

+++++++ ENTWURF 18.05.2026 ++++++

BAHNHOFQUARTIER OFFENBURG **GESTALTUNG DER ÜBERDACHUNG DES NEUEN** **ZENTRALEN OMNIBUSBAHNHOFES**

WETTBEWERB (RPW 2013) FÜR ARCHITEKT*INNEN
UND LANDSCHAFTSARCHITEKT*INNEN

AUSLOBUNG



IMPRESSUM

AUSLOBERIN:

Stadt Offenburg
Fachbereich 3 Stadtplanung und Baurecht
3.1 Stadtplanung und Stadtgestaltung
Wilhelmstraße 12
D-77654 Offenburg

BETREUUNG + KOORDINATION:

FALTIN + SATTLER I FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980
F.: +49(0)211.83.68.981

REDAKTION:

Stadt Offenburg, Fachbereich 3 Stadtplanung und Bau-
recht I 3.1 Stadtplanung und Stadtgestaltung
FALTIN + SATTLER I FSW Düsseldorf GmbH

LAYOUT:

FALTIN + SATTLER I FSW Düsseldorf GmbH

ABBILDUNGEN+FOTOS:

Stadt Offenburg
FALTIN + SATTLER I FSW Düsseldorf GmbH

Stand: 18.05.2026

INHALT

ANLASS	4	B - WETTBEWERBSAUFGABE	16
A – VERFAHREN	6		
A.1.1 Ausloberin	6	B.1 Stadt Offenburg	16
A.1.2 Betreuung	6	B.1.1 Allgemeine Infos zur Stadt	16
A.1.3 Aufgabe Kurzprofil	6	B.1.2 Verkehrliche Anbindung	16
A.1.4 Allgemeines	6	B.1.3 Messe- und Kongressstandort	16
A.1.5 Wettbewerbsart und Teilnahmeberechtigung	6	B.1.4 Bildungs- und Forschungseinrichtungen	16
A.1.6 Wettbewerbssumme	6	B.1.5 Umwelt, Lebensqualität und Freizeit	16
A.1.7 Konsequenzen aus dem Wettbewerb / Weitere Beauftragung	7	B.1.6 Landesgartenschau 2032	17
A.1.8 Veröffentlichung und Urheberrecht	7	B.2 Bahnhofsquartier	18
A.1.9 Bekanntgabe	8	B.2.1 Städtebauliche Situation	18
A.1.10 Verstöße	8	B.2.2 Städtische Verkehrsinfrastruktur	18
A.1.11 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten	8	B.2.3 Entwicklungsbedarf und Ausweisung eines Sanierungsgebietes	20
A.1.12 Schriftliche Rückfragen	8	B.2.4 Städtebaulicher Wettbewerb zum Bahnhofsquartier	20
A.1.13 Anonymität und Einlieferung	9	B.2.5 Rahmenplan Bahnhofsquartier	20
A.1.14 Eigentum und Rücksendung	10		
A.1.15 Haftungsausschluss	10	B.3 Wettbewerbsgebiet	24
		B.3.1 Lage und Abgrenzung	24
A.2 Akteure	11	B.3.2 Umgebende Nutzungen und künftige Entwicklungen	24
A.2.1 Teilnehmende	11	B.3.3 Verkehrsanlagenplanung des neuen ZOB	26
A.2.2 Preisgericht	11		
A.2.3 Ständige Beratung (ohne Stimmrecht)	11	B.4 Wettbewerbsaufgabe	28
A.2.4 Vorprüfung	11	B.4.1 Zusammenfassende Darstellung der Wett- bewerbsaufgabe und der Planungsziele	28
A.3. Leistungen	12	B.4.2 Anforderungen	28
A.3.1 Bereitgestellte Planunterlagen	12	B.4.2.1 Funktionale Anforderungen	28
A.3.2 Leistungen	12	B.4.2.2 Gestalterische Anforderungen	28
A.3.3 Umschlag „Verfassererklärung“	13	B.4.2.3 Anforderungen zu Nachhaltigkeit und Begrünung	29
A.3.4 Modellbau	13	B.4.2.4 Technische Anforderungen und Möblierung	29
A.4 Termine	14	B.4.2.5 Anforderungen Funktionsgebäude	30
		B.4.2.6 Wirtschaftliche Anforderungen	30

ANLASS

Mit der Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsquartiers in Offenburg entsteht ein zentraler Baustein für die zukünftige Mobilität und Aufenthaltsqualität der Stadt. Der ZOB übernimmt als bedeutender Verkehrsknotenpunkt eine Schlüsselrolle im öffentlichen Nahverkehr und prägt zugleich das Erscheinungsbild des Quartiers.

Die planerischen Grundlagen für die Entwicklung wurden bereits im Rahmen eines städtebaulich-freiraumplanerisch-verkehrsfunktionalen Wettbewerbs in den Jahren 2021/22 sowie durch den Rahmenplanbeschluss des Gemeinderats vom 18.12.2023 geschaffen. Die Gesamtfläche des neuen ZOB beträgt einschließlich der angrenzenden Fahrbahnflächen und der Fläche für ein Funktionsgebäude rund 6.000 m².

Aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Bedeutung lobt die Stadt Offenburg nun einen hochbaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb gem. RPW 2013 aus. Ziel ist es, ein qualitätsvolles architektonisches und landschaftsarchitektonisches Konzept für die Überdachung des ZOB inkl. entwurfsabhängig gestalteter Freiräume zu entwickeln.

