



Ideen- und Realisierungswettbewerb  
Würzburg Arcaden | Hauptbahnhof | Bahnhofsvorplatz



# Inhalt

<b>Teil A - Allgemeiner Teil</b> .....	<b>4</b>	<b>Teil C - Wettbewerbsaufgabe</b> .....	<b>23</b>
A.1 Anlass und Ziel .....	4	<b>I. Wettbewerbsteil I - Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu) (inkl. westliche Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz)</b> .....	<b>23</b>
A.2 Die Stadt Würzburg .....	6	I.1 Ehem. Postareal und -hochhaus, Bahnhof-Westflügel .....	23
A.3 Die Wettbewerbsgebiete im Zusammenhang und ihre Umgebung .....	8	I.2 Einzelhandelskonzept der Stadt Würzburg / Landesplanerische Überprüfung .....	23
A.3.1 Wettbewerbsteil I (Realisierungsteil) Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu) (inkl. westliche Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz) .....	8	I.2.1 Einzelhandelsrahmenkonzept 2001/2005 .....	23
A.3.2 Wettbewerbsteil II (Realisierungsteil) Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation .....	10	I.2.2 Landesplanerische Überprüfung .....	24
A.3.3 Wettbewerbsteil III (Ideenteil) Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg einschließlich der östlichen Pavillonzeile .....	12	I.3 Allgemeine Anforderungen .....	24
A.3.4 Umgebung .....	12	I.4 Flächenvorgaben .....	25
<b>Teil B - Rahmenbedingungen für die Planung</b> .....	<b>14</b>	I.5 Einkaufszentrum Würzburg Arcaden .....	25
B.1 Vorbereitende Bauleitplanung .....	14	I.6 Postfiliale .....	27
B.2 Verbindliche Bauleitplanung .....	14	I.7 Hochhaus .....	27
B.3 Topographie / Unterbauungen .....	14	I.8 Parken .....	27
B.4 Grundwasserschutz .....	15	I.10 Westliche Pavillonzeile .....	27
B.5 Altlasten .....	16	I.11 ZOB (neu) .....	28
B.6 Zentraler Omnibusbahnhof ZOB (neu) .....	16	I.12 Parken neben ZOB (neu) .....	28
B.7 Erschließung .....	16	<b>II. Wettbewerbsteil II - Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation</b> .....	<b>29</b>
B.7.1 Pkw-Verkehr .....	16	II.1 Allgemeine Anforderungen .....	29
B.7.2 Ruhender Verkehr .....	18	II.2 Empfangsgebäude .....	31
B.7.3 Wettbewerbsteil I - Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu): .....	18	II.3 Verkaufs- und Serviceflächen, Raumprogramm .....	32
B.7.4 Wettbewerbsteil II - Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation .....	19	II.4 Bahnhofsvorfahrt / Parkflächen der Bahn .....	33
B.7.5 Anlieferung / Müllentsorgung .....	19	II.5 Sicherheitsrelevante Anforderungen .....	33
B.7.6 Öffentlicher Verkehr / Fußgänger / Radfahrer .....	19	<b>III. Wettbewerbsteil III - Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg einschließlich der östlichen Pavillonzeile</b> .....	<b>33</b>
B.8 Immissionsschutz .....	20	III.1 ZOB Bestand / Ringpark .....	33
B.9 Abstandsflächen / Dienstbarkeiten .....	20	III.2 Fahrradstation in der östlichen Pavillonzeile .....	34
B.10 Ver- und Entsorgung .....	21	III.3 Bahnhofsvorplatz und Pavillons .....	34
B.11 Einbindung des WVV .....	21		
B.12 Mainfrankenbahn .....	22		

<b>Teil D - Verfahren</b> .....	<b>35</b>	<b>Teil F - Leistungen (anonym)</b> .....	<b>40</b>
D.1 Auslober .....	35	F.1 Präsentationspläne .....	40
D.1.1 Wettbewerbsteil I .....	35	F.1.1 Blatt 1 - Städtebauliches Gesamtkonzept / Lageplan Wettbewerbsteile I, II, III .....	40
D.1.2 Wettbewerbsteil II .....	35	F.1.2 Blatt 2 - Grundrisse und Funktionen (Wettbewerbsteile I und II) .....	40
D.1.3 Wettbewerbsteil III .....	35	F.1.3 Blatt 3 -Perspektiven und Details (Wettbewerbsteile I, II und III) .....	41
D.2 Betreuung .....	35	F.2 CD 1 „Plandaten“ .....	41
D.3 Kurzprofil der Aufgabe .....	35	F.3 Erläuterungsbericht .....	41
D.4 Wettbewerbsart .....	35	F.4 Plansatz Vorprüfung .....	41
D.5 Preisgelder .....	36	F.4.1 Plansatz Vorprüfung .....	41
D.6 Eigentum und Urheberrecht .....	36	F.4.2 Prüfblatt 1,2,3 .....	41
D.7 Weitere Beauftragung .....	36	F.5 Modellbau .....	42
D.8 Bekanntgabe .....	36	F.6 Umschlag „Verfassererklärung“ und “CD 2 - Verfasser” .....	42
D.9 Anonymität .....	36	F.7 Planunterlagen .....	42
D.10 Rücksendung .....	37	F.7.2 Planunterlagen zum Verfahren .....	42
D.11 Haftungsausschluss .....	37	F.7.3 Zusätzliche Planunterlagen auf CD .....	42
D.12 Verstöße .....	37		
D.13 Schriftliche Rückfragen .....	37		
D.14 Beurteilungskriterien .....	37		
<b>Teil E - Akteure</b> .....	<b>38</b>	<b>Teil G - Termine</b> .....	<b>43</b>
E.1 Teilnehmer/-innen .....	38	G.1 Datum der EU-Veröffentlichung .....	43
E.2 Preisgericht .....	38	G.2 Abgabe Bewerbungen (Frist 37 Tage) .....	43
E.2.1 Fachpreisgericht .....	38	G.3 Sitzung der Auswahlkommission .....	43
E.2.2 Stellvertreter Fachpreisgericht .....	38	G.4 Bekanntgabe der ausgewählten Teilnehmer/Nachrücker .....	43
E.2.3 Sachpreisgericht .....	39	G.5 Versand der Auslobung/Planunterlagen an die Teilnehmer .....	43
E.2.4 Stellvertreter Sachpreisgericht .....	39	G.6 Schriftliche Rückfragen .....	43
E.3 Sachverständige Berater des Preisgerichts .....	39	G.7 Virtuelles Auftaktkolloquium und Preisrichtervorbesprechung .....	43
E.4 Vorprüfung .....	39	G.8 Abgabe Plansatz (anonym) .....	43
		G.9 Abgabe Modell (anonym) .....	43
		G.10 Sitzung des Preisgerichts .....	43
		G.11 Ausstellung/Ausstellungseröffnung .....	43

# Teil A - Allgemeiner Teil

## A.1 Anlass und Ziel

Die Umgebung des Würzburger Hauptbahnhofs ist seit Jahrzehnten durch die Flächen von Post und Bahn sowie durch Einrichtungen der städtischen Verkehrsinfrastruktur geprägt. Im Westen liegen ein Paket- und Briefverteilzentrum, ein Sozialgebäude und ein Verwaltungshochhaus der Deutschen Post AG. Im Osten befinden sich die Bahnanlagen für die Güterabfertigung und ein Parkhaus (Quellenbachparkhaus). Im Süden, zwischen dem Bahnhof und der Würzburger Altstadt, liegen der Zentralomnibusbahnhof (ZOB) und die stark befahrenen Straßen Röntgenring und Haugerling.

Umstrukturierungen bei Post und Bahn, wie sie in den letzten Jahren allerorten vollzogen werden, führen auch in Würzburg zur Auffassung großer Areale. Sie machen es erforderlich, den gesamten Bereich rund um den Hauptbahnhof städtebaulich neu zu ordnen.

Im Zuge dieser städtebaulichen Umstrukturierungen beabsichtigt die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG, Essen, die Errichtung des Einkaufszentrums Würzburg Arcaden auf dem ehemaligen Postareal einschließlich des Westgrundstücks unter Einbeziehung und Erhalt des bestehenden Hochhauses.

Gleichzeitig plant die DB Station & Service AG eine Modernisierung des Bahnhofsempfangsgebäudes mit Neuordnung der Verkaufs- und Serviceflächen und eine neue Anbindung der Verkehrsstation.

Mit den Entwicklungsmöglichkeiten, die sich im Zuge dieser Planungen bieten, sollen eine Reihe von städtebaulichen Zielen der Stadt Würzburg verwirklicht werden, die seit längerem im Fokus des öffentlichen Interesses stehen:

- Revitalisierung des Bahnhofsareals, Aufwertung der angrenzenden Einkaufsstraßen und Stärkung des Einzelhandels- und Dienstleistungssektors in der Würzburger Innenstadt.
- Gestaltung des Einkaufszentrums und Anbindung an den Hauptbahnhof, wobei die folgenden Verkaufsflächen maßgeblich sind: 20.000 qm Verkaufsfläche\*, davon max. 7.500 qm für Textil und Bekleidung und max. 5.000 qm als Maximalgröße für einen Ankermieter.
- Steigerung der Attraktivität und Funktionalität des Bahnhofs und des Verkehrsmittels Bahn. Modernisierung des Empfangsgebäudes und Bau einer neuen Personenunterführung zur Verkehrsstation. Schaffung von sicheren Übergängen zwischen den Verkehrsträgern Bahn, Bus, Straßenbahn und Auto mit hoher Umsteigequalität. Optimale Anordnung von Fahrradparkern, Kiss & Ride Stellplätzen und Taxistellplätzen.
- Verlegung des bestehenden ZOB und Renaturierung der Fläche im Lichttraumprofil des Ringparks. Wiedereingliederung des Geländes in den Würzburger Ringpark und dessen Erweiterung, der die rechtsmainische Altstadt umgibt.

- Neugestaltung und Neufassung des Bahnhofplatzes mit flankierenden Pavillons. Schaffung eines angemessenen Stadtraums als Entree zur Stadt.

- Neuanlage des ZOB, wobei dieser direkt an den östlichen Bereich des Hauptbahnhofs anschließt und eine optimale Verknüpfung zwischen Bahn, Straßenbahn und Bus ermöglicht. Mittel- bis langfristig ist die Nutzung der weiter östlich gelegenen Flächen im Bereich der Grombühlbrücke bei der Planung zu berücksichtigen.

Der Wettbewerb ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur Erreichung dieser Ziele. Er gliedert sich in zwei Realisierungsteile und einen Ideenteil. Die Realisierungsteile beinhalten die Planungen für:

### Teil I

Einkaufszentrum Würzburg Arcaden auf dem ehemaligen Postareal unter Einbeziehung des bestehenden Hochhauses, des westlichen Bereichs des Hauptbahnhofs zwischen Empfangsgebäude und Posthochhaus, der mit seinen Verkaufs- und Serviceflächen an die Würzburg Arcaden anschließen soll, sowie für der westlichen Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz, sowie dem ZOB (neu)

### Teil II

Umplanung des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation

Der Ideenteil umfasst:

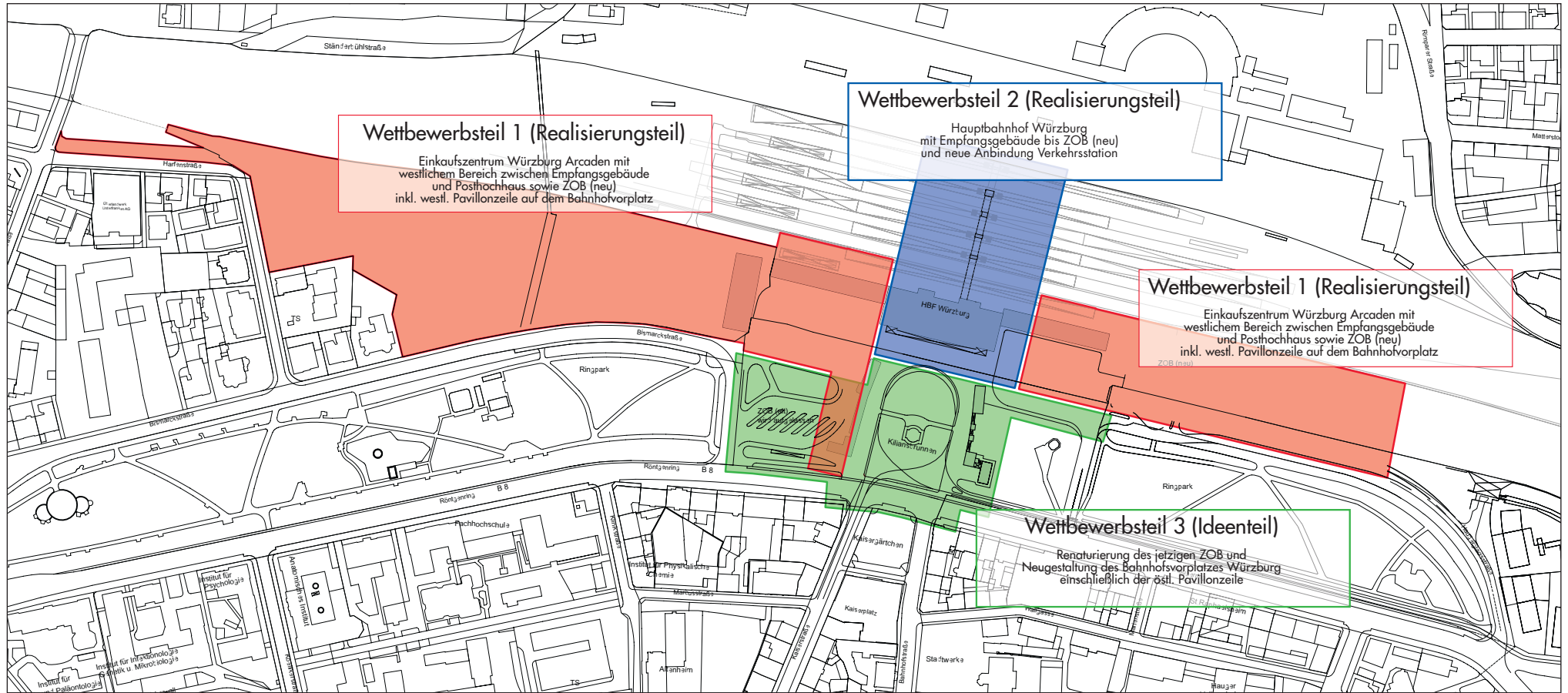
### Teil III

Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg einschließlich der östlichen Pavillonzeile

Mit der Durchführung des Wettbewerbs versprechen sich die Auslober - die Stadt Würzburg, die DB Station & Service AG und die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG - die bestmöglichen städtebaulichen und architektonischen Konzepte. Sie sollen Funktionalität, gute Gestaltung und Wirtschaftlichkeit in sich vereinen. Das Wettbewerbsergebnis wird die Grundlage für die weiteren Planungen sein.

Unabhängig von den Eigentumsverhältnissen erfordert die städtebauliche Planungsaufgabe eine Lösung "aus einem Guss" - gestalterisch wie funktional. Zum einen aufgrund ihrer prominenten Lage im Würzburger Stadtgefüge, zum anderen wegen der vielfältigen und komplexen inneren und äußeren Zusammenhänge, wie sie nachfolgend im Einzelnen erläutert werden. Besondere Bedeutung kommt dabei einem Gesamtkonzept zur Fußgängerschließung zu, das alle Teile des Wettbewerbsprojektes untereinander und mit seiner Umgebung, dabei insbesondere mit dem ZOB, der Straßenbahn, dem Empfangsgebäude und der Kaiserstraße, verknüpft.

Die Auslober beabsichtigen, die Realisierungsteile der Wettbewerbsaufgabe nach Abschluss des Wettbewerbs so zügig als möglich in die entsprechende Bauleitplanung umzusetzen und zu verwirklichen.



Sämtliche Planungen sind daher auf ihre möglichst problemlose Genehmigungsfähigkeit hin auszuarbeiten. Es ist angedacht, beide Wettbewerbsteile gleichzeitig zu realisieren und zu eröffnen.

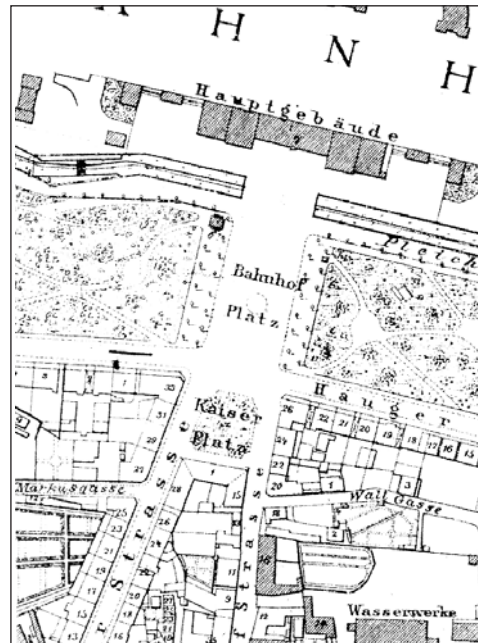
Zudem ist seitens der Stadt Würzburg vorgesehen, die Bestandteile des Ideenteils zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen und kurzfristig in eine qualifizierte Realisierungsplanung zu überführen, mit dem Ziel einer zeitgleichen Umsetzung im Rahmen der Gesamtmaßnahme

**oben:**  
**Die Wettbewerbsteile in der Übersicht**



oben:  
Historische Karte von 1786

rechts:  
Kartenausschnitt des  
Bahnhofs Bereichs von 1885



## A.2 Die Universitätsstadt Würzburg

Würzburg liegt im Nordwesten Bayerns und ist Sitz der Bezirksregierung von Unterfranken. Keimzelle der Stadt ist im 1. Jahrhundert v. Chr. eine keltische Siedlung am linken Ufer des Mains mit einer Befestigungsanlage am Standort der heutigen Festung Marienberg. Die erste urkundliche Erwähnung Würzburgs geht auf das Jahr 704 n. Chr. zurück. Die Gründung des Bistums Würzburg 742 markiert den Beginn seiner Entwicklung zum bedeutenden geistigen und wirtschaftlichen Zentrum. Die Würzburger Fürstbischöfe üben über Jahrhunderte hinweg geistliche und weltliche Macht zugleich aus.

Meilensteine der Stadtentwicklung sind die Fertigstellung des Doms um 855, der Bau der ersten, fünfeckigen Stadtmauer ("Bischofsmütze") im frühen 11. Jahrhundert, die erste Brücke über den Main im Jahre 1130, die Gründung der Universität 1582 und der barocke Umbau der Stadtstruktur in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit der Errichtung der Bastionärbefestigung und der neuen fürstbischöflichen Residenz.

Im Zuge der Säkularisierung Anfang des 19. Jahrhunderts verliert Würzburg zunächst seine zentrale Bedeutung. Ab 1854 jedoch entwickelt es sich mit der Errichtung des ersten Bahnhofs - damals noch als Kopfbahnhof in der Stadtmitte - zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Schließlich gibt die Inbetriebnahme des zweiten Bahnhofs 1865 am heutigen Standort den entscheidenden Anstoß zur Entstehung des modernen Würzburgs. Außerhalb der barocken Stadtbefestigung gelegen, beschleunigt der Bahnhof die Schleifung der überflüssig gewordenen Bastionen. Ein rasantes Wachstum zum einen und die Anlage des bedeutenden Ringparks zum anderen, waren die Folge. 1930 zählt Würzburg bereits über 100.000 Einwohner.

Die schrecklichsten Stunden seiner Geschichte erlebt Würzburg am 16. März 1945. In den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges legen alliierte Bomber 85 % der Stadt in Schutt und Asche.

Heute ist Würzburg die viertgrößte Stadt Bayerns. Es ist eines von drei Oberzentren in Unterfranken, wobei es mit rund 128.000 Einwohner so groß ist wie die beiden anderen Oberzentren - Aschaffenburg und Schweinfurt - zusammen.

Würzburg liegt im Schnittpunkt zahlreicher überregionaler Straßenverkehrsachsen, ist ICE-Knotenpunkt und besitzt mit dem Neuen Hafen am Main einen bedeutenden Binnenhafen. Als Sitz der Regierung von Unterfranken, Bischofssitz und als Universitätsstadt kommt Würzburg eine besondere politische, kulturelle und vor allem auch wirtschaftliche Bedeutung zu.

Die städtebauliche Struktur Würzburgs ist im Wesentlichen von seiner Kessellage im mittleren Maintal geprägt. Die teilweise steil ansteigenden und mit Weinreben bestandenen Hügel rund um die Stadt bilden den natürlichen Hintergrund der Stadtsilhouette und wirken vielerorts bis weit in die einzelnen Straßenzüge hinein. Der Fluss teilt Würzburg in den kleineren linksmainischen und den größeren rechtsmainischen Teil. Nahezu die gesamte Altstadt liegt rechts des Mains. Links des Mains, über allem thronend, liegt auf einem Felsporn die Festung Marienberg.

Die fast vollständige Zerstörung seiner Bausubstanz im Jahre 1945 hat Würzburg städtebaulich und architektonisch zu einer Stadt der Nachkriegszeit gemacht, wobei der historische Stadtgrundriss beim Wiederaufbau weitgehend erhalten wurde.

Würzburg genießt daher den Ruf einer lebendigen, gegenwärtigen Stadt mit individuellen Spuren der Epochen. Neben den historischen Kirchen wurden auch herausragende Einzelbauten der rechtsmainischen Altstadt wieder errichtet, wie das Juliusspital, das Rathaus, die Alte Universität und die Residenz.

Eines der wichtigsten Strukturmerkmale Würzburgs ist der Ringpark, der sich aus dem Glacis der ehemaligen barocken Stadtbefestigung entwickelt hat.



links:  
Stadtgrundriss Würzburgs mit den geschliffenen Wallanlagen, dem heutigen Ringpark

- 1 Hauptbahnhof
- 2 Bahnhofsvorplatz mit Kiliansbrunnen
- 3 Rathaus
- 4 Marktplatz
- 5 Residenz
- 6 Ringpark
- 7 Main
- 8 Kaiserstraße
- 9 Haugerring
- 10 Stiftung Juliusspital

### **A.3 Die Wettbewerbsgebiete im Zusammenhang und ihre Umgebung**

Das Wettbewerbsareal liegt am nördlichen Rand der rechtsmainischen Innenstadt. Es wird im Norden von den Gleisanlagen der Bahn, im Osten von der Güterabfertigung der Bahn und vom Quellenbachparkhaus, im Süden von Röntgen- und Haugerring sowie von der Bismarckstraße und im Westen von der Schönleinstraße, der Harfenstraße und der Rotkreuzstraße begrenzt.

Die Umgriffe der Realisierungswettbewerbe umfassen das ehemalige Gelände der Deutschen Post, die Grundstücke des Bahnhofsgeländes mit seinen Flügelbauten und Vorbereichen einschließlich der Bahnhofsvorfahrt sowie die westlichen Pavillons am Bahnhofsvorplatz. Eigentümerin des Postareals ist die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG, Essen. Eigentümerin der Bahnhofsbauten und ihrer Vorbereiche einschließlich der Bahnhofsvorfahrt ist die DB Station&Service AG, Berlin. Eigentümerin der Pavillons ist die Stadt Würzburg.

