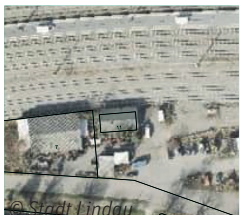
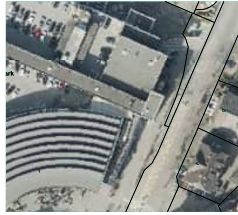




Lindau
BODENSEE



Neuer Berliner Platz | Stadt Lindau

Freiraum-, verkehrsplanerischer und hochbaulicher Realisierungswettbewerb
mit städtebaulichem Ideenteil nach RPW 2013

Auslobung

IMPRESSUM

Ausloberin

Stadt Lindau
Bregenzer Str. 4 bis 12
88131 Lindau (Bodensee)

vertreten durch

Oberbürgermeisterin
Dr. Claudia Alfons

Verfahrensbetreuung

pp als

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Mörikestraße 1
70178 Stuttgart
Tel 0711 – 2200763-10
pps@pesch-partner.de

Ansprechpartnerin:
Sara Vian
Tel 0711 – 2200763-16
vergabe@pesch-partner.de

Bild- und Kartenmaterial | Grafik | Satz

Stadt Lindau (Bodensee)
Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH



Lindau
BODENSEE



Neuer Berliner Platz | Stadt Lindau

Freiraum-, verkehrsplanerischer und hochbaulicher Realisierungswettbewerb
mit städtebaulichem Ideenteil nach RPW 2013

Auslobung

WETTBEWERBSGEBIET



Abb. 01: Gesamtes Wettbewerbsgebiet (Quelle: Stadt Lindau (Bodensee)/Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH)

1	Teil A Allgemeine Bedingungen	7
1.1	Das Verfahren	8
1.2	Verfahrensunterlagen	11
1.3	Wettbewerbsbeiträge 1.Phase	12
1.4	Wettbewerbsbeiträge 2.Phase	15
1.5	Vorprüfung	20
1.6	Beurteilungskriterien	20
1.7	Wettbewerbssummen	20
1.8	Bekanntmachung des Ergebnisses	21
1.9	Beauftragung Weitere Bearbeitung	21
1.10	Nutzung Urheberrechte Eigentum Veröffentlichung	22
1.11	Verfahrensverstöße	22
1.12	Terminübersicht	23
1.13	Bestätigung	23
2	Teil B Verfahrensaufgabe	25
2.1	Übergeordnete Informationen	30
2.2	Rahmenbedingungen Wettbewerbsgebiet	33
2.3	Wettbewerbsaufgabe im Allgemeinen	36
2.4	Wettbewerbsaufgabe Realisierungsteil (R.1 bis R.4)	38
2.5	Wettbewerbsaufgabe Ideenteil (I.1 bis I.3)	43

1 TEIL A | ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

1.1 Das Verfahren

1.1.1 Anlass und Ziel

Die Umgestaltung des Berliner Platzes stellt eine der zentralsten Aufgaben für die künftige Entwicklung von Reutin Mitte dar. Bereits in seiner heutigen Form weist er Defizite in der Funktion als Verkehrsknoten auf. Die Verlagerung des Bahnhofs, der Bau des Vier-Linden-Quartiers und der Umbau des Lindaparks (Einkaufszentrum) machen eine grundlegende Umstrukturierung unumgänglich, bieten zugleich aber auch die Chance, den Platz einer neuen Geltung als öffentlicher Raum und Stadtteilzentrum hinzuzuführen.

Die Stadt Lindau ist bestrebt, ein klimaschonendes und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot bereit zu stellen. Darüber hinaus sind durch den Ausbau des Bahnhofs Reutin zum Fernbahnhof sowie die bislang lediglich provisorische Verkehrsführung durch den Turbokreisell Planungen für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung des Berliner Platzes erforderlich. Dieser soll zu einer multimodalen Mobilitätsdrehscheibe werden, um ebenfalls Teil der klimaneutralen Mobilität in Lindau zu werden.

Der Berliner Platz ist heute stark vom Verkehr geprägt, aber kaum auf die Menschen ausgerichtet, die ihn täglich nutzen. Fuß- und Radwege sind oft unklar oder kaum vorhanden, Übergänge lang, Sitzgelegenheiten fehlen, der Platz ist versiegelt, mit wenig Grün und wenig Schutz bei Hitze oder Regen. Gleichzeitig ist er einer der wichtigsten Orte für die Stadt: ein Knotenpunkt für Mobilität, ein Übergangsraum, ein Tor zur Stadt. All das verdient eine Lösung, die zukunftsfähig ist. Für Alltag, Orientierung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

Im Rahmen des VgV-Verfahrens mit freiraum-, verkehrsplanerischem und hochbaulichem Realisierungswettbewerb und einem städtebaulichen Ideenteil soll ein Team für die Umgestaltung des Berliner Platzes in Lindau ermittelt werden.

1.1.2 Verfahrensart

Das Verfahren ist als zweiphasiger, nichtoffener, freiraumplanerischer, verkehrsplanerischer und hochbaulicher Realisierungswettbewerb mit städtebaulichem Ideenteil ausgelobt.

Die Teilnehmenden müssen die Qualifikationen "Landschaftsarchitekt/-in", "Verkehrsplaner/-in" "Architekt/-in" und "Stadtplaner/-in" nachweisen.

In der ersten Phase des Wettbewerbs sind 15 Teams, die durch einen Teilnahmewettbewerb ermittelt wurden, zugelassen. Die Ausloberin behält sich vor, die Anzahl der Teams für die 2. Phase des Wettbewerbs auf ca. 8 Teams zu reduzieren.

1.1.3 Teilnahmeberechtigung

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

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung "Landschaftsarchitekt/-in", "Verkehrsplaner/-in" "Architekt/-in" und "Stadtplaner/-in" zu führen.

Ist in dem Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG – „Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen“ – gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen

Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden.

Die Bildung von Bewerber-/ Arbeitsgemeinschaften von Landschaftsarchitekt/-innen, Verkehrsplaner/-innen, Architekt/-innen und Stadtplaner/-in wird empfohlen. Bei Bewerber-/ Arbeitsgemeinschaften, sind die fachlichen - mindestens von einem Mitglied - Anforderungen erfüllt, wenn die Verfassenden der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche und juristische Personen gestellt werden. Im Auftragsfall werden mit den Mitgliedern der Bewerber-/ Arbeitsgemeinschaften einzelne Verträge geschlossen. Im Teilnahmewettbewerb ausgewählte Teilnehmende dürfen keine anderen als die in der Bewerbung genannten Personen am Wettbewerb beteiligen (Mitverfasser).

Mehrfachbewerbungen natürlicher oder juristischer Personen oder von Mitgliedern von projektbezogenen Teams können zum Ausschluss der Beteiligten führen. Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Sachverständige, Fachplaner oder andere Berater müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen gem. §34, §39 und §47 HOAI erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind. Sie unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen und müssen nicht teilnahmeberechtigt sein. Für sie besteht jedoch auch keine Beauftragungsverpflichtung seitens der Ausloberin. Fachberater können auch mit mehreren Wettbewerbsteilnehmenden zusammenarbeiten.

1.1.4 Grundsätze & Richtlinien

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die RPW 2013 in der vom BMVBS am 31.01.2013 herausgegebenen Fassung zu grunde, mit Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 1. Oktober 2013 eingeführt, soweit in einzelnen Punkten dieser Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist. Darüber hinaus findet die „Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge

- VgV“ und das Merkblatt 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg Anwendung.

An der Vorbereitung des Teil A der Auslobung hat die Bayerische Architektenkammer beratend mitgewirkt (§ 2 Abs. 4 RPW; Art.13 Abs. 1 Satz 4 BauKaG); die Auslobung wurde dort registriert unter der Nr. 2026-SCH-03.

Ausloberin, Teilnehmende sowie alle am Verfahren Beteiligte erkennen durch die Beteiligung bzw. Mitwirkung am Wettbewerb die Bedingungen des in dieser Auslobung beschriebenen Verfahrens verbindlich an und willigen ein, dass personenbezogene Daten im Zusammenhang mit dem oben genannten Wettbewerb beim verfahrensbetreuenden Büro in Form einer automatisierten Datei geführt werden. Eingetragen werden Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse, Kammermitgliedschaft und Berufsbezeichnung. Nach Abschluss des Verfahrens können diese Daten auf Wunsch gelöscht werden (durch formlose schriftliche Mitteilung).

Die Verfassenden der Wettbewerbsarbeiten bleiben bis zum Abschluss der zweiten Preisgerichtssitzung anonym.

Die Auslobungsunterlagen dürfen ausschließlich als Wettbewerbsunterlagen für diesen Wettbewerb verwendet werden.

Die Verfahrenssprache ist Deutsch.

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zu, die folgende Kriterien erfüllen:

- Fristgerechter Eingang,
- Einhaltung der formalen Bedingungen,
- kein erkennbarer absichtlicher Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität,
- Erfüllung wesentlicher Teile des geforderten Leistungsumfangs.

In Teil B der Auslobung sind keine bindenden Vorgaben

vorhanden. Die in der Auslobung enthaltenen Vorgaben müssen im Wesentlichen erfüllt sein.

Das Preisgericht beurteilt die Beiträge anonym und wählt die Preisträger aus.

1.1.5 Verfahrensbeteiligte

a) Ausloberin

Stadt Lindau
Bregenzer Str. 4 bis 12
88131 Lindau (Bodensee)

vertreten durch

Oberbürgermeisterin
Dr. Claudia Alfons

b) Verfahrensbetreuung

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Mörkestraße 1
70178 Stuttgart

Ansprechpartnerin:
Sara Vian
Tel 0711 – 2200763-16
vergabe@pesch-partner.de

c) Verfahrensteilnehmende

15 Büros, die über einen vorgeschalteten Teilnahme-wettbewerb ermittelt wurden, haben ihre Teilnahme am Verfahren zugesagt:

- a+r Architekten GmbH mit Planstatt Senner GmbH und KARAJAN Ingenieure Beraten + Planen Ingenieurgesellschaft mbH
- asp Architekten GmbH mit Koeber Landschaftsarchitektur GmbH und INOVAPLAN GmbH
- ATELIER . SCHMELZER . WEBER Architekten PartG mbB mit STORCH LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, Ing.-Büro K. Langenbach GmbH und HAMANN + KRAH PartG mbB stadtplanung architektur
- Auer Weber Assoziierte GmbH mit Latz + Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung Architektur Partnerschaft mbB und Ingenieurbüro Fritz Spieth Beratende Ingenieure GmbH
- Dietrich Untertrifaller Architekten ZT GmbH mit Henning Larsen GmbH und Durth Roos GmbH
- f64 Architekten und Stadtplaner GmbH mit adlerolesch GmbH und WipflerPlan Planungsgesellschaft mbH
- Feuerstein Hammer Pfeiffer Architekten PartG mbB mit Hinnenthal Landschaftsarchitekten, Meixner Infrastruktur GmbH und TpB Tim-Philipp Brendel
- fischerarchitekten Partnerschaft mbB mit Rehwaldt Landschaftsarchitekten und IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
- Fritsch+Tschaidse Architekten GmbH mit Schaar Landschaftsarchitekten München GmbH, Ingenieurbüro Haas GbR und eap Architekten. Stadtplaner PartGmbH
- Hrycyk Architekten BDA GmbH mit Schneider Landschaftsarchitekten und Ingenieurbüros Schneider & Theisen GmbH
- Kadawittfeldarchitektur GmbH mit raum + zeit Landschaftsarchitektur Stadtplanung PartG mbB, BERNARD Gruppe ZT GmbH und raum + zeit Landschaftsarchitektur Stadtplanung PartG mbB
- Kienzle Vögele Blasberg GmbH mit 365° freiraum + umwelt PartG und Ingenieurbüro Daeges
- Orange Blu building solutions GmbH & Co. KG mit Pfrommer + Roeder Freie Landschaftsarchitekten BDLA IFLA, Breinlinger Ingenieure Hoch- und Tiefbau GmbH und KRISCHPARTNER
- Riegler Riewe Architekten GmbH mit LAND Germany GmbH, verkehrplus ZT-GmbH und Kleboth und Dollnig ZT GmbH

- Schaltraum Dahle-Dirumdam-Heise Partnerschaft von Architekten mbB mit Freiraumwerkstadt Deißler Göpel Landschaftsarchitekten GbR, Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG und büro lucherhandt & partner Kaiser Lucherhandt Senger Stadtplanung und Landschaftsarchitektur PartGmbH

d) Preisgericht

Fachpreisgericht (stimmberechtigt)

- Ursula Hochrein | Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin
- Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke | Verkehrsplanung
- Ina Laux | Architektin und Stadtplanerin
- Prof. Amandus Samsøe Sattler | Architekt
- Prof. Rainer Schmidt | Landschaftsarchitekt und Stadtplaner

Stv. Fachpreisgericht (nicht stimmberechtigt)

- Alexander Fritz | Verkehrsplanung
- Mechthild von Puttkamer | Landschaftsarchitektin
- Thomas Steimle | Architekt

Sachpreisgericht (stimmberechtigt)

- Laura Brombeis | Fraktion Bunte Liste | Stadtrat | Stadt Lindau
- Marc Hübler | Fraktion CSU | Stadtrat | Stadt Lindau
- Dr. Jörg Spennemann | Amtsleitung Stadtbauamt | Stadt Lindau
- Norman Dietrich | Abteilungsleitung GT-Projekte | Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau

Stv. Sachpreisgericht (nicht stimmberechtigt)

- Hilmar Ordelheide | Stv. Amtsleitung Stadtbauamt/ Abteilungsleitung Hochbau | Stadt Lindau
- Iris Möller | Abteilungsleitung Stadtplanung, Umwelt und Vermessung | Stadtbauamt | Stadt Lindau

Sachverständige, Berater und Gäste

(nicht stimmberechtigt)

- Dr. Claudia Alfons | Oberbürgermeisterin | Stadt Lindau
- Birgitt Richter | Kämmerei | Stadt Lindau
- Danielle Eichler | Klimaschutzbeauftragte | Stadt Lindau
- Jaime Valdes | Mobilitätsbeauftragter | Stadt Lindau
- Annika Höntsch | Abteilung Stadtplanung, Umwelt und Vermessung | Stadt Lindau
- Julia Mang-Bohn | Architektin | Gestaltungsbeirat | Stadt Lindau

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Sachverständige, Berater und Gäste zu benennen oder einzelne Personen durch andere zu ersetzen.

1.2 Verfahrensunterlagen

Die folgenden Unterlagen werden den Verfahrensteilnehmenden zur Verfügung gestellt und sind Teil der Aufgabenstellung. Die Anlagen enthalten wichtige Hinweise für die Bearbeitung.

- Auslobung
- Bebauungsplan | Nr. 37
- Bebauungsplan | Nr. 82
- Bebauungsplan | Nr. 124
- Öffentlichkeitsbeteiligung | Gesamtanalyse
- Öffentlichkeitsbeteiligung | Projektzeitung Berliner Platz
- Berechnungsgrundlage | Verfahrensleistungen Phase 1
- Berechnungsgrundlage | Verfahrensleistungen Phase 2
- CAD-Datei
- Stadtratsbeschluss zum Berliner Platz vom 16.04.2024

- Lageplan | Ideen- und Realisierungsteil
- Lageplan | Teilflächen
- Lageplan | Kataster
- Lindaupark | Grundrisse
- Lindaupark | Fassadenansicht
- Lindaupark | Schnitte
- Luftbild
- Testplanung | Übersichtsplan Verkehrsanlage Berliner Platz
- Testplanung | ZOB (Erdgeschoss)
- Testplanung | Übersichtsplan ZOB (Schleppkurven)
- Testplanung | Verkehrskonzept Berliner Platz, Präsentation
- Testplanung | Verkehrlich Grundlagen für den Wettbewerb
- Testplanung | Verkehrszahlen
- Stellungnahme Klimabeirat | Input Auslobungstext
- Stellungnahme Klimabeirat | Zusammenfassung

Hinweis: Bei Widersprüchen gilt der Auslobungstext vor den Angaben in den Anlagen!

1.3 Wettbewerbsbeiträge | 1.Phase

1.3.1 Verfahrensleistungen

Jeder Teilnehmende darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Auf allen Planungsunterlagen sind Nordpfeile und Maßstabsangaben darzustellen.