Grundlage bildet dabei eine Verkehrsanlagenplanung, die die funktionalen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen definiert.

Die zu entwerfende ZOB-Überdachung soll sowohl den praktischen Anforderungen eines modernen Verkehrsknotenpunkts gerecht werden, als auch hohen gestalterischen Ansprüchen entsprechen. Sie ist als prägendes Element des neuen ZOB zu verstehen, das Funktionalität, Innovation und gestalterische Qualität miteinander verbindet und zugleich eine hohe Aufenthaltsqualität für die Nutzerinnen und Nutzer gewährleistet.

Nachhaltige und kreative Lösungsansätze sind ausdrücklich erwünscht, um eine zukunftsfähige und identitätsstiftende Infrastruktur zu schaffen. Abhängig vom gewählten Lösungsansatz umfasst dies über eine reine Dacharchitektur hinaus auch Maßnahmen und Elemente in der Freiraumgestaltung.

Der Wettbewerb soll sicherstellen, dass eine gestalterisch hochwertige und funktional überzeugende Lösung gefunden wird, die den definierten Anforderungen an die Aufgabenstellung in besonderem Maße gerecht wird.

>> Lage des Wettbewerbsgebietes im Stadtraum



A.1 — VERFAHREN

A.1.1 AUSLOBERIN

Stadt Offenburg
vertreten durch den Oberbürger-
meister / die Oberbürgermeisterin
Hauptstraße 90
77652 Offenburg

A.1.2 BETREUUNG

FALTIN+SATTLER
FSW Düsseldorf GmbH,
Rathausufer 14,
40231 Düsseldorf
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980

A.1.3 AUFGABE KURZPROFIL

Mit der Neugestaltung des Zentra-
len Omnibusbahnhofs (ZOB) im Rah-
men der städtebaulichen Entwick-
lung des Bahnhofsquartiers soll eine
funktionale, gestalterisch hochwertige
und zukunftsfähige Überda-
chung realisiert werden.

Der neue ZOB, dessen Grundlagen
durch städtebaulich-freiraumplane-
risch-verkehrsfunktionalen Wettbe-
werb 2021/22 sowie den Rahmen-
planbeschluss des Gemeinderats
vom 18.12.2023 geschaffen wur-
den, umfasst künftig 16 Bussteige
und bildet einen zentralen Baustein
der Quartiersentwicklung. Die Ge-
samtfläche des neuen ZOB beträgt
rund 6.000 m² und beinhaltet ne-
ben den Bussteigen großzügige
Fußgänger-, Warte- und Aufent-
haltsbereiche.

Über einen Realisierungswettbe-
werb soll nun das architektonische
und landschaftsarchitektonische
Konzept für die Überdachung des
ZOB sowie dem Funktionsgebäude,
inkl. entwurfsabhängig gestalteter
Freiräume qualifiziert werden.

Grundlage hierfür ist eine Verkehrs-
anlagenplanung, die die verkehrs-
technischen Rahmenbedingungen
definiert.

Das ausgeschriebene Leistungsbild
umfasst nachfolgende Positionen
gem. HOAI 2021:

- Objektplanung Gebäude, gem.
§ 34 HOAI 2021
- Objektplanung Freianlagen,
gem. § 39 HOAI 2021
- Tragwerksplanung gem. § 51
HOAI 2021

A.1.4 ALLGEMEINES

Der Durchführung des Wettbewerbs
liegen die Richtlinien für Planungs-
wettbewerbe (RPW) 2013 zugrun-
de, soweit in einzelnen Punkten der
Auslobung nicht ausdrücklich und
ausnahmsweise anderes bestimmt
ist.

An der Vorbereitung des Verfahrens-
teils der vorliegenden Auslobung
hat die Baden-Württembergische
Architektenkammer beratend mit-
gewirkt (§ 2 Absatz 4 RPW). Die vor-
liegende Auslobung wurde von der
Baden-Württembergischen Archi-
tektenkammer registriert unter der
Nummer **XXXX-X-XX**.

Ausloberin, Teilnehmende sowie alle
am Verfahren Beteiligte erkennen
den Inhalt dieser Auslobung als ver-
bindlich an.

A.1.5 WETTBEWERBSART UND TEIL- NAHMEBERECHTIGUNG

Der Wettbewerb wird als nicht offe-
ner, einphasiger Realisierungswett-
bewerb mit maximal 20 Teilnehmen-
den durchgeführt. Die Teilnehmen-

den wurden durch ein vorgeschalte-
tes, EU-weites Bewerbungsverfahren
(Teilnahmewettbewerb) ermit-
telt.

Am Wettbewerb teilnahmeberech-
tigt sind Architekt*innen mit Land-
schaftsarchitekt*innen. Im Wettbe-
werb werden noch keine Leistungen
für Tragwerksplaner gefordert. Eine
Beratung durch Tragwerksplaner*in-
nen wird dennoch empfohlen.

Der Zulassungsbereich umfasst
sämtliche EWR-Mitgliedstaaten so-
wie Staaten der Vertragsparteien
des WTO-Übereinkommens über
das öffentliche Beschaffungswesen
GPA.

Die Wettbewerbssprache ist
Deutsch, das Verfahren wird ano-
nym durchