) und in Teilen e). des Leistungsbildes Objektplanung Verkehrsanlagen.

Die Auftraggeberin behält sich vor, die Aufgabe räumlich und zeitlich abschnittsweise zu realisieren und entsprechend die Planungsleistungen unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichts gemäß § 8 Abs. 2 RPW 2013 zu beauftragen. Die Beauftragung der LPH 3 ist in der Höhe des vorliegenden Zuwendungsbescheids - unter Berücksichtigung der neu berechneten anrechenbaren Kosten (Kostensteigerung) - abhängig und kann nur bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Ein Rechtsanspruch auf die Beauftragung der LPH 4 bis 9 Objektplanung Freianlagen gemäß HOAI sowie weitere Grundleistungen der LPH 4 bis 9 Objektplanung Verkehrsanlagen gemäß HOAI besteht nicht.

Im Falle einer Beauftragung wird das ausgeschüttete Preisgeld des Preisträgers auf das zu vereinbarende Honorar angerechnet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.



Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren handelt die Ausloberin zunächst nur mit dem/der Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemeinschaft. Verhandlungen mit den weiteren Preisträgern finden nur statt, falls die Verhandlungen mit dem/der Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemeinschaft zu keinem Ergebnis geführt haben.

Die Ausloberin ist berechtigt, die Verhandlungen mit dem/der Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemeinschaft abzubrechen, wenn das Honorarangebot des/der Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemeinschaft insgesamt deutlich über dem üblichen Honorar für Leistungen der beschriebenen Art liegt und Verhandlungen hierüber zu keiner Verbesserung geführt haben. Er ist ferner zum Abbruch der Verhandlungen berechtigt, wenn zu zentralen Regelungen des vorgesehenen Vertrags keine Einigung zu erzielen ist. In diesem Fall führt die Ausloberin ein Verhandlungsverfahren mit allen Preisträger:innen/Preisträgergemeinschaften nach den Regelungen der VgV durch. Gemäß § 17 Abs. 11 VgV behält sich die Auftraggeberin vor, die zu vergebenden Leistungen auf Grundlage der Erstantgebote zu vergeben, ohne in Verhandlungen einzutreten.

E. Wettbewerbsunterlagen

Anlagen

A01_Liegenschaftskarten

A02_1_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Analyseergebnisse

„Analyse-Ergebnisse aus dem Grünstrukturen-Entwicklungskonzept für das Wettbewerbsgebiet“

A02_2_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Karte_21

„Karte 21: Handlungsempfehlungen für die Begrünung des Straßenraumes, die Qualifizierung von Grün- und Freiflächen sowie für die Bauwerksbegrünung“

A02_3_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Karte_15

„Karte 15: Technische Machbarkeit von Baumpflanzungen an potentiellen Standorten“

A02_4_Grünstrukturen-Entwicklungskonzept_Leitungen_Baumpflanzungen

A03_Nahmobilitätskonzept

A04_Integriertes Handlungskonzept Brückenschlag 2016

A05_Neuordnungsplan 1947, aus Vortrag Wittmann, 2016

A06_Denkmalgeschützte Bauwerke

A07_Standorte Visualisierungen

A08_Fotos_Wettbewerbsgebiet

Formblätter

F01_Kennwerte (docx und pdf)

F02_Kosten (xls und pdf)

F03_Verfassererklärung (docx und pdf)