Folgende Mindestanforderungen an Verfahrensleistungen werden von den Teilnehmenden erwartet:

1. Schwarzplan M 1:5.000 (genordet)

2. Konzeptdarstellungen

(Piktogramme / Schemadarstellungen; Darstellungsart und Maßstab frei wählbar)

- Städtebauliche Leitidee: Darstellung der städtebauliche Leitidee in Bezug auf die verschiedenen Bereiche des Realisierungs- und Ideenteils, insbesondere des Verbindungsstegs
- Erschließungskonzept: Darstellung der Erschließung im gesamten Wettbewerbsgebiet differenziert nach Verkehrsteilnehmenden, Aussagen zu Fahrtrichtungen und Stellplatzmöglichkeiten
- Freiraumkonzept: Darstellung der Freiräume und ihrer unterschiedlichen Ausprägungen hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten, Aussagen zu Klimaanpassungsmaßnahmen

3. Lageplan M 1:1.000 (genordet)

- Gebäudedarstellung als Dachaufsicht mit Einschrieb der Geschossigkeit aller Gebäude des Realisierungs- und des Ideenteils
- Darstellung des Verbindungsstegs
- Darstellung der Gebäudeeingänge und Zufahrten
- Darstellung der Freiflächengestaltung mit befestigten und unbefestigten Flächen, Vegetationsflächen, Spiel- und Sportflächen
- Darstellung der verkehrlichen Aspekte, wie Verkehrsführung, Parkierung (Bus/PKW/Fahrräder) und Anlieferungssituationen
- Darstellung der Schnitt- und Ansichtslinien

4. Schnitte M 1:1.000

- Zum Verständnis der Planung erforderliche Schnitte, mind. ein Querschnitt und ein Längsschnitt über das gesamte Wettbewerbsgebiet

- Darstellung der Baukörper mit Dachform und Geschossebenen
- Darstellung des Verbindungssteigs
- Höhenbemaßung aller relevanten Punkte (Geländeniveau, Eingangsniveau, OKFF aller Geschosse, OK Dach)

5. Schematische Grundrisse des Mobilitäthubs M 1:500 (genordet)

- Schematische Darstellung aller Nutzungsebenen des Mobilitäthubs inkl. der Verkehrsanlage auf Ebene 0
- Grundrisse mit Einschrieb der Funktionsbereiche (u. a. Pkw-Stellplätze, Erschließungskerne, weitere Angebote)
- Darstellung der Eingänge, Ein- und Ausfahrten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden

6. Berechnungen

- Darstellung der BGF R (Bruttogrundfläche im Regelfall) nach DIN 277 des Mobilitäthubs
- Darstellung der BGF R (Bruttogrundfläche im Regelfall) nach DIN 277 des neuen Bahnhofsgebäudes
- Darstellung der KFZ-Stellplatzanzahl im Mobilitäthub

7. Erläuterungstext

- Erläuterungstext zur Veranschaulichung der übergeordneten Leitidee, der städtebaulichen Einbindung, der verkehrsplanerischen Konzepts und weiteren Themen nach Wahl des Verfassenden

8. Modell M 1:1.000

- Das Modell im Maßstab 1:1.000 als einfaches Arbeitsmodell (bspw. Styrodur-Gebäude).
- Ein Umgebungsmodell wird zur Verfügung gestellt.

9. Verzeichnis der Unterlagen

- Es ist ein Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen beizulegen.

10. Verfassendenklärung

1.3.2 Formale Behandlung der Wettbewerbsbeiträge

a) Anzahl | Format

1. Pläne (gedruckt)

Insgesamt sind 3 Präsentationspläne im Format DIN A0 (Hochformat) in einfacher Ausfertigung abzugeben.

Zusätzlich sind die Pläne als Verkleinerungen im Format DIN A3 (Hochformat) einzureichen.

Gedruckte Prüfpläne sind nicht erforderlich.

2. Pläne (digital)

Sämtliche Pläne sind im Dateiformat DXF/DWG oder VWX (max. Vectorworks 2025) in digitaler Form unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.3.3 c) fristgerecht abzugeben. Alle Pläne sind außerdem im Dateiformat PDF und JPG/TIFF (DIN A0, mind. 150 dpi) abzugeben.

3. Texte (digital & gedruckt)

Erläuterungstexte sind in gedruckter Form (DIN A4, max. 2 Seiten) sowie in digitaler Form im Format DOC/DOCX und PDF unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.3.3 c) fristgerecht abzugeben.

4. Berechnung (digital & gedruckt)

Die Berechnungsblätter sind in gedruckter Form (DIN A3) sowie in digitaler Form unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.3.3 c) fristgerecht im Format XLS/XLSX abzugeben.

Zusätzlich ist eine digitale Prüfgrundlage im Dateiformat DXF/DWG und PDF nach Vorgabe des Berechnungsblatts in digitaler Form unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.3.3 c) fristgerecht abzugeben.

b) Kennzeichnung

Die Wettbewerbsbeiträge sind auf allen Plänen, Modell, beigelegten Texten und Berechnungsblättern in der oberen rechten Ecke mit einer sechsstelligen Kennziffer von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu versehen. Mehrseitige Texte und Berechnungsblätter werden nur auf der ersten Seite gekennzeichnet und zusammengeheftet.

Die Verfassendenerklärung ist unterschrieben, in einem mit der Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag mit den ausgedruckten Unterlagen einzureichen. Aufgrund der Wahrung der Anonymität ist ein digitaler Upload der Verfassendenerklärung ausgeschlossen (s. Kapitel 1.3.3 c)). Mit ihrer Unterschrift versichern die Wettbewerbsteilnehmenden, dass sie die geistigen Urheber der Wettbewerbsbeiträge sind.

1.3.3 Termine

a) Rückfragen

Rückfragen können schriftlich per E-Mail an die Ausloberin gerichtet werden:
vergabe@pesch-partner.de

Bis zum 15. Juli 2026 bis 18.00 Uhr eingegangene Rückfragen werden beantwortet und in einem Protokoll mit ergänzenden Erläuterungen im Nachgang zum Auftakt- und Rückfragenkolloquium festgehalten.

Das Rückfragenprotokoll kommt allen Teilnehmenden nach dem Auftakt- und Rückfragenkolloquium zu und wird verbindlicher Teil der Auslobung.

Die Kommunikation zu allen Fragen des Verfahrens und zu den Inhalten der Auslobung sind ausschließlich an

die Verfahrensbetreuung zu richten.

b) Auftakt- und Rückfragenkolloquium

Das Auftakt- und Rückfragenkolloquium findet am 21. Juli 2026 um 15.30 Uhr als Videokonferenz statt. Der Link zur Videokonferenz wurde bereits mit dem Versand der Unterlagen per E-Mail zur Verfügung gestellt.

Eine gemeinsame, geführte Besichtigung des Wettbewerbsgebiets ist nicht vorgesehen. Den Teilnehmenden steht frei, das Wettbewerbsgebiet selbstständig zu besuchen.

c) Abgabetermin Planunterlagen

Der Abgabetermin für die digitalen Planunterlagen (hiervon ausgenommen ist die Verfassendenerklärung) der Teilnehmenden ist der 24. September 2026, bis spätestens 16.00 Uhr (Submissionstermin). Spätestens zu diesem Zeitpunkt sind die Arbeiten für die Ausloberin auf folgender Webseite hochzuladen:

<https://share.pesch-partner.de/index.php/s/D7YkxzNtRsDXzy>

Bitte laden Sie die Dateien als einen gesammelten ZIP-Ordner hoch. Der Ordnername und die Dateinamen enthalten die selbstgewählte Tarnzahl (s. Kapitel 1.3.2 b)), sodass die Anonymität gewahrt wird.

Maßgebend für die Beteiligung am Wettbewerbsverfahren ist der fristgerechte Eingang der Arbeiten (Submissionstermin) bei o.g. Webadresse per Upload. Arbeiten, die verspätet eingehen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Die ausgedruckten Unterlagen (s. Kapitel 1.3.2 a) und b)) sind spätestens am 24. September 2026 kostenfrei für die Ausloberin an folgender Postadresse abzugeben:

Berliner Platz | Stadt Lindau
c/o Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Mörikestraße 1
70178 Stuttgart

oder dort bis spätestens 16.00 Uhr einzureichen.

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder anderen Transportunternehmen das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit. Bei der Abgabe im Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH, Stuttgart gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe.

Im Zweifelsfall werden Arbeiten vorbehaltlich des späteren Nachweises der rechtzeitigen Einlieferung mitbeurteilt. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, werden sie nachträglich ausgeschlossen. Es wird deshalb dringend empfohlen, sich Einlieferungsbelege geben zu lassen und diese bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren.

d) Abgabetermin Modell

Der Abgabetermin für das Modell der Teilnehmenden ist der 08. Oktober 2026, bis spätestens 16.00 Uhr (Submissionstermin). Spätestens zu diesem Zeitpunkt sind die Modelle kostenfrei für die Ausloberin an folgender Postadresse abzugeben:

Berliner Platz | Stadt Lindau
c/o Stadt Lindau
Bregenzer Straße 6
88131 Lindau (Bodensee)

Die Arbeiten können dort während der Öffnungszeiten montags bis freitag von 07.30 bis 12.30 Uhr, mittwochs 14.00 bis 17.30 Uhr persönlich abgegeben werden oder per Post/ Kurier eingesendet werden. Maßgebend für die Beteiligung am Wettbewerbsverfahren ist der fristgerechte Eingang der Modelle (Submissionstermin) bei o.g. Adresse. Modelle, die verspätet eingehen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Im Zweifelsfall werden Arbeiten vorbehaltlich des späteren Nachweises der rechtzeitigen Einlieferung mitbeurteilt. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, werden sie nachträglich ausgeschlossen. Es wird deshalb dringend empfohlen, sich Einlieferungsbelege geben zu lassen und diese bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren.

1.4 Wettbewerbsbeiträge | 2.Phase

1.4.1 Verfahrensleistungen

Jeder Teilnehmende darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Auf allen Planungsunterlagen sind Nordpfeile und Maßstabsangaben darzustellen.

Folgende Mindestanforderungen an Verfahrensleistungen werden von den Teilnehmenden erwartet:

1. Schwarzplan M 1:5.000 (genordet)

2. Konzeptdarstellungen

(Piktogramme / Schemadarstellungen;
Darstellungsart und Maßstab frei wählbar)

- Städtebauliche Leitidee: Darstellung der städtebauliche Leitidee in Bezug auf die verschiedenen Bereiche des Realisierungs- und Ideenteils, insbesondere des Verbindungsstegs
- Freiraumkonzept des Wettbewerbsgebiets: Darstellung der Freiräume und ihrer unterschiedlichen Ausprägungen hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten, Aussagen zu Klimaanpassungsmaßnahmen
- Verkehrskonzept des Knotenpunkts Berliner Platz, Bregenzer, Kemptener Straße und Rickenbacher Straße: Darstellung Verkehrswege der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, Aussagen zu Fahrtrichtungen und Stellplatzmöglichkeiten etc.
- Verkehrskonzept des ZOBs: Darstellung Verkehrswege der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, Aussagen zu Fahrtrichtungen und Stellplatzmöglichkeiten etc.
- Nutzungskonzept des Mobilitätshubs: Darstellung der verschiedenen Raumnutzungen/ Funktionseinheiten aller Geschosse in verschiedenen Farben

- Erschließungskonzept des Mobilitätshubs:
Darstellung der internen Erschließung und der Zugänge aller Geschosse (Haupt- und Nebeneingänge, Zufahrten, Rampen, Fußgängererschließung, Parkierung, Anbindung ÖPNV etc.)
- Brandschutzkonzept und Konzept der Personenrettung des Mobilitätshubs:
Darstellung innerer Abschottungen, der Rettungswege und Feuerwehraufstellflächen
- Energiekonzept des Mobilitätshubs:
Darstellung von entwurfsabhängigen architektonischen und baulichen Maßnahmen

3. Lageplan M 1:1.000 (genordet)

- Gebäudedarstellung als Dachaufsicht mit Einschrieb der Geschossigkeit aller Gebäude des Realisierungs- und des Ideenteils
- Darstellung des Verbindungsstegs
- Darstellung der Gebäudeeingänge und Zufahrten
- Darstellung der Freiflächengestaltung mit befestigten und unbefestigten Flächen, Vegetationsflächen, Spiel- und Sportflächen
- Darstellung der verkehrlichen Aspekte, wie Verkehrsführung, Parkierung (Bus/PKW/Fahrräder) und Anlieferungssituationen
- Darstellung der Schnitt- und Ansichtslinien

4. Vertiefungsausschnitt Berliner Platz M 1:500

- Darstellung der Gebäude als Dachaufsicht und der Gebäudeeingänge
- Darstellung von Straßenflächen, Fuß- und Radwegen
- Darstellung von Platzflächen, Grünflächen, Bepflanzungs- und Vegetationsstrukturen
- Darstellung von Wasserflächen und Regenwassermanagement
- Darstellung von oberirdischen Stellplätzen

- Darstellung des Verbindungsstegs
- Der Umgriff des Vertiefungsausschnitts kann der Abb. 02 entnommen werden.

5. Schematischer Erdgeschossgrundriss des Bahnhofsgebäudes M 1:500 (genordet)

- Schematische Darstellung der Erdgeschosssebene mit Einbindung in den Außenraum und des bestehenden Erschließungsbauwerks der Deutschen Bahn
- Grundrisse mit Einschrieb der Funktionsbereiche (u. a. Erschließungskerne, weitere Angebote) und Darstellung der Eingänge etc.
- Es sind ausdrücklich keine Grundrisszeichnungen über eine schematische Darstellung hinaus erwünscht.

6. Grundrisse jedes Geschosses des Mobilitätshubs M 1:200

- Darstellung aller Geschossebenen, inkl. Darstellung der Untergeschosse und aller Nutzungs- und Technikebenen
- Darstellung der Erdgeschosssebene mit Einbindung in den Außenraum: ZOB, Verkehrsführung, Eingänge, Gestaltung der Freiflächen mit Einschrieb der vorgesehenen Funktionen (Verkehrsflächen, Stellplätze, Grünflächen, Baumstandorte etc.)
- Grundrisse mit Einschrieb der vorgesehenen Funktionen, Nutzungen, Flächenangabe, OKFF
- Die Grundrisse sind mit Wandstärken zu zeichnen. Sollten Strichzeichnungen abgegeben werden, wird von der Vorprüfung pauschal 15% der Geschossfläche als Konstruktionsfläche abgezogen.

7. Schnitte des Mobilitätshubs M 1:200

- Zum Verständnis der Planung erforderliche Schnitte, mind. ein Querschnitt und ein Längsschnitt

- Darstellung der Baukörper mit Dachform und Geschossebenen
- Höhenbemaßung aller relevanten Punkte (Geländeniveau, Eingangsniveau, OKFF aller Geschosse, OK Dach)
- Darstellung der Nachbarbebauung
- Darstellung des vorhandenen wie des geplanten Verlaufs der Geländeoberkante, sodass die Anbindung an die Topographie ablesbar ist

8. Ansichten des Mobilitätshubs M 1:200

- Darstellung von mind. zwei Ansichten (Nord und West)
- Darstellung der geschlossenen, offenen, der verglasten und der begrünten Fassadenanteile
- Höhenbemaßung aller relevanten Punkte (Geländeniveau, Eingangsniveau, OKFF aller Geschosse, OK Dach)
- Darstellung des vorhandenen wie des geplanten Verlaufs der Geländeoberkante, sodass die Anbindung an die Topographie ablesbar ist

9. Fassadendetail des Mobilitätshubs M 1:50

- Exemplarischer Fassadenschnitt und -ansicht des Mobilitätshubs
- Darstellung und Erläuterung der Materialien und Konstruktionsprinzipien sowie den energetischen Anforderungen (Dämmung, Verschattung, Lüftung)

10. Straßenquerschnitte M 1:50

- Darstellung von Verkehrs- und Nutzungsarten, Bemaßung, Nachbarbebauung, Beleuchtung, Begrünung etc.
- Darstellung von einem Straßenquerschnitt der Bregenzer Straße westlich des heutigen Kreisverkehrs

- Darstellung von einem Straßenquerschnitt der Bregenzer Straße östlich des heutigen Kreisverkehrs
- Darstellung von einem Straßenquerschnitt der Rickenbacher Straße
- Darstellung von einem Straßenquerschnitt der Kemptener Straße

11. Perspektive

- Darstellung einer Außenraumperspektive des Mobilitätshubs
- Darstellungs einer Außenraumperspektive des Knotenpunkts Bregenzer und Kemptener Straße mit den umliegenden Freiflächen
- Darstellung einer Außenraumperspektive des neuen Bahnhofsgebäudes mit den umliegenden Freiflächen
- Die Größe der Perspektiven ist auf das Format DIN A3 beschränkt.
- Die Darstellungsart der Perspektiven ist nicht vorgegeben.
- Sollten mehr als drei Perspektive abgegeben oder die vorgegebene Größe überschritten werden, werden diese ganz bzw. teilweise von der Vorprüfung abgedeckt.

12. Berechnungen

- Darstellung der BGF (Bruttogrundfläche) differenziert nach nach Nutzfläche (NF), Technikfläche (TF), Verkehrsfläche (VF) und Konstruktionsgrundfläche (KGF) DIN 277 des Mobilitätshubs
- Darstellung des BRI (Bruttorauminhalt) des Mobilitätshubs
- Darstellung der KFZ-Stellplatzanzahl im Mobilitätshub
- Darstellung der BGF R (Bruttogrundfläche im Regelfall) nach DIN 277 des neuen Bahnhofsgebäudes
- Darstellung der Verkehrsströme und Leistungsfähigkeit des Berliner Platzes

13. Erläuterungstexte

- Erläuterungstext zur Veranschaulichung der übergeordneten Leitidee, der städtebaulichen Einbindung, des verkehrsplanerischen Konzepts und weiteren Themen nach Wahl des Verfassenden

14. Modell M 1:1.000

- Das Modell im Maßstab 1:1.000 als Massenmodell.
- Das Modell aus der 1. Phase des Wettbewerbs wird zur Verfügung gestellt.

15. Verzeichnis der Unterlagen

- Es ist ein Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen beizulegen.

16. Verfassendenklärung

1.4.2 Formale Behandlung der Verfahrensbeiträge

a) Anzahl | Format

1. Pläne (gedruckt)

Insgesamt sind 6 Präsentationspläne im Format DIN A0 (Querformat) in einfacher Ausfertigung abzugeben.

Zusätzlich sind die Pläne als Verkleinerungen im Format DIN A3 (Hochformat) einzureichen.

Gedruckte Prüfpläne sind nicht erforderlich.

2. Pläne (digital)

Sämtliche Pläne sind im Dateiformat DXF/DWG oder VWX (max. Vectorworks 2025) in digitaler Form unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.4.3 b)) fristgerecht abzugeben. Alle Pläne sind außerdem im Dateiformat PDF und JPG/TIFF (DIN A0, mind. 150 dpi) abzugeben.

3. Texte (digital & gedruckt)

Erläuterungstexte sind in gedruckter Form (DIN A4, max. 2 Seiten) sowie in digitaler Form im Format DOC/DOCX und PDF unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.4.3 b)) fristgerecht abzugeben.

4. Berechnung

Die Berechnungsblätter sind in gedruckter Form (DIN A3) sowie in digitaler Form unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.4.3 b)) fristgerecht im Format XLS/XLSX abzugeben.

Zusätzlich ist eine digitale Prüfgrundlage im Dateiformat DXF/DWG und PDF nach Vorgabe des Berechnungsblatts in digitaler Form unter dem zur Verfügung gestellten Uploadlink (s. Kapitel 1.4.3 b)) fristgerecht abzugeben.

b) Kennzeichnung

Die Wettbewerbsbeiträge sind auf allen Plänen, Modell, beige-fügten Texten und Berechnungsblättern in der oberen rechten Ecke mit einer sechsstelligen Kennziffer von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu versehen. Mehrseitige Texte und Berechnungsblätter werden nur auf der ersten Seite gekennzeichnet und zusammengeheftet.

Die Verfassendenerklärung ist unterschrieben, in einem mit der Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag mit den ausgedruckten Unterlagen einzureichen. Aufgrund der Wahrung der Anonymität ist ein digitaler Upload der Verfassendenerklärung ausgeschlossen (s. Kapitel 1.4.3 b)). Mit ihrer Unterschrift versichern die Wettbewerbsteilnehmenden, dass sie die geistigen Urheber der Wettbewerbsbeiträge sind.

1.4.3 Termine

a) Rückfragen

Für die 2. Phase des Wettbewerbs ist kein Rückfragenkolloquium vorgesehen. Rückfragen zur 2. Phase sind bereits in der ersten Phase zu stellen.

b) Abgabetermin Planunterlagen

Der Abgabetermin für die digitalen Planunterlagen (hiervon ausgenommen ist die Verfassendenklärung) der Teilnehmenden ist der 18. Februar 2027, bis spätestens 16.00 Uhr (Submissionstermin). Spätestens zu diesem Zeitpunkt sind die Arbeiten für die Ausloberin auf folgender Webseite hochzuladen:

<https://share.pesch-partner.de/index.php/s/LYeJHWHJkRe9z7Z>

Bitte laden Sie die Dateien als einen gesammelten ZIP-Ordner hoch. Der Ordnername und die Dateinamen enthalten die selbstgewählte Tarnzahl (s. Kapitel 1.4.2 b)), sodass die Anonymität gewahrt wird.

Maßgebend für die Beteiligung am Wettbewerbsverfahren ist der fristgerechte Eingang der Arbeiten (Submissionstermin) bei o.g. Webadresse per Upload. Arbeiten, die verspätet eingehen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Die ausgedruckten Unterlagen (s. Kapitel 1.4.2 a) und b)) sind spätestens am 18. Februar 2027 kostenfrei für die Ausloberin an folgender Postadresse abzugeben:

Berliner Platz | Stadt Lindau
c/o Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Mörkestraße 1
70178 Stuttgart

oder dort bis spätestens 16.00 Uhr einzureichen.

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder anderen Transportunternehmen das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit. Bei der Abgabe im Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH,

Stuttgart gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe.

Im Zweifelsfall werden Arbeiten vorbehaltlich des späteren Nachweises der rechtzeitigen Einlieferung mitbeurteilt. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, werden sie nachträglich ausgeschlossen. Es wird deshalb dringend empfohlen, sich Einlieferungsbelege geben zu lassen und diese bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren.

c) Abgabetermin Modell

Der Abgabetermin für das Modell der Teilnehmenden ist der 04. März 2027, bis spätestens 16.00 Uhr (Submissionstermin). Spätestens zu diesem Zeitpunkt sind die Modelle kostenfrei für die Ausloberin an folgender Postadresse abzugeben:

Berliner Platz | Stadt Lindau
c/o Stadt Lindau
Bregenzer Straße 6
88131 Lindau (Bodensee)

Die Arbeiten können dort während der Öffnungszeiten montags bis freitag von 07.30 bis 12.30 Uhr, mittwochs 14.00 bis 17.30 Uhr persönlich abgegeben werden oder per Post/ Kurier eingesendet werden. Maßgebend für die Beteiligung am Wettbewerbsverfahren ist der fristgerechte Eingang der Modelle (Submissionstermin) bei o.g. Adresse. Modelle, die verspätet eingehen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Im Zweifelsfall werden Arbeiten vorbehaltlich des späteren Nachweises der rechtzeitigen Einlieferung mitbeurteilt. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, werden sie nachträglich ausgeschlossen. Es wird deshalb dringend empfohlen, sich Einlieferungsbelege geben zu lassen und diese bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren.

1.5 Vorprüfung

Die Vorprüfung der eingereichten Lösungsvorschläge folgt dem Grundsatz, dass alle eingereichten Arbeiten nach denselben Gesichtspunkten zu prüfen sind. Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung in übersichtlicher und wertungsfreier Form als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt. Die Beurteilung der Arbeiten bleibt ausschließlich dem Preisgericht vorbehalten.

Die Vorprüfung erfolgt durch das Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH, Stuttgart. Die Vorprüfung versichert, dass die geforderten digitalen Prüfpläne nur im Rahmen der Vorprüfung verwendet und anschließend gelöscht werden. Eine Verwendung der Daten außerhalb dieses Verfahrens wird ausgeschlossen.

1.6 Beurteilungskriterien

Alle zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten werden nach folgenden Gesichtspunkten bewertet:

- Städtebauliche und freiräumliche Qualitäten
- Verkehrsplanerische Qualitäten und Mobilität
- Architektonische Qualitäten
- Ökologische Nachhaltigkeit und Klimaanpassungsmaßnahmen
- Auseinandersetzung mit den Ergebnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen
- Wirtschaftlichkeit

Die dargestellte Reihenfolge ist nicht als Wertung oder Gewichtung zu betrachten.

1.7 Wettbewerbssummen

1.7.1 Realisierungsteil (R.1 bis R.4)

Es stehen insgesamt 180.400,00 Euro zzgl. MwSt. zur Verfügung.

1. Preis	72.160,00 Euro (netto)
2. Preis	45.100,00 Euro (netto)
3. Preis	27.140,00 Euro (netto)
Anerkennungen (insg.)	36.000,00 Euro (netto)

Die Wettbewerbssumme ist auf Basis der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen 2021 (HOAI 2021) ermittelt.

Durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichts kann die Anzahl der Preise und Anerkennungen sowie die Verteilung der Wettbewerbssumme geändert werden. Die Wettbewerbssumme bleibt dabei immer gleich. Sie muss voll ausgeschöpft werden.

Die Teilnehmenden haben über die Preissummen hinaus keinen Anspruch auf Kostenerstattung.

1.7.2 Ideenteil (I.1 bis I.3)

Es stehen insgesamt 41.000,00 Euro zzgl. MwSt. zur Verfügung.

1. Preis	16.400 Euro (netto)
2. Preis	10.300 Euro (netto)
3. Preis	6.200 Euro (netto)
Anerkennungen (insg.)	8.100 Euro (netto)

Die Wettbewerbssumme ist auf Basis des Merkblatts 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg ermittelt.

Durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichts kann die Anzahl der Preise und Anerkennungen sowie die Verteilung der Wettbewerbssumme geändert werden. Die Wettbewerbssumme bleibt dabei immer gleich. Sie muss voll ausgeschöpft werden.

Die Teilnehmenden haben über die Preissummen hinaus keinen Anspruch auf Kostenerstattung.

1.8 Bekanntmachung des Ergebnisses

Die Teilnehmenden werden nach Beendigung des Preisgerichts über das Ergebnis informiert. Jedes Team erhält das Protokoll der Preisgerichtssitzung in digitaler Form.

Die Wettbewerbsarbeiten werden in Gänze oder in Teilen, je nach Verfügbarkeit der Räumlichkeiten, öffentlich ausgestellt. Zusätzlich werden die Wettbewerbsarbeiten in Gänze auf der Homepage der Stadt Lindau zur Verfügung gestellt.

Die Ausstellung findet voraussichtlich im April 2027 statt. Die Wettbewerbsteilnehmenden werden rechtzeitig per E-Mail hierüber informiert.

1.9 Beauftragung | Weitere Bearbeitung

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

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird (gemäß RPW 2013 § 8 Abs. 2).

1.9.1 Realisierungsteil | Mobilitätshub (R.1)

Die Ausloberin wird einen der Preisträger mit der weiteren Bearbeitung des Mobilitätshubs gemäß HOAI 2021 bis mindestens einschließlich LPH 5 beauftragen; die Beauftragung bis einschließlich LPH 9 wird angestrebt. Die Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, zur Erbringung der Architektenleistungen gemäß HOAI 2021 bis einschließlich LPH 9.

Die Beauftragung erfolgt in Abhängigkeit von der Pro-

jektgenehmigung durch den Stadtrat der Stadt Lindau im Rahmen von Abrufverträgen. Die Auftraggeberin beabsichtigt, die Leistungen stufenweise zu beauftragen. Ein Rechtsanspruch auf die Übertragung aller Leistungsphasen besteht nicht. Der Auftragnehmer ist verpflichtet alle Leistungen vollumfänglich zu übernehmen, wenn das Vorhaben zur Realisierung kommt.

1.9.2 Realisierungsteil | Verkehrsanlage (R.2)

Die Ausloberin wird einen der Preisträger mit der weiteren Bearbeitung der Verkehrsanlagen gemäß HOAI 2021 bis mindestens einschließlich LPH 5 beauftragen; die Beauftragung bis einschließlich LPH 9 wird angestrebt. Die Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, zur Erbringung der Leistungen der Verkehrsanlagen gemäß HOAI 2021 bis einschließlich LPH 9.

Die Beauftragung erfolgt in Abhängigkeit von der Projektgenehmigung durch den Stadtrat der Stadt Lindau im Rahmen von Abrufverträgen. Die Auftraggeberin beabsichtigt, die Leistungen stufenweise zu beauftragen. Ein Rechtsanspruch auf die Übertragung aller Leistungsphasen besteht nicht. Der Auftragnehmer ist verpflichtet alle Leistungen vollumfänglich zu übernehmen, wenn das Vorhaben zur Realisierung kommt.

1.9.3 Realisierungsteil | Verkehrsanlage (R.3)

Die Ausloberin wird einen der Preisträger mit der weiteren Bearbeitung der Verkehrsanlagen gemäß HOAI 2021 bis mindestens einschließlich LPH 5 beauftragen; die Beauftragung bis einschließlich LPH 9 wird angestrebt. Die Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, zur Erbringung der Leistungen der Verkehrsanlagen gemäß HOAI 2021 bis einschließlich LPH 9.

Die Beauftragung erfolgt in Abhängigkeit von der Projektgenehmigung durch den Stadtrat der Stadt Lindau im Rahmen von Abrufverträgen. Die Auftraggeberin beabsichtigt, die Leistungen stufenweise zu beauftragen. Ein Rechtsanspruch auf die Übertragung aller Leistungsphasen besteht nicht. Der Auftragnehmer ist verpflichtet alle Leistungen vollumfänglich zu übernehmen, wenn

das Vorhaben zur Realisierung kommt.

1.9.4 Realisierungsteil | Freianlage (R.4)

Die Ausloberin wird einen der Preisträger mit der weiteren Bearbeitung der Freianlagen gemäß HOAI 2021 bis mindestens einschließlich LPH 5 beauftragen; die Beauftragung bis einschließlich LPH 9 wird angestrebt. Die Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, zur Erbringung der Freianlagenleistung gemäß HOAI 2021 bis einschließlich LPH 9.

Die Beauftragung erfolgt in Abhängigkeit von der Projektgenehmigung durch den Stadtrat der Stadt Lindau im Rahmen von Abrufverträgen. Die Auftraggeberin beabsichtigt, die Leistungen stufenweise zu beauftragen. Ein Rechtsanspruch auf die Übertragung aller Leistungsphasen besteht nicht. Der Auftragnehmer ist verpflichtet alle Leistungen vollumfänglich zu übernehmen, wenn das Vorhaben zur Realisierung kommt.

1.9.5 Ideenteil | Städtebau (I.1 bis I.3)

Aufgrund des "Ideenteils" ist hierfür keine Beauftragung vorgesehen.

1.10 Nutzung | Urheberrechte | Eigentum | Veröffentlichung

Die Ausloberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Wettbewerbsbeiträge nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfassenden werden dabei stets genannt.

Die Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz und das Recht zur Veröffentlichung der Entwürfe bei den jeweiligen Verfassenden. Urheberrechtlich geschützte Teillösungen von Verfahrensteilnehmenden, die bei der Auftragserteilung nicht

berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin.

Die eingereichten Unterlagen der nicht ausgezeichneten Arbeiten können nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bzw. nach der Ausstellung während einer Frist von 4 Wochen durch formlose schriftliche Mitteilung an die Verfahrensbetreuung zurückgefordert werden. Kontaktieren Sie hierfür bitte die Verfahrensbetreuung: vergabe@pesch-partner.de

Der Ort, an dem die Unterlagen abgeholt werden können, wird den Teilnehmenden daraufhin mitgeteilt. Es steht den Teilnehmenden frei, selbstständig eine Abholung durch einen Versanddienstleister zu organisieren.

Alle verbleibenden Arbeiten werden 4 Wochen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bzw. nach der Ausstellung ohne weitere Ankündigung entsorgt.

1.11 Verfahrensverstöße

Wettbewerbsteilnehmende können von ihnen vermutete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegten Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren bei der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit der Architektenkammer.

Zur Nachprüfung vermuteter Verstöße können sich Wettbewerbsteilnehmenden an die zuständige Vergabekammer wenden, nachdem fristgerecht (innerhalb von 10 Tagen) bei der Ausloberin Einspruch eingelegt wurde:

Regierung von Oberbayern
Vergabekammer Südbayern
80534 München
Telefon +49 89 2176-2411

Telefax +49 89 2176-2847
vergabekammer.suedbayern@reg-ob.bayern.de

1.12 Terminübersicht

1.12.1 Termine | 1.Phase

15. Juli 2026	Abgabe Rückfragen
21. Juli 2026	Auftakt- und Rückfragenkolloquium
24. September 2026	Abgabe der Planunterlagen
08. Oktober 2026	Abgabe des Modells
17. November 2026	Preisgerichtssitzung

1.12.2 Termine | 2.Phase

18. Februar 2027	Abgabe der Planunterlagen
04. März 2027	Abgabe des Modells
14. April 2027	Preisgerichtssitzung

1.13 Bestätigung

Der Auslobung hat der Stadtrat der Stadt Lindau in seiner Sitzung vom 22. Juni 2026 zugestimmt.