Der Umgriff des Ideenwettbewerbs umfasst das Gelände des heutigen ZOB und den Bahnhofsvorplatz. Eigentümerin ist die Stadt Würzburg.

#### **A.3.1 Realisierungsteil I - Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu), (inkl. westliche Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz)**

Das Postareal ist heute mit den Hallen des Paket- und Briefverteilzentrums, dem dazugehörigen Sozialgebäude an der Bismarckstraße sowie dem Verwaltungshochhaus bebaut. Zwischen den Hallen und dem Hochhaus befindet sich eine Postfiliale.

Bis auf das Hochhaus werden alle Gebäude abgebrochen. Die Anbindung des Hochhauses ist zwingend vorgegeben (s. Pkt. I.7). Bei der Überplanung des Geländes ist eine Vorhaltefläche für die Errichtung eines künftigen Zustellstützpunktes (ZSP) der Post zu berücksichtigen (s. Grafik Verkehr). Sie ist von jeglicher Bebauung freizuhalten. Der ZSP ist nicht Gegenstand des Wettbewerbs. Sollte die Fläche auf absehbare Zeit nicht bebaut werden, wird sie begrünt. In diesen Wettbewerbsteil integriert ist der Bereich westlich des Bahnhof-Empfangsgebäudes.

Der heutige Flügelbau mit Vorplatz, der Büros der Bahnverwaltung und Teilflächen des Bundesgrenzschutzes enthält, steht zur Disposition. Auf der Grundlage der festgelegten und abgestimmten Funktionsplanung für den neuen ZOB östlich des Empfangsgebäudes soll zudem ein architektonisches Gestaltungskonzept entwickelt werden, das sich in das Gesamtensemble harmonisch einfügt.

Ebenfalls Teil dieses Wettbewerbs ist die westliche Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz. Die derzeitigen Pavillons sind in ihrer baulichen Struktur weitestgehend erschöpft. Sie tragen in keinerlei Hinsicht den Anforderungen an das zeitgemäße Bauen Rechnung.

Hinsichtlich Funktion, Technik und vor allem Wirtschaftlichkeit ist eine nachhaltige Bewirtschaftung aufgrund der abgelaufenen Restnutzungsdauer nicht mehr möglich.

Dem gegenüber steht die hohe städtebauliche Qualität der Situation. Die beiden Pavillonzeilen tragen mit ihrer fokussierenden Anordnung wesentlich zur Gesamterscheinung im Bereich Bahnhofsvorplatz bei, ermöglichen durch ihre Durchlässigkeit Blickbeziehungen zu den benachbarten Ringparkflächen und treten aufgrund der Eingeschossigkeit nicht als Barriere in Erscheinung.

Die bestehenden westlichen Pavillons (die zu berücksichtigenden östlichen Pavillons sind Teil des Ideenwettbewerbs) sollen daher durch Neubauten auf Grundlage der bestehenden Planungssituation ersetzt werden. Diese sollen wiederum nur eingeschossig den Bahnhofsvorplatz flankieren und mit Einzelhandelsnutzungen die Attraktivität des Bahnhofsbereiches erhöhen. Sowohl die befestigte „Fläche“ im Umfeld der Pavillons, als auch die Nutzflächen der Einheiten sollen gegenüber heutigem Stand verringert werden.





links:  
Luftbild der Stadt Würzburg

- 1 Hauptbahnhof
- 2 Bahnhofsvorplatz mit Kiliansbrunnen
- 3 Rathaus
- 4 Marktplatz
- 5 Residenz
- 6 Ringpark
- 7 Main
- 8 Kaiserstraße
- 9 Haugerring
- 10 Stiftung Juliusspital



1 Empfangshalle des Hauptbahnhofs 1955  
 2 der Hauptbahnhof heute: Blick von der westlichen Pavillonzeile über den Bahnhofsvorplatz

### A.3.2 Realisierungsteil II - Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation

Der zweite Realisierungsteil besteht aus dem heutigen Bahnhofs-Empfangsgebäude und der Anbindung der Verkehrsstation mit einem neuen Personentunnel sowie dem östlichen Bereich mit Vorplatz bis zum geplanten neuen ZOB. Das Empfangsgebäude dient u.a. dem Zugang zur Verkehrsstation, d.h. zu den Gleisen.



Es enthält die bahnspezifischen Flächen (Reisezentrum, Schließfächer, 3S-Zentrale, Technik etc.) und bietet in beschränktem Umfang Verkaufs- und Gastronomieflächen. Im heutigen Ostflügel befinden sich zurzeit eine Fahrradstation, die Büros mehrerer Mietwagenfirmen und sonstige betriebliche Einrichtungen der Bahn. Der östliche Seitenflügel mit Vorplatz steht im Zuge der Wettbewerbsplanungen zur Disposition für weitere Bahnnutzungen, Dienst- und Serviceeinrichtungen für Umsteiger zwischen Bus, Bahn und Straßenbahn sowie mit dem Baufeld Erweiterung der Empfangshalle und östlich hiervon für den neuen ZOB.

An der Nordseite des Empfangsgebäudes befinden sich derzeit auf dem Bahnsteig 1 (Bahnsteig unmittelbar am Bahnhofsgebäude) 150 Pkw- und 15 Motorrad-Stellplätze für Tagesparker, die über eine Rampe an der Ostseite des Ostflügels erschlossen sind. Diese Stellplätze werden auch weiterhin benötigt. Im Zuge der Wettbewerbsplanung wird diese Rampe jedoch entfallen.

Die neue Erschließung der Bahnsteigparkplätze findet in Zukunft über eine neue Rampe im rückwärtigen Bereich des neuen ZOB statt, von der zusätzlich mindestens 50-80 Stellplätze mit direktem Anschluss an den ZOB angebunden werden sollen.



3



4



5

- 3 Empfangshalle heute
- 4 Luftbild Hauptbahnhof aus dem Jahr 2001
- 5 Personentunnel zu den Gleisen heute



- 1 Hauptbahnhof
- 2 Der heutige ZOB
- 3 Westliche Pavillonzeile
- 4 Kiliansbrunnen
- 5 Östliche Pavillonzeile

### A.3.3 Ideenteil III - Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg einschließlich der östlichen Pavillonzeile

Der Baubestand innerhalb dieses Umgriffs besteht aus den Verkehrsflächen- und Haltestellenbauten des ZOB, den Gleisanlagen und Haltestellen der Straßenbahn, der Pavillonzeile östlich des Bahnhofsvorplatzes und dem Kiliansbrunnen. Der Bahnhofsvorplatz ist großflächig begrünt. Die im Realisierungsteil I befindliche westliche Pavillonzeile muss mit integriert werden. Für die Zukunft ist eine Veränderung der derzeitigen Straßenbahnführung im östlichen Bahnhofsbereich und vor dem Bahnhofsgebäude geplant. Die voraussichtliche Trassenführung, die gemäß Beschluss des Stadtrates der Stadt Würzburg vom 07.09.2000 Grundlage des - derzeit ausgesetzten - Planfeststellungsverfahrens ist, wird in der Grafik Verkehr S. 17 dargestellt und ist zu berücksichtigen.

### A.3.4 Umgebung

Die nähere Umgebung, die an das Wettbewerbsareal anschließt, ist durch unterschiedliche Strukturen und Nutzungen geprägt. Im Norden, nahezu unmittelbar hinter dem großflächigen Gleiskörper der Bahn und den umfangreichen Betriebsanlagen (Lokschuppen etc.), erhebt sich der Schalksberg. Seine Hänge sind mit Weinreben bepflanzt und prägen das Stadtbild bis weit in die Innenstadt hinein. Im Nordosten liegt der Stadtteil Grombühl, der über die Grombühlbrücke mit der Innenstadt verbunden ist.

Östlich des Wettbewerbsareals liegen die aufgelassene Güterabfertigung der Bahn mit einem lang gestreckten Lagergebäude und das parallel dazu verlaufende Quellenbachparkhaus. Noch weiter östlich, im Bereich der Grombühlbrücke, befinden sich mehrere Wohngebäude, ein Verwaltungskomplex der Forstdirektion Unterfranken und diverse Gebäude mit Büro- und Gewerbenutzungen.

Die südliche Nachbarschaft des Bahnhofsgelbiets wird durch das grüne Band des Ringparks und die Hauptverkehrsachse Röntgen-/Haugerring bestimmt. Über den Bahnhofsvorplatz und sein kleineres Gegenüber, das Kaisergärtchen, ist das Wettbewerbsgebiet an die Altstadt und damit an die zentralen Einkaufslagen der Würzburger City angebunden. Den Auftakt bildet die Kaiserstraße.

Ihr folgen der Barbarossaplatz, die Juliuspromenade, die Schönbornstraße mit dem Marienplatz und dem Markt und schließlich die Domstraße, die am Rathaus vorbei zur Alten Mainbrücke und zum linksmainischen Teil der Altstadt führt.

Westlich des Wettbewerbsareals, im Quartier „Äußere Pleich“, besteht die Bebauung aus Wohn-, Geschäfts- und Bürohäusern verschiedenster Größenordnungen, z.T. mit gemischter Nutzung. Zudem finden sich hier kleinere Gewerbebetriebe sowie die Verwaltungs- und Werksgebäude der E.ON.



- 1 Der heutige ZOB
- 2 Kiliansbrunnen
- 3 aktuelle Luftaufnahme aus östlicher Richtung

# Teil B - Rahmenbedingungen für die Planung

Die folgenden wesentlichen Grundlagen für die Wettbewerbsplanungen sind bei der Bearbeitung der Entwurfsaufgaben ohne Einschränkungen zu berücksichtigen.

## B.1 Vorbereitende Bauleitplanung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt die verschiedenen Teile des Wettbewerbsgebiets als Gemeinbedarfsfläche Post, Bahnfläche, Verkehrsfläche ZOB und Grünfläche (Bahnhofsvorplatz) dar. Die Anpassung der Darstellungen wird im Zuge der 72. Änderung des Flächennutzungsplans erfolgen, die mit Beschluss des Stadtrates der Stadt Würzburg vom 24.07.2003 bereits aufgestellt wurde. Die Ausweisung entsprechender Sonderbauflächen im Bereich des Bahnhofs soll den Einzelhandels- und Dienstleistungssektor in Würzburg weiterentwickeln und die Rolle der Stadt als oberzentraler Schwerpunkt in Unterfranken stärken. Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans realisiert damit Ziele, die bereits im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan in der Fassung vom Juli 1985 beschrieben sind.

## B.2 Verbindliche Bauleitplanung

Das Wettbewerbsergebnis für die Würzburg Arcaden soll einem Vorhaben- und Erschließungsplan gemäß § 12 BauGB zu Grunde gelegt werden.

## B.3 Topographie / Unterbauungen

Das Wettbewerbsareal als Ganzes ist mit Ausnahme der Grünfläche, die das Sozialgebäude der Post umgibt und des Bahnhofsvorplatzes, weitestgehend versiegelt. Der natürliche, bewegte Geländeverlauf des Postgeländes ist durch die Bebauung stark überformt. Der Bereich der Posthallen und ihres Vorplatzes liegt gegenüber der Zugangsebene des Hochhauses und gegenüber dem Bahnhofsvorplatz bzw. ZOB aufgrund eines Höhensprungs an der Westkante des Hochhauses ca. 2 m tiefer. Das an der Bismarckstraße gelegene Sozialgebäude liegt abermals tiefer. Das 1. OG schließt rückwärtig an den Vorplatz der Posthallen an.

Gemessen am Verlauf der umgebenden Straßen fällt das Postareal in seinem natürlichen Verlauf von 177,90 m über NN am Bahnhofsvorplatz/ZOB nach Westen hin zunächst um etwa ein Geschoss auf 173,10 m über NN ab, um dann bis zu seinem Erschließungsausläufer an der Harfenstraße/Ecke Rotkreuzstraße wieder auf 175,60 m über NN anzusteigen. Die Höhenkoten sind dem Vermessungsplan zu entnehmen. Sämtliche relativen Höhenangaben beziehen sich auf 178,65 m über NN (= +/- 0,00).

Im Zuge der Neuplanungen sollen größere Teile der bestehenden Erschließung des Postgeländes erhalten werden. Für das Einkaufszentrum und die Zufahrt zum Parkdeck ergeben sich daraus bindende Vorgaben für den Wettbewerb (s. Punkt B.7 "Erschließung").

Der Bereich des Bahnhofsgebäudes, des ZOB und des Bahnhofsvorplatzes kann für die Wettbewerbsplanungen als eben betrachtet werden. Der Gleiskörper der Bahnlinie ist gegenüber diesem Niveau um ein Geschoss auf Oberkante Bstg. + 181,94 m über NN erhöht. Die Bahnsteige sind heute vom Empfangsgebäude des Bahnhofs aus über einen Tunnel und entsprechende Treppenaufgänge zu erreichen.

Unterirdisch wird das Wettbewerbsareal von zwei Bauwerken gequert:

### • **Gesamtes Wettbewerbsareal (Teile I, II und III)**

In Ost-West-Richtung ist das Planungsgebiet durch den Bachlauf der Pleichach/des Quellenbachs unterbaut. Östlich des Bahnhofareals verläuft die Pleichach noch offen und in ihrem natürlichen Bett. Dann fließt sie als Quellenbach in einer offenen Wanne unter dem Quellenbachparkhaus hindurch. Am westlichen Ende des Parkhauses tritt sie in den sogenannten Quellenbachkanal ein, ein 7 m breites, unterirdisches Gewölbe.

Der Quellenbachkanal unterquert das Wettbewerbsgelände zunächst entlang der Südkante des Bahnhofsgebäudes. Im Bereich des Hochhauses verschwenkt er leicht nach Süden, um in seinem weiteren Verlauf entlang der Bismarckstraße nach Westen zu führen. Der Wettbewerbserwurf muss dieses unterirdische Bauwerk in jedem Falle unberührt lassen. Seine Höhenlage ist zu berücksichtigen, die Bauraumgrenze an der Bismarckstraße ist einzuhalten.

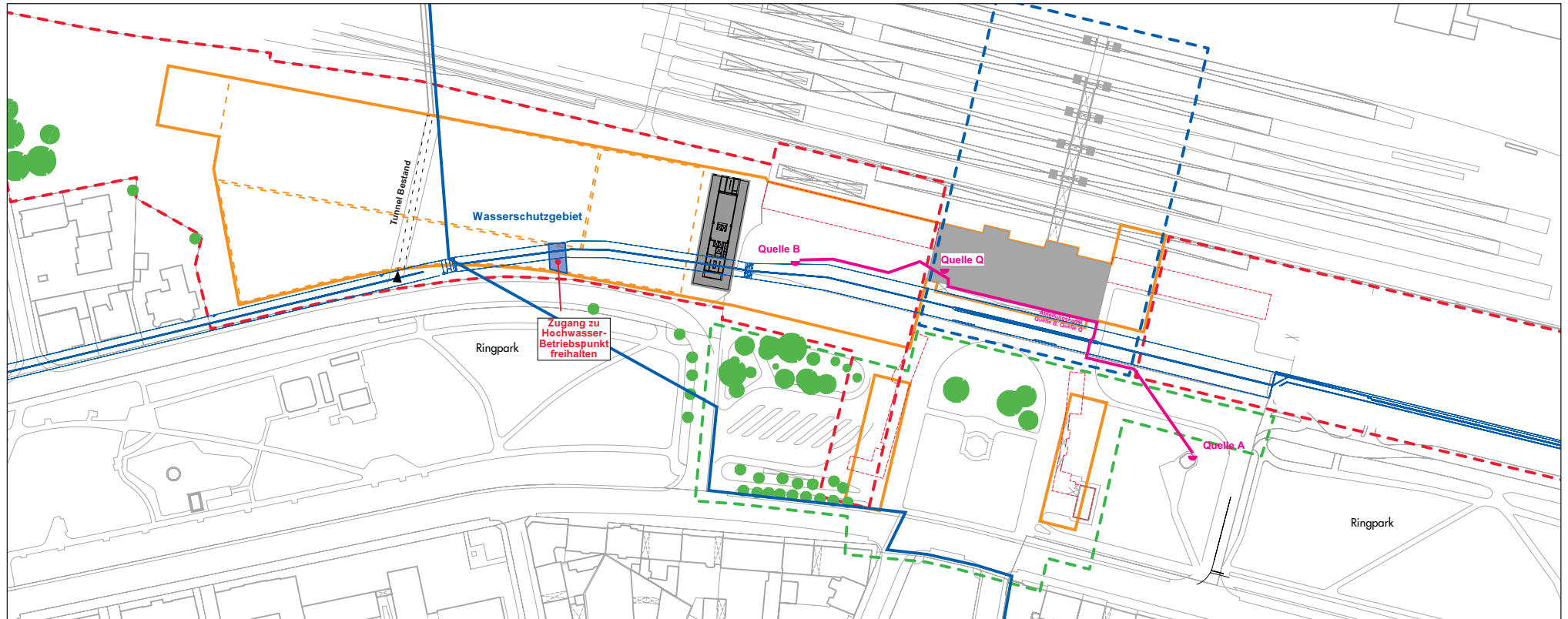
Die Standorte der Quellen A, B und Q und die dazugehörigen Entwässerungskanäle in den Quellenbach sind der Grafik "Quellen" zu entnehmen und in der Planung zu berücksichtigen.

### • **Teil I, Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu)**

Ein Fußgängertunnel verbindet die Bismarckstraße unter dem Postgelände und den Gleisen hindurch mit der nördlich der Bahn gelegenen Fuchsleinstraße. Diese unterirdische Verbindung muss erhalten bleiben.

Darüber hinaus schließen zwei weitere unterirdische Bauwerke an das Wettbewerbsgebiet Teil I bzw. II an:

- Der Personentunnel, der vom Empfangsgebäude (Teil II) aus die Bahnsteige und zukünftig die nördlichen Entwicklungsflächen erschließt, soll im Zuge der Modernisierung des Empfangsgebäudes verlegt werden. Dabei soll der Tunnelquerschnitt vergrößert und der Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei gestaltet werden.
- Der bestehende „Posttunnel“ westlich des Posthochhauses (Teil I), d.h. der Tunnel für Mobilitätseingeschränkte und zur Anlieferung, Ver- und Entsorgung (Catering) und Reinigung der Züge am Westende der Bahnsteige, bleibt in der derzeitigen Form unverändert bestehen.



#### B.4 Grundwasserschutz

Das gesamte Wettbewerbsgebiet liegt im Bereich der weiteren Schutzzone der Würzburger Bahnquellens, die eine bedeutende Rolle in der Trinkwassergewinnung der Stadt Würzburg spielen. Im gesamten weiteren Planungsverlauf ist auf den Schutz der Bahnquellens größtmögliche Rücksicht zu nehmen. Im Rahmen weiterer notwendiger Wasserrechtsverfahren sind die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf das Schutzgut

Wasser - einschließlich deren Wechselwirkungen - zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Das gesamte Gebiet östlich des bestehenden Fußgängertunnels ist mit der Verordnung der Stadt Würzburg vom 23. Oktober 1974 als Wasserschutzgebiet - weitere Schutzzone (Zone III) - rechtskräftig ausgewiesen. Es dient dem Schutz der im Bahnhofsbereich vorhandenen Trinkwasserquellens, der drei so genannten "Bahnquellens".

Die geplanten Baumaßnahmen einschließlich des erforderlichen Neubaus des ZOB und des neuen Tunnels der Verkehrsstation sind mit den strengen Auflagen innerhalb des Wasserschutzgebietes vereinbar. Dies wurde im Vorfeld des Wettbewerbs durch verschiedene hydrogeologische Gutachten bereits überprüft und nachgewiesen. Entscheidende Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Neugründungen innerhalb des Postareals auf die bestehenden Gründungen aufbauen.

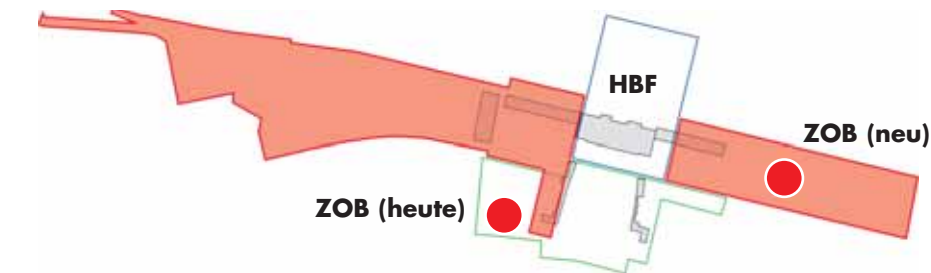
#### Grafik Quellen / Grundwasser / Tunnelbauwerk

- - - Wettbewerbssteil I
- - - Wettbewerbssteil II
- - - Wettbewerbssteil III
- Bahnquellens
- - - Personentunnelbauwerk
- - - Kanalbauwerk Pleichach/Quellensbach
- Grenze Wasserschutzgebiet

Als Planungsgrundlage für den Wettbewerb wurden daher für die verschiedenen Bereiche des Wettbewerbsgebiets die jeweiligen Höhenkoten für die Oberkanten von Erd- und Untergeschoss ermittelt. Diese Koten und die entsprechenden Flächenabgrenzungen sind im digitalen Erläuterungsplan verzeichnet. Sie sind strikt einzuhalten. Eine Unterkellerung bzw. ein Basement, bezogen auf die Zugangsebene auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes, ist damit nur im Westteil des Einkaufszentrums möglich.

## B.5 Altlasten

Über das Wettbewerbsgebiet verteilt ist im Rahmen von Tiefbauarbeiten stellenweise mit belasteten Auffüllungen zu rechnen. Diese können gemäß eines vorliegenden Gutachtens zur Altlastensituation im Zuge der Bauarbeiten entsorgt werden und müssen im Rahmen der Wettbewerbsaufgabe daher nicht berücksichtigt werden - vorausgesetzt, die Vorgaben der Auslobung bezüglich der überbaubaren Flächen und der Gründungstiefen werden eingehalten (s. Punkt B.4 "Grundwasserschutz").



## B.6 Zentraler Omnibusbahnhof ZOB (neu)

Voraussetzung für die Realisierung des Wettbewerbsprojekts ist die Verlagerung des ZOB auf den neuen Standort östlich des bestehenden Empfangsgebäudes. Dieses Gelände ist derzeit noch mit dem Ostflügel des Hauptbahnhofes, einem Verwaltungsgebäude und Lagerhaus der ehem. Güterabfertigung der Bahn und mit dem so genannten Quellenbachparkhaus bebaut. Der Ostflügel des Hauptbahnhofes wird bis zur definierten Grenze abgebrochen, das Gelände der ehem. Güterabfertigung wird freigeräumt.

Die Erschließung und die innere Organisation des ZOB (neu) sind bereits ausgearbeitet und stehen fest. Die Planung ist verbindlich und mit den Verkehrsbetrieben/Stadt Würzburg abgestimmt. Die Gestaltung der Hochbauten, Dächer und Bodenoberflächen ist Bestandteil des Wettbewerbsteils I. Die Nutzung möglicher Synergien mit der anschließenden Erweiterung des Empfangsgebäudes, ist aus funktionalen Gründen sinnvoll und ausdrücklich gewünscht.

Dies betrifft z.B. WC-Einrichtungen oder Sozialräume, die im derzeitigen Konzept des ZOB (neu) integriert sind.

Der ZOB (neu) befindet sich unmittelbar neben dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes. Die Aufgaben der Allgemeine Personennahverkehrs GmbH (APG) und Omnibusverkehr Franken (OVF) werden dort ebenso berücksichtigt wie die Belange der Würzburger Straßenbahn (WSB) und der Nahverkehr Würzburg-Mainfranken GmbH (NWM). Bei der Dimensionierung der Gesamtanlage wurde auf den Status Quo abgestellt, wobei unmittelbar am Hauptbahnhof ein zentraler Aussteigepunkt angeordnet wird.

Durch eine dynamische Fahrgastinformation werden die neu geschaffenen Einsteigepunkte optimal zugeordnet und rationell angedient. Sollten sich zukünftig Veränderungen an der Linienanzahl ergeben, beispielsweise aus den Belangen des Nahverkehrs, Brechen von Linienverkehren am Stadtrand etc., wird dies die Funktionalität des ZOB (neu) nicht beeinträchtigen. Die bereits vorliegende Planfeststellungsvariante der Würzburger Straßenbahn wird als feste Vorgabe in die Planungen überführt.

Dadurch ergibt sich für die Kunden des Öffentlichen Personen-Verkehrs ein idealer Umsteigepunkt zwischen der geplanten Straßenbahnhaltestelle, dem Hauptbahnhof und dem ZOB (neu).

Die Überdachung des ZOB (neu) wird Idealerweise über die Straßenbahnhaltestelle hinweg, bis hin zum Übergang Kaiserstraße weitergeführt, was einen witterungsgeschützten Zugang zum Busbahnhof genauso gewährleistet, wie eine optimale Erschließung des Einkaufszentrums und des Hauptbahnhofes.

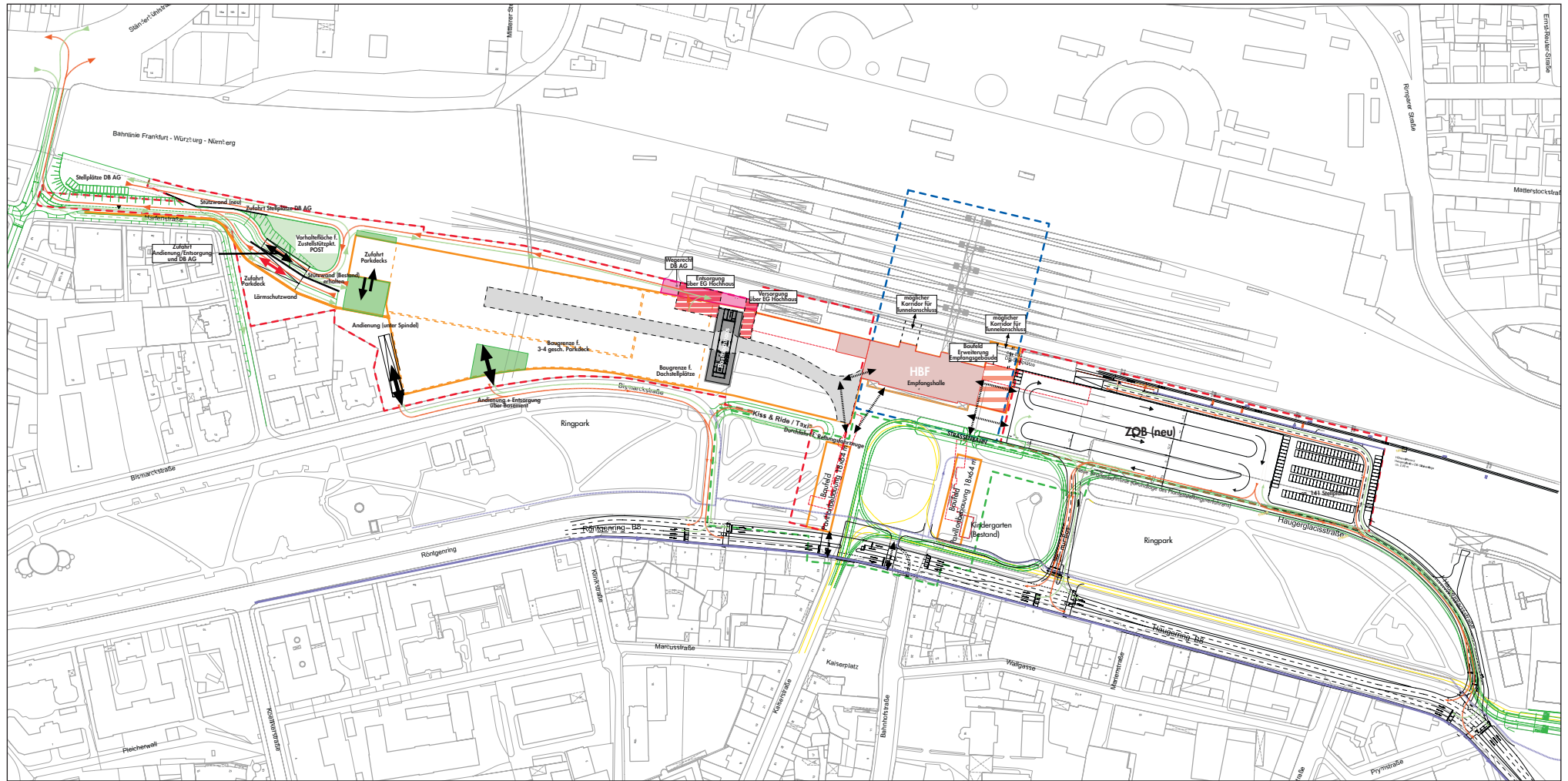
Die neue Ausgestaltung des ZOB (neu) entspricht damit den berechtigten Interessen von Senioren, Menschen mit Behinderungen und Familien mit Kindern. Mittel- bis langfristig sollen auch die weiter östlich gelegenen Flächen an der Grombühlbrücke, die bislang brach liegen, ihrer zentralen Lage entsprechend genutzt werden. Die 72. Flächennutzungsplanänderung wird hierfür gewerbliche Nutzungen vorsehen. Konkrete Planungen existieren jedoch noch nicht.

## B.7 Erschließung

### B.7.1 Pkw-Verkehr

Der gesamte Planungsbereich wurde im Vorfeld des Wettbewerbs untersucht. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung liegen dem Wettbewerb verbindlich zu Grunde. Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung werden folgende Vorgaben zur Planung definiert:





- Hupterschließung der Arcaden von der Ständerbühlstraße kommend, über eine neue, parallel zur Harfenstraße angelegte Erschließungsstraße auf das Postareal.
- Ein- und Ausfahrtsmöglichkeit von der Bismarckstraße in das Parkhaus der Arcaden. Dabei ist eine Sperrung der Bismarckstraße vorzusehen, um Parksuch- und Abkürzungsverkehr durch das Wohngebiet zu vermeiden.

- Anfahrt einer neuen „Kiss & Ride“ Anlage sowie Taxi-Stellplätzen über Röntgenring/Bismarckstraße
- Ein- und Ausfahrt der Busse zukünftig über den Durchstich Haugerring / Haugerglasisstraße.

- Erschließung des Bahngeländes über eine Andienungsstraße bahnparrallel sowohl von Westen (Rotkreuzbrücke), als auch von Osten (Haugerglasisstraße, bzw. längerfristig auch über die Kohlenhofstraße).

**Grafik Verkehr und Wegerechte**

- - - Wettbewerbsteil I
- - - Wettbewerbsteil II
- - - Wettbewerbsteil III
- ||||| Fahrradwege
- Verkehrsströme Bus / MIV
- ◀||| Vernetzungen Fußgängerwege
- Baugrenze Baufelder
- ... Baugrenze Parkdecks
- Straßenbahnlinie (neu)

## Situation heute: Fahrradstellplätze vor dem Hauptbahnhof



### B.7.2 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet werden derzeit rund 590 Stellplätze angeboten. Zukünftig werden es rund 1360 Stellplätze sein. Der Bestand gliedert sich in folgende Bereiche:

- 25 Taxi-, Kiss & Ride-, Mietwagenstellplätze
- 337 Stellplätze Quellenbachparkhaus (257 Stadt Würzburg, 80 DB Station&Service)
- 50 Kurzzeitstellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz Ost (Planfeststellungsantrag von 1996)
- 150 ICE Stellplätze Bahnsteig 1
- ca. 300 Stellplätze werden durch die Stadt Würzburg/SVG bewirtschaftet
- ca. 190 Fahrradstellplätze, davon 8 verschließbar
- zzgl. der bestehenden Stellplätze auf dem Postareal

Künftig werden zumindest erwartet:

- 25 Taxi-, Kiss & Ride, Mietwagenstellplätze
- 1.000 Stellplätze Arcaden
- 190 Stellplätze, neben dem ZOB neu, oder (abhängig von der Entwurfskonzeption) auf dem ZOB (neu), wobei mindestens die bestehenden 50-80 Kurzzeitparkplätze in der Nähe des Empfangsgebäudes anzuordnen sind
- 150 ICE Stellplätze Bahnsteig 1
- ca. 400 Fahrradstellplätze in zentraler Anordnung, zum größten Teil in einer Fahrradstation (östl. Pavillonzeile, siehe Pkt. III.2), mit mind. 100 verschließbaren Stellplätzen sowie Fahrradverleih und -service. Zusätzlich werden ca. 100 Stellplätze im direkten Bereich der Arcaden gefordert

Mit den Wettbewerbsplanungen, der erforderlichen Verlegung des ZOB und der langfristigen Neuordnung auch des weiteren östlichen Bahnhofsbereichs sind nennenswerte Umstrukturierungen und zusätzliche Verkehrsbewegungen im Bahnhofsumfeld verbunden. Zur Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsablaufes wurden auf der Grundlage erster Planungen eine Machbarkeitsstudie und eine Mikrosimulation der zu erwartenden Verkehrsströme erstellt. Die Ergebnisse beider Untersuchungen weisen die Funktionsfähigkeit des Erschließungskonzeptes nach, das dem Wettbewerb wie nachfolgend beschrieben zugrunde gelegt wird.

### B.7.3 Teil I - Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu):

Insgesamt sind auf dem Dach der Würzburg Arcaden rund 1000 Stellplätze in einem mehrgeschossigen Parkdeck westlich des Hochhauses zu schaffen. Die Stellplätze stehen den Kunden und Beschäftigten der Würzburg Arcaden sowie den Mietern des Posthochhauses zur Verfügung.

Alle Stellplätze werden über eine Spindel am Westende des Einkaufszentrums erschlossen. Die Erschließung dieser Spindel wiederum verteilt sich auf

- eine neue, parallel zur Harfenstraße angelegte Erschließungsstraße auf das Postareal

- sowie auf eine neu zu schaffende Zu- und Abfahrt an der Bismarckstraße, wobei der Verkehr hier über den östlichen Teil der Bismarckstraße auf den Röntgenring geführt wird.

Die Auslober gehen davon aus, dass rund 70 % des Verkehrsaufkommens über die Rotkreuz-/Harfenstraße und rund 30 % über die Bismarckstraße abgewickelt werden.

Um das benachbarte Wohngebiet „Äußere Pleich“ vor Durchgangsverkehr zu schützen, soll die Bismarckstraße westlich der Zu- und Abfahrt für den Individualverkehr gesperrt werden. Die Durchfahrmöglichkeit für Feuerwehr, Müllabfuhr, Busse etc. bleibt jedoch erhalten.

Die komplexe Erschließungssituation, wie sie sich auch aus den Anforderungen für die Anlieferung ergibt, dazu der schwierige Grundstückszuschnitt und die bewegte Topographie des Geländes lassen keine Spielräume bei der Konfiguration der internen Erschließungsanlagen zu (Rampen, Spindel etc.). Die Pkw-Erschließung wurde daher bereits im Vorfeld des Wettbewerbs entwickelt und ist in ihrer Lage und Höhenentwicklung fest vorgegeben. Sie ist nach diesen Vorgaben in den Wettbewerbsentwurf zu integrieren. Das Gleiche gilt für die unter Punkt B.7.5 beschriebene Anlieferung und Müllentsorgung.

Die Ausbildung des Parkdecks im Detail ist Teil der Wettbewerbsaufgabe.

#### **B.7.4**

##### **Teil II - Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation**

An der Nordseite des Empfangsgebäudes befinden sich auf dem Bahnsteig 1 (Bahnsteig unmittelbar am Bahnhofsgebäude) 150 Pkw- und 15 Motorrad-Stellplätze für Tagesparker, die über eine Rampe an der Ostseite des Ostflügels erschlossen sind.

Diese Stellplätze werden auch weiterhin benötigt. Im Zuge der Wettbewerbsplanung wird diese Rampe entfallen. Die neue Erschließung der Bahnsteigparkplätze findet in Zukunft über eine Rampe im rückwärtigen Bereich des neuen ZOB statt.

Der Bereich unmittelbar vor dem Empfangsgebäude von der DB Station & Service ist frei von Individualverkehr zu gestalten. Die Erschließung für Taxis sowie Kiss & Ride findet über die Bismarckstraße und eine neu zu errichtende Vorfahrt entlang der Würzburg Arcaden statt.

Ferner werden die von der Bahn benötigten Stellplätze und der ZOB neu über die Haugerglaxisstraße erschlossen. Die Stichstraße Haugerring / Haugerglaxisstraße wird ausschließlich dem ÖPNV zur Verfügung gestellt.

Die Ausbildung der Parkflächen der Bahn im Detail ist Teil der Wettbewerbsaufgabe.

#### **B.7.5**

##### **Anlieferung/Müllentsorgung**

##### **B.7.5.1**

##### **Teil I - Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu):**

Wie der Pkw-Verkehr zum Parkdeck werden auch der Anlieferverkehr und die Müllentsorgung auf die beiden Anschlussstellen im Bereich Rotkreuz-/Harfenstraße bzw. an der Bismarckstraße verteilt.

Die Hauptanlieferung und der größte Teil der Müllentsorgung für das Einkaufszentrum erfolgt über die Bismarckstraße. Die natürliche Topographie des Geländes ermöglicht es hier, im Untergeschoss bzw. Basement einen entsprechenden Wirtschaftshof anzuordnen. Er ist aus Immissionsschutzgründen dreiseitig verschließbar auszubilden. Seine lichte Höhe muss mindestens 4,50 m betragen. Die Anlieferung und Müllentsorgung für den westlichen Magnet des Einkaufszentrums erfolgt über die Rotkreuz-/Harfenstraße und eine Andockstation im 1. OG des Gebäudes.

Für den östlichen Teil des Einkaufszentrums und den Bereich zwischen Posthochhaus und Bahnhofs-Empfangsgebäude ist eine Ver- und eine Entsorgungsstation an der Nordseite des Komplexes im Bereich des Hochhauses vorgesehen.

Diese muss über eine interne Straße zwischen den Neubauten und der Bahntrasse erschlossen werden. Sie liegt auf Erdgeschossniveau.

Auch die Lage und Ausformung dieser Anlieferungen und Müllentsorgungsstationen mit ihren Zu- und Abfahrten (Rampen etc.) sind verbindlich vorgegeben.

##### **B.7.5.2**

##### **Teil II - Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude und neuer Anbindung Verkehrsstation**

Für diesen Bereich ist eine gesonderte Anlieferung und Müllentsorgung ohne Kollisionen mit dem Einkaufszentrum sicherzustellen. Die entsprechenden Ver- und Entsorgungspunkte (u.a. Wertstoffhof) müssen ohne Komplikationen erreichbar sein und sind in den Plänen nachzuweisen.

##### **B.7.6**

##### **Öffentlicher Verkehr / Fußgänger / Radfahrer**

Das Wettbewerbsgebiet ist über den Hauptbahnhof selbst, den ZOB und zahlreiche Bus- und Straßenbahnlinien der Würzburger Verkehrsbetriebe ganz hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die Bedeutung des Knotenpunktes Hauptbahnhof Würzburg wird durch einen Reisendenverkehr von bis zu 40.000 Personen pro Tag, davon 3.800 Personen pro Stunde in Stoßzeiten, dokumentiert. Der Bahnhofsbereich ist der wichtigste Knotenpunkt im Würzburger Straßennetz und für die Busse des ÖPNV. Die bestehenden Gleisanlagen und Haltestellen der Straßen-

bahn sowie der neue ZOB sind im Erläuterungsplan dargestellt und bei der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs verbindlich zu berücksichtigen.

Im Sinne einer funktionalen und attraktiven Bewältigung der zukünftigen Fußgängerbeziehungen kommt der Führung und Gestaltung der Wege vom und zum Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs sowie den Arcaden und dem ZOB (neu) höchste Bedeutung zu. Bei der Planung sind folgende Wegachsen zu berücksichtigen:

- Altstadt - Arcaden
- Altstadt - Hauptbahnhof (Empfangsgebäude)
- Altstadt - ZOB (neu)
- Arcaden - Empfangsgebäude - ZOB (neu) - Straßenbahnhaltestelle

Ihre möglichst optimale Gestaltung wird entwurfsbestimmend für die Gestaltung des Vorbereichs der Arcaden und des Bahnhofsvorplatzes. Der Gestaltung der Fußgängeranbindung des Einkaufszentrums und des Hauptbahnhofs an die Kaiserstraße und damit an die Würzburger Altstadt ist besondere Beachtung zu schenken. Der Fußgängerüberweg über den Röntgenring ist daher ebenfalls Teil der Wettbewerbsaufgabe. Er ist derzeit nur unzureichend ausgebildet und wird entsprechend seiner künftigen starken Frequentierung umgestaltet werden müssen. Die Querung des Röntgenrings wird dabei wie bisher ebenerdig erfolgen. Über- oder Unterführungen sind nicht vorgesehen.



Für die Zukunft ist eine Veränderung der derzeitigen Straßenbahnführung im östlichen Bahnhofsbereich und vor dem Bahnhofsgebäude geplant. Die voraussichtliche Trassenführung, die gem. Beschluss des Stadtrates der Stadt Würzburg vom 07.09.2000 Grundlage des - derzeit ausgesetzten - Planfeststellungsverfahrens ist, ist in der Grafik Verkehr dargestellt und zu berücksichtigen. Aufgrund der geänderten Gesamtsituation im Planungsbereich werden grundsätzliche Aussagen zur Fahrraderschließung im Rahmen der Wettbewerbsaufgabe erwartet. Der Erschließung der Fahrradstation, die Bestandteil des Wettbewerbssteils III ist, kommt dabei besondere Bedeutung zu.

### B.8 Immissionsschutz

Ein besonders wichtiger Aspekt der Wettbewerbsplanungen ist der Lärmschutz für das Quartier „Äußere Pleich“, das im Westen an das Planungsgebiet anschließt. Hier besteht die Bebauung aus Wohn-, Geschäfts- und Bürohäusern verschiedenster Größenordnungen, teilweise mit gemischter Nutzung. Zudem finden sich hier kleinere Gewerbebetriebe sowie die Verwaltungs- und Werksgebäude der E.ON. Zu Fragen des Immissionsschutzes ist die TA Lärm einzuhalten. Es erscheint z.B. sinnvoll, Zu- und Abfahrten mit Lärmschutzwänden zu versehen, sowie die Wände des Parkdecks unter Berücksichtigung der natürlichen Belüftung teilweise geschlossen auszubilden.

### B.9 Abstandsflächen / Dienstbarkeiten

Die möglichen Außenkanten der Neubebauung innerhalb der Wettbewerbsgrundstücke sind in der Grafik Vorgaben durch Baugrenzen vorgegeben. Es gelten die Abstandsflächenregelungen der Bayerischen Bauordnung. Die Tiefe der Abstandsflächen ist dabei mit der vollen Wandhöhe H zu bemessen. In einzelnen Bereichen des Planungsgebietes gelten im Sinne einer intensiveren künftigen Nutzung des Bahnhofsbereichs nachfolgend beschriebene, abweichende Vorgaben:

- Die Abstandsflächen des Einkaufszentrums entlang der Bismarckstraße dürfen sich über die Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche hinaus erstrecken. Eine Beeinträchtigung nachbarschaftlicher Belange ist damit nicht verbunden.

- Für die Ostkante des ehemaligen Postgrundstücks zum Bahnhofsgrundstück hin wird Grenzbebauung festgesetzt. Analog dazu wird für das Bahnhofsgrundstück zum ehemaligen Postareal hin eine Grenzbebauung festgesetzt. Dies entspricht der Absicht der Auslober, hier eine funktionale und gestalterische Verbindung der Wettbewerbsprojekte von mfi und DB Station & Service zu schaffen.
- Im Bereich der DB Station & Service AG ist auch entlang der Baugrenzen im Norden, Osten und Süden Grenzbebauung möglich. Eine Beeinträchtigung nachbarschaftlicher Belange, d.h. des Bahngeländes im Norden und der städtischen Grundstücke im Osten und Süden, ist damit nicht verbunden.

Für den Wettbewerbsentwurf gilt es, eine ganze Reihe von Dienstbarkeiten zu berücksichtigen. Sämtliche Wege- und Leitungsrechte, die bei der Erstellung der Entwürfe beachtet werden müssen, sind im digitalen Erläute-



rungsplan bzw. zusätzlichen Fachplanungen verzeichnet. Besonders erwähnt sei an dieser Stelle eine Revisionsöffnung für den Quellenbachkanal an der Bismarckstraße. Sie darf nicht überbaut werden und ist jederzeit zugänglich zu halten.

### **B.10 Ver- und Entsorgung**

Die Ver- und Entsorgung des Vorhabens bezüglich Heizenergie, Strom, Wasser und Abwasser erfolgt durch Anschluss an die vorhandenen Netze. Bezüglich der Heizenergieversorgung des Einkaufszentrums ist der Anschluss an das Fernwärmenetz der Stadtwerke Würzburg vorgesehen.

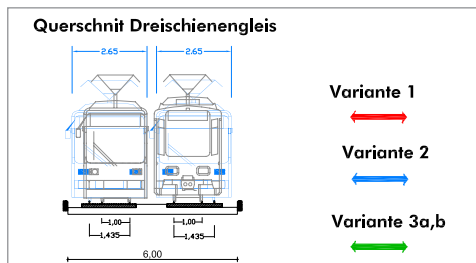
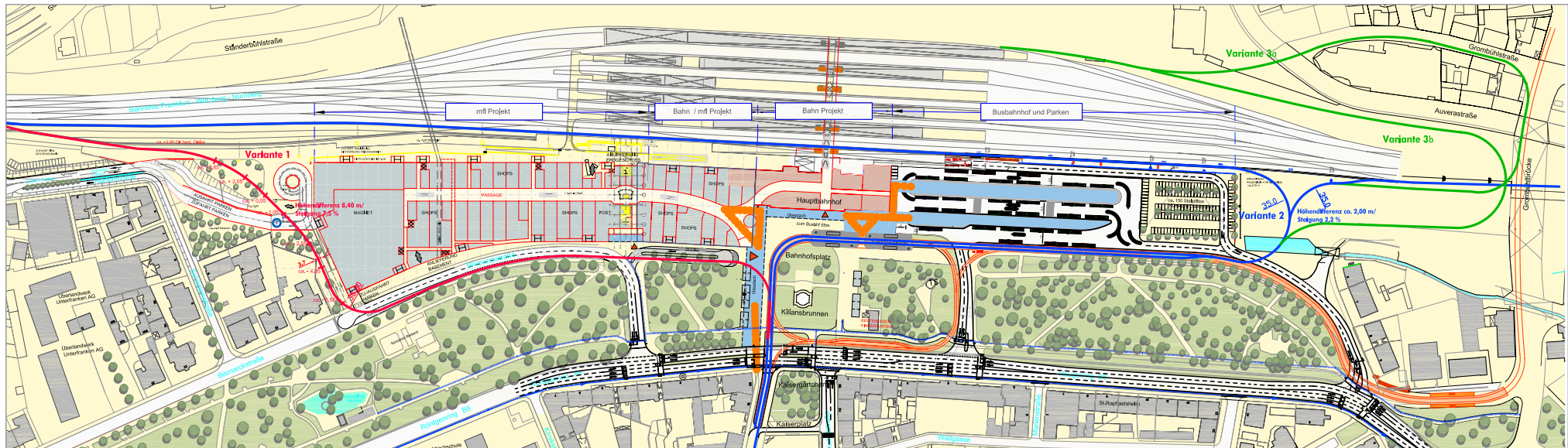
### **B.11 Einbindung der Würzburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (WVV)**

Es ist auch weiterhin sicherzustellen, dass die Belange der WVV bereits im Planungsprozedere berücksichtigt werden und darüber hinaus eine dauerhafte Beteiligung weiterer städtischer Töchter ermöglicht wird:

- Sicherstellung der Belange des Trinkwassers
- Fernwärme und -kälte als bevorzugte Energiearten unter Berücksichtigung der Nachbarschaft zum „neuen“ Heizkraftwerks
- Einflussnahme auf die Art der Gesamtenergieversorgung in Hinblick auf die benötigte Infrastruktur (keine Arealversorgung)
- Sicherstellung von notwendigen Leitungstrassen

- Positive Synergien bei der Verknüpfung der Verkehrsarten, Busse, Straßenbahn, PKW (Spezialtarife, Kombitickets, etc.)

- 1 heutige Parkhausspindel östlich des Empfangsgebäudes
- 2 Übergang Haugerring/Bahnhofsvorplatz in die Kaiserstraße
- 3 Straßenbahngleiskörper am Haugerring
- 4 Taxi-Stellplätze östlich des Empfangsgebäudes
- 5 Anschluss zur Innenstadt: Kaiserstraße
- 6 Bahnhofsvorplatz mit Kiliansbrunnen



## B.12 Mainfrankenbahn

Für eine mögliche zukünftige Errichtung einer "Mainfrankenbahn", die sowohl das Netz der Bahngleise wie auch der Straßenbahn nutzen kann, muss eine Trasse zwischen einer Ausleitung aus dem Netz der DB im Westen, der Bismarckstraße und dem Bahnhofsvorplatz als Verknüpfungspunkt zum Netz der Straßenbahn freigehalten werden. Diese Trasse darf nicht im bestehenden Ringpark liegen. Eine kurz- bzw. mittelfristige Realisierung der Mainfrankenbahn wird allerdings nicht möglich sein, da derzeit weder für ein konkretes System, noch für Details der Trasse verbindliche Grundlagen existieren.

Die in dem beigefügten Plan dargestellte Trassenführung ermöglicht grundsätzlich eine Bebaubarkeit. Es ist aber zu beachten, dass wesentliche, auch zukünftig unveränderliche oder zukünftig nur unter hohem finanziellem Aufwand zu verändernde Gebäudeteile nicht im Bereich der gedachten Trassenführung entstehen.

# Teil C - Wettbewerbsaufgabe

## I. Wettbewerbsteil I Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus sowie ZOB (neu) inklusive westliche Pavillons Bahnhofsvorplatz

Die Würzburg Arcaden mit dem westlichen Bereich des Hauptbahnhofs Würzburg und der westlichen Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz stellen die Hauptnutzung des vorliegenden Wettbewerbsprojekts dar. Im Einzugsgebiet für das künftige Einkaufszentrum leben über eine Million Menschen. Hier sollen Flächen für den Einzelhandel, konsumnahe Dienstleistungen, Gastronomie und Gesundheit entstehen. Dazu eine neue, integrierte Postfiliale und ein Parkdeck. Das bestehende Posthochhaus soll erhalten und in die Neubebauung integriert werden.

### I.1 Ehem. Postareal und -hochhaus, Bahnhof-Westflügel

Auf den Flächen des ehemaligen Postareals, des Posthochhauses und des westlichen Bahnhofswings sind als Handelszentrum die Würzburg Arcaden mit Schwerpunkt innenstadtrelevanter Sortimente vorgesehen. Die zulässige Verkaufsfläche\* darf auf diesem Areal 20.000 qm nicht übersteigen. Die Sortimente Textil und Bekleidung werden zudem auf max. 7.500 qm Verkaufsfläche\* begrenzt und die maximale Größe eines möglichen textilen Ankermieters darf max. 5.000 qm Verkaufsfläche\* betragen.

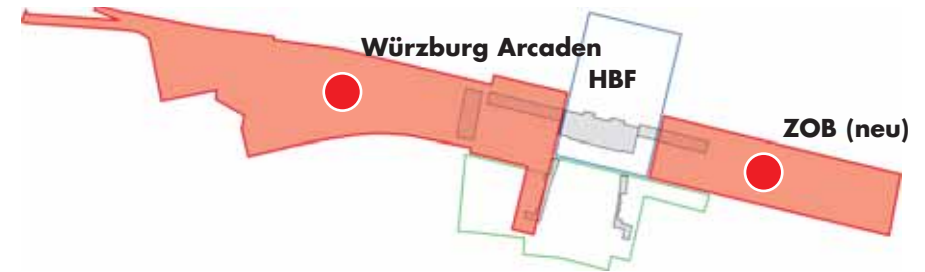
Das Einkaufszentrum wird im Sinne einer klassischen Mall zweihüftig ausgelegt. D.h. die Geschäfte werden jeweils links und rechts einer mittleren Laufachse mit Rolltreppen und breiten Fußgängerwegen angeordnet. Das Gebäude wird im Wesentlichen zweigeschossig gestaltet. Lediglich im Westen, im Bereich Bismarckstraße wird aufgrund der topographischen Höhenlage das bereits bestehende Untergeschoss des Postkomplexes zu Tage treten (Einfahrtsbereich Tiefgarage sowie Basement Handelsbereich).

### I.2 Einzelhandelskonzept der Stadt Würzburg / Landesplanerische Überprüfung

Wichtige Grundlagen für die Errichtung des Einkaufszentrums stellen das Einzelhandelskonzept der Stadt Würzburg und die Landesplanerische Überprüfung der Regierung von Unterfranken dar.

#### I.2.1 Einzelhandelsrahmenkonzept 2001/2005

Das „Rahmenkonzept für die weitere Entwicklung des Einzelhandels in Würzburg“ aus dem Jahre 2001 wurde von der Stadt Würzburg erarbeitet und mit der Regierung von Unterfranken, dem Einzelhandelsverband, der Industrie- und Handelskammer sowie den Arbeitnehmervertretungen abgestimmt. Das vorliegende Einzelhandelsrahmenkonzept aus dem Jahre 2001 spricht sich eindeutig für einen weiteren Einzelhandelschwerpunkt im Bereich des Hauptbahnhofs aus und verweist



auf die überdurchschnittliche Lagequalität des angesprochenen Bereiches. Durch die Einzelhandelsgutachten von 1994, die Fortschreibung aus dem Jahre 1998 und schließlich das von der Stadt beauftragte GfK- Gutachten von 2003 wurde eindeutig die Bedeutung des Bahnhofs-, bzw. Postareals als Einzelhandelschwerpunkt aufgezeigt.

Die neuen Flächen sollen durch die Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen und die heute vorhandene starke Trennwirkung von Röntgen- und Haugerring überwinden. Die Entwicklung soll dabei in ein Gesamtkonzept zur städtebaulichen Neuordnung des gesamten Bahnhofsumfeldes integriert sein.

Eine aktuelle Standort- und Marktuntersuchung, die im Auftrag der Stadt Würzburg durch das GfK Prisma Institut, Nürnberg, durchgeführt wurde, bestätigt das Einzelhandelskonzept in seinen Zielsetzungen und die dafür vorgeschlagenen Maßnahmen. Das Gutachten weist deutliche Tendenzen eines Down-Tradings in der Einzelhandelslandschaft der Würzburger Innenstadt nach, das mit kontinuierlichen Umsatzrückgängen in den letzten zehn Jahren verbunden ist. Diese Umsatzeinbußen finden sich laut GfK auch im Rückgang

der Kaufkraftbindung der City, gemessen am Nachfragevolumen des gesamten Stadtgebietes, wieder und demonstrieren einen gravierenden Bedeutungsverlust der Würzburger Innenstadt als Versorgungsstandort.

Der Stadtrat der Stadt Würzburg folgte am 25.05.2004 dieser Auffassung auch bei der Formulierung seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren, wobei die Ansiedlung von 20.000 qm Verkaufsfläche\* als grundsätzlich innenstadtverträglich erachtet wurde.

Die Einzelhandelsflächen werden dem Raumordnungsverfahren entsprechen. Die Stadt Würzburg sieht vor, die Gesamteinkaufsflächen im Bereich Postareal und Bahnhofswestflügel auf max. 20.000 qm Verkaufsfläche\* festzulegen. Das Empfangsgebäude der Station & Service AG umfasst derzeit ca. 3.900 - 4.000 qm Brutto-Geschossfläche, wobei ca. 400 qm für innenstadtrelevanten Einzelhandel zur Verfügung stehen. Die Stadt Würzburg legt fest, dass im Empfangsgebäude weitere Einzelhandelsflächen möglich sind, sich diese aber in Abhängigkeit des Wettbewerbsergebnisses nur zwischen 500 qm und 800 qm Verkaufsfläche\* bewegen dürfen.

In der landesplanerischen Beurteilung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens v. 6.08.2004 wurden folgende Anforderungen an die Sortimente festgelegt :

Warengruppen:	Verkaufsfläche in qm insgesamt
<b>Periodischer Bedarf</b>	<b>5.000 qm</b>
Nahrungs- und Genussmittel	3.400 qm
Gesundheit u. Körperpflege	1.600 qm
<b>Aperiodischer Bedarf</b>	<b>14.900 qm</b>
Bekleidung, Textilien, Schuhe, Lederwaren	10.000 qm
<b>Hartwaren gesamt</b>	<b>4.900 qm</b>
Technik *	2.800 qm
Haushalts- u. Persönlicher Bedarf **	1.600 qm
Heimwerker- und Gartenbedarf	250 qm
Möbel, Einrichtungsbedarf, Haus- u. Heimtextilien	250 qm
<b>Summe ohne Gastronomie und konsumnahe Dienstleistungen</b>	<b>19.900 qm</b>

\* Die Warengruppen Elektro/Unterhaltungselektronik, Multimedia/Foto/Optik

\*\* Die Warengruppen Bücher/Schreibwaren, Hausrat/Porzellan/Geschenkartikel, Spielwaren/Sport/Camping/Hobby/Fahrräder

## 1.2.2 Landesplanerische Überprüfung

Durch die Regierung von Unterfranken wurde bereits eine landesplanerische Überprüfung in Form eines Raumordnungsverfahrens durchgeführt. Die Ergebnisse der landesplanerischen Überprüfung wurden in der landesplanerischen Beurteilung vom 06.08.2004 zusammengefasst. Das Oberzentrum Würzburg ist demnach grundsätzlich ein geeigneter Standort für das Einkaufszentrum. Das Vorhaben trägt sowohl insgesamt als auch in seinen Teilen zur Stärkung der Stadt als Oberzentrum bei. Die städtebauliche Integration des Mikrostandortes, die insbesondere für das Einkaufszentrum wesentliche Bedeutung hat, ist gegeben. Die Anbindung des Standortes an den ÖPNV ist optimal.

## 1.3 Allgemeine Anforderungen

Der Hauptzugang zu den Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus orientiert sich zum Bahnhofsvorplatz bzw. zur Stadtseite hin.

Die Grundrissorganisation der Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus ist mit den Laden- und Serviceflächen des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes auf geeignete Weise zu verknüpfen. Ein weiterer Zugang zu den Würzburg Arcaden ist an der Bismarckstraße anzuordnen. Als ideale Lage hierfür empfiehlt sich die Verbindungsstelle des Einkaufszentrums mit der Ostseite des bestehenden Hochhauses. Über diesen Zugang ist ausserdem die Entfluchtung des Hochhauses zur Bismarckstraße hin vorgesehen.

\* **Definition der Verkaufsfläche** (wie vom Baureferat der Würzburg in der Stadtratsitzung vom 11.05.06 dargelegt):

Die Verkaufsfläche ist die Fläche, die dem Verkauf dient einschließlich der Gänge, Treppen in den Verkaufsräumen, Standflächen für Einrichtungsgegenstände, Kassenzonen, Schaufenster und sonstige Flächen, soweit sie dem Kunden zugänglich sind.

Die Verkaufsfläche ergibt sich aus der gesamten betrieblich genutzten Fläche (Geschäftsfläche) abzüglich: Lagerfläche, Bürofläche, Sozialräume, „Mall“-Fläche, Technik, Erschließung, Fluchtwege, etc., Anlieferung

Bei der Berechnung der Verkaufsflächen bleiben folgende Flächen unberücksichtigt, soweit vom Kunden nicht betretbar: Konstruktion, reine Kassenzonen, Stellflächen für Einkaufswagen, Deckendurchbrüche, Vitrinen, „Mall“-Fläche, sofern kein Verkauf stattfindet.

Die Würzburg Arcaden mit dem westlichen Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus müssen über ihre gesamte Nutzungsdauer hinweg immer wieder an eine veränderte Marktsituation angepasst werden können.

Die wichtigste Voraussetzung dafür ist eine größtmögliche Flexibilität in der Einteilung der vermietbaren Flächen, wie sie nur durch ein absolut neutrales Tragwerk mit großen Stützabständen geleistet werden kann. Der Innenausbau muss weitestgehend unabhängig von der statischen Struktur sein. Zur Orientierung für die Teilnehmer wird ein Tragaster von 16,5 x 10 m angegeben, wie es auch für das Parkdeck verwendet werden kann. Für die Geschosshöhen ist von folgenden Maßen auszugehen: EG, 1. OG und Basement 5,10 m, Parken 3,25 m. Besonderes Augenmerk ist auf die Lage und Länge der Fluchtwege zu legen. Die Entfluchtung ist in den Plänen nachzuweisen.

Ein Kriterium für die Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten ist ihre städtebauliche und architektonische Qualität, die nicht nur ein schlüssiges Zusammenfügen alter und neuer

Bauteile rund um den Bahnhof, sondern insbesondere auch eine möglichst gute Anbindung an die Innenstadt ermöglichen muss. Die Entwürfe müssen neben guter Gestaltung auch Funktionalität und Wirtschaftlichkeit in sich vereinbaren.

Dabei ist vor allem auf eine ökonomische Grundrissgestaltung mit einer daraus resultierenden größtmöglichen Flächenwirtschaftlichkeit zu achten, d.h. auf ein optimales Verhältnis der Hauptnutzflächen HNF zur Bruttogrundfläche BGF und zum Bruttorauminhalt BRI gem. DIN 277. Um die Betriebskosten der Gebäude langfristig so gering wie möglich zu halten, wie auch aus ökologischen Gründen, muss dem Projekt bereits in der Phase des Wettbewerbsentwurfs ein daraufhin ausgerichtetes Gebäudetechnikkonzept zugrunde gelegt werden. Die Investitionskosten für die Haustechnik sind dabei in angemessener Relation zu ihrem Einsparungspotenzial zu setzen. Sie dürfen nicht unverhältnismäßig hoch sein. Grundsätzlich haben einfache Lösungen Vorrang vor komplizierten. Die Auslober erwarten sich in diesem Zusammenhang kreative und innovative Vorschläge von Seiten der Wettbewerbsteilnehmer, gerne auch zu alternativen



Technologien. Auf den vorgesehenen Anschluss an das Fernwärmenetz wird verwiesen. Das Haustechnikkonzept und die dafür erforderlichen Flächen sind in den Plänen bzw. Erläuterungen darzustellen. Das gesamte Gebäude ist barrierefrei zu gestalten.

Die verbleibenden Freiflächen zwischen dem Einkaufszentrum bzw. seinen Erschließungsanlagen und der westlichen Nachbarbebauung an der Schönlein- und Bismarckstraße sind zu begrünen. Zudem sind sämtliche Flachdachteile extensiv zu begrünen soweit dies technisch möglich und sinnvoll ist.

#### **1.4 Flächenvorgaben**

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde 2001 das „Rahmenkonzept für die weitere Entwicklung des Einzelhandels in Würzburg“ erarbeitet und abgestimmt (Vgl. Pkt. 1.2 ff.). Die Regierung von Unterfranken stellte in ihrer landesplanerischen Beurteilung vom 06.08.2004 fest, dass die beantragte Verkaufsfläche\* auf ca. 19.900 qm bzw. ca. 52.500 qm Bruttogeschossfläche auf dem ehem. Postareal den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Der Stadtrat der Stadt Würzburg folgte am 25.05.2004 den Empfehlungen des Einzelhandelsrahmenkonzepts und dem fortgeschriebenen GfK-Einzelhandelsgutachten von 2003 auch bei der Formulierung seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren, wobei die Ansiedlung von 20.000 qm Verkaufsfläche\* als grundsätzlich innenstadtverträglich bestätigt wurde.

In der Sitzung vom 14.12.2005 hat der Stadtrat der Stadt Würzburg für das ehemalige Postareal und der westlich des Hochhauses gelegenen Fläche insgesamt 20.000 qm Verkaufsfläche\* festgeschrieben. Zugelassen sind zusätzlich 3.500 qm Verkaufsfläche\* für konsumnahe Dienstleistungen, Gastronomie, Gesundheit und Post.

Zur Umsetzung der Verkaufsfläche\* einschließlich der Postfiliale werden ca. 54.000 qm Bruttogeschossfläche benötigt. Nach Abzug der Verkehrs- und Funktionsflächen (dazu gehören Mall, Flucht- und Rettungswege, Funktionsflächen für technische Anlagen, Treppenhäuser, Personal- und Sozialräume) ergibt sich eine Hauptnutzfläche Einzelhandel von ca. 40.000 qm.

##### **A. Handelsflächen**

ca. 54.000 qm BGF, dies entspricht:

- Hauptnutzfläche Einzelhandel (ohne Verkehrsflächen, wie Mall, Flucht- und Rettungswege, Funktionsflächen für technische Anlagen, Treppenhäuser, centerbezogene Personal- und Sozialräume): ca. 40.000 qm (inkl. Lager, Sozial-, und Personalräume des Einzelhandels)
- Verkaufsfläche\*: 20.000 qm, zzgl. 3.500 qm für Konsumnahe Dienstleistung, Gastronomie, Gesundheit und Post

##### **B. Hochhausflächen**

- Bestand

##### **C. Stellplätze Parkdecks**

- ca. 1.000 PKW
- ca. 40 Motorräder

Diese Flächenvorgabe ist in Bezug auf die Verkaufsfläche\*, der Hauptnutzfläche Einzelhandel und der Bruttogeschossfläche zwingend einzuhalten und nachzuweisen. Die derzeit im Westflügel des Bahnhofs untergebrachten Räume der Bahnhofsverwaltung werden freigesetzt und können an anderer Stelle wieder eingesetzt werden (s. Raumprogramm Teil II). Die Räume der 3S-Zentrale (Sicherheit - Sauberkeit - Service) im 1. OG des Westflügels müssen an Ort und Stelle erhalten bleiben und in das neue Gebäude integriert werden. Die mögliche Grundfläche und Höhenentwicklung des Neubaus in Anbindung an die Würzburg Arcaden ist dem digitalen Erläuterungsplan zu entnehmen.

#### **1.5 Einkaufszentrum Würzburg Arcaden**

Die Flächen sind im Wesentlichen über zwei Ebenen, das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss, zu organisieren. Sie sind über eine breite, zweigeschossige Mall zu erschließen. Die Mall erstreckt sich vom Haupteingang über die Verbindung des Einkaufszentrums mit dem Hochhaus bis hin zum westlichen Ende des Komplexes und muss im EG absolut stützenfrei sein.

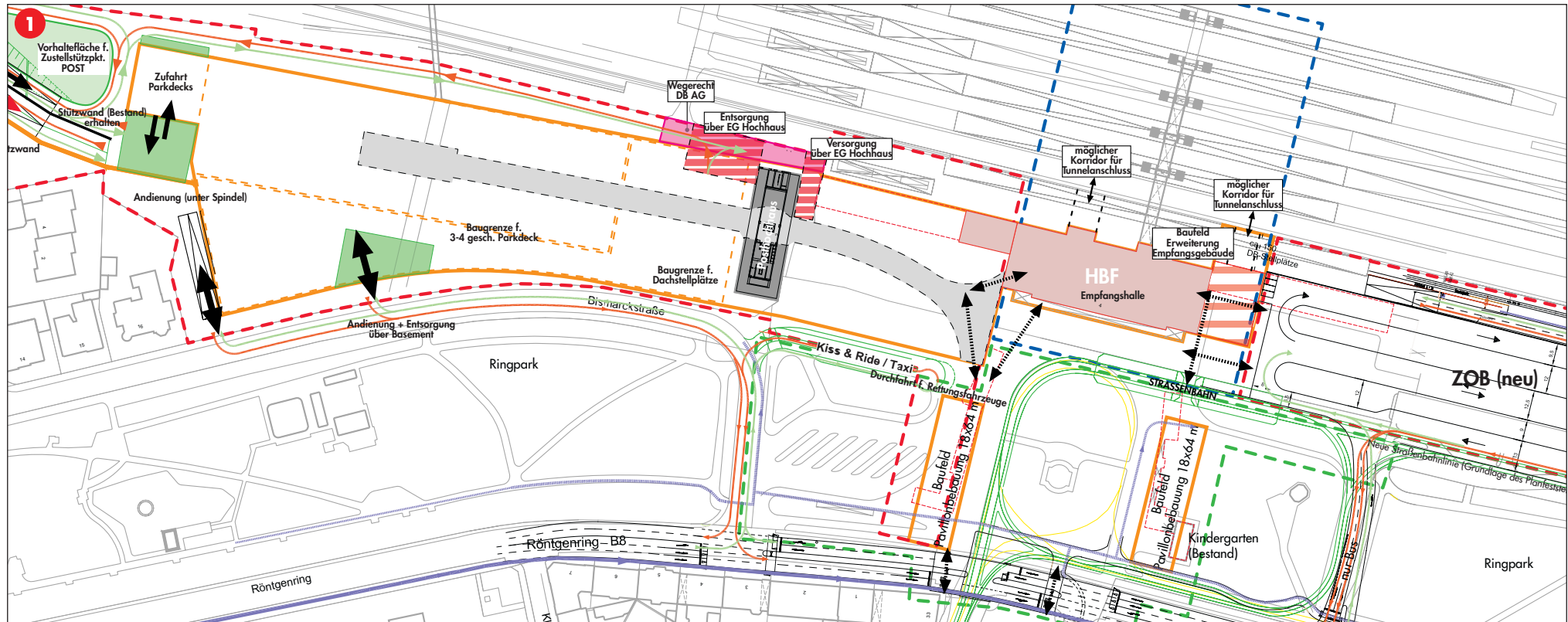
Es ist zu untersuchen, wie die Anbindung an das Empfangsgebäude des Bahnhofs erfolgen kann. Hier ist eine gestalterische Verbindung als „Fuge“ oder Zäsur darzustellen, um dem Erscheinungsbild des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes gerecht zu werden und eine klar wahrnehmbare Trennung zwischen neuen und alten Bauteilen sichtbar zu machen.

Inwieweit sich die räumliche Struktur der Mall dort fortsetzt und wie die Mall in diesem Bereich aussehen könnte, ist Teil der Entwurfsaufgabe. In jedem Falle sind sinnvolle Schnittstellen an den Übergabepunkten funktional und gestalterisch sicherzustellen. Dabei ist auf die speziellen Erfordernisse im Empfangsgebäude (Raumbedarf, Funktionen etc.) besonders Rücksicht zu nehmen. Innerhalb der Würzburg Arcaden ist das Obergeschoss der Mall als Galeriesgeschoss auszubilden. Den oberen Abschluss sollte ein Glasdach bilden. Zur Verbindung zwischen den Verkaufsebenen sind in regelmäßigen Abständen (maximal 100 m) Rolltreppenanlagen und Aufzüge anzubieten.

Die mfi als künftiger Betreiber geht in ihren Voruntersuchungen zum Wettbewerb von zwei Rolltreppen- und Aufzugspaketen westlich des Hochhauses und einer Rolltreppenanlage östlich des Hochhauses aus. Aus diesen Voruntersuchungen hat sich auch ein optimales Tiefenverhältnis von 20 m Ladenfläche / 9 - 10 m Mall / 30 - 50 m Ladenfläche (abhängig vom Kurvenradius der Bismarckstraße) im Nord-Süd-Schnitt ergeben.

Diese außermittige Lage der Mall ermöglicht unterschiedliche Ladengrößen und somit eine hohe Flexibilität in der Vermietbarkeit der Flächen. Die aufgrund der Statik des Posthochhauses festgelegte Lage des Durchbruchs der Mall ist bindend zu berücksichtigen. Die Mall ist mit allen Ebenen des Parkdecks durch Aufzüge zu verbinden. Die Flexibilität in der Einteilung der Ladenflächen ist planerisch nachzuweisen. Es müssen deutlich unterschiedliche Ladengrößen möglich sein. Beim Zuschnitt der

# 1 Grafik Vorgaben Wettbewerbsteile I,II und III



Läden ist darauf zu achten, dass ihre Tiefe jeweils in einem angemessenen Verhältnis zur Schaufensterbreite steht.

An beiden Enden der Mall, d.h. im Bereich östlich und westlich des Posthochhauses, sind Mietflächen für Großmieter, so genannte "Magneten", anzuordnen. Der Magnet im Osten wird zweigeschossig sein. Die Magneten im Westen müssen sich unter Einbeziehung des Basements über drei Geschosse erstrecken. Nur so ist es möglich, auf dem knapp geschnittenen Grundstück die angestrebte

Gesamtfläche zu realisieren, die für einen wirtschaftlichen Betrieb des Einkaufszentrums erforderlich ist.

Um das Basement sowohl im Zusammenhang mit den darüberliegenden Flächen im EG/1. OG als auch gesondert nutzen zu können, ist es zweifach zu erschließen: einerseits über direkte Verbindungen zu den darüberliegenden Ladenflächen im EG/1. OG, andererseits über eine Fahrsteiganbindung zur Mall im Erdgeschoß (zusätzlich zu den oben genannten Rolltreppen- und Aufzugspaketen).

Das Basement des Einkaufszentrums ist aufgrund der Belange des Grundwasserschutzes (s. Punkt B.5 "Grundwasserschutz") in seiner Lage und in seiner Höhe über NN bereits festgelegt und im Erläuterungsplan eingezeichnet. Neben dem Untergeschoss des westlichen Magneten beinhaltet es vor allem die Hauptanlieferung (s. Punkt B.7.5 "Anlieferung/Müllentsorgung"). In beschränktem Umfang können hier zudem Lager- und Technikflächen angeordnet werden. Die Investitionskosten für Haustechnik sind in angemessene Relation zu ihrem Einsparungspotenzial zu setzen.

- - - Wettbewerbsteil I
- - - Wettbewerbsteil II
- - - Wettbewerbsteil III
- ||||| Fahrradwege
- Vernetzungen Fußgängerwege
- Baugrenze Baufelder
- - - Baugrenze Parkdecks
- Straßenbahnlinie (neu)

Sie dürfen nicht unverhältnismäßig hoch sein. Grundsätzlich haben einfache Lösungen Vorrang vor komplizierten. Die Auslober erwarten sich in diesem Zusammenhang kreative und innovative Vorschläge von Seiten der Teilnehmer, gerne auch zu alternativen Technologien. Das Haustechnikkonzept und die dafür erforderlichen Flächen sind in den Plänen bzw. Erläuterungen darzustellen.

### **1.6 Postfiliale**

Die derzeit noch in Betrieb befindliche Postfiliale zwischen dem Hochhaus und den Hallen des bestehenden Paket- und Briefverteilzentrums wird mit dem Freimachen des Geländes abgebrochen. Sie soll durch eine in die Würzburg Arcaden integrierte Filiale ersetzt werden. Hierfür ist eine zusätzliche BGF von 1.000 qm erforderlich. Der ideale Standort könnte an der Bismarckstraße auf der Westseite des Posthochhauses sein. Die Postfiliale muss sowohl über die Mall als auch separat von außen her zugänglich sein. Ihren Kunden ist - unabhängig von den übrigen Stellplätzen - eine angemessene Anzahl von Kurzzeitparkplätzen in Eingangsnähe zur Verfügung zu stellen.

### **1.7 Hochhaus**

Das ursprüngliche Verwaltungshochhaus der Post ist in die Neubebauung zu integrieren. Es wird zu großen Teilen auch künftig von der Post genutzt werden. Die restlichen Flächen sind in unterschiedlich großen Einheiten an Dritte langfristig vermietet.

Das Hochhaus muss in jedem Falle unabhängig von den Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus und ihren Öffnungszeiten zu betreiben und daher separat von außen her zugänglich sein. Dies gilt auch für seine Entfluchtung. Gleichzeitig sollte es natürlich auch eine Anbindung an die Mall besitzen. Es dürfte zweckmäßig sein, die Erschließung des Hochhauses in geeigneter Weise mit dem Nebeneingang des Einkaufszentrums an der Bismarckstraße zu koppeln.

Eine technische Herausforderung stellt die bauliche Verbindung des Hochhauses mit dem Einkaufszentrum und der Mall dar. Die Voruntersuchungen der mfi haben ergeben, dass es erforderlich ist, die unteren drei Geschosse des Hochhauses soweit als möglich zu entkernen. Die Zwangspunkte, die sich aus statischen und konstruktiven Gründen ergeben, sind in der Grafik Vorgaben dargestellt und unbedingt zu beachten.

Von entscheidender Bedeutung für den Entwurf ist, dass die Mall auch in ihrem Kreuzungspunkt mit dem Hochhaus eine ausreichende Breite und die Möglichkeit einer Ladennutzung aufweist. Eine wie auch immer geartete Barrierewirkung, die Kunden davon abhalten könnte, die Mall entlang weiter nach Westen zu gehen, ist zu vermeiden.

### **1.8 Parken**

Das Parken für die Besucher der Würzburg Arcaden ist im Wesentlichen in einem Parkdeck über den Handelsgeschossen westlich des

Hochhauses zu organisieren. Hier sind mindestens 1.000 Pkw- und 40 Motorrad-Stellplätze unterzubringen.

Das Parkdeck kann aus maximal drei Ebenen mit einer Geschosshöhe von maximal 3,25 m und einer lichten Höhe von mindestens 2,50 m bestehen, wobei das 2. Obergeschoss, d.h. die Decke über dem 1. OG, die unterste Parkebene bildet. Aus statischen Gründen kann die mehrgeschossige Parkdeckbebauung von Westen her nur bis zur vermerkten Begrenzungslinie reichen.

Das Parken auf der Decke über dem 1. OG ist ganzflächig möglich. Das Parkdeck ist so auszuformen und anzuordnen, dass es sich als Volumen gestalterisch und städtebaulich in die Gesamtkomposition des Baukomplexes einfügt. Insbesondere auch in Bezug zum benachbarten Hochhaus. Die oberste Ebene des Parkdecks kann ohne weitere Überdachung bleiben. Sämtliche Ebenen müssen an die Mall anbinden. Darüber hinaus muss das Parkdeck auch unabhängig von den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums zugänglich sein. Die Anforderungen des Schallschutzes gegenüber der Nachbarbebauung müssen mit den Forderungen an ein offenes Parkhaus (natürlich belüftet und nicht gesprinklet) in Einklang gebracht werden.

Die äußere Erschließung des Parkdecks über eine Spindel am Westende des Einkaufszentrums ist bereits festgelegt und nicht Bestandteil der Entwurfsaufgabe. Sie ist unter Punkt B.7.1 "Pkw-Verkehr" beschrieben.

Die Stellplätze sind übersichtlich und gemäß den Anforderungen der bayerischen Garagenverordnung (GarVO) und der EAR 2005 anzuordnen. Die behindertengerechten Stellplätze sind an geeigneten Stellen nahe den Ausgängen einzuplanen. Die Möglichkeit einer Bewirtschaftung ist im Entwurf darzustellen.

Die Anzahl der Stellplätze regelt sich grundsätzlich nach der Bayer. Bauordnung und der Stellplatzsatzung der Stadt Würzburg, wonach diese gebaut oder abgelöst werden können. Darüber hinaus ergibt sich die erforderliche Anzahl aus den Ausführungen zum Vorhaben- und Erschließungsplan gemäß BauGB.

Die Würzburg Arcaden werden dank ihrer zentralen Lage auch Anziehungspunkt für viele Radfahrer sein. Die erforderlichen ca. 100 Fahrradstellplätze werden dazu nicht in der zentralen Fahrradstation (s. Pkt. III.2) angeordnet sondern im Bereich der Arcaden.

Für den Bundesgrenzschutz sind 2 PKW-Stellplätze im Bereich des Zugangs zum Posthochhaus an der Bismarckstraße zu schaffen.

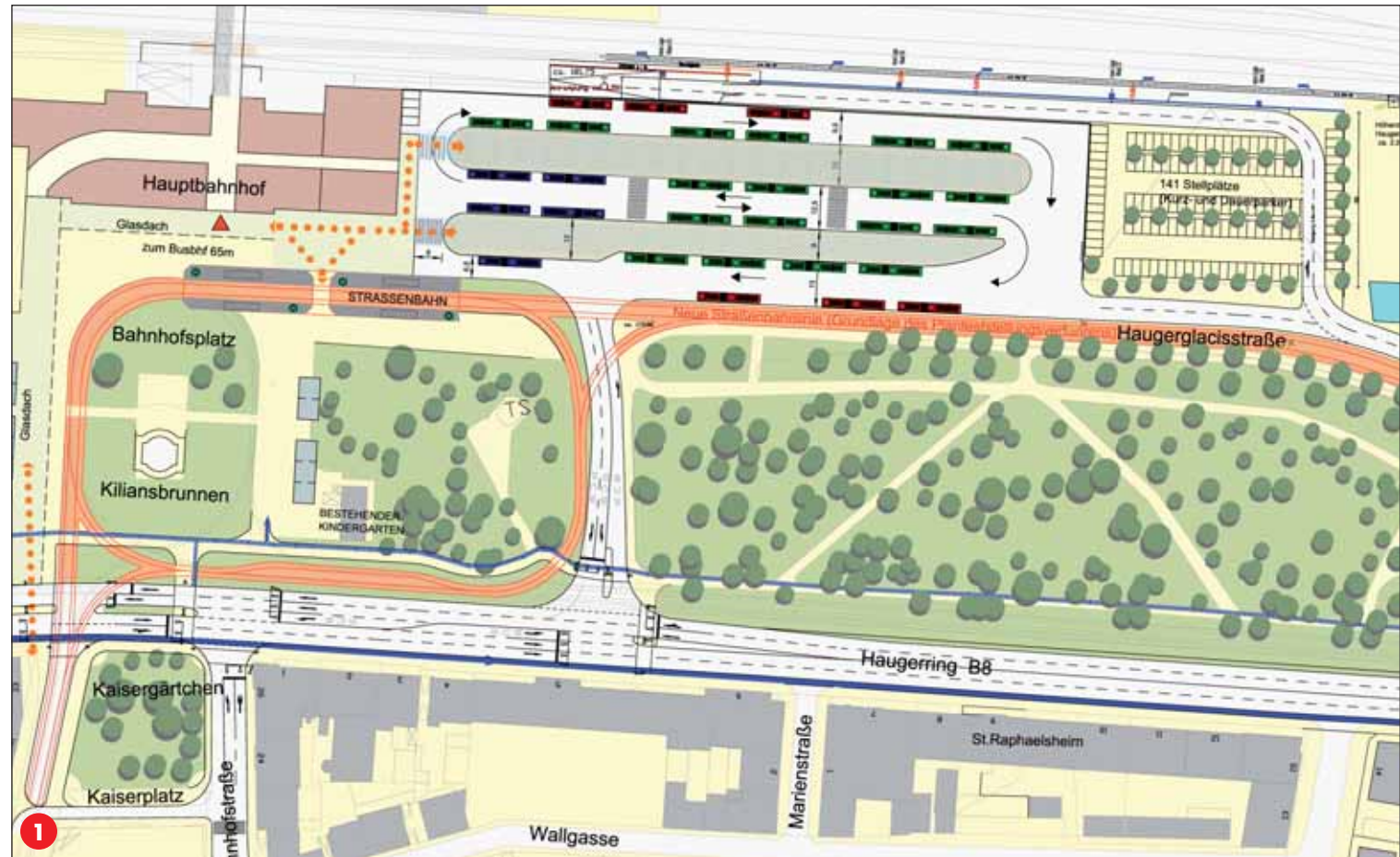
### **1.9 Westliche Pavillonzeile**

Die bestehende Pavillonzeile an der Westseite des Bahnhofsvorplatzes soll durch eine Abfolge neuer Pavillons ersetzt werden. In diesen Pavillons sollen Handelsnutzungen in einer Größenordnung von ca. 700 qm vermietbarer Fläche realisiert werden.

Die Pavillonzeile soll eine neu gestaltete Fußgängerfläche begleiten, die eine möglichst attraktive und wettergeschützte Verbindung zwischen dem Übergang Kaiserstraße/Röntgenring und dem Haupteingang des Einkaufszentrums sowie in der Folge auch dem Eingang des Empfangsgebäudes und des ZOBs (neu) herstellt. Dabei wird insbesondere auf eine attraktive Ausbildung zur Stadt (im Übergang von der Kaiserstraße) als deutlich sichtbares Entree Wert gelegt. Bauliche Vorschläge für eine geeignete Überdachung sind im Zusammenhang mit dem Pavillonentwurf zu entwickeln. Auf eine möglichst symmetrische Anordnung im Bezug auf die im Ideenteil zu konzipierende östl. Pavillonzeile wird dabei besonderer Wert gelegt.

### I.10 ZOB (neu)

Der neue ZOB soll auf die östliche Seite des Empfangsgebäudes verlegt werden. Umfangreiche verkehrliche Untersuchungen führten zu einem verkehrlich-funktionalen Konzept, das als Vorgabe für die weiteren Planungen allen Überlegungen verbindlich zu Grunde gelegt wird. Gleichwohl ist die integrative architektonische Gestaltung der Anlage im Gesamtkontext des Ensembles Würzburg Arcaden - Hauptbahnhof - Straßenbahn - ZOB Teil der Aufgabe für den Wettbewerbsteil I. Die Nutzung möglicher Synergien mit der anschließenden Erweiterung des Empfangsgebäudes, ist aus funktionalen Gründen sinnvoll und ausdrücklich gewünscht. Dies betrifft z.B. WC-Einrichtungen oder Sozialräume, die im derzeitigen Konzept des ZOB (neu) integriert sind.



Weiterhin sind Stellplätze für Reisebusse in ausreichender Anzahl in der Anlage zu berücksichtigen. Die Anlage des ZOB (neu) ist barrierefrei zu gestalten.

### I.11 Parken neben ZOB (neu)

Die Stellplätze, die vorrangig dem ZOB und dem Hauptbahnhof zugeordnet werden, sollen östlich des Empfangsgebäudes realisiert werden. Denkbar ist eine ebenerdige Anordnung in östlicher Verlängerung des ZOB. Um jedoch die Verknüpfungsbeziehungen deutlich zu opti-

mieren und für die Kunden des Hauptbahnhofs komfortabler zu gestalten, ist eine Stellplatzanlage mit ca. 50-80 Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zum Empfangsgebäude erforderlich.

## II. Wettbewerbsteil II Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation

Die Geschichte des Würzburger Hauptbahnhofs ist eng mit der Geschichte der Stadt selbst verbunden, wie unter Punkt 2 "Die Stadt Würzburg" bereits geschildert.

Der zweite Bahnhof von 1865, als mondäner Bau von Friedrich Bürklein errichtet, wird schnell zum Identität stiftenden Entree der Stadt und zur Keimzelle eines großzügigen und großstädtischen Gründerzeitensembles. In der Tiefe des Ringparks wird dem Bahnhof ein gepflasterter Vorplatz gegeben. Zunächst mit einem großen Kandelaber in seiner Mitte, ab 1894 mit dem Kiliansbrunnen, ein Geschenk des Prinzregenten Luitpold. Als Pendant zum Bahnhofsvorplatz wird jenseits des noch deutlich schmälere Röntgenrings das Kaisergärtchen geschaffen - kleiner als sein Gegenüber, der Bahnhofsvorplatz, und bepflanzt statt befestigt. Das Kaisergärtchen wiederum bildet den Auftakt zur Kaiserstraße. Einer neuen Achse im Stadtgefüge Würzburgs, die eigentlich bis zum Marktplatz führen soll, dann aber doch am Barbarossaplatz endet.

Die Bomben des 16. März 1945 beenden dieses Kapitel in der Geschichte des Würzburger Hauptbahnhofs. Der Bürkleinbau und die Kaiserstraße werden vollständig zerstört.

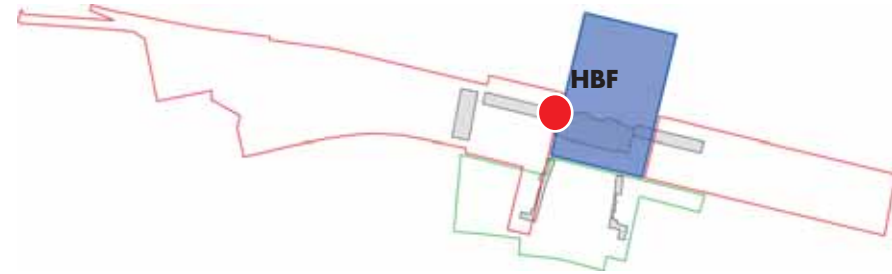
Der Neubau des Hauptbahnhofs geschieht zwischen 1952 und 1958 am heutigen Standort. Das Bahnhofsgebäude wird um 14 m nach Süden versetzt, um neuen Gleisen Platz zu machen. Der Vorplatz wird um 1,10 m abgesenkt, um nunmehr stufenlos auf Höhe der Bahnsteigunterführung zu liegen. Die drei-flügelige Anlage des Bahnhofs mit dem Empfangsgebäude in der Mitte und den flachen, zweigeschossigen Seitenflügeln ist insgesamt niedriger als der Vorgängerbau, übernimmt aber dessen seitliche Ausdehnung.

Heute stellt sich der Bahnhof als gestalterisch und funktional unbefriedigend dar. Viele der originalen Details sind noch erhalten, ansonsten aber ist seine ursprüngliche Qualität kaum noch erlebbar.

Die Empfangshalle wurde mehrfach umfunktionierte und präsentiert sich als unübersichtliches Konglomerat verschiedenster Ein- und Ausbauten. Der Innen-Außen-Bezug ist durch die Einbauten in der Kioskeile entlang der Fassade gestört. Der Zugang zur Verkehrsstation ist wenig attraktiv.

### II.1 Allgemeine Anforderungen

Ziel des Wettbewerbs ist die Revitalisierung des Bahnhofs und seiner Funktion als attraktives Eingangstor zur Stadt. Zentrale Elemente der Wettbewerbsaufgabe sind dazu die funktionale Neuordnung und gestalterische Überarbeitung des Empfangsgebäudes und die Schaffung eines vergrößerten und attraktiveren Angebots an Verkaufs- und Serviceflächen.

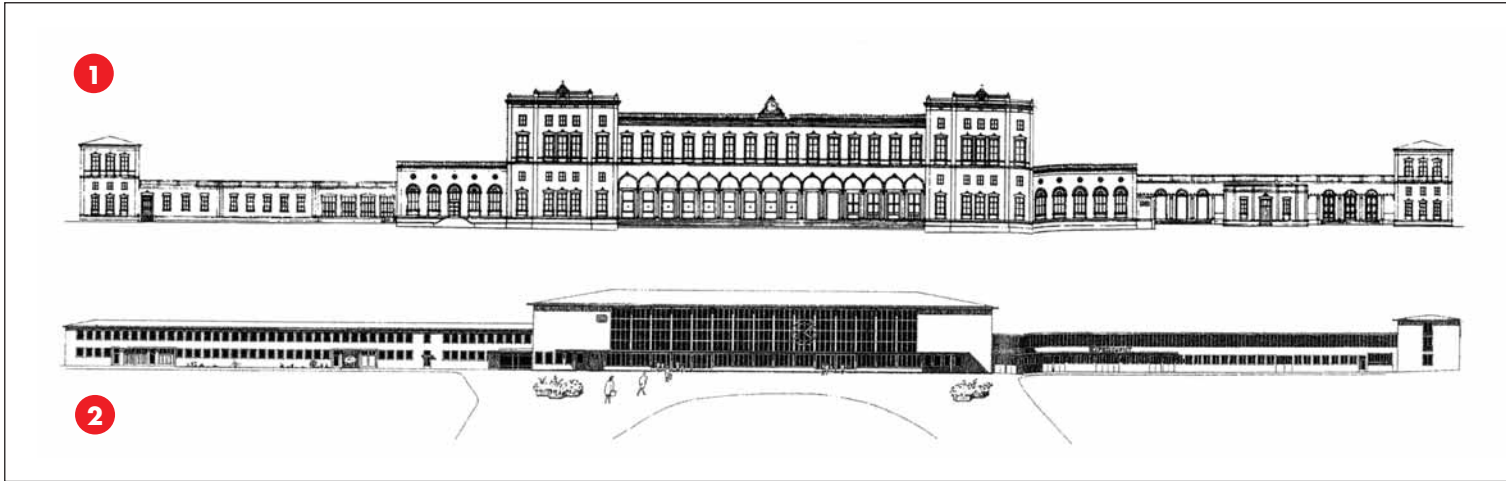


Insgesamt soll der Bahnhof seinen bis zu 40.000 Fahrgästen pro Tag und seinen Besuchern künftig ein möglichst breites Angebot an Leistungen bieten. Ungeachtet dessen muss die Bahnhofsfunktion als solche weiterhin im Mittelpunkt stehen und nach außen hin deutlich ablesbar sein. Eine Bahnhofsumgestaltung ist wirtschaftlich und städtebaulich nur durch einen übergreifenden und erweiternden Ansatz darstellbar. Dies bedeutet, dass eine grundsätzliche Neuorientierung der Einbindung in das städtebauliche Gesamtkonzept notwendig wird. Erwartet wird daher ein integriertes bauliches und gestalterisches Gesamtkonzept, das den Bahnhof an die Nachbarbebauung (Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich Hauptbahnhof) anbindet und damit eine funktionale Verbindung zwischen beiden Einheiten und zusätzliche Synergieeffekte erfolgt.