Dr. Claudia Alfons, Oberbürgermeisterin Stadt Lindau

2 TEIL B | VERFAHRENSAUFGABE

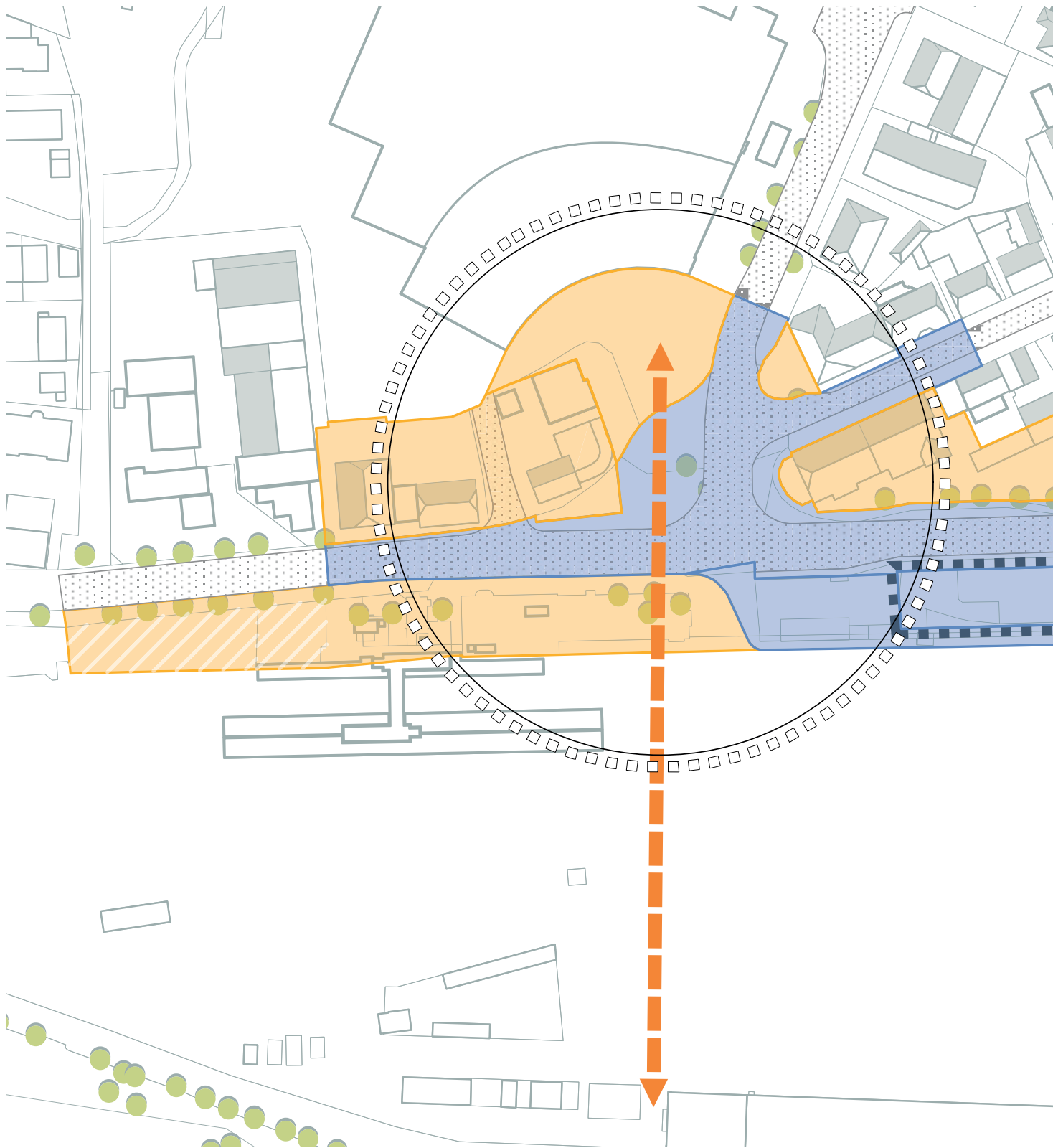
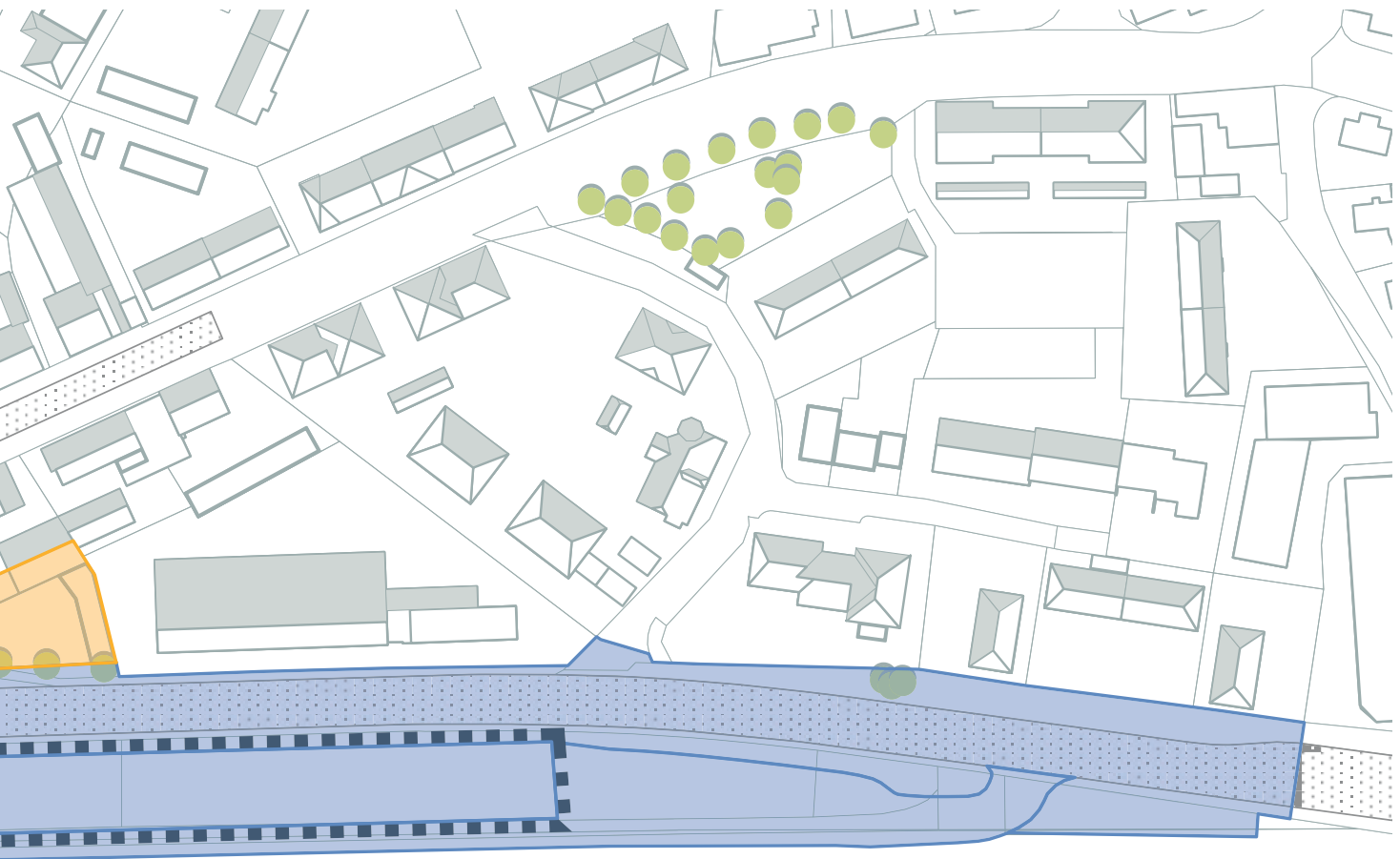


Abb. 02: Wettbewerbsgebiet | Ideen- und Realisierungsteile (Quelle: Stadt Lindau (Bodensee)/Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH)



- Ideenfläche
- Ideenfläche im Besitz der deutschen Bahn
- Verbindungssteg
- Realisierungsfläche
- Baufeld Mobilitätshub
- Vertiefungsausschnitt

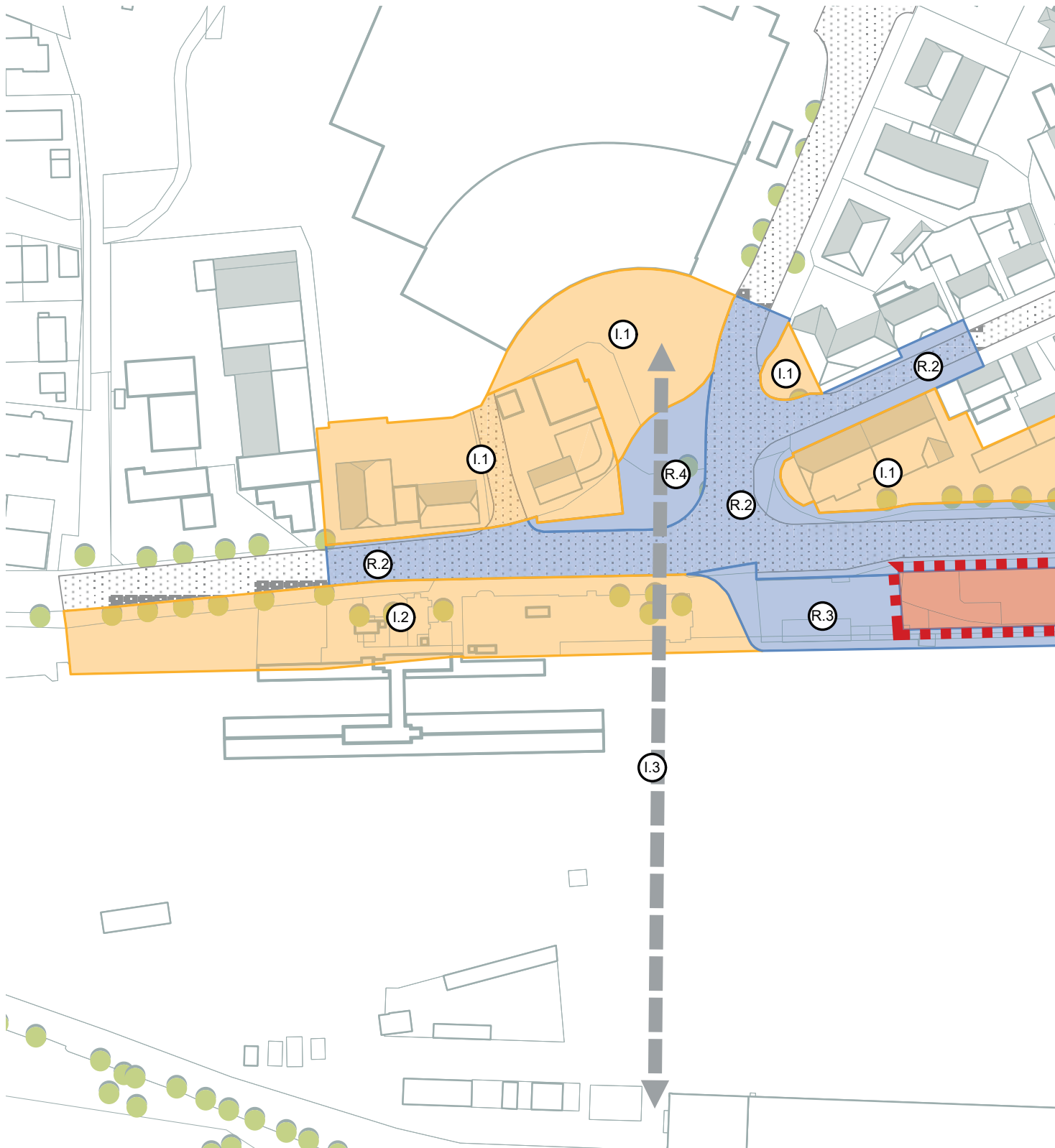
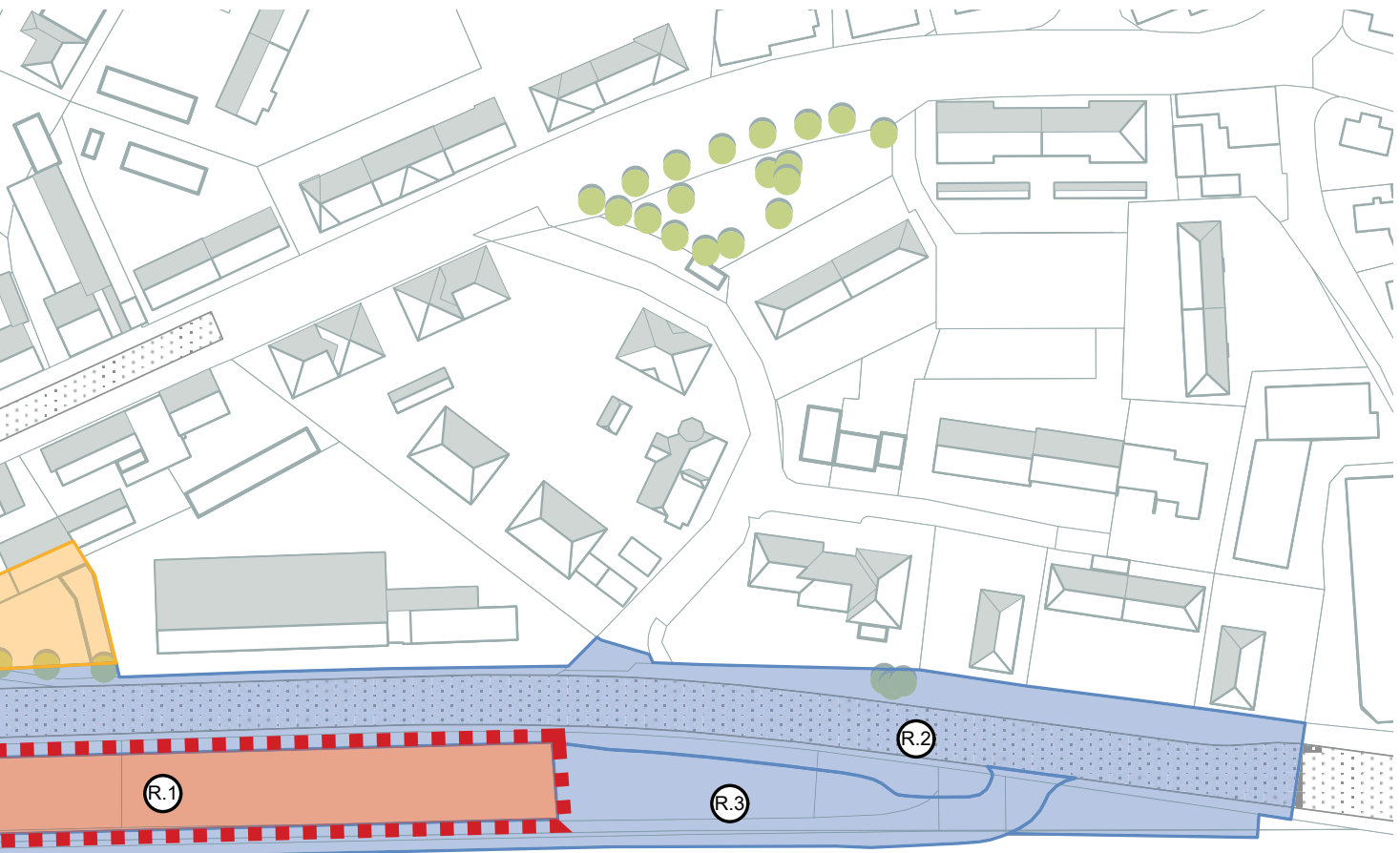


Abb. 03: Wettbewerbsgebiet | Teilbereiche (Quelle: Stadt Lindau (Bodensee)/Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH)



Nutzungsverteilung

- Objektplanung Frei- und Verkehrsanlagen
- Objektplanung Hochbau
- Städtebauliche Planung gem. Merkblatt 51 AKBW

Ideenteil

- Städtebau

Realisierungsteil

- R.1 Mobilitätshub
- R.2 Bregenzer, Kemptener, Rickenbacher Straße
- R.3 Verkehrsanlage ZOB
- R.4 Mögliche Freifläche Berliner Platz

2.1 Übergeordnete Informationen

2.1.1 Stadt Lindau | Reutin

Lindau, im Dreiländereck Deutschland-Österreich-Schweiz und somit im Herzen Europas gelegen, ist die südwestlichste Stadt des Freistaates Bayern und ein bedeutendes Fremdenverkehrszentrum am Bodensee. Die Stadt hat rund 25.000 Einwohner. Die weltberühmte Inselstadt hat neben ihrer Bedeutung für den Tourismus auch einen guten Namen als attraktiver und verkehrsgünstig gelegener Gewerbestandort.

Im Sommer ist Lindau geprägt vom Tourismus, einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in unserer Stadt. Doch auch als Gewerbestandort hat Lindau einen guten Namen. Mehrere Großbetriebe, die teilweise internationalen Konzernen angehören, sind hier ansässig. Der Obstbau, der in Lindau den landwirtschaftlichen Bereich beherrscht, findet im milden Bodenseeklima ideale Bedingungen.

Wie bereits erwähnt, kommt dem Tourismus große Bedeutung zu. Lindau registriert jährlich rund 800.000 Übernachtungen. Rund 80 Hotels, Gasthöfe und Pensionen stellen insgesamt 2.920 Gästebetten zur Verfügung. Weitere 1.200 Betten werden in Privatzimmern und Ferienwohnungen vermietet.

Die Eingliederung Reutins erfolgte im Februar 1922, gemeinsam mit den Stadtteilen Aeschach und Hoyren. Eine prägende Entwicklung für die Gesamtstadt sowie für Reutin war der Ausbau der Eisenbahnstrecke in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Ludwig-Süd-Nord-Bahn. Der Bahnhof Reutin wurde 1872 eröffnet und diente zu großen Teilen als Rangier- und Güterbahnhof. Neben großflächigen Gleisanlagen und zugehöriger Infrastruktur zur Abwicklung von Güterverkehr, stehen auch mehrere Wohngebäude in Reutin in Zusammenhang mit den Entwicklungen um die Eisenbahn (z. B. Wohnanlagen für Zollbeamte).

Durch den Zusammenschluss mehrerer Stadtteile wurde das Festland Lindaus lange von Grünzäsuren durchzo-

gen, welche die ehemals eigenständigen Gemeinden voneinander trennten. Erst mit verstärkter Siedlungstätigkeit in den 1960er und 1970er Jahren wurden diese Bereiche zunehmend in Wohnbebauung und Gewerbegebiete umgewandelt. Unbebaute Flächen dieser Strukturen sind heute als „Grüne Finger“ im Freiflächenkonzept der Stadt aufgenommen.

Als bedeutsamer Grün- und Erholungsbereich genießt das Bodenseeufer seit 1986 einen besonderen Schutzstatus und besteht zu großen Teilen aus öffentlichen und halböffentlichen (privaten, jedoch öffentlich zugänglichen) Grundstücken. Für den Stadtteil Reutin ist vor allem die Barrierewirkung der Bahngleise hervorzuheben, welche die Zugänglichkeit der Schutzgebiete des Seeufers einschränkt.

2.1.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Im Jahr 2015 wurde ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept vom Unternehmen UmbauStadt GbR Eislebener, Berlin für die Stadt Lindau erarbeitet. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept soll die Grundlage für die Entwicklung der Stadt Lindau in den kommenden 15 Jahren darstellen.

Im Zuge der ISEK-Bearbeitung wurde die vorliegende Situation analysiert und ausgewertet. Die vergangene und aktuelle Datenlage sowie der [damalige] Istzustand wurden beschrieben und auf Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen überprüft.

Weitere Informationen sind folgender Webseite zu entnehmen: <https://www.stadtlindau.de/B%C3%BCrger-Politik-Verwaltung/Planen-Bauen/Stadtentwicklung-und-Rahmenpl%C3%A4ne/Integriertes-Stadtentwicklungskonzept-ISEK/>

2.1.3 Mobilitätskonzept

Im Jahr 2024 wurde das Mobilitätskonzept der Stadt Lindau durch das Büro PTV Transport Consult GmbH aus Karlsruhe fortgeschrieben.

Weitere Informationen zur Mobilität und das Mobilitätskonzept können auf folgenden Webseiten eingesehen werden:

- https://www.stadtlindau.de/media/cus-tom/2715_6148_1.PDF?1739369184
- <https://www.stadtlindau.de/Mobilit%C3%A4t-Wirtschaft/Konzepte/>

2.1.4 Vorbereitende Untersuchungen „Reutin Mitte“

Die vorbereitenden Untersuchung nach § 141 BauGB wurde im Jahr 2018 eingeleitet und bilden die fachliche Grundlage für die Festlegung der beiden Sanierungsgebiete Reutin Mitte. Der Bereich Reutin Mitte wird geprägt durch eine heterogene Nutzungs- und Bebauungsstruktur, durch welche die anstehenden baulichen Veränderungen künftig noch stärker an Bedeutung gewinnen. Die Entwicklung des 4-Linden-Quartiers, die Erweiterung des Lindaparks (Einkaufszentrum), die Inbetriebnahme des Fernbahnhofs Reutin sowie die Schaffung eines neuen Stadtquartiers auf den ehemaligen Bahnflächen bilden hierbei Schwerpunkte, die den Charakter des Stadtteils Reutin nachhaltig verändern werden. Neben diesen Entwicklungsmaßnahmen ist auch der Bestand zu betrachten. Das Umfeld um den Berliner Platz und die Rickenbacher Straße weist teilweise deutliche städtebauliche und gestalterische Defizite auf.

Auf Grundlage der Untersuchung wurden im Untersuchungsgebiet viele Mängel festgestellt, welche die Funktionsfähigkeit des Gebietes beeinträchtigen. Neben funktionellen Mängeln wurden auch gestalterische und bauliche Mängel festgestellt.

Die aus den Mängeln und Missständen abgeleiteten Sanierungsziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Stärken der Naherholungsfunktion, Verbessern und Neuschaffen von Grünflächen
- Sozialverträgliche Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden; Entsiegelung und partielle Entkernung privater Hofbereiche

- Stärken der sozialen Infrastruktur und Entwickeln von Angeboten des nachbarschaftlichen Miteinanders
- Erhalt der umfassenden Versorgungsfunktion: Stärkung und Weiterentwicklung des bestehenden kleinteiligen Einzelhandels unter Berücksichtigung der Lagegunst nahe dem künftigen Bahnhof

Weitere Informationen sind folgender Webseite zu entnehmen: <https://www.stadtlindau.de/B%C3%BCrger-Politik-Verwaltung/Planen-Bauen/Stadtentwicklung-und-St%C3%A4dtebauf%C3%B6rderung/Vorbereitende-Untersuchung-Bereich-Reutin-Mitte/>

2.1.5 Sanierungsgebiet VIII | „Reutin Mitte, Teilbereich Nord“

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 16.12.2020 die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes beschlossen. Das insgesamt 14,3 ha große Sanierungsgebiet VIII „Reutin Mitte, Teilbereich Nord“ schließt im Süden die Bregenzer Straße mit ein, im Norden bildet die Begrenzung der Bleichegraben/-weg sowie die nördliche Grenze des Lindaparks (Einkaufszentrum) und im Osten die Blaukreuzstraße. Das 4-Linden-Quartier ist nicht in den Bereich des Sanierungsgebietes eingeschlossen.

Die Missstände im nördlichen Teilbereich konzentrieren sich auf die Aufwertung der bestehenden Strukturen, so dass das Ziel überwiegend die Bestandserhaltung ist. Folgende wichtigen Sanierungsziele sollen erreicht bzw. umgesetzt werden:

- Stärkung der Naherholungsfunktionen, Verbesserung und Neuschaffung von Grünflächen
- Sozialverträgliche Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden; Entsiegelung und partielle Entkernung privater Hofbereiche
- Stärkung der sozialen Infrastruktur und Entwicklung von Angeboten des nachbarschaftlichen Miteinanders
- Erhalt der umfassenden Versorgungsfunktion; Stärkung und Weiterentwicklung des bestehenden kleinteiligen Einzelhandels unter Berücksichtigung der Lagegunst nahe dem künftigen Bahnhof

- Stärkung der Funktion des Berliner Platzes als Stadtteilzentrums und künftiger Verkehrsknoten für Bahnreisende
- Entwicklung eines attraktiven Bahnhofareals und Ausbau der zugehörigen Infrastrukturangebote
- Neuordnung des Grundstücks und des Umfelds vom Hallenbad Limare nach regulärer Aufgabe der Nutzung
- Umgestaltung der Rickenbacher Straße in eine zeitgemäße Einkaufsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität

Weitere Informationen sind folgender Webeseite zu entnehmen: <https://www.stadtlindau.de/B%C3%BCrger-Politik-Verwaltung/Planen-Bauen/Stadtentwicklung-und-St%C3%A4dtebauf%C3%B6rderung/Sanierungsgebiete/>

2.1.6 Sanierungsgebiet IX – „Reutin Mitte, Teilbereich Süd“

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 16.12.2020 die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes beschlossen. Das insgesamt 26,1 ha große Sanierungsgebiet IX „Reutin Mitte, Teilbereich Süd“ befindet sich südlich der Begrenzer Straße und schließt die Konversionsflächen der Bahn sowie den südlich an die Eichwaldstraße angrenzenden Uferbereich des Bodensees mit ein.

Für den Teilbereich Süd haben die vorbereitenden Untersuchungen ebenfalls städtebauliche Missstände festgestellt, wobei hier funktionale Defizite dominieren, die maßgeblich aus der anstehenden Bahnkonversion und den damit verbundenen Konversionsflächen resultieren. Folgende wichtigen Sanierungsziele sollen erreicht bzw. umgesetzt werden:

- Stärkung der Naherholungsfunktion, Verbesserung und Neuschaffung von Grünflächen, Aufwertung des Seeufers
- Sozialverträgliche Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden

- Stärkung und Entwicklung der sozialen Infrastruktur von Angeboten des nachbarschaftlichen Miteinanders, Qualifizierung des öffentlichen Raums
- Stärkung und Weiterentwicklung der Versorgungsfunktion; Berücksichtigung der Lagegunst nahe dem künftigen Bahnhof
- Stärkung der Funktion des Berliner Platzes als Stadtteilzentrum und künftiger Verkehrsknoten für Bahnreisende
- Entwicklung und Erschließung eines gemischt genutzten Quartiers auf ehemaligen Bahnflächen mit fußläufiger Anbindung an das Zentrum Reutin (Berliner Platz)
- Entwicklung eines alternativen Bahnhofareals und Ausbau der zugehörigen Infrastrukturangebote.

Weitere Informationen sind folgender Webeseite zu entnehmen: <https://www.stadtlindau.de/B%C3%BCrger-Politik-Verwaltung/Planen-Bauen/Stadtentwicklung-und-St%C3%A4dtebauf%C3%B6rderung/Sanierungsgebiete/>

2.1.7 Stellungnahme Klimabeirat | Klimaschutzkonzept

Der Wettbewerb Berliner Platz trägt wesentlich zur Umsetzung der Lindauer Klimastrategie - bis 2035 Klimaneutralität - bei. Der Klimabeirat hat auf Basis der Stadtratsbeschlüsse konkrete Anforderungen zu Mobilität, Grünflächen, wassersensibler Entwicklung, Energieeffizienz, Gebäuden und Kreislaufwirtschaft formuliert:

- Rechtsgrundlage:
Grundsatzbeschluss Klimaneutralität 2035, Schwammstadt-Konzept, Klimaschutzkonzept „Lindau 2035“, Beschluss für zusätzliche 50 Baumpflanzungen im Jahr um den Hitzeinseln entgegen zu wirken.
- Mobilitätsdrehscheibe:
Integration aller Verkehrsträger (Schienen-/Fern-/Regionalbusse, Rad/Fuß, P+R, Bike&Ride, Sharing) – barrierefrei mit Leitsystem, Ladeinfrastruktur und emissionsarmen Konzepten.

- Klimaschutz & Anpassung:
Grüne Infrastruktur gegen Hitzeinseln, Schwammstadt (minimale Versiegelung, versickerungsfähige Flächen), Baumbestand bei Vitalität erhalten, Starkregenmanagement.
- Gebäude & Energie:
Geringer Energiebedarf, emissionsfrei, Abwärmenutzung, erneuerbare Energien/dezentrale Versorgung – ästhetisch und wirtschaftlich tragfähig.
- Kreislaufwirtschaft:
Ressourcenschonung durch lokale Materialwiederverwendung mit ökonomischen Vorteilen.
- Beurteilung:
Harmonisierung Mobilität/Klima/Bau; Innovation, Praktikabilität, ökologischer/ökonomischer Nutzen.

Weitere Informationen zur Stellungnahme können der Anlage 09 entnommen werden. Weitere Informationen zum Klimaschutzkonzept können der folgenden Webseite entnommen werden: <https://www.stadtlindau.de/B%C3%BCrger-Politik-Verwaltung/Klimaschutz/>

2.2 Rahmenbedingungen Wettbewerbsgebiet

2.2.1 Bestandssituation

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im Stadtteil Reutin und ist in sieben Teilbereiche (s. Abb. 03) aufgeteilt:

- R.1 | Mobilitätshub,
- R. 2 | Verkehrsanlage,
- R. 3 | Verkehrsanlage,
- R. 4 | Freianlage,
- I.1/ I.2/ I.3 | Städtebauliche Entwicklung.

Die Bestandssituation der verschiedenen Teilbereiche wird im Nachgang erläutert.

Der Berliner Platz (R.1 bis R.4 und I.1 bis I.3) ist ein zentraler und funktionaler Verkehrsknotenpunkt mit Einkaufs- und ÖPNV-Möglichkeiten, welcher im Rahmen

des Wettbewerbs gesamtheitlich zu verbessern ist.

Die Bregenzer Straße (R.2) ist in einzelnen Abschnitten als Bundesstraße 12 (B 12) klassifiziert, die zentrale Zufahrtsstraße in Richtung Westen zur Insel, die die Altstadt Lindaus beherbergt, und zentrale Anfahrtsstraße für den Bahnhof Lindau-Reutin. Die Bregenzer Straße hat im Osten einen DTV-Wert von 22.300 Kfz/24 h und im Westen einen DTV-Wert von 29.800 Kfz/24 h. Auf der Bregenzer Straße befinden sich zwei Bushaltestellen östlich und zwei Bushaltestelle westlich des Kreisverkehrs, was zu ungünstigen Umsteigebezügen zwischen Bus- und Bahnverkehr führt. Der zentrale Kreisverkehr entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen, vor allem hinsichtlich des Verkehrsaufkommens.

Nördlich der Bregenzer Straße (R.4 und I.1) befinden sich zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, allen voran das Einkaufszentrum "Lindapark". Das Gebäude und die Fassade des Lindaparks werden aktuell saniert. Die Planungen liegen als Anlage 08 bei.

Der Raum ist stark verkehrlich geprägt und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus weist das Gebiet städtebauliche Lücken auf. Vor allem im Bereich der Flurstücke 546/1 und 550/34 besteht städtebaulicher Erweiterungsbedarf zur Fassung der Bregenzer Straße und als Pendant zum Neubau des Mobilitätshubs (R.1) im Süden.

Die Kemptener Straße (R.2) ist die Fortführung der B 12, die unter anderem den Stadtteil Oberreutin an das Zentrum anbindet. In diesem Bereich sind zahlreiche Gewerbeeinheiten und die Zufahrt der Tiefgarage des Lindaparks (Einkaufszentrum) vorzufinden. Der öffentliche Raum entlang der Kemptener Straße nimmt eine geringere Bedeutung ein, da mehrere Nutzungen für den Kfz-Verkehr ausgelegt sind bzw. aktuell als Baugrube oder Center-Fassade ausgeschildert sind. Mit den Planungen für das Vier-Linden-Quartier entsteht hier jedoch künftig eine wichtige Wegebeziehung zum Berliner Platz. Gehwegbereiche entlang des Lindaparks (Einkaufszentrum) sind bereits breit angelegt, allerdings beschränken die heutige, geschlossenen Fassaden

des Centers die Nutzung auf eine reine Durchwegung. Die Erdgeschoss-Nutzungen im Vier-Linden-Quartier werden hier eine entscheidende Rolle spielen. Im Wettbewerbsgebiet angrenzend zum Kreisverkehr befindet sich ein Standort der Bushaltestelle "Lindau-Reutin". Im Schulwegeplan der Stadt Lindau ist diese Straße als Laufroute empfohlen. Der DTV-Wert für diesen Bereich ist: 14.100 Kfz/24 h.

Im Wettbewerbsgebiet ist die Rickenbacher Straße (R.2) eine der frequentiertesten Bereiche und eine wichtige strukturelle Verbindung zwischen dem Berliner Platz und den Wohnbereichen um den Buttlerhügel. Die Rickenbacher Straße ist eine klassische Einkaufsstraße mit hochwertiger Mischung im Erdgeschoss (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen) und Wohnungen in den oberen Geschossen. Kurze Wegebeziehungen, kleine Stichwege und angenehme räumliche Bezüge, stellen sich potenziell attraktiv für Fußgänger dar. Dennoch ist auf deutliche funktionale Beeinträchtigungen hinzuweisen. Die Straße leidet unter hohem Durchgangsverkehr Richtung Bahnhof/Berliner Platz, der die Aufenthaltsqualität mindert und die Attraktivität als Einkaufsstraße beeinträchtigt. Die Straße weist durchaus Entwicklungspotenzial auf. Durch Verkehrsberuhigung, Nutzungsmischung und die geplante Aufwertung des Berliner Platzes kann die Rickenbacher Straße als lebendiger lokaler Handelsstandort gestärkt werden. Die Straße ist als Laufroute im Schulwegeplan empfohlen. Der DTV-Wert für diesen Bereich ist: 7.500 Kfz/24 h.

Alle Bushaltestellen, die heute im Wettbewerbsgebiet zu finden sind, sollen im Bereich R.1 und R.3 gebündelt werden.

Südlich der Bregenzer Straße im Teilbereich I.2 befindet sich heute das Erschließungsbauwerk des Bahnhofs "Lindau-Reutin". Neben der Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Gleise sind hier ein Ticketautomat und einer wettergeschützter, nicht beheizter Wartebereich zu finden. Weitere Nutzungen, wie ein kleines gastronomisches Angebot, Toilettenanlagen und wettergeschützte Fahrradabstellplätze sind östlich des Erschließungsbauwerks in provisorischer Art aufzu-

finden (R.3). Weiter westlich befindet sich eine nicht genutzte Brachfläche (I.2). Hier sollen im Rahmen des Wettbewerbs Ideen für ein neues Bahnhofsgebäude und ein Fahrradparkhaus entwickelt werden.

Auf der östlichen Seite der Bregenzer Straße befinden sich die Teilbereiche R.1 und R.3. Wie zuvor beschrieben sind die Teilbereiche zum Teil von provisorischen Nutzungseinheiten des Bahnhofs belegt. Zu einem großen Anteil ist die Fläche von Parkständen (Park+Ride, ca. 160 Stück) und Taxiständen belegt. Hier soll in Zukunft ein Mobilitätshub mit entsprechender Infrastruktur entstehen.

Eine direkte Verbindung zur südlichen Seite der Gleise besteht auf Höhe des Knotenpunkts Bregenzer Straße und Bleichweg mittels einer Unterführung. Ob eine, zumindest fußläufige oder für den Radverkehr, Verbindung über die Gleise hinweg im Bereich des neuen Bahnhofsgebäudes möglich ist, ist konzeptionell im städtebaulichen Ideenteil (I.3) zu untersuchen. Südlich der Ladestraße (außerhalb des Wettbewerbsgebiets) befindet sich außerdem ein Naturschutzgebiet.

Genaue Anforderungen an die Teilbereiche bzw. die Wettbewerbsaufgabe werden in den Kapiteln 2.4 und 2.5 erläutert.

2.2.2 Verkehrssituation

Das Lindauer Straßennetz ist besonders auf den Ost-West- und Nord-Süd-Achsen sehr stark belastet. Dies führt zu hohen Emissionen und einer störenden Wirkung (besonders durch Lärm) für die Anwohnenden. An Knotenpunkten wie dem Berliner Platz, wo zwei Bundesstraßen aufeinandertreffen, entstehen zeitweise Rückstaus, die den Verkehrsfluss im Stadtgebiet deutlich beeinträchtigen.

In der Tourismushochsaison kommt es zu einem Anstieg der Verkehrsmengen und somit zu einer deutlichen Verschärfung der Verkehrsproblematik. Besonders die Zufahrten zur Insel sowie der Parkraum vor und auf der Insel sind stark von den zusätzlichen Verkehrsbelastun-

gen bzw. der zusätzlichen Nachfrage betroffen.

Der vorhandene Verkehrsknoten „Berliner Platz“ muss für die Anforderungen der Zukunft umgebaut werden. Die vorhandene Übergangslösung genügt schon heute nicht den Anforderungen an einen Verkehrsknoten einer Bundesstraße.

Fuß- und Radwege verlaufen weitgehend entlang des Straßennetzes im Wettbewerbsgebiet. Im Wettbewerbsgebiet entlang der Bregenzer Straße und Rickenbacher Straße befindet sich eine Hauptradroute der Kategorie 1. Die weiteren Straßen stellen Hauptradrouten der Kategorie 2 dar. Prognosen zeigen, dass sich der Radverkehr in Zukunft eher verstärken als abnehmen wird. Dies ist in den Entwürfen zu berücksichtigen.