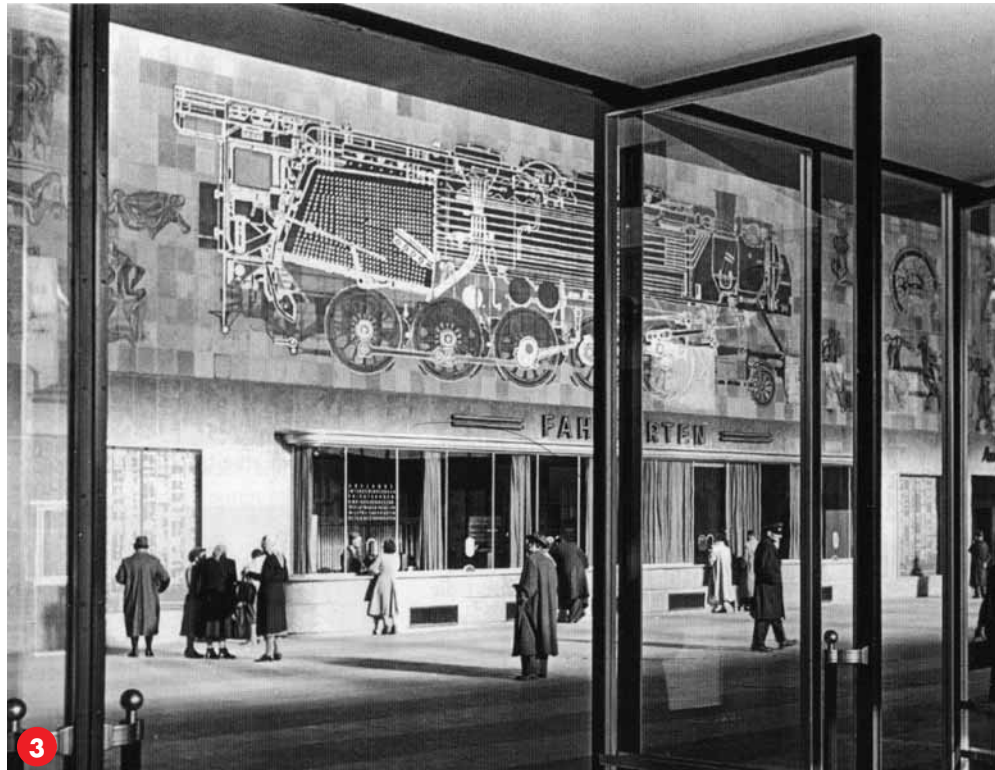
Die dem Wettbewerb zu Grunde liegende Vorüberlegung sieht vor, die Verkehrsstation und das Empfangsgebäude nachhaltig funktional und gestalterisch aufzuwerten, indem über einen Neubau der Tunnelanlage eine attraktivere Anbindung der Bahnsteige (inkl. der Parkplätze auf dem Hausbahnsteig) erfolgt und zudem über gestalterische Mittel eine erhebliche Aufwertung der Tunnelsituation erreicht wird. Eine Lösung, die durch den Einbau von Aufzügen, eine kontrastreiche Beleuchtung und taktile Einrichtungen insbe-

sondere für Senioren, Menschen mit Behinderungen und Familien mit Kindern vorteilhaft ist. Die Empfangshalle soll dabei in ihrer grundsätzlichen Formensprache und architektonischen Aussage erhalten bleiben. Die wesentliche Aufgabe des Wettbewerbs besteht jedoch darin, das Gebäude durch entsprechende Verbindungselemente ansprechend in die neuen baulichen Strukturen, insbesondere an das Shoppingcenter im Westen und den ZOB neu im Osten, einzubinden. Der östliche Seitenflügel der bestehenden Anlage steht dabei zur optimalen Anbindung der Empfangshalle an den ZOB (neu) sowie für die Erweiterung des Empfangsgebäudes und der Umlegung von betriebsnotwendiger Flächen (aus dem Ostflügel) sowie dem neuen ZOB zur Disposition. Grundflächen und Höhenentwicklung der Neubebauung sind dem digitalen Erläuterungsplan zu entnehmen. Die Südkante des Ostflügels kann dabei deutlich in die derzeitige Bahnhofsvorfahrt hinein verschoben werden.

Die wichtigen Anschlusspunkte bzw. Schnittstellen zwischen alt (Empfangsgebäude) und neu (Bebauung westlich und östlich) sind klar zu definieren und architektonisch, städtebaulich und verkehrstechnisch besonders sorgfältig auszubilden.



- 1 historische Ansicht des Hauptbahnhofs
- 2 Ansicht aus 1955
- 3 Blick in die Empfangshalle 1955



Es ist dabei vorgesehen, die Traufhöhen der angrenzenden Gebäude des ZOB und des Einkaufszentrums, zumindest östlich des Posthochhauses, auf max. 11,60 m zu beschränken. Darüber hinaus ist zu beachten, dass das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs auch an Sonn- und Feiertagen rund um die Uhr geöffnet ist. Die Schnittstellen müssen deshalb nicht nur für den Kunden erkennbar sein sondern auch so beschaffen sein, dass außerhalb der Öffnungszeiten der Gewerbebetriebe keine „toten“ Ecken entstehen. Die Einflüsse der mittel- oder langfristigen Fortführung des Tunnels auf die nördliche Gleisseite, als notwendige und zukunftssträchtige Erschließung des gesamten nördlichen Bahngeländes, sind bei der Bearbeitung der Aufgabe zu beachten.

Ein Kriterium für die Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten ist ihre städtebauliche und architektonische Qualität, die nicht nur ein schlüssiges Zusammenfügen alter und neuer Bauteile rund um den Bahnhof, sondern insbesondere auch eine möglichst gute Anbindung an die Innenstadt ermöglichen muss. Die Entwürfe müssen neben guter Gestaltung auch Funktionalität und Wirtschaftlichkeit in sich vereinbaren. Dabei ist vor allem auf eine ökonomische Grundrissgestaltung mit einer daraus resultierenden größtmöglichen Flächenwirtschaftlichkeit zu achten, d.h. auf ein optimales Verhältnis der Hauptnutzflächen HNF zur Bruttogrundfläche BGF und zum Bruttorauminhalt BRI gem. DIN 277. Um die Betriebskosten der Gebäude langfristig so gering wie möglich zu halten, wie auch aus ökologischen Gründen, muss dem Projekt bereits in der Phase des Wettbewerbsentwurfs ein daraufhin ausgerichtetes Gebäudetechnikkonzept zugrunde gelegt

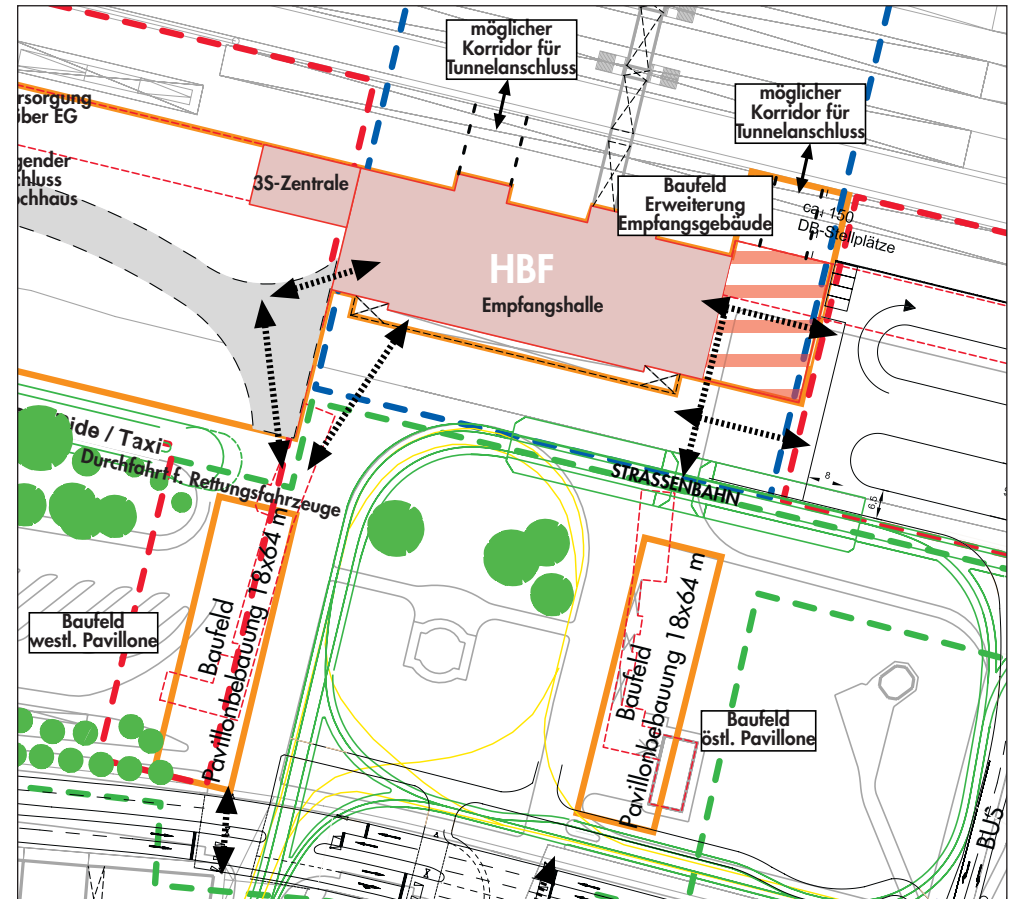
werden. Die Investitionskosten für die Haustechnik sind dabei in angemessene Relation zu ihrem Einsparungspotenzial zu setzen. Sie dürfen nicht unverhältnismäßig hoch sein. Grundsätzlich haben einfache Lösungen Vorrang vor komplizierten. Die Auslober erwarten sich in diesem Zusammenhang kreative und innovative Vorschläge von Seiten der Teilnehmer, gerne auch zu alternativen Technologien. Das Haustechnikkonzept und die dafür erforderlichen Flächen sind in den Plänen bzw. Erläuterungen darzustellen. Das vollständige Raumprogramm für das Empfangsgebäude und eine mögliche östliche Erweiterung ist unter Pkt. II.3 dargestellt und soll innerhalb der bestehenden Gebäudesubstanz sowie ggf. in Erweiterungsf lächen untergebracht werden.

## II.2 Empfangsgebäude

Zentrales Element des Hauptbahnhofes ist heute wie künftig das Empfangsgebäude mit dem Zugang zu den Gleisen. Hier gilt es vor allem, die verschiedenen Funktionen neu und klar zu ordnen und der Empfangshalle eine zeitgemäße Großzügigkeit und Übersichtlichkeit unter Beachtung der vorgesehenen Funktionen und Nutzungen zu geben. Die bestehende Gebäudesubstanz ist zu berücksichtigen und in ihren Umrissen zu erhalten. Im 1. OG und 2. OG des bestehenden Empfangsgebäudes werden die Flächen wie bisher als Büro genutzt und im Allgemeinen im Rahmen des Wettbewerbs nicht weiter betrachtet. Bei der Planung der westlichen und östlichen Schnittstelle zu den Neubebauungen ist die Belichtung der giebelseitigen Büros zu beachten.

Der ZOB neu soll, um eine komfortable direkte Anbindung an das Empfangsgebäude zu ermöglichen, in geringem Abstand östlich vom Empfangsgebäude entstehen. Dadurch ist eine Entwicklung in den Längenausdehnungen der derzeitigen Bebauung des Ostflügels nicht mehr möglich. Mit der Aufgabe des West- und Ostflügels für den Bahnhofsbetrieb entstehen DB Station&Service betriebsnotwendige Flächenbedürfnisse, die an dieser Stelle ausgeglichen werden können. Sowohl städtebaulich als auch funktional ist zwischen Empfangsgebäude und ZOB neu ein Bindeglied erforderlich. Dieses neue Bauwerk soll direkt am östlichen Giebel des Empfangsgebäudes anschließen. Ziel ist es, mit der Erweiterung eine angemessene Zäsur zwischen dem bestehenden, erneuerten Empfangsgebäude und dem modernen neuen Busbahnhof zu erhalten. Die Höhenentwicklung muss im Kontext zu dem Bestandsgebäude und des auf der Westseite zu entwerfenden Shoppingcenter stehen und darf maximal 11,60 m Höhe betragen. Das neue Bauwerk bleibt somit 50 cm unterhalb der Traufe des Hauptgebäudes. Die städtebauliche Signifikanz des zu planenden Bindeglieds muss deutlich wahrnehmbar sein.

Die Auslober gehen davon aus, dass es auf einer Grundfläche von ca. 800 qm steht und hierauf ca. 1.500 qm BGF errichtet werden. Im Erdgeschoss sollen etwa 750 qm Mietflächen für Service und Gastronomie entstehen, in den möglichen Obergeschossen ist es beabsichtigt, Büronutzungen und Dienstleistungen anzuordnen. Zum Hausbahnsteig sind Flächen von ca. 100 qm für die Bahnhofsmission vorzusehen, dabei sind die entsprechenden Wegebeziehungen zu berücksichtigen.



Darüber hinaus ist die östliche Erweiterung des Empfangsgebäudes einer der beiden möglichen Anschlusspunkte der neuen Personenunterführung zu den Bahnsteigen der Verkehrstation. Das Raumprogramm, s. II.3, ist innerhalb der bestehenden Gebäudesubstanz sowie der östlichen Erweiterungsfläche unterzubringen. Das gesamte Gebäude ist barrierefrei zu gestalten.

Besonderes Augenmerk ist auf die funktionale und gestalterische Aufwertung des Zugangs vom Empfangsgebäude zur Verkehrsstation, d.h. zu den Gleisen, zu legen. Die Bahnsteigunterführung ist heute nicht geradlinig an die Empfangshalle angebunden und nur über einen Umweg zu erreichen. Dieser Tunnel soll zurück gebaut und durch einen neuen Personentunnel ersetzt werden. Aus betrieblichen Gründen muss der neue Tunnel an anderer

Stelle gebaut werden, bevor der alte abgerissen werden kann. Teil der Entwurfsaufgabe ist es zu prüfen, wo im Empfangsgebäude und seiner möglichen östlichen Erweiterung der neue Tunnel anschließt. Zwei Möglichkeiten stehen dabei zur Auswahl:

1. ein Personentunnel, der in einer Flucht mit dem westlichen Haupteingang des Empfangsgebäudes liegt,
2. oder ein Personentunnel, der in der östlichen Erweiterung anschließt.

Der Tunnel kann nur axial verlegt werden, dabei sind eine möglichst mittige Anbindung der Bahnsteige, kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsträgern und gute Erreichbarkeit inner- und außerhalb des Empfangsgebäudes zu bedenken. Um innerhalb des Tunnels die lichte Höhe zu vergrößern, wird eine Absenkung des Fußbodens nötig. Bei einem lichten Tunnelquerschnitt (ohne statisch erforderliche Deckenstärken) von mindestens 6 x 3 m wird der Tunnelfußboden ca. 1,0 m unterhalb der Fußbodenhöhe des Empfangsgebäudes liegen. Der Übergang zwischen dem Empfangsgebäude und der Bahnsteigunterführung muss barrierefrei sein. Zudem soll künftig eine entsprechende Verlängerung der Bahnsteigunterführung auch das Stadtgebiet nördlich der Bahnanlagen erschließen. Dieses Entwicklungsgebiet ist für Würzburgs Innenstadterweiterung von außerordentlicher Bedeutung, so dass die Konzeption der Tunnelanlage auf diese zukünftigen funktionalen Bedürfnisse hin ausgebildet werden muss. In dem beiliegenden städtebaulichen Konzeptplan der Stadt Würzburg ist diese Erweiterung enthalten.

### Raumprogramm für das Erdgeschoss des Empfangsgebäudes mit östlicher Erweiterung

Nutzer	Nutzfläche qm	HF	NF	Bemerkungen
1 Bahnhofsbuchhandlung	290 bis 340	250 bis 300	40	
2 Gastronomie Einheit 1	250 bis 350	190 bis 250	60 bis 100	
3 Kleinflächiger Einzelh. (4 Einheiten)	300	240	60	
4 Verkehrsnahe Dienstleistung	bis 150	120	30	
5 SB-Markt/Imbiss	220 bis 260	180 bis 220	40	
6 Kleingastronomie	40	30	10	
7 Blumen	100	80	20	
8 Backwaren (2 Einheiten)	240 bis 280	160 bis 200	80	Einheit 1: 120/50 qm
9 Reisezentrum	320	250	70	Schichtbetrieb max. 15 Personen gleichzeitig anwesend., insges. 35 Mitarbeiter
10 Tabakwaren/Lotto	45	30	15	
11 Cafe	30	30		
12 Cafe/Schnellgastronomie	250 bis 300	170 bis 200	80 bis 100	
13 Service Point	20	20		
14 Schließfächer	ca. 100	100		204 klein, 126 groß
15 Wartezone				25 Sitzplätze
16 Nebenräume für Reinigungsgeräte				
17 Empfangshalle				"Infotafel im Zugang zur Verkehrsstation, Werbeflächen, Kundeninfo"
mit Automaten, Telefone				13 Automaten (Foto-, Süßwaren, Telefonkarten-, Getränke, etc.) und 12 Telefone, Integration in Wand oder Hallenfläche
mit Sonderverkauf-/Aktionsflächen mit Fahrausweisautomaten	50	50		in Hallenfläche berücksichtigen 12 Fernverkehr, 4 Nahverkehr, evtl. Automatenraum, Abmessungen je Automat 90*60
zusätzlich:				
Wertstoffhof und Anlieferung				
WC-Anlage im EG, 1. OG oder KG				"Anzahl: Damen: 4 Kabinen, Herren: 2 Kabinen, 4 Pissoir; Behinderten-WC mit Wickelraum"
Technikräume sind nachzuweisen				

### II.3 Verkaufs- und Serviceflächen, Raumprogramm

Im Empfangsgebäude und seiner östlichen Erweiterung sind neben den betriebsnotwendigen Flächen, auch Verkaufs- und Serviceflächen im Erdgeschoss zu planen, die neben

den Bahnkunden auch den Nutzern von Bus und Straßenbahn, sowie den Parkflächen zur Verfügung stehen sollen. Die DB Station & Service AG möchte dazu im gesamten Hauptbahnhof insgesamt eine Fläche von ca. 2.600 qm Nutzfläche bzw. ca. 800 qm zulässige Verkaufsfläche\* für Verkauf, konsumnahe Dienstleistungen, Gastronomie und Service

realisieren zzgl. der erforderlichen Flächen für den Bahnbetrieb. Die mögliche Verknüpfung mit der Mall des Einkaufszentrums ist, wie bereits angesprochen, zu prüfen. Der Grundriss des bestehenden Empfangsgebäudes wird dazu den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt. Bei der Bearbeitung sind die Flächenangaben einzuhalten.

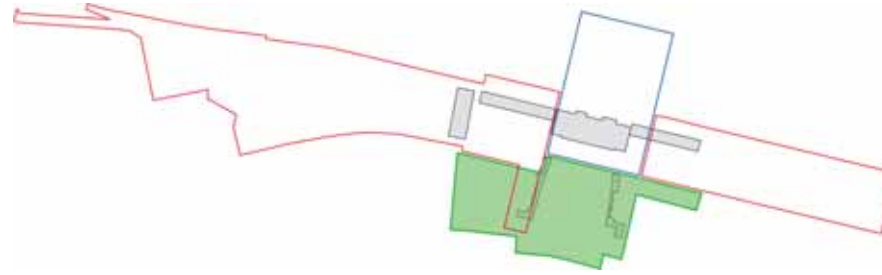


## II.4 Bahnhofsvorfahrt / Parkflächen der Bahn

Die Erschließung und die Unterbringung der Parkflächen wurden bereits unter Punkt B.7.1 "Pkw-Verkehr" beschrieben. Ihre genaue Größe und detaillierte Gestaltung ist Teil der Wettbewerbsaufgabe.

## II.5 Sicherheitsrelevante Anforderungen

Der Platzbedarf für den Entfluchtungsfall, für die Aufstellflächen von Feuerwehr- und sonstigen Rettungsfahrzeugen sowie für das Notfallmanagement der Bahn ist zwingend zu berücksichtigen. Die brandschutztechnisch erforderlichen Sammelpunkte, Evakuierungswege, Feuerwehrwege, Rettungswege sind vorzusehen. Der Zugang zum Tunnelrettungszug am Bahnsteig 1 ist vorhanden und zu berücksichtigen.



## III. Wettbewerbsteil III Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg

Mit dem neuem Bahnhof verwirklichte die Stadt Würzburg Mitte der 50er-Jahre auch ein neues Verkehrskonzept. Röntgen- und Hauger-Ring wurden verbreitert. Auf dem Gelände des Ringparks wurden der ZOB und der Durchstich zur Bahnhofsvorfahrt angelegt. Der Bahnhofsvorplatz mit dem Kiliansbrunnen wurde mit einer Wendeschleife der Straßenbahn und den dazugehörigen Haltestellen bebaut. Um den Flächenverbrauch des Ringparks wenigstens teilweise zu kompensieren, wurde der zu dieser Zeit gepflasterte Platz innerhalb der Trambahnschleife begrünt. Die beiden Pavillonzeilen wurden angelegt. Sie sollten den Bahnhofsvorplatz nach Westen und Osten hin begrenzen und ihm eine neue Fassung geben.

Heute wird der ZOB an einen neuen Standort verlegt. Der derzeitige Bahnhofsvorplatz wird seiner Bedeutung als Entree zur Stadt nicht mehr gerecht. Der Kiliansbrunnen ist sanierungsbedürftig, die Pavillonzeilen sind sichtbar verbraucht. Anlass genug, diesen gesamten Bereich des Bahnhofsbereichs zum Gegenstand des Ideenteils des Wettbewerbsverfahrens zu machen.