2.2.3 Boden

a) Leitungsauskunft

Im Bereich des Wettbewerbsgebiets verlaufen eine Vielzahl von Leitungen, die im Nachgang zum Wettbewerb tiefergehend untersucht werden müssen. Weitere Aussagen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden.

b) Bodenbelastung und Kampfmittel

Es ist derzeit davon auszugehen, dass - aufgrund zur Nähe zum Bahnhof - der Boden belastet sein könnte und Kampfmittel im Untergrund möglicherweise zu finden sind. Im Nachgang vom Wettbewerb sind tiefergehende Untersuchungen durchzuführen.

2.2.4 Bebauungsplan / Planungsrecht

Für die Realisierungsteile (R.1 bis R.4) im Wettbewerbsgebiet liegt Planungsrecht vor, dieses wird im Nachgang zum Wettbewerb entsprechend des Ergebnisses angepasst.

Für die Flächen der Ideenteile (I.1 und I.2) liegt in Teilen ebenfalls Planungsrecht vor, welches zu beachten gilt.

Die entsprechenden Bebauungspläne sind als Anlage 04 beigelegt.

2.2.5 Lärmschutz

Die Gleise und der zukünftige Neubau des Mobilitätshubs haben hinsichtlich des Lärms einen starken Einfluss auf den Berliner Platz und seine angrenzende Wohnbebauung. Die Wohnnutzung gilt es vor Lärm zu schützen. Dies kann baulich durch eine entsprechende Ausrichtung und Höhe des Mobilitätshub (R.1) und des neuen Bahnhofsgebäude (I.2) erfolgen, aber auch der Mobilitätshub ist baulich in Richtung Norden so zu gestalten, dass die Wohnbebauung nicht weiter beeinträchtigt wird.

Ein Gutachten liegt derzeit nicht vor, dieses soll im Nachgang zum Wettbewerb erstellt werden.

2.2.6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Vorfeld zum Wettbewerb wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von den Agenturen Clavis und Team m&m durchgeführt. Unter dem Motto „Lindau, bitte ärgere dich“ konnten die Bürger einbringen, welche Konflikte und Potenziale sie am Berliner Platz sehen.

Die Ergebnisse sind nachfolgend in Kürze dargestellt.

Hinweis: Die Top-10-Nennungen wurden KI-gestützt aus offenen Antworten ermittelt (keine vorgegebenen Auswahloptionen). Sowohl die Top-10 der Ärgernisse als auch die Top-10 der gewünschten Veränderungen decken jeweils über 70 % aller Nennungen ab.

"Was ärgert Sie am meisten?"

Die größte Verärgerung der Öffentlichkeit betrifft das Verkehrschaos am Berliner Platz, das primär durch die chaotische Verkehrsführung des Kreisverkehrs selbst und die unmittelbar angrenzenden Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), welche den Verkehrsfluss massiv blockieren, verursacht wird. Zudem wird eine unzureichen-

de Infrastruktur für Radfahrende und eine mangelnde Aufenthaltsqualität des Platzes bemängelt.

Top-10-Nennung

1. *Verkehrschao / Stau (allgemein)*
2. *Verkehrsführung Kreisverkehr (Unübersichtlichkeit, Spur-Chaos, Gefahr)*
3. *Fußgängerüberwege (Zebrastreifen blockieren Verkehr, falsche Position)*
4. *Fahrradinfrastruktur (Gefahr, fehlende Spuren/Wege, unpraktische Querung)*
5. *Mangelnde Aufenthaltsqualität (Betonwüste, Lärm, kein Schatten/Grün)*
6. *Bus-Haltestellen (blockieren Verkehr, auf der Straße, kein Schutz)*
7. *Bahnhofs-Infrastruktur (kein Gebäude/Schutz, dreckig, mangelhaft)*
8. *Autofahrer-Verhalten (Aggressivität, Ignoranz der Regeln, Raserei)*
9. *Zufahrt/Ausfahrt Lindapark blockiert Verkehr*
10. *Überlastung durch zu viel Verkehr / zu viele Autos*

Welche Veränderung würde Sie glücklich machen?

Die Befragten sehen die Lösung der aktuellen Probleme hauptsächlich in der Entflechtung des Verkehrs durch Über- oder Unterführungen für Zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie in einer grundlegenden Überarbeitung der Kfz-Verkehrsführung (Kreisverkehr oder Ampeln), ergänzt durch den Wunsch nach einer signifikanten Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch mehr Grün, Schatten und ein funktionierendes Bahnhofsgebäude.

Top-10-Nennung

1. *Fußgänger- und Radfahrer-Über-/Unterführung (statt Zebrastreifen)*
2. *Mehr Grün / Bäume / Schatten / Entsiegelung*

3. *Verbesserung/Änderung der Kfz-Verkehrsführung (Kreisel, Spuren)*
4. *Umstellung auf Ampelregelung / Kreuzung (statt Kreisel)*
5. *Bessere/Eindeutige Radwege / Sicheres Radfahren*
6. *Schaffung eines Bahnhofsgebäudes / Wartebereich / Toiletten*
7. *Verlagerung des ZUP / Zentraler Busbahnhof am Platz*
8. *Verbesserte Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, Attraktivität)*
9. *Trennung des Durchgangsverkehrs (Tunnel/Flyunder/Umleitung)*
10. *Bus-Haltestellen abseits der Straße / mit Überdachung"*

Weitere Informationen können der Anlage O5 und der Webseite www.neuer-berlinerplatz.de entnommen werden.

2.3 Wettbewerbsaufgabe im Allgemeinen

Die Neugestaltung des Berliner Platzes ist eine der wichtigsten Maßnahmen der Stadtentwicklung der nächsten Jahre. Ziel ist die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des gesamten Platzes, die Schaffung einer Verknüpfung zum geplanten Stadtentwicklungsgebiet Reutin-Süd sowie die Errichtung eines Mobilitätshubs als Schlüsselmaßnahme zur Neuordnung der Lindauer Mobilität. Im Rahmen des Ideenteils wird darüber hinaus die Entwicklung eines neuen Bahnhofsbereichs (I.2) angestrebt, der die funktionalen Anforderungen eines modernen Fernbahnhofs mit hochwertigen Aufenthalts- und Serviceangeboten verbindet.

Die städtebauliche Aufwertung und Neugestaltung des Berliner Platzes in Lindau ist aus mehreren Gründen wichtig:

- Verkehrsoptimierung: Eine Neugestaltung bietet die Möglichkeit, den Verkehrsfluss zu verbessern, den Tourismusverkehr zur Insel vorher abzufangen

(Vermeidung von Staus im Ortskern), nachhaltige Mobilität zu fördern und sicherere Wege für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu schaffen. Dies kann zu einer Reduzierung von Unfällen und einer besseren Erreichbarkeit führen.

- **Identitätsfindung:** Mit dem Fernbahnhof und einer Bundesstraße, die als Ortseinfahrt in das Stadtgebiet fungiert, soll der Berliner Platz ein Ort des Ankommens werden. Entsprechende bauliche bzw. visuelle Hinweise müssen hierfür gesetzt werden.
- **Strukturelle Verknüpfungen:** Verbindung des nördlichen Platzbereichs (Vorplatz Lindaupark) und des südlichen Bereichs (Vorplatz künftiger Bahnhof) zur Etablierung eines Zentrums auf dem Festland. Einzelhandel und Gastronomie spielen eine bedeutende Rolle.
- **Wirtschaftliche Belebung:** Ein ansprechend gestalteter Platz kann mehr Besucher anziehen, was wiederum den lokalen Handel und die Gastronomie stärkt. Dies kann zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region beitragen.
- **Nachhaltigkeit und Umweltschutz:** Moderne städtebauliche Projekte legen oft großen Wert auf Nachhaltigkeit. Durch die Integration von Grünflächen, umweltfreundlichen Materialien und Energie Effizienz kann der ökologische Fußabdruck reduziert werden.
- **Verbesserung der Lebensqualität:** Durch die Neugestaltung können öffentliche Räume attraktiver und funktionaler gestaltet werden, was die Lebensqualität der Bewohner erhöht.
- **Stadträume fördern das soziale Miteinander und bieten Raum für Freizeitaktivitäten.**
- **Kulturelle und historische Aufwertung:** Durch die Einbindung von Kunstwerken, Denkmälern oder historischen Elementen kann der Platz zu einem kulturellen Highlight werden, das die Identität und Geschichte der Stadt widerspiegelt.

2.3.1 Klimaschutz | Klimaanpassung

Die Berücksichtigung von Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sind bei der Umgestaltung des Wettbewerbgebiets angesichts der aktuellen Herausforderungen des Klimawandels von zentraler Bedeutung. Um den Berliner Platz zukunftsfähig und nachhaltig zu gestalten, ist auf eine ausgewogene Balance zwischen versiegelten Verkehrsflächen und Natur zu achten.

Eine großzügige Durchgrünung und die Pflanzung zusätzlicher Bäume zur Stärkung der grünen Infrastruktur und der Schaffung von neuem Lebensraum für Flora und Fauna soll vorangetrieben werden. Diese bietet großes Potenzial, da sie einen optimalen Hitzeschutz darstellen.

Bei der Gestaltung der Frei- und Grünflächen ist zu beachten, dass der Pflegeaufwand entsprechend der Kapazitäten des Bauhofs überschaubar bleiben muss.

Die Stadt Lindau macht keine Vorgaben zur Materialität. Diese sollten aus nachhaltigen Baustoffen bestehen.

2.3.2 Verkehrsqualität

Im Wettbewerb und für die weitere Planung ist sicherzustellen, dass die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich Berliner Platz / ZOB dem Stand der Technik entspricht. Hierzu sind insbesondere (i) eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Kapazität der Fuß- und Radverkehrsanlagen – auch mit Blick auf die langfristige Entwicklung und entsprechende Reserven – sowie (ii) eine hohe Verkehrssicherheit und möglichst konfliktfreie Führung zu gewährleisten. Dies betrifft sowohl die Konfliktvermeidung zwischen Fuß-/Radverkehr und Kfz-Verkehr als auch zwischen Fuß- und Radverkehr untereinander (z. B. klare, intuitiv erfassbare und getrennte Führungen, sichere Querungen, gute Sichtbeziehungen).

Die barrierefreie Gestaltung ist durchgängig sicherzustellen; Querungen sind entsprechend barrierefrei, gut auffindbar und mit kurzen, direkten Wegebeziehungen

auszubilden.

Zudem ist eine deutliche ÖPNV-Verträglichkeit/Bevorzugung zu berücksichtigen, sodass insbesondere der Mobilitätshub bzw. der ZOB für Busverkehre zuverlässig, direkt und ohne vermeidbare Behinderungen erreichbar ist.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gilt: Sofern im Entwurf eine von der vorliegenden Testplanung abweichende Knoten-/Führungsvariante vorgeschlagen wird, ist deren Leistungsfähigkeit (insb. Spitzenstunde) mindestens gleichwertig, vorzugsweise besser, als die im Testentwurf zugrunde gelegte Lösung nachzuweisen.

2.3.3 Brandschutz | Rettungswege

Die Vorschriften zum vorbeugenden Brandschutz sind einzuhalten.

2.3.4 Barrierefreiheit

Das gesamte Wettbewerbsgebiet ist vollständig barrierefrei im Sinne der Bayerische Bauordnung (BayBO) und gemäß DIN 18040 zu planen. Für den öffentlichen Freiraum und die Verkehrsanlagen ist sich so weit wie möglich an der DIN 18040-3 zu orientieren.

2.3.5 Baukosten und Wirtschaftlichkeit

Für die unterschiedlichen zu realisierenden Teilbereiche werden folgende anrechenbare Kosten angenommen:

- R.1 | ca. 12,0 Mio. Euro (KG 300+400)
- R. 2 | Verkehrsanlage ca. 3,8 Mio. Euro (KG 300)
- R. 3 | Verkehrsanlage ca. 2,0 Mio. Euro (KG 300)
- R. 4 | Freianlage ca. 325.000,00 Euro (KG 500)

Die Wettbewerbsteilnehmenden sind dazu aufgefordert, kostenbewusste Entscheidungen zu treffen.

2.4 Wettbewerbsaufgabe | Realisierungsteil (R.1 bis R.4)

Die nachfolgende Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe bezieht sich auf die im Vorfeld durchgeführte Testplanung (s. Anlage 07). **Sollte sich bei der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe eine leistungsfähigere, wirtschaftlichere und kostengünstigere Lösung als die vorgeschlagene Variante ergeben, sind alternative Ansätze ausdrücklich willkommen, sofern diese einen erkennbaren Mehrwert bieten.** Die vorgegebene Zuordnung der Funktionen auf die verschiedenen Teilflächen (s. Abb. 03) ist einzuhalten. Alle Planungen und Bemessungen sind den aktuellen FGSV-Richtlinien (insbesondere RAL-Richtlinien, RAS, EAR, RAST, ERA und relevante Merkblätter) konform umzusetzen.

Hinweis: Bei Widersprüchen gilt der Auslobungstext vor den Angaben in den Anlagen!

2.4.1 Wettbewerbsgebiet | Objektplanung Hochbau (R.1) und Verkehrsanlagen (R.3)

Angestrebt wird eine multimodale Mobilitätsdrehscheibe, die klimaschonende und zukunftsfähige Mobilitätsangebote vereint. Wichtige Bestandteile sind neben dem Fernbahnhof Lindau-Reutin, der Mobilitätshub und die angrenzenden effizienten Verkehrsanlagen. Der Mobilitätshub wird der neue östliche Auftakt der Stadt Lindau sein und sollte entsprechen qualitativ gestaltet werden.

Der Mobilitätshub soll in Form eines langgestreckten Gebäudes zwischen Bregenzer Straße und den Gleisflächen errichtet werden. Von der Gleisachse ist ein Abstand von 10 Metern einzuhalten, das Baufeld für den Mobilitätshub ist der Abb. 03 zu entnehmen. Die Pkw sollen dabei eine Ein- und Ausfahrt auf Höhe der bestehenden Zu- und Ausfahrt der ebenerdigen Stellplatzanlage erhalten. Dadurch soll eine Verkehrsentlastung des Straßennetzes erreicht werden. Die MIV-Stellplätze werden auf verschiedenen Ebenen oberhalb des Erdgeschosses untergebracht werden. Im Erdgeschoss soll ein zentraler Omnibushalteplatz (ZOB) für den

Fern-, Stadt- und Regionalbus errichtet werden.

Im Mobilitätshub sollen folgende weitere verkehrliche Einrichtungen neben dem ZOB untergebracht werden:

- Haltestelle für Fernbusse
- Taxiwartestände
- Stellplatz für Carsharing
- P+R-Parkhaus

Die Anlieferung des ZOBs ist über die Fläche I.2 zu organisieren.

a) Zentraler Omnibushaltestelle (ZOB) | R.3

Am ZOB sind zukünftig folgende Busverkehre zu erwarten bzw. müssen abgewickelt werden: Stadtbusverkehr, Regionalbusverkehr (Deutschland und Österreich, Fernbusverkehr (Flixbus etc.), Schienenersatzverkehr (SEV; im Bedarfsfall) und Schülerverkehr.

Eine wesentliche Forderung von Seiten des Stadtbusses ist, dass der ZOB beidseitig an die Bundesstraße angebunden werden muss. Es ergeben sich sonst unnötige Umwegefahrten. Die nördliche Anlegekante wird direkt von der Bregenzer Straße befahren, die südliche ist vollständig von anderen Verkehrsarten getrennt. Beide ermöglichen ein unabhängiges Wegfahren der Busse.

Die jeweiligen Busbetreiber haben unterschiedliche Anforderungen an Anzahl Haltepunkte, Buslängen usw. In Summe ergibt sich ein Bedarf für eine maximale Anzahl von 20 Busse unterschiedlicher Länge in der Spitzenstunde welche teilweise nur kurz zum Ein- und Aussteigen stehen bleiben, teilweise auch für länger während Pausen des Fahrpersonals. Durch die bestehende Konzeption mit zwei langen durchgehenden Anlegekanten kann möglichst flexibel hinsichtlich Buslängen reagiert werden. Beide Anlegekanten müssen jeweils ca. 200 Meter lang sein.

Der Bussteig weist eine Breite von ca. 7 bis 8 m auf. Auf dem Bussteig sind verschiedene Funktionen sowie Einrichtungen unterzubringen, welche die Bewegungsflächen für Zu Fuß Gehende einschränken:

- Möblierung wie Sitzbänke, Abfalleimer etc.;
- Leit- und Informationssysteme mit Abfahrtsanzeigen;
- Erschließungskerne, Treppenanlagen, Lifte für das Parkhaus;
- Technische Einrichtungen;
- Blindenleitsystem.

Die Positionierung dieser Elemente bedarf daher einer sensiblen und abgestimmten Planung um die Funktion

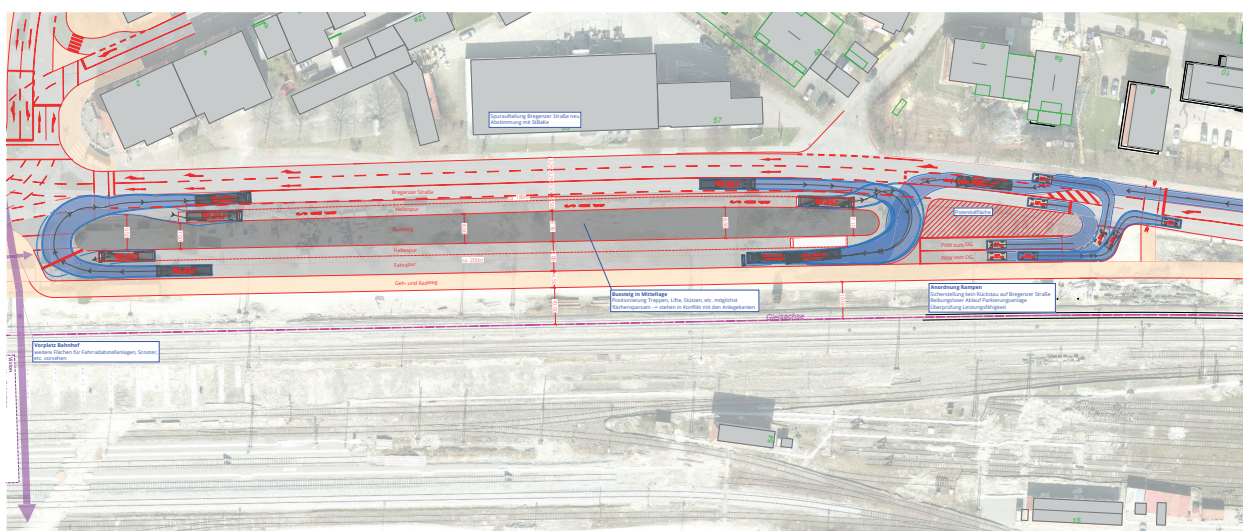


Abb. 04: Testplanung | ZOB (Quelle: Stadt Lindau (Bodensee)/VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG)

und Qualität des Busbahnhofs nicht einzuschränken. Insbesondere die Anforderungen seitens Barrierefreiheit sind einzuhalten (Blindenleitsystem, Manöverflächen für Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern usw.). Dazu wird auf die entsprechenden technischen Richtlinien verwiesen.

Hinsichtlich der technischen Ausführung der Anlagen für den Busverkehr sind Bordhöhen zu prüfen, welche den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen und den Einstieg in die Busse für alle Nutzergruppen erleichtern.

Lademöglichkeiten für E-Busse sind direkt an den Anlegekanten vorzusehen, da keine separaten Flächen zum Parken und Halten abseits der beiden Anlegekanten für Busse vorgesehen sind. An den Anlegekanten sind Flächen für Pausenzeiten von Busfahrenden und Bussen enthalten. Hier sind auch primär die 4 bis 6 Schnellladestationen vorzusehen.

Bei der Konzeption und Gestaltung des Bussteiges sind die aktuell gültigen Richtlinien und Vorgaben zu berücksichtigen.

b) Parkhaus | R.1

Der gesamte Bereich des ZOBs ist aufgrund der Verkehrssicherheit und des optimalen Verkehrsablaufes als autofrei vorgesehen. Daher ist die gesamte Parkierung für KFZ im Parkhaus über dem ZOB vorgesehen. Mit dem Parkhaus muss auch die Möglichkeit geschaffen werden Tagestouristen und Gäste frühzeitig abzufangen und eine Befahrung bis auf die Insel zu vermeiden um das Straßennetz zu entlasten, sowie im Parkraumkonzept der Stadt Lindau vorgesehen. Am Berliner Platz soll ein Umsteigen auf andere Verkehrsmittel passieren um so die Verkehrsströme im Freizeitverkehr in Richtung Insel zu reduzieren.

Die Anbindung des Parkhauses erfolgt über eine eigenständige gemeinsame Ein- und Ausfahrt im Osten des ZOBs. Hier besteht am Knotenpunkt zur Bregenzer Straße bereits heute eine Ampelregelung. Bei der Zufahrt zum Parkhaus muss unbedingt jeglicher Rückstau

auf die Bregenzer Straße verhindert werden – auch in den Spitzenstunden. Dazu ist die Leistungsfähigkeit der Zufahrtskontrolle zum Parkhaus relevant.

Im Parkhaus sind ca. 500 Pkw-Stellplätze unterzubringen. Zusätzlich sollen fünf Stellplätze als Längsparker für Kiss & Ride im Parkhaus positioniert werden. Darüber hinaus sind an gleicher Stelle mindestens 5 Taxistellplätze als Längsparker unterzubringen. Fünf CarSharing-Stellplätze sind genauso wie andere Pkw-Stellplätze innerhalb des Parkhauses anzuordnen. Die Sonderparkstände sind möglichst nah zu den Abgängen/Übergängen zum Bahnhof bzw. ZOB vorzusehen.

Für Parkieranlagen gibt es umfangreiche Vorgaben und Richtlinien, welche hier nicht im Detail vollständig wiedergegeben werden können. Auszugsweise werden für das Parkhaus folgende Qualitätsanforderungen vorgestellt:

- Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen;
- Verständliche und einfache Verkehrsführung für KFZ (Kurven, Rampen usw.);
- Leistungsfähige Anbindung bzw. Ein- und Ausfahrt;
- Einfache Orientierung für KFZ und Fußverkehr durch Gestaltung/ Signaletik usw.;
- Positionierung der Taxistellplätze, Kurzparker, Behindertenstellplätze und Carsharingstellplätze möglichst nahe zum Bahnhof (möglichst westlich) bzw. zu den Abgängen um kurze Wege zu ermöglichen;
- Sichere Führung des Fußverkehrs innerhalb des Parkhauses;
- Hohe soziale Sicherheit durch Gestaltung (helle Materialien...), Helligkeit, Überwachung – Vermeidung von „Unorten“;
- Leitsystem zu freien Stellplätzen.

Die Elektrifizierung des Pkw-Bestandes wird sich weiterhin fortsetzen, daher sind im Parkhaus auch entsprechende Lademöglichkeiten vorzusehen, inkl. Erweiterungsmöglichkeiten in Etappen.

Die für den Hochbau erforderlichen, konstruktiven Elemente sind möglichst flächensparend auf Erdgeschossniveau anzuordnen. Da alle Busfahrflächen für Fahrbewegungen benötigt werden, sind Stützen, Treppen und Lifte auf dem Bussteig, dem Geh- und Radweg oder anderen nicht beanspruchten Bereichen zu platzieren. Hierbei ist zu beachten, dass bereits weitere Nutzungen auf den 7 bis 8 Meter breiten Bussteigen verortet werden sollen. Räumliche Konflikte sind zu vermeiden.

Die Wege vom ZOB ins Parkhaus sollen möglichst kurz und direkt sein. Treppen- und Liftanlagen sind barrierefrei und nach dem Prinzip „Design for All“ zu gestalten, einschließlich einer passenden Wegführung im Parkhaus. Eine Aussage zur Dimensionierung oder Gebäudehöhe wird nicht getroffen. Die Funktionsfähigkeit gemeinsam mit dem ZOB steht im Mittelpunkt der Aufgabe. Das Gebäude sollte eine lärmschützende Wirkung auf die Gebäude im Norden haben und den Abstand zu den Gleisen einhalten.

Eine Anbindung des Parkhauses an eine mögliche Brückenverbindung (I.3) zwischen "Lindapark" (Ein-

kaufszentrum) und dem Quartier südlich der Gleisen ist entwurfsabhängig zu prüfen (s. Kapitel 2.5.3). Da die Brückenverbindung Teil des Ideenteils ist, darf die Funktionsfähigkeit des Parkhaus ohne Brücke nicht eingeschränkt sein.

Bei der Dimensionierung und Anordnung der Pkw-Stellplätze sind mindestens die Anforderungen der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) vom 30. November 1993 einzuhalten. Darüber hinaus sind die aktuellen Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) bei der Planung zu berücksichtigen. Weitere Details können den EAR entnommen werden.

Zusätzliche verbindliche Vorgaben zu den Stellplatzgrößen werden nicht getroffen; die konkrete Dimensionierung ist entwurfsabhängig im Rahmen des Wettbewerbs zu prüfen und festzulegen.

Weitere Informationen hierzu können der folgenden Webseite entnommen werden: <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGaV-4>

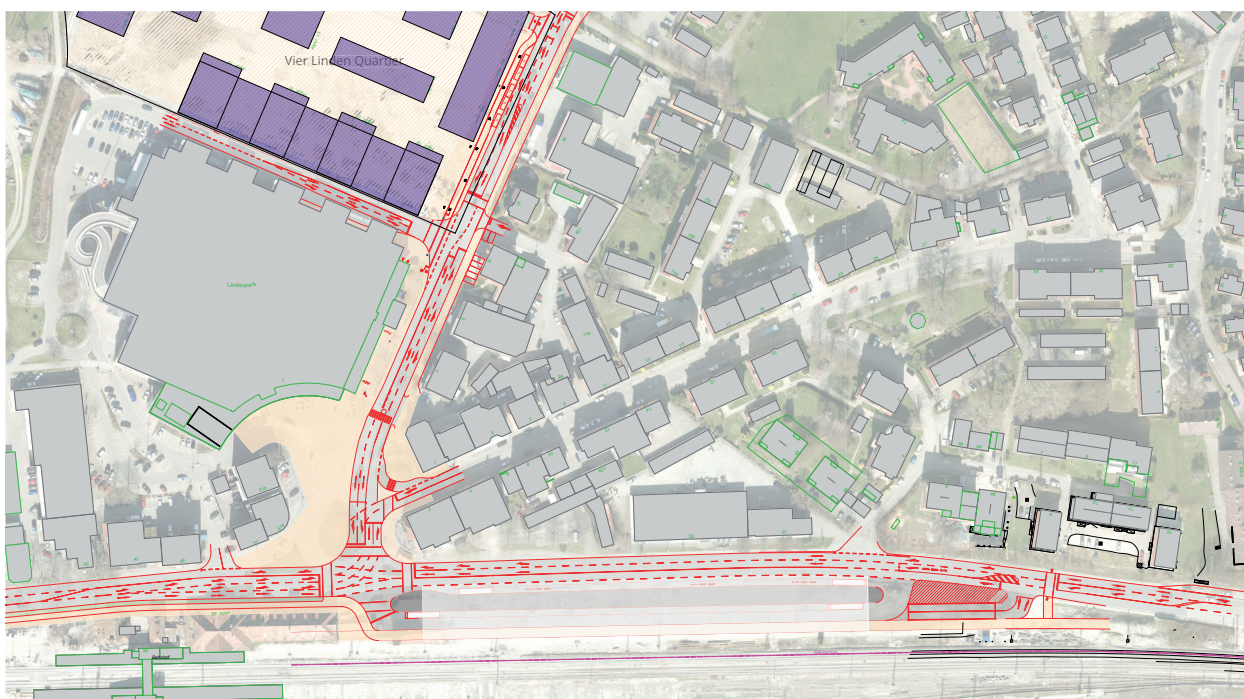


Abb. 05: Testplanung | Berliner Platz (Quelle: Stadt Lindau (Bodensee)/VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG)

2.4.2 Wettbewerbsgebiet | Objektplanung Verkehrsanlagen (R.2)

Der vorhandene Verkehrsknoten „Berliner Platz“ (inkl. Bregenzer Straße, Rickenbacher Straße und Kempfener Straße) muss für die Anforderungen der Zukunft umgebaut werden. Die vorhandene Übergangslösung (Kreisverkehr) genügt schon heute nicht den Anforderungen eines Verkehrsknoten, wo zwei Bundesstrassen aufeinander treffen. Der gesamte Berliner Platz soll zu einer für alle Verkehrsarten sicheren und leistungsfähigen Verkehrsanlage entwickelt werden.

Die vor Jahren geplante Unterführung (Verlegung des Durchgangsverkehrs in den Untergrund), der sogenannte ‚Fly Under‘, wurde als nicht finanzierbar aufgegeben. Die Stadt Lindau hat sich jedoch bewusst dafür entschieden, den Wettbewerb innerhalb des Budgets ergebnisoffen zu gestalten. Das bedeutet: Sollte sich eine wirtschaftlich realisierbare Lösung finden, wäre auch eine alternative Verkehrsführung grundsätzlich denkbar. Hier existiert eine ortsbildprägende Platanenallee mit altem Baumbestand. Diese ist in ihrem Charakter als Allee bindend zu erhalten.

Die Beibehaltung des derzeitigen Turbokreisels (Provisorium!) schränkt zudem die Aufwertung des Bereichs massiv ein. Deshalb wurde im Rahmen einer Testplanung eine Lösung mit einer Ampel (VLSA) entwickelt (s. Anlage 07). Da die Einmündung der Rickenbacher Straße geometrisch sehr ungünstig erfolgt, sind nicht alle Beziehungen von und zur Rickenbacher Straße möglich. Es kann somit nicht direkt von der Bundesstrasse B12 in die Rickenbacher Str. abgebogen werden. Der MIV darf in Richtung Norden nur rechts einbiegen. Weiterhin wurde eine Lösung entwickelt, die die Anbindung des ZOBs an beiden Seiten vorsieht, das Parkhaus wird nur im Osten durch die bereits bestehende Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) erschlossen.

Die Umgestaltung als Ampelkreuzung am Berliner Platz bringt folgende Vorteile:

- Verkehrssteuerung: Ampeln können den Verkehrsfluss gezielt steuern und anpassen, um Staus zu vermei-

den, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen, wie es am Berliner Platz in Zukunft zu erwarten ist.

- Sicherheit: Sie bieten klare Signale, die das Risiko von Unfällen verringern können, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.
- Flexibilität: Ampeln können für verschiedene Tageszeiten und Verkehrsbedingungen programmiert werden.

Hinsichtlich Verkehrsstärken ist der Berliner Platz sicherlich einer der Knotenpunkte mit den höchsten Verkehrsstärken und wird dies auch weiterhin bleiben. Die Themen Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (auch für Rad, Fußverkehr und öffentlicher Verkehr) sind hier von besonderer Bedeutung. Lösungen für die Verkehrsführung aller Verkehrsbeteiligten sind aufzuzeigen. Auch auf die Auswirkungen der negativen Effekte (Lärm, Emissionen etc.) dieser Verkehrsarten soll planerisch Rücksicht genommen werden. *Weitere Informationen können dem Kapitel 2.3.2 entnommen werden.*

Im Zentrum des Wettbewerbsgebiet befindet sich der „Gedenkstein, sog. Berliner Bär“ – eine stehende Bärenfigur aus Bronze auf Steinsockel mit der Inschrift „Berliner Platz“, von René Sintonis, errichtet 1962. Dieses Denkmal ist als identitätsstiftendes Element des Ortes zu verstehen und in der weiteren Planung angemessen zu würdigen. Im Zuge der Neuordnung des Berliner Platzes ist für den Berliner Bären ein neuer, gut wahrnehmbarer und dauerhaft geeigneter Standort innerhalb des Wettbewerbsgebiets vorzuschlagen, der seine Bedeutung hervorhebt und zugleich eine stimmige Einbindung in die künftigen Freiraum- und Wegebeziehungen sicherstellt. Die Fläche „I.1“ zwischen Kempfener und Rickenbacher Straße steht hierfür nicht zur Verfügung.

Die Kempfener Straße und Rickenbacher Straße sind auf den Anschluss an den Berliner Platz zu untersuchen. Der Entwurf soll aufzeigen, welche Potenziale bei einer Neuaufteilung der Straßenräume für alle Verkehrsbeteiligten möglich sind.

2.4.3 Wettbewerbsgebiet | Objektplanung Freianlagen (R.4)

Bei einer Umplanung des Verkehrsknoten "Berliner Platz" werden Flächen frei (R.4), die anderweitig genutzt werden können.

Die Fläche kann als erweiterte und verbindende Freifläche zwischen "Lindapark" (Einkaufszentrum) im Norden und der neuen Mobilitätsdrehscheibe im Süden dienen. Gleichzeitig stellt der Berliner Platz das Einfahrtstor in die Stadt Lindau aus Richtung Osten dar und sollte entsprechend attraktiv und qualitativ gestaltet sein.

Ein Anschluss an eine mögliche Verbindungsbrücke (s. Kapitel 2.5.3) ist entwurfsabhängig zu prüfen.

Aktuelle Anforderungen an Klimaanpassungsmaßnahmen sind umzusetzen (s. Kapitel 2.1.7 und 2.3.1). Weitere Hinweise zu Nutzungen können der Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 2.2.6 und Anlage 05) entnommen werden.

Weitere Hinweise können dem Kapitel "2.5.1 Wettbewerbsgebiet | Nördlich der Bregenzer Straße (I.1)" entnommen werden.

2.5 Wettbewerbsaufgabe | Ideenteil (I.1 bis I.3)

In seiner heutigen Form stellt sich der zentral gelegene Berliner Platz als großer Kreisverkehr dar und ein Großteil der vorhandenen Platzfläche wird als stark frequentierte Verkehrsfläche, mit wichtiger Funktion für den Fernverkehr, genutzt. Fehlende Platzkanten beschränken die Wahrnehmung eines Platzes lediglich auf den nördlichen Bereich. Hier prägt der kreisförmig ausgeprägte Eingangsbereich des Lindaparks (Einkaufszentrum) einen großen Vorplatz für den Fuß- und Radverkehr. Der Platz ist jedoch stark von Verkehrslärm beeinträchtigt und weist deutliche Mängel in der Gestaltung auf. Er wird folglich primär als Durchgangsraum genutzt. Eine geeignete Verbindung zum südlichen Berliner Platz und Vorbereichen des ehemaligen Bahnhofs

ist nicht erkennbar.

Durch den Ausbau des Bahnhofs Lindau-Reutin zum Fernbahnhof, die Verlegung des zentralen Umsteigepunkts sowie die bislang lediglich provisorische Verkehrsführung durch den Turbokreisel sind Planungen für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung des Berliner Platzes erforderlich.