## III.1 ZOB Bestand / Ringpark

Der bisherige ZOB besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen. Der Haupt-ZOB befindet sich im Bereich Bahnhofsvorplatz und verfügt über ca. 500 m Bahnsteiglänge, die weder behindertengerecht noch wettergeschützt ausgestattet sind. Ein kleiner Teilbereich befindet sich im Bereich Quellenbachparkhaus (7 Linien), was im Bezug auf die Laufwege über den Kurzzeitparkplatz zu ungenügenden Umsteigebeziehungen zwischen den Standorten führt. Eine sukzessive, behindertengerechte Ausgestaltung ist aufgrund der damit notwendig werdenden Längenänderungen der Aufstellorte nicht möglich.

Des Weiteren befindet sich der städtische Busbahnhof seit seiner Anlage in den Fünfziger Jahren im Lichtraumprofil der denkmalgeschützten Ringparkanlagen. Die Fläche des heutigen ZOB ist, obwohl seit Jahrzehnten weitgehend versiegelt und als Verkehrsfläche genutzt, dennoch räumlicher Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles der ehemaligen barocken Glacisanlagen, das als Ringpark die gesamte rechtsmainische Altstadt Würzburgs umgibt.

Der Ringpark als Ganzes umfasst eine Fläche von rund 27 Hektar. Er stellt eine typisch gründerzeitliche Anlage mit gewundener Wegeführung und unregelmäßiger Bepflanzung dar und ist Ausdruck der Gartenkunst des 19. Jahrhunderts - eine "landschaftliche Anlage im Sinne des englischen Parkstils".

Die Schaffung des Parks begann 1868 als Ergebnis der Schleifung der barocken Bastionärbefestigung der Stadt. Sie erfolgte maßgeblich unter Federführung des Würzburger Bürgermeisters Georg Zürn (Erster Bürgermeister von 1865 bis 1884). Die Grüngestaltung selbst wurde 1878 durch Heinrich Siesmayer begonnen. Ihm folgte 1880, mit der Schaffung des Amtes eines hauptamtlichen Stadtgärtners, der aus Schweden stammende Jens Person Lindahl. Er prägte den Ringpark in seiner bis heute weitgehend erhaltenen Gesamtgestalt. Nach dem Tode Lindahls wurde 1888 Engelbert Sturm in das Amt des Stadtgärtners berufen. Er stellte die Ringparkanlagen bis zum Jahr 1900 fertig. Die Verlegung des ZOB, die sich nun im Zuge des Wettbewerbsprojekts ergibt, bietet die einmalige Chance, diese Fläche als Teil des Ringparks zu renaturieren.

Der Ringpark weist im Bereich des Hauptbahnhofs starke Lücken auf. So wurden bereits in den 50er Jahren bei der Anlage des Busbahnhofs weite Teile des westlichen Ringparks aufgelassen und zu Verkehrsanlagen umgewidmet. Dieser Bestand wurde in den 70er Jahren zum Gartendenkmal Ringpark erklärt. Unbestritten zählt der bisherige Busbahnhof zu den Eingriffen in das Lichtraumprofil der Parkanlage. Dieser Eingriff soll nun wieder zurückgenommen werden.

Im Zuge der Planungsvorgaben wird dies durch Verlagerung des ZOB möglich. Derzeit sind in der Summe der Einzelflächen des Busbahnhofes ca. 2.800 qm mit Grünflächen belegt. Zukünftig sollen ca. 5.600 qm zusammenhängende Grünflächen im Lichtraumprofil des Ringparks angelegt werden. Diese Fläche soll im Stil des englischen Landschaftsgartens renaturiert und fester Bestandteil der Gesamtanlage Ringpark werden.

### III.2 Fahrradstation in der östlichen Pavillonzeile

Der Hauptbahnhof sowie die Würzburg Arcaden und der ZOB (neu) sind wichtiges Ziel für Fahrradfahrer. Zukünftig sollen ca. 400 Fahrradstellplätze für den Hauptbahnhof und ca. 100 Stellplätze für die Würzburg Arcaden angeboten werden. Der überwiegende Teil der Fahrradstellplätze soll in einer Fahrradstation zusammengefasst werden. In der östlichen Pavillonzeile bietet sich hier die Möglichkeit zur optimalen Integration der Fahrradstation in die Verkehrsbeziehungen an der Schnittstelle zum ZOB (neu), der Straßenbahn, dem Hauptbahnhof und den Würzburg Arcaden. Daher ist ein Neubau eines Fahrradparkhauses mit ca. 400 Fahrradstellplätzen ein Angebot zu Verbesserung der Umsteigebeziehungen an der Verkehrsstation. Dieses Bauwerk sollte möglichst in der östlichen Pavillonzeile vollständig untergebracht werden. Die Einrichtung soll insgesamt ca. 400 Fahrradstellplätze aufnehmen können, wovon ca. 100 Stellplätze verschließbar sind. Zusätzlich werden im direkten Bereich der Arcaden weitere ca. 100 Stellplätze gefordert. Zudem ist die Integration

von ergänzenden fahrradbezogenen Serviceleistungen wie Verleih oder Reparatur gewünscht. Die bestehende und künftige Straßenbahnführung mit ihren Haltestellen ist zu berücksichtigen (s. Punkt B.7.5 "Öffentlicher Verkehr / Fußgänger / Radfahrer").

### III.3 Bahnhofsvorplatz und Pavillons

Die Neuordnung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist eng im Kontext seiner Historie zu entwickeln. Das bedeutet zum Beispiel, dass künftig auch eine anderweitig befestigte Platzanlage denkbar ist.

Neben seiner Funktion als Entree zur Stadt wird der Bahnhofsvorplatz auch weiterhin als zentraler Knotenpunkt des Würzburger Straßenbahnnetzes dienen. Die Gleisanlagen und Haltestellen sind daher in die Neugestaltung des Geländes zu integrieren. Für die Zukunft ist eine Veränderung der derzeitigen Trassenführung und eine Verlegung der Haltestellen von der Westseite des Bahnhofsvorplatzes an seine Nordseite, d.h. unmittelbar an das Bahnhofsgebäude, geplant. Auch diese mögliche Trassenführung, die gem. Beschluss des Stadtrates der Stadt Würzburg vom 07.09.2000 Grundlage des - derzeit ausgesetzten - Planfeststellungsverfahrens ist, ist selbstverständlich zu berücksichtigen. Konkrete Aufgaben für den Wettbewerbsentwurf sind die Freiflächengestaltung, die Überplanung der östlichen Pavillonzeile, die Integration der westlichen Pavillonzeile aus dem Teil 1 und die funktionale sowie gestalterisch ansprechende Formulierung der Wegebeziehungen, die über den Bahnhofsvorplatz zu bewältigen sind.

## 1 heutiger Zustand der östlichen Pavillonzeile



Auf die Wegeachsen wie in Punkt B.7.6 beschrieben wird verwiesen. Die derzeitigen Pavillons sind in ihrer baulichen Struktur weitestgehend erschöpft. Sie tragen in keinerlei Hinsicht den Anforderungen an das zeitgemäße Bauen Rechnung. Hinsichtlich Funktion, Technik und vor allem Wirtschaftlichkeit ist eine nachhaltige Bewirtschaftung aufgrund der abgelaufenen Restnutzungsdauer nicht mehr möglich. Dem gegenüber steht die hohe städtebauliche Qualität der Situation. Die beiden Pavillonzeilen tragen mit ihrer fokussierenden Anordnung wesentlich zur Gesamterscheinung im Bereich Bahnhofsvorplatz bei, ermöglichen durch ihre Durchlässigkeit Blickbeziehungen zu den benachbarten Ringparkflächen und treten aufgrund der Eingeschossigkeit nicht als Barriere in Erscheinung. In die Vorgabe des Wettbewerbs werden neue Pavillons auf Grundlage der bestehenden Planungssituation aufgenommen.

Diese sollen wiederum nur eingeschossig beidseitig den Bahnhofsvorplatz flankieren und mit Einzelhandelsnutzungen die Attraktivität des Bahnhofsbereiches erhöhen.

Die bestehende Kinderstagesstätte soll an der heutigen Stelle erhalten und modernisiert werden.

Die neuen Pavillons werden im Rahmen der Gesamtinvestition vom Investor erstellt und finanziert, verbleiben aber dauerhaft im Eigentum der Stadt. Sowohl die befestigte „Fläche“ im Umfeld der Pavillons, als auch die Nutzflächen der Einheiten sollen gegenüber heute verringert werden.

Die im Boden geführten Gas- und Leitungstrassen sind zwingend mind. 1 m beidseitig von jeglicher Bebauung und tiefwurzelndem Bewuchs freizuhalten. Eine Verlegung der Trassen ist aus Kostengründen nicht möglich.

# Teil D - Verfahren

## D.1

### Auslober

Der Wettbewerb wird gemeinschaftlich von der Stadt Würzburg, der DB Station&Service AG und der mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG ausgelobt. Die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG übernimmt die Rolle des federführenden Auslobers. Für die einzelnen Wettbewerbsteile wurde nachfolgende Verantwortlichkeit festgelegt:

#### D.1.1

##### Wettbewerbsteil I

Ausloberin für den Wettbewerbsteil I (Realisierungsteil) „Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus (inklusive westliche Pavillons Bahnhofsvorplatz) sowie den ZOB (neu)“ ist die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG, Am Waldthausenpark 4, 45127 Essen, in enger Kooperation mit der Stadt Würzburg.

#### D.1.2

##### Wettbewerbsteil II

Ausloberin für den Wettbewerbsteil II (Realisierungsteil) „Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis Zentralomnibusbahnhof ZOB (neu) und neue Anbindung Verkehrsstation“ ist die DB Station & Service AG, Köthener Straße 2, 10963 Berlin.

#### D.1.3

##### Wettbewerbsteil III

Ausloberin für den Wettbewerbsteil III (Ideenteil) „Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg einschließlich der östlichen Pavillonzeile“ ist die Stadt Würzburg, Beim Grafeneckart 1, 97070 Würzburg, in enger Kooperation mit der mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG.

#### D.2

##### Betreuung

Das Wettbewerbsverfahren wird betreut durch das Büro FSW Düsseldorf GmbH, Faltin + Sattler, Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf, e-mail: office@fsw-info.de

#### D.3

##### Kurzprofil der Aufgabe

Die Umgebung des Würzburger Hauptbahnhofs ist seit Jahrzehnten durch die Flächen von Post und Bahn sowie durch Einrichtungen der städtischen Verkehrsinfrastruktur geprägt. Umstrukturierungen bei Post und Bahn, wie sie in den letzten Jahren allerorten vollzogen werden, führen auch in Würzburg zur Auffassung großer Areale.

Sie machen es erforderlich, den gesamten Bereich rund um den Hauptbahnhof städtebaulich neu zu ordnen. Im Zuge dieser städtebaulichen Umstrukturierungen beabsichtigt die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG, Essen, die Errichtung des Einkaufszentrums Würzburg

Arcaden auf dem ehemaligen Postareal unter Einbeziehung und Erhalt des bestehenden Hochhauses. Gleichzeitig plant die DB Station & Service AG eine Neugestaltung des Bahnhofs sowie die Erweiterung der Verkaufs- und Serviceflächen im Bahnhof. Der vorliegende Wettbewerb gliedert sich in zwei Realisierungsteile und einen Ideenteil:

##### - Wettbewerbsteil I (Realisierungsteil)

Einkaufszentrum Würzburg Arcaden auf dem ehemaligen Postareal unter Einbeziehung des bestehenden Hochhauses, und für den westlichen Bereich des Hauptbahnhofs zwischen Empfangsgebäude und Posthochhaus, der mit seinen Verkaufs- und Serviceflächen direkt an die Würzburg Arcaden anschließen soll, sowie für die westliche Pavillonzeile auf dem Bahnhofsvorplatz, sowie für den ZOB (neu).

##### - Wettbewerbsteil II (Realisierungsteil)

Umplanung des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes sowie die Neuplanung der östlichen Erweiterung bis ZOB (neu).

##### - Wettbewerbsteil III (Ideenteil)

Renaturierung des jetzigen ZOB und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg inkl. östlicher Pavillonzeile

Mit der Durchführung des Wettbewerbs erwarten sich die Auslober - die Stadt Würzburg, die DB Station & Service AG und die mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG - die bestmögli-

chen städtebaulichen und architektonischen Konzepte. Sie sollen Funktionalität, gute Gestaltung und Wirtschaftlichkeit in sich vereinen. Das Wettbewerbsergebnis wird die Grundlage für die weiteren Planungen sein.

## D.4

### Wettbewerbsart

Der Wettbewerb ist als einstufiger, beschränkter Realisierungs- und Ideenwettbewerb in Form eines Einladungswettbewerbs nach GRW 1995 (nov. 12/2003) für 7 Arbeitsgemeinschaften (bestehend aus Architekten und Landschaftsarchitekten) ausgeschrieben. Allen Arbeitsgemeinschaften wird aufgrund der komplexen verkehrlichen Zusammenhänge dringend die Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern als Fachberater empfohlen.

Die Arbeitsgemeinschaften wurden im Rahmen eines vorgeschalteten EU-weit offenen Bewerbungsverfahrens ausgewählt. Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens - GRW 1995 - in der novellierten Fassung vom 22.12.2003 zugrunde, soweit in einzelnen Punkten dieser Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt. An der Vorbereitung des Teils der allgemeinen Bedingungen der Auslobung hat der Bezirkswettbewerbssausschuss Region Unterfranken der Bayerischen Architektenkammer beratend mitgewirkt.

Der Wettbewerb wurde bei der AK Bayern unter der Nummer 2006/40.03 registriert.

Mit der Teilnahmebestätigung zum Wettbewerbsverfahren erkennen die teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften alle Bedingungen und Vorgaben des Verfahrens an. Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

#### **D.5 Preisgelder**

Für den Einladungswettbewerb nach GRW 1995 (nov. 12/2003) stehen insgesamt 246.500,- EUR brutto, aufgeschlüsselt in Preissummen je Wettbewerbsteil in entsprechender Verteilung für Preise sowie für Bearbeitungshonorare zur Verfügung (inkl. gesetzlicher Mehrwertsteuer von zurzeit 16%):

Das Bearbeitungshonorar für 7 Arbeitsgemeinschaften beträgt jeweils 17.607,14 EUR. An Preisgeldern stehen zudem insgesamt 123.250,- EUR brutto zur Verfügung, die sich wie folgt auf die Wettbewerbsteile verteilen:

#### **Wettbewerbsteil I (Realisierungsteil)**

1. Preis 29.900.- EUR
2. Preis 20.150.- EUR;
3. Preis 13.450.- EUR;
4. Preis 6.750.- EUR

#### **Wettbewerbsteil II (Realisierungsteil)**

1. Preis 15.800.- EUR
2. Preis 11.850.- EUR;
3. Preis 7.900.- EUR;
4. Preis 3.950.- EUR

#### **Wettbewerbsteil III (Ideenteil)**

1. Preis 6.600.- EUR
2. Preis 5.000.- EUR;
3. Preis 3.250.- EUR;
4. Preis 1.650.- EUR

Die Auszahlung des Bearbeitungshonorars erfolgt nach Abgabe einer prüffähigen Wettbewerbsarbeit mit den geforderten Leistungsbestandteilen. Im Falle einer Beauftragung werden das Preisgeld und die Hälfte des Bearbeitungshonorars nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Das Preisgericht ist berechtigt, abweichend von § 4.2 der GRW 95, durch mehrheitlichen Beschluss eine andere Verteilung der Preissumme oder die Vergabe eines Sonderpreises vorzunehmen, die Gesamtsumme kommt jedoch zur Ausschüttung.

#### **D.6 Eigentum und Urheberrecht**

Die mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge werden Eigentum der Auslober. Die Urheberrechte, insbesondere der Schutz gegen Nachbauen und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe, vorbehaltlich der Veröffentlichung durch die Auslober, bleiben den Verfassern erhalten. Den Auslobern steht das Recht der Erstveröffentlichung zu. Sie sind berechtigt, die eingereichten Arbeiten nach Abschluss des Wettbewerbs unter Angabe der Verfasser/-innen ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Verfasser stellen die Auslober von den Rechten Dritter an den eingereichten Unterlagen frei.

#### **D.7 Weitere Beauftragung**

Die Auslober verpflichten sich für den jeweiligen zu verantwortenden Realisierungsteil, sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht, insbesondere soweit und sobald die dem den Realisierungsteilen des Wettbewerbs zugrunde liegenden Aufgaben realisiert werden, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts - für den jeweiligen Realisierungsteil - einen oder mehrere Preisträger (im Falle einer einstimmigen Empfehlung des Preisgerichts den ersten Preisträger) mit den für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen des jeweiligen Realisierungsteils der Objektplanung und Freianlagen nach HOAI § 15 Abs. 2 mindestens die Leistungsphasen 2 bis einschließlich 4 zu beauftragen. Die Auslober werden dabei durch angemessene weitere Beauftragung sicherstellen, dass die Qualität des Wettbewerbsentwurfs bei der Realisierung gewahrt bleibt (künstlerische Oberleitung). Eine stufenweise Beauftragung wird für beide Realisierungsteile beabsichtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Genehmigungsplanung für den Bereich der Deutschen Bahn sich nach den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes regelt. Die Wettbewerbsteilnehmer verpflichten sich, im Falle einer Beauftragung durch die Auslober nach Ziffer D.7 die weitere Bearbeitung zu übernehmen und durchführen. Die Weiterbearbeitung ist grundsätzlich an die wirtschaftlichen Anforderungen des Projektes anzupassen.

#### **D.8 Bekanntgabe**

Allen teilnehmende Arbeitsgemeinschaften und den Mitgliedern des Preisgerichtes wird das Wettbewerbsergebnis nach Abschluss des Verfahrens bekannt gegeben. Die Auslober werden alle Wettbewerbsarbeiten unter Offenlegung der Verfasser veröffentlichen. Nach Abschluss des Wettbewerbs werden zudem alle Arbeiten öffentlich ausgestellt. Die genauen Daten und der Ausstellungsort werden rechtzeitig veröffentlicht.

#### **D.9 Anonymität**

Die Wettbewerbsunterlagen sind zur Abgabe anonym - ohne Hinweise auf die Verfasser - einzureichen. Als Absender ist die Adresse:

FSW Düsseldorf GmbH,  
Stichwort „Wettbewerb Würzburg“  
Rathausufer 14,  
40213 Düsseldorf

auf allen Versandpapieren einzutragen bzw. auf den Umschlägen anzugeben.

Die einzureichenden Leistungen in Form von Plänen, Modellen und Abgabedokumenten sind hierzu mit einer sechsstelligen Kennzahl zu kennzeichnen. Bei allen Plänen ist die Kennzahl in einem Feld von 6 cm Breite und 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke aller Blätter anzuordnen.

Alle weiteren Schriftstücke sowie die CD 1 „Plandaten“ und CD 2 „Verfasser“ sind ebenfalls mit dieser Kennzahl zu versehen. Die Daten auf der CD sind wie folgt zu kennzeichnen:

Kennzahl\_Dateiname.Dateityp  
(Beispiel: 123456\_Blatt1.TIF)

Die Verfasserklärung mit der CD 2 „Verfassererklärung“ ist in einem neutralen, verschlossenen Umschlag (Format DIN A4 bzw. C4) einzureichen - auch dieser Umschlag ist mit der gleichen Kennzahl zu versehen. Die Vorprüfung wird die Kennzahlen der eingereichten Arbeiten der Verfasser durch Tarnzahlen ersetzt.

Für den Fall, dass z.B. Unterlagen der Teilnehmer/innen durch Versand stark beschädigt oder digitale Daten nicht lesbar sind, ist von der Teilnehmerin/dem Teilnehmer zur Abgabe auf einem gesondertem DIN A4-Blatt eine anonyme E-Mail-Adresse entsprechend der gewählten Kennzahl des/der Teilnehmers/in anzulegen, dem das Kürzel „wue“ vorangestellt ist (z.B.: wue\_123456@gmx.net) und dem Betreuungsbüro mit den Abgabeunterlagen mitzuteilen.

Die Einrichtung derartiger Adressen ist kostenfrei und durch die freie Wahl der Domain auch anonym. Der/die Teilnehmer/in hat zudem sicherzustellen, dass der/die Teilnehmer/in über diese Adresse ständig erreichbar ist. Etwaige Korrespondenz wird protokolliert und dem Preisgericht auf Nachfrage vollständig zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

Die Nichtbeachtung der formalen Leistungsbestandteile oder Verletzungen der Anonymität führen zum Ausschluss aus dem Wettbewerbsverfahren.

#### **D.10 Rücksendung**

Soweit die Arbeiten nicht in das Eigentum der Auslober übergegangen sind, können sie nach Abschluss des Verfahrens innerhalb von 4 Wochen bei der Stadt Würzburg abgeholt werden. Nicht abgeholte Arbeiten und Modelle werden zurückgeschickt. Die Unterlagen und Modelle werden in diesem Fall mit einem professionellen Kurierdienst zu Lasten des Wettbewerbsteilnehmers versandt. Um Beschädigungen durch den Transport zu vermeiden, wird eine persönliche Abholung dringend empfohlen. Bei Verlust oder Beschädigung jeder Art während des Versands übernehmen die Auslober und das Betreuungsbüro FSW Düsseldorf GmbH grundsätzlich keinerlei Haftung.

#### **D.11 Haftungsausschluss**

Die bereitgestellten Informationen in der Auslobung sowie auf und in den Planunterlagen wurden durch die Auslober sorgfältig recherchiert und geprüft. Jedoch wird keine Haftung, Garantie oder Gewähr dafür übernommen werden, dass alle Angaben vollständig, richtig und in letzter Aktualität zu Verfügung gestellt worden sind.

Weder die Veröffentlichung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung der Auslober sowie der FSW Düsseldorf GmbH auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

#### **D.12 Verstöße**

Wenn ein Teilnehmer die Entscheidung des Preisgerichts rügen will, so muss diese Rüge bei den Auslobern innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des abschließenden Preisgerichtsprotokolls eingehen. Vergabepflichtstelle für die öffentlichen Wettbewerbsauslober (Stadt Würzburg, DB Station & Service AG): Regierung von Mittelfranken - Vergabekammer Nordbayern, Promenade 27, 91522 Ansbach

#### **D.13 Schriftliche Rückfragen**

Rückfragen zur Auslobung können ausschließlich per E-Mail zu dem in der Terminübersicht genannten Datum an das Betreuungsbüro unter der folgenden E-Mail-Adresse gestellt werden: [wb\\_wuerzburg@fsw-info.de](mailto:wb_wuerzburg@fsw-info.de)

Die beantworteten Rückfragen aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten umgehend zur Verfügung gestellt. Den Teilnehmern, dem Preisgericht und allen Beratern und Vorprüfern sind diese Informationen jederzeit zugänglich.