Der Bereich um den neugestaltete Berliner Platz soll

- eine starke Identität vermitteln und somit eine neue Visitenkarte der Stadt Lindau sein.
- ein starkes, belebtes, gemischtes Quartier sein. Neue Nutzungen sollen integriert werden und bestehende, wie der Vorplatz des Lindaparks (Einkaufszentrum), eingebunden und aufgewertet werden.
- städtebaulich durch herausgebildete Raumkanten umgeben sein und eine hohe Freiraum- und Verweilqualität aufweisen. Die Aufenthaltsräume sollen hierbei mehr als nur eine Verkehrsfunktion übernehmen.

Hinweis: Bei dem Ideenteil (I.1 bis I.3) sind lediglich städtebauliche Lösungen aufzuzeigen, eine vertiefende hochbauliche Planung ist ausdrücklich nicht gewünscht.

2.5.1 Wettbewerbsgebiet | Nördlich der Bregenzer Straße (I.1)

Die verschiedenen Teilflächen des "I.1"-Gebiets sind städtebaulich neu zu denken und sollen als eine Fläche bzw. aus einem "Guß" in Zusammenspiel mit den Realisierungsteilen wirken.

Der Vorplatz des Lindaparks (Einkaufszentrum) ist in Zusammenhang mit der Freifläche "R.4" zu einem attraktiven Aufenthaltsort entlang der Verkehrsfläche umzuwandeln (s. Kapitel 2.4.3). Aktuelle Anforderungen an Klimaanpassungsmaßnahmen sind umzusetzen (s. Kapitel 2.1.7 und 2.3.1). Die heutige Verkehrsführung über den Platz kann zurückgebaut werden, da die Stellplätze von Norden über die Straße nördlich des Lindaparks (Einkaufszentrum) erschlossen werden können. Der Berliner Platz (I.1 und R.4) übernimmt eine wich-

tige verkehrliche Rolle in der Verbindung vom Norden zum Bahnhof. Die verschiedene Verkehrsteilnehmenden sind zu berücksichtigen.

Die Gebäude mit den Hausnummern 51 (Apotheke) und 51a an der Bregenzer Straße können zurückgebaut werden. An ihrer Stelle bietet sich die Möglichkeit, eine neue städtebauliche Kante zum Berliner Platz auszubilden. In der Testplanung ist vorgesehen, die bestehende Einfahrt zwischen den Gebäuden mit den Hausnummern 49 und 51 zur Erschließung der rückwärtigen Stellplätze zu erhalten.

Da eine Erschließung über angrenzende private Flächen im Norden (Lindapark) abgelehnt wird, ist das Erschließungskonzept entsprechend neu zu formulieren. Vorgeschlagen wird ein klar definierter Anbindungspunkt an der Bregenzer Straße, während die innere Erschließung flexibel und freier gestaltet werden kann. Dabei ist sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit der Stellplätze weiterhin unkompliziert und nutzerfreundlich bleibt. Die bestehende Einfahrt sollte daher entweder erhalten oder durch eine gleichwertig einfache und praktikable Lösung ersetzt werden. Stellplätze in unmittelbarer Gebäudenähe, westlich und östlich der Apotheke, sind zu sichern beziehungsweise im Zuge einer Neuplanung entwurfsabhängig neu zu ordnen.

Das Gleiche gilt für den Hotelbau (Rickenbacher Str. 2) und die Garagenbauten auf der gegenüberliegenden Seite der Apotheke (Flurstücke 546/1 und 550/34). Die Gebäude können zurück gebaut werden, übernehmen neben einer städtebaulichen Fassung des Raums auch die Rolle des Stadteingangs und des Pendants zum neuen Parkhaus. An dieser Stelle ist eine angemessene Kubatur als Übergang zwischen Parkhaus im Süden und bestehender Bebauung im Norden zu wählen.

Für die Neubauten werden keine Nutzungen vorgegeben, da diese später vom Eigentümer abhängig ist. Die Stadt Lindau kann sich im Erdgeschoss Einzelhandel, Gesundheitseinrichtungen, Gewerbe, öffentliche Serviceeinrichtungen etc. vorstellen.

2.5.2 Wettbewerbsgebiet | Bahnhofsumfeld und ergänzende Mobilitätsanlagen (I.2)

Auf der Fläche I.2 sind die nachfolgend beschriebenen funktionalen Bausteine eines neuen Bahnhofsbereichs unterzubringen. Die konkrete Anordnung, Positionierung und räumliche Organisation der einzelnen Nutzungen ist entwurfsabhängig und wird bewusst nicht vorgegeben – den Teilnehmenden wird ausdrücklich Gestaltungsfreiheit eingeräumt, um die bestmögliche städtebauliche und funktionale Lösung zu entwickeln. Eine Priorisierung einzelner Nutzungen gegenüber anderen wird seitens der Ausloberin nicht vorgenommen; sämtliche nachfolgend aufgeführten Anforderungen sind gleichwertig zu berücksichtigen.

a) Flächenverfügbarkeit (Fl.Nr. 550/12 und 550/80)

Die westlich des Bahnhofs gelegenen Flurstücke 550/12 und 550/80 befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Ein Erwerb dieser Flächen durch die Stadt Lindau ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesichert. Für ein schlüssiges Gesamtkonzept und zum Aufzeigen von Potenzialen bei Erwerb dieser Flächen, sollen die Flächen im vorliegenden Wettbewerb dennoch mitbetrachtet werden.

b) Baumbestand

Entlang der Bregenzer Straße, westlich des Kreisverkehrs, existiert eine ortsbildprägende Platanenallee mit altem Baumbestand. Diese ist in ihrem Charakter als Allee bindend zu erhalten.

c) Gleisabstand

Das Bahnhofsgebäude und das Fahrradparkhaus müssen von der Gleisachse ein Abstand von 10 Metern einhalten.

d) Funktionsbausteine

Folgende funktionale Bausteine sind auf der Fläche I.2 unterzubringen:

- **Bahnhofsgebäude**
in Kombination mit dem Erschließungsbauwerk der Deutschen Bahn (siehe Kapitel 2.5.2 e))
- **Radabstellanlagen und Sharing-Angebote**
als Teil des Bahnhofsgebäudes oder freistehend (siehe Kapitel 2.5.2 f))
- **Vorplatz und Aufenthaltsbereiche**
als verbindendes Gelenk zwischen den verschiedenen Teilflächen des Wettbewerbgebiets (siehe Kapitel 2.5.2 g))
- **Kiss & Ride – Drop-Off**
Kurzzeitstellplätze zum Absetzen von Reisenden in unmittelbarer Nähe des Bahnhofseingangs (siehe Kapitel 2.5.2 h))
- **Nutzungs- und Serviceangebote**
für den Stadtbusbetrieb (siehe Kapitel 2.5.2 i))
- **Taxivorfahrt**
Taxistellplätze in Bahnhofsnähe
- **Stellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge**
(Motorräder, Mopeds).
- **City-Logistik | Mikrodepot**
Flächen für Mikrodepotstationen und stadtverträgliche Anlieferung (siehe Kapitel 2.5.2 j))

e) Bahnhofsgebäude

Es ist ein neues Bahnhofsgebäude mit einer Bruttogrundfläche im Regelfall (BGF R) von ca. 3.000 m² vorzusehen, das sich verträglich in die Umgebungsbebauung einfügt. Das Erdgeschoss soll von halböffentlichen Nutzungen geprägt sein, darunter insbesondere:

- Mobilitätszentrale (Informationspunkt),
- Ticketschalter,
- Wartebereiche,
- Gastronomie,
- Öffentliche Toiletten.

Der Bahnhof soll sich räumlich in Richtung Fahrradparkhaus, ZOB und Berliner Platz öffnen. Die Verknüpfung

mit den anderen Flächen des Berliner Platzes, insbesondere mit dem Vorplatz des Lindauparks (I.1), ist planerisch zu berücksichtigen.

Das heutige Erschließungsbauwerk der Deutschen Bahn, welches der Erschließung der Gleise dient, muss erhalten bleiben bzw. kann in den Neubau integriert werden. Eine unterirdische Erschließung der Gleise ist ausgeschlossen.

Es ist zu prüfen, ob die Verbindungsbrücke (I.3) das Parkhaus ab der +1 Ebene mit dem Bahnhofsgebäude bzw. Erschließungsbauwerk verknüpfen kann, sodass ein Teil der Zu Fuß Gehenden mit dem Ziel Bahnhof direkt dorthin geleitet werden kann.

f) Radabstellanlagen und Sharing-Angebote

Auf der Fläche I.2 ist zusätzlich zum Bahnhofsgebäude ein Fahrradparkhaus vorzusehen. Ob das Fahrradparkhaus Teil des Bahnhofsgebäudes oder freistehend ist, wird keine Vorgabe gemacht. Es besteht ein Gesamtbedarf von mindestens 500 Fahrradstellplätzen. Ein Teil der Fahrradstellplätze ist für Kurzparker außerhalb des Fahrradparkhauses vorzusehen.

Folgende allgemeine Qualitätsanforderungen für Radabstellanlagen werden empfohlen:

- verkehrssichere Zufahrten, Erschließung abseits des Kfz-Verkehrs;
- nahe bei den Zugängen;
- gut einsehbar und beleuchtet;
- Schutz vor Diebstahl (Rahmen anschließbar) und Vandalismus;
- überdacht.

Weiterhin sind ca. 20 bis 30 Stellplätze für einspurige Fahrzeuge und Flächen für Sharing-Angebote vorzusehen:

- Fahrrad / E-Bike: ca. 10 bis 20 Stellplätzen
- Lastenrad: 2 Stellplätze

- E-Scooter: ca. 10 bis 20 Stellplätzen

Weitere Informationen stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität über die Infostelle Fahrradparken zur Verfügung: <https://radparken.info/wissen/whitepaper/>

g) Vorplatz und Aufenthaltsbereiche

Im Umfeld des Bahnhofsgebäudes ist ein qualitätvoller öffentlicher Vorplatz bzw. Aufenthaltsbereich zu schaffen, der als verbindendes Gelenk zwischen den verschiedenen Teilflächen des Wettbewerbsgebiets fungiert. Dieser Bereich soll folgende Anforderungen erfüllen:

- Querung der Bregenzer Straße: Der Vorplatz soll eine sichere, barrierefreie und attraktive Überquerung der Bregenzer Straße ermöglichen, die Zu Fuß Gehende und Radfahrende intuitiv zwischen dem Bahnhofsbereich (I.2), dem nördlich gelegenen Lindaupark-Vorplatz (I.1) und den westlich angrenzenden Quartiersbereichen leitet. Die Gestaltung der Querung ist im Zusammenspiel mit der Neuordnung des Verkehrsknotens (R.2) zu entwickeln.
- Anbindung Richtung Mobilitätshub und ZOB (östlich): Der Aufenthaltsbereich soll eine selbstverständliche fußläufige Verbindung zum Mobilitätshub und ZOB (R.1/R.3) im Osten herstellen. Die Wegeführung ist so zu gestalten, dass Reisende, Pendler und Besucher ohne Umwege und Konflikte mit dem KFZ-Verkehr zwischen Bahnhof, ZOB und Parkhaus wechseln können.
- Aufenthaltsqualität und Stadteingang: Der Vorplatz soll über seinen reinen Erschließungscharakter hinaus ein Ort des Verweilens und der Orientierung sein. Sitzgelegenheiten, Begrünung, Verschattung und eine hochwertige Gestaltung sind vorzusehen. Er bildet den ersten Eindruck für am Fernbahnhof Lindau-Reutin Ankommende und soll dementsprechend repräsentativ als Stadteingang wirken.

Der unmittelbare Bahnhofsvorplatz zwischen Bahnhof und ZOB soll von KFZ jeglicher Art freigehalten werden. Aufenthaltsqualität, großzügige und hochwertige Gestaltung, logische und intuitiv verständliche Wegführung,

verkehrliche und soziale Sicherheit sind wichtige Bestandteile eines urbanen Platzes. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsanforderungen ist insbesondere auf eine verkehrssichere und konfliktfreie Führung des Fuß- und Radverkehrs zu achten. Die Ost-West-Radachse (Radhaupttrasse Kat2) soll durch das ganze Gebiet ununterbrochen geführt werden.

Die konkrete Lage, Dimensionierung und Gestaltung des Vorplatzes ist entwurfsabhängig.

h) Kiss & Ride – Drop-Off

Für den Hol- und Bringverkehr am Bahnhof ist eine funktionale Trennung von Drop-Off (Bringen) und Pick-Up (Abholen) vorzusehen:

- Drop-Off (Bringen): In unmittelbarer Nähe des Bahnhofseingangs sind Kurzzeitstellplätze einzuplanen, an denen Reisende abgesetzt werden können, ohne dass der Bringverkehr den Bahnhofsvorplatz oder den ZOB-Bereich belastet. Die Drop-Off-Zone ist so zu gestalten, dass Fahrzeuge kurzfristig halten und zügig wieder abfahren können.
- Pick-Up (Abholen): Das Abholen von Reisenden soll im Mobilitätshub (R.1) verortet werden (s. Kapitel 2.4.1). Dort stehen Kurzparkstellplätze zur Verfügung, die ein kurzzeitiges Warten ermöglichen, ohne den Verkehrsfluss im Bahnhofsumfeld zu beeinträchtigen.

Die konkrete Verortung der Drop-Off-Zone ist entwurfsabhängig.

i) Nutzungs- und Serviceangebote

Neben Mobilitätsangeboten sollen weitere Nutzung und Serviceangebote für den Stadtbusbetrieb auf der Fläche (ggfs. im Bahnhofsgebäude) implementiert werden:

- Leitstelle (Verkehrsmeister/-in) mit zwei Arbeitsplätzen (ca. 30 m²),
- Personalaufenthaltsraum zur Pausengestaltung (ca. 40 m²),
- Vertriebs- und Verkaufsraum mit zwei Arbeitsplätzen (ca. 30 m²),

- Büro Betriebsleiter/-in mit einem Arbeitsplatz und Beratungsecke (ca. 30 m²),
- Zwei Büros Verwaltung mit jeweils einem Arbeitsplatz (insgesamt ca. 20 m²),
- Lagerraum (ca. 30 m²),
- Beratungsraum (ca. 40 m²),
- Toiletten (mindestens fünf Stück: zwei männlich, zwei weiblich und eine Verwaltung).

Die Verwaltungsräume müssen der Arbeitsstättenrichtlinie entsprechen.

j) City-Logistik | Mikrodepot

Die Anlieferung des Bahnhofsgebäudes und des ZOBs ist über die Fläche I.2 zu organisieren. Hier sollen Mikrodepotstationen entstehen.

2.5.3 Wettbewerbsgebiet | Verbindungsbrücke (I.3)

Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets verläuft der Bodensee-Radweg entlang der Ladestraße. Zudem ist südlich des Bahnhofs ein Stadtentwicklungsgebiet vorgesehen.

Eine massive Barriere stellen die Bahngleise für Zu Fuß Gehende und Radfahrende dar. Nach dem Abbau eines ehemaligen Fußgänger-Stegs sind die Unterführung Brengener Straße und die Kamelbuckel-Brücke die einzigen Quermöglichkeiten.

Durch den Wettbewerb verspricht sich die Stadt Lindau erste Ideen zu einem möglichen Verbindungssteg für den Fuß- und Radverkehr, welcher den Lindaupark (Einkaufszentrum) über den Berliner Platz, das neue Bahnhofsgebäude und die Gleise bis zur Ladestraße im Süden verbindet. Durch die langgestreckte Form des Parkhauses sind die Wege für Zu Fuß Gehende innerhalb des Parkhauses verhältnismäßig lang, sodass eine mögliche Querverbindung zwischen der +1 Ebene des Parkhauses mit dem Bahnhofsgebäude, dem Erschließungsbauwerk, dem Verbindungssteg bzw. direkt zu den Gleisen zur prüfen ist.

Grundsätzlich ist entwurfsabhängig zu lösen welche Anbindungspunkte der Steg miteinander verbindet. Primäres Ziel ist die komfortable, barrierefreie Überwindung der Gleise für zu Fußgehende und Radfahrende.

Sollte ein Anschluss an den Lindaupark in Erwägung gezogen werden, sind die Neuplanungen zum Gebäude und zur Fassade zu beachten (s. Anlage 08).

Der Anschlusspunkt des Verbindungsstegs im Süden ist entwurfsabhängig zu lösen. Es ist zu beachten, dass die Halle (Ladestraße Nr. 33) denkmalgeschützt ist und somit bestehen bleiben muss. Weitere Vorgaben werden nicht gemacht. *Hinweise zum denkmalgeschützten Gebäude sind folgender Webseite zu entnehmen:* <https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas/searchResult.html?objtyp=bau&koid=235696>

Hinweis: Die Lage der Verbindungsbrücke in der Abbildung 02 ist nur beispielhaft. Die Lage und Anknüpfungspunkte sind entwurfsabhängig zu gestalten.

Anlage 01: Auslobung

Anlage 02: CAD-Grundlage

Anlage 03: Lagepläne

Anlage 04: Bebauungspläne

Anlage 05: Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 06: Stadtratbeschluss

Anlage 07: Testplanung

Anlage 08: Lindaupark

Anlage 09: Klimabeirat

Anlage 10: Berechnungsgrundlage

Anlage 11: Verfassendenerklärung

Die Anlagen können auf folgender Webseite
heruntergeladen werden:

<https://share.pesch-partner.de/index.php/s/QqnCjpC2QDkGZ7B>

ÜBERSICHT DER ANLAGEN