#### **D.14 Beurteilungskriterien**

Die eingehenden Arbeiten werden u.a. nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Städtebau u.a. Qualität der städtebaulichen Gesamtkonzeption mit der Neugestaltung des Vorplatzes und die Integration des ZOB. Städtebauliche Verträglichkeit und Maßstäblichkeit aller Neubauten.
- Verkehr u.a. Berücksichtigung der besonderen Erschließungs-Vorgaben für sämtliche Verkehrsarten des Hauptbahnhofumfeldes.
- Hochbau u.a. Architektur und Nutzungsqualität insbesondere aber Leistungs- und Programmerfüllung der Würzburg Arcaden und des zentralen Empfangsgebäudes der Deutschen Bahn AG. Räumliche und funktionale Qualitäten der Verkehrsstation mit Vorplätzen, ZOB, Arcaden etc.
- Realisierungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit mit Einhaltung der gewünschten Vermarktungsflächen innerhalb des Gesamtkonzeptes und deutliche Definition der Bauabschnitte.
- Komfort u.a. Gebrauchs- und Nutzungsqualitäten für die Kunden der Würzburg Arcaden, der DB AG und der Besucher der Stadt Würzburg.

Die genannte Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar. Das Preisgericht behält sich vor, die einzelnen Kriterien zu ergänzen und zu gewichten.

# Teil E - Akteure

## E.1

### Teilnehmer/-innen

Folgende 7 Arbeitsgemeinschaften sind von einem unabhängigen Auswahlgremium im Rahmen eines EU-weit offenen Bewerbungsverfahrens am 26. Juni 2006 ausgewählt worden:

- RKW Architektur + Städtebau, Düsseldorf | Deutschland mit Rheims + Partner Landschaftsarchitekten und Ingenieure, Krefeld | Deutschland
- Allmann Sattler Wappner . Architekten, München | Deutschland mit TOPOTEK 1, Berlin | Deutschland
- Joseph Doyle Architects Ltd. Dublin | Irland mit Architekturbüro Prof. Gerhard Hemmerlein, Würzburg und Murray&Associates Landscape Architects, Dublin | Irland
- Dömges Architekten AG, Regensburg | Deutschland mit Werkgemeinschaft Freiraum, Nürnberg | Deutschland
- KJS+ Architekten, Erlangen | Deutschland mit Landschaftsarchitekten Lorenz + Penkwitt, Nürnberg | Deutschland
- Auer + Weber + Assoziierte, Stuttgart | Deutschland mit WES & Partner, Hamburg | Deutschland
- Architekten Gössler mit BJA, Berlin | Deutschland mit Häfner Jimenez Büro für Landschaftsarchitektur, Berlin | Deutschland

## E.2

### Preisgericht

#### E.2.1

##### Fachpreisgericht

1. Prof. Dipl.-Ing. Albert Speer, Frankfurt a.M.
2. Prof. Dr.-Ing. Hartmut Niederwöhrmeier, Architekt, Nürnberg
3. Prof. Dipl.-Ing. Dieter Patschan, Architekt, Hamburg
4. Prof. Dipl.-Ing. Hans-Peter Haid, Architekt, Fürth/Nürnberg
5. Dipl.-Ing. Gerhard Thiele, Landschaftsarchitekt, Schwabach
6. Dipl.-Ing. Christian Baumgart, Stadtbaurat Stadt Würzburg
7. Dipl.-Ing. Klaus Eckhard Kuhn, Architekt, Hamburg
8. Dipl.-Ing. Laurent Delorme, Architekt, mfi AG, Essen
9. Dipl.-Ing. Ewald Breuer, Architekt, DB Station & Service AG, Berlin
10. Dipl.-Ing. Annett Noffke, Architektin, DB Station & Service AG, Berlin

#### E.2.2

##### Stellvertreter

##### Fachpreisgericht

1. Dipl.-Ing. Rebecca Chestnutt, Architektin, Berlin (ständig anwesend)
2. Dipl.-Ing. Christian Brückner, Architekt, Würzburg (ständig anwesend)
3. Dipl.-Ing. Christoph Quick, Architekt, mfi AG, Essen
4. Dipl.-Ing. Timo Otten, Architekt, DB Station & Service AG, Berlin
5. Dipl.-Ing. Joachim Fuchs, Baudirektor, Leiter des Staatlichen Hochbauamts Würzburg

### **E.2.3 Sachpreisgericht**

1. Dr. Pia Beckmann, Oberbürgermeisterin der Stadt Würzburg
2. R. Roger Weiss, Vorsitzender des Aufsichtsrates der mfi AG, Essen
3. Dr. Herbert Appelt, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der mfi AG, Essen
4. Rolf Reh, DB Station & Service AG, Berlin
5. Henrik Thomsen , DB Station & Service AG, Berlin
6. Thomas Schmitt, Mitglied des Stadtrats, CSU Fraktion, Würzburg,
7. Hans Werner Loew, Mitglied des Stadtrats, SPD Fraktion, Würzburg
8. Hans-Jürgen Weber, Mitglied des Stadtrats, WL-Fraktion, Würzburg
9. Karin Miethaner-Vent, Mitglied des Stadtrats, Fraktion Die Grünen, Würzburg

### **E.2.4 Stellvertreter Sachpreisgericht (ständig anwesend)**

1. Dr. Adolf Bauer, Bürgermeister der Stadt Würzburg
2. Klaus-Martin Callhoff, mfi AG, Essen
3. Günther Pichler, DB Station & Service, München
4. Karl-Heinz Ferstl, DB Station & Service, München
5. Wolfgang Roth, Mitglied des Stadtrats, CSU-Fraktion, Würzburg
6. Hans Schrenk, Mitglied des Stadtrats, SPD-Fraktion, Würzburg
7. Freiherr Hans Otto Truchseß von und zu Wetzhausen, Mitglied des Stadtrats, FWG-Fraktion, Würzburg

### **E.3 Sachverständige Berater des Preisgerichts**

1. N.N, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
2. Prof. Dr.-Ing Peter Kirchhoff, Erding

### **E.4 Vorprüfung**

1. Dipl.-Ing. Jörg Faltin, FSW Düsseldorf GmbH, Düsseldorf
2. Dipl.-Ing. Andreas M. Sattler, FSW Düsseldorf GmbH, Düsseldorf
3. Dipl.-Ing. Matthias Lambert, Architekt, mfi AG, Essen
4. Dipl.-Ing. Yvonne Beck, Baureferat, Stadt Würzburg
5. Heike Hald, Bahnhofsmanagerin HBF Würzburg, DB Station & Service, Würzburg
6. Dipl.-Kfm Bernd Kittel, DB Station&Service, München
7. Dipl.-Ing. Klaus Silomon-Pflug, DB Station&Service, Nürnberg

Das Preisgericht kann im laufenden Verfahren zusätzliche Berater und Vorprüfer benennen.

# Teil F - Leistungen

## F.1 Präsentationspläne

1:500

240 x 90 cm quer  
(aus 2 Platten à 120 x 90  
cm auf Kappakarton,  
rückseitig verbunden )

### F.1.1 Blatt 1 - Städtebauliches Gesamtkonzept, Lageplan Wettbe- werbsteile I, II, III

mit Gestaltaussagen zum Vorplatz und dessen stadträumlicher Vernetzung. In diesem Plan sind zudem kenntlich zu machen:

- Baukörperdarstellung des Neubaus der **Würzburg Arcaden**, des **ZOB (neu)** und der **Pavillons (Wettbewerbsteil I)**, des **Hauptbahnhofs mit Verknüpfungsbauwerk (Wettbewerbsteil II)** sowie des **Bahnhofsvorplatzes (Wettbewerbsteil III)**;
- Südansicht des Ensembles mit den Wettbewerbsteilen I, II und III sowie entsprechender Schnitt
- Darstellung der Erschließungssituation einschl. Kurzzeitparker, Taxi, Anlieferung, Busvorfahrt, Straßenbahn, Fahrradstellplätze, Zufahrten bzw. Fahrspuren zu den zentralen Stellplatzanlagen; Darstellung der getrennten Anlieferung für LKW und den dazugehörigen Halte-/Lieferzonen.

### F.1.2 Blatt 2 - Grundrisse und Funktionen Wettbewerbsteile I und II

1:500

240 x 90 cm quer  
(aus 2 Platten à 120 x 90  
cm auf Kappakarton,  
rückseitig verbunden)

Grundrisse Basement/Erdgeschoss/Obergeschoss/Dachgeschoss mit Vorplatz

In diesen Plänen sind kenntlich zu machen:

- Erdgeschoss-Grundriss der **Würzburg Arcaden**, mit Übergang zur Empfangshalle des Hauptbahnhofs (inkl. Erdgeschossgrundriss des integrierten Hochhauses), der **westl. Pavillons** und Vernetzung zum Vorplatz bzw. Vorfahrten , **des Hauptbahnhofs inkl. östlicher Erweiterungsbau** einschließlich der Anbindung zu den Würzburg Arcaden, Vernetzung zum Vorplatz und den Gleisen **und des ZOB (neu)** im Maßstab 1:500
- alle zusätzlich zum Entwurfsverständnis notwendigen Grundrissdarstellungen der Wettbewerbsteile I und II, insbesondere das Basement/Untergeschosse, die Ober-/Dachgeschosse im Maßstab 1:500
- Grundrisse des ZOB (neu) auf Grundlage des vorgegebenen Funktionsplanes mit Übergang zur Empfangshalle des Hauptbahnhofs im Maßstab 1:500
- Ansichten A, B, C, D zur Verdeutlichung der Situation Vorplatz / Arcaden / Empfangsgebäude / Stellplatzanlage / ZOB mit Angabe der Geschosshöhen. (siehe Abbildung Schnitte);
- Schnitte A-A', B-B', C-C', D-D', E-E', F-F' und G-G' zur Verdeutlichung der Situation Vorplatz / Hauptbahnhof / Anschluss Arcaden / Stellplatzanlage mit Angabe der Geschosshöhen. (siehe Abbildung Schnitte);
- Verkehrskonzept mit Erschließung einschließlich Anlieferung, Anschlüssen und Anbindung zu den Parkebenen; Darstellung der Erschließungskerne, exemplarische Flächengrößen der Mietbereiche nach Vorgabe der Auslobung.
- Piktogramm: Baustufen und stufenweise Realisierung aller Maßnahmen



### F.1.3 Blatt 3 - Perspektiven und Details (Wettbewerbsteil I,II und III)

1:50, ohne

240 x 90 cm quer  
(aus 2 Platten à 120 x 90  
cm auf Kappakarton,  
rückseitig verbunden )

- jeweils ein Konstruktionsdetail im Maßstab 1:50 zu Fassade/Dach der Wettbewerbsteile I und II:  
Würzburg Arcaden, westl. Pavillonzeile, Hauptbahnhof mit Erweiterungsbau, ZOB (neu)
- perspektivische Illustration A (Vogelperspektive), B und C - Außen (s. Vorgabe Perspektiven)
- perspektivische Illustration D - Innenraum Würzburg Arcaden (s. Vorgabe Perspektive)
- perspektivische Illustration E - Innenraum Empfangsgebäude (s. Vorgabe Perspektive)

### F.2 CD 1 „Plandaten“

Daten-CD im Format ISO 9660 mit anonymer Kennzeichnung der Daten: Kennzahl\_Dateiname.Dateityp (Beispiel: 123456\_Blatt1.TIF) und folgendem Inhalt:

- Erläuterungstext (als Word-Datei)
- Flächenkennwerte (Excel-Datei)  
Berechnungsbogen mit allen Flächenkennwerten entsprechend Formblatt „Flächenberechnung und Raumprogramm Phase 1“ als Excel-Tabelle für die drei Wettbewerbsteile:  
Teil I: Einkaufszentrum Würzburg Arcaden mit westlichem Bereich zwischen Empfangsgebäude (HBF) und Posthochhaus (inklusive westliche Pavillons Bahnhofsvorplatz), sowie ZOB (neu)  
Teil II: Hauptbahnhof Würzburg mit Empfangsgebäude bis ZOB (neu) und Verkehrsstation sowie  
Teil III: Renaturierung des jetzigen ZOB und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Würzburg  
Einzutragen in den Vordruck zur Flächenbilanz sind:  
Nachvollziehbarer rechnerischer Nachweis der geforderten Bruttogrundflächen BGF und des Bruttorauminhaltes BRI nach DIN

277. Nachweis der Flächen getrennt nach Hauptnutzflächen HNF, Nebennutzflächen NNF (Anlieferung, Lager), Verkehrsflächen VF (nur Mall, Erschließungskerne und Fluchtwege) und Funktionsflächen FF (insbesondere Haustechnik) gem. DIN 277. Darstellung und Flächennachweise sind in den Prüfblättern 1-3 zu führen.

- Bild- und Präsentationsdaten (TIFF oder JPEG oder PDF)  
Alle Plan-/Bildaten der Präsentationsblätter 1 bis 4 sowie des Prüfblattes in Originalgröße mit einer Auflösung von mind. 200 dpi. Die Dateien sind zwingend als: TIFF (LZW komprimiert) oder JPEG (maximale Qualität) oder PDF (hohe Qualität) einzureichen. Animationen, Perspektiven, Modellfotos etc. sind als separate Bilddaten mit einer Mindestgröße von 21 x 30 cm bei einer Auflösung von 300 dpi als TIFF (LZW komprimiert) oder JPEG (maximale Qualität) einzureichen.

### F.3 Erläuterungsbericht

Erläuterungsbericht auf max. 5 DIN A 4 Seiten. Zusätzlich zur entwurfsleitenden Idee (Städtebau/Hochbau/Freiraum) muss der Text des Erläuterungsberichts zu den Realisierungsteilen entsprechend der Gliederungspunkte Aussagen zu den unten aufgeführten Inhalten beinhalten. Die Gliederungspunkte sind den Gruppenpositionen entsprechend der DIN 276 angelehnt:

- Baukonstruktionen einschließlich Fassade
- Bauwerk - Technische Anlagen
- Außenanlagen (einschließlich Materialität)

### F.4 Plansatz Vorprüfung

#### F.4.1 Plansatz Vorprüfung

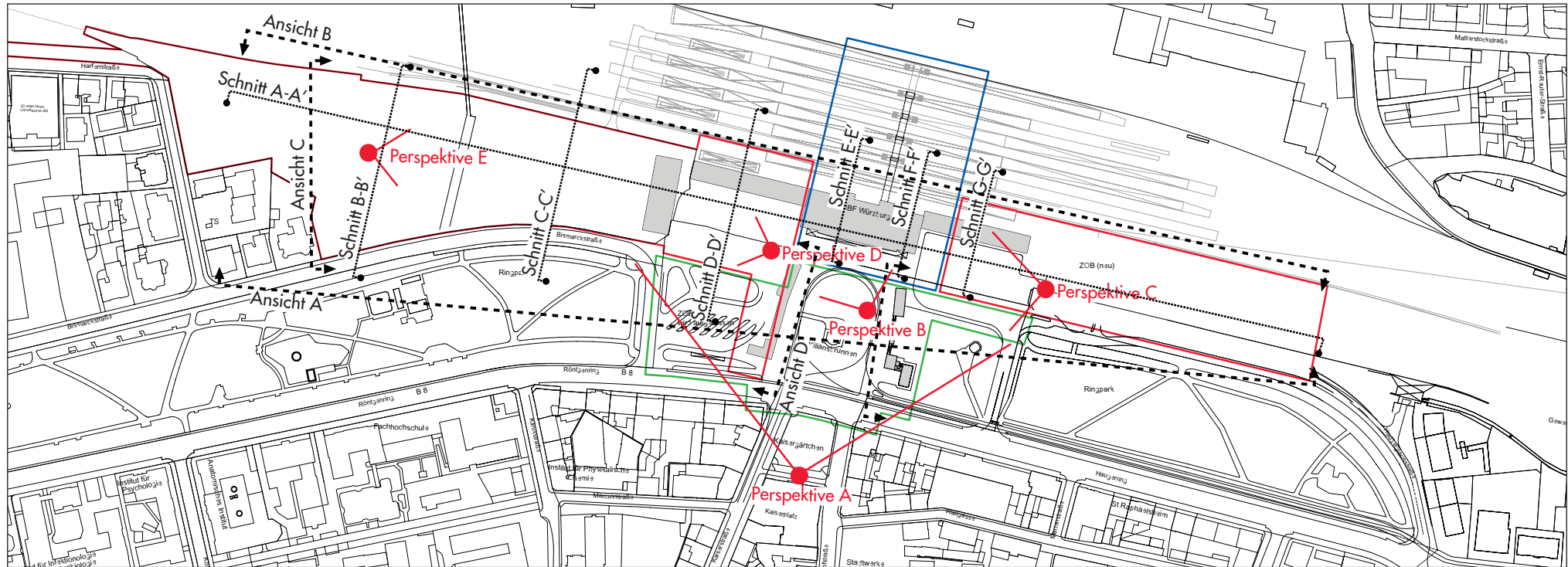
Plansatz in vierfacher (4x) Ausfertigung mit folgenden Unterlagen:

- Präsentationsblätter 1-3 farbig auf DIN A 4-größe gefaltet,
- Prüfblatt 1,2,3 (s. Pkt. F.3.2) farbig auf DIN A 4-größe gefaltet,
- Booklet DIN A3 mit Präsentationsblätter 1-3 farbig (verkleinert)
- ausgedruckter Erläuterungsbericht
- ausgedruckter und ausgefüllter Vordruck Flächenberechnung

### F.4.2 Prüfblatt 1,2,3

(freies Format, gefaltet auf DIN A4, Querausrichtung, einseitig bedruckt, Kennzahl sechsstellig in einem Feld von 6 cm Breite und 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke)

- Prüfblatt 1: Funktionsdarstellung mit Darstellung aller Geschosse (Maßstab 1:1000) entsprechend des Farbschemas des vorgegebenen Formblattes „Flächenermittlung“. Dieses Blatt ist grundsätzlich auf weißem Grund ohne zusätzliche Erläuterungen zu erstellen. Der vorgegebene Farbcode (Programm) ist zwingend einzuhalten und in einer Legende zu kennzeichnen.
- Prüfblatt 2: Flächennachweis A  
Farbige Darstellung der DIN 277-Flächen im Prüfblatt 2 (gefaltet) für die Vorprüfung sowie der nachvollziehbare Nachweis der vermietbaren Handelsfläche.  
M 1:500
- Prüfblatt 3: Flächennachweis B  
Eintragung der erforderlichen Abstandsflächen auf einem gesonderten Lageplan, Nachvollziehbarer rechnerischer Nachweis der Geschossfläche GF und der Grundfläche GR nach BauNVO und der überbau-



ten und zusätzlich unterbauten Grundstücksflächen. Berechnung der Stellplätze und Nachweis in den Plänen.  
M. 1:500

### F.5 Modellbau

Städtebauliches Modell 1:500 entsprechend Vorgabe (Einsatzplatte wird an die Teilnehmer versandt).

### F.6 Umschlag „Verfassererklärung“ und „CD 2 - Verfasser“

Neutraler, verschlossener Umschlag im Format DIN A4, mit Kennzahl versehen und mit folgendem Inhalt:

- CD 2 „Verfassererklärung“ (Format ISO 9660) mit:  
Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Fachingenieure mit Vor- und Nachnamen, Büroanschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ als Word-Datei

- Ausdruck Formblatt „Verfassererklärung“  
Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Fachingenieure mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfasser und mit Bürostempel versehen.

### F.7 Planunterlagen

#### F.7.2 Planunterlagen zum Verfahren

- Auslobung
- Modelleinsatzplatte (gesonderter Versand)

#### F.7.3 Zusätzliche Planunterlagen auf CD

- Übersichtsplan Deutsche Grundkarte 1:5000 (SGK5)
- Katasterplan als DXF/DWG Datei mit Maßstabskette und Höhenkoten
- digitale Plandaten zum Empfangsgebäude als PDF/TIFF-Datei
- digitaler Erläuterungsplan
- Senkrechtluftbild farbig als TIFF Datei
- Schrägluftbild farbig als TIFF Datei
- Berechnungstabelle DIN 277
- Ergänzende Planunterlagen
- Modellabgrenzung/Fotos des Rahmenmodells

# Teil G - Termine

- G.1 Datum der EU-Veröffentlichung** ..... 15.05.2006
- G.2 Abgabe Bewerbungen (Frist 37 Tage)** ..... 21.06.2006
- G.3 Sitzung der Auswahlkommission** ..... 26.6.2006 (1 Tag)
- G.4 Bekanntgabe der ausgewählten Teilnehmer/Nachrücker** ..... 28./29.6.2006
- G.5 Versand der Auslobung/Planunterlagen an die Teilnehmer** ..... 30.6.2006
- G.6 Schriftliche Rückfragen (Teilnehmer)** ..... bis 18.07.2006  
Rückfragen können per e-mail bis zum 18.07.2006/12.00 Uhr an das Büro: FSW Düsseldorf GmbH Jörg Faltin | Andreas M. Sattler, D-40213 Düsseldorf, an folgende Email gesandt werden: wb\_wuerzburg@fsw-info.de; Beantwortung erfolgt protokollarisch durch die drei Auslober
- G.7 Virtuelles Auftaktkolloquium** ..... 27.07.2006  
Beantwortung der Rückfragen im Online-Forum. Das Protokoll des Kolloquiums wird Bestandteil der Auslobung und an die Wettbewerbsteilnehmer, Preisrichter/-innen und sachverständige Berater weitergeleitet.
- G.8 Abgabe Plansatz (anonym)** ..... 22.08.2006  
Abgabe bis 16.00 Uhr im Büro FSW Düsseldorf GmbH, Rathausufer 14, 40213 Düsseldorf. Es gilt nicht der Poststempel! Das Versandrisiko liegt beim Teilnehmer.
- G.9 Abgabe Modell (anonym)** ..... 31.08.2006  
Abgabe bis 16.00 Uhr im Büro FSW Düsseldorf GmbH, Rathausufer 14, 40213 Düsseldorf. Es gilt nicht der Poststempel! Das Versandrisiko liegt beim Teilnehmer.
- G.10 Preisrichtervorbesprechung** ..... 12.09.2006 (ab. 19.00 Uhr)
- G.11 Sitzung des Preisgerichts** ..... 13.09.2006 (ab 9.00 Uhr)
- G.12 Ausstellung/Ausstellungseröffnung** ..... wird noch bekannt gegeben



#### Auslober

- Stadt Würzburg, Beim Grafeneckart 1, 97070 Würzburg
- DB Station & Service AG, Köthener Straße 2, 10963 Berlin
- mfi Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. Würzburg Arcaden KG, Am Waldthausenpark 4, 45127 Essen

#### Betreuung + Koordination

FSW Düsseldorf GmbH | Falтин + Sattler, Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf  
E-mail: office@fsw-info.de, Internet: www.fsw-info.de, T.: +49(0)211.83.68.980, F.: +49(0)211.83.68.981

#### Redaktion

Matthias Lambert, mfi AG, Klaus-Martin Callhoff, mfi AG, Thomas Kokel, DB Station & Service, Peter Wiegand, Baureferat Stadt Würzburg, Andreas M. Sattler, FSW Düsseldorf GmbH, Jörg Falтин, FSW Düsseldorf GmbH

#### Luftbilder + Planabbildungen

Stadt Würzburg, mfi AG, DB Station&Service

#### Fotos + Grafik

Andreas M. Sattler, Jörg Falтин, mit Hans Hesselein

© mfi AG/Stadt Würzburg/DB Station&Service/FSW 2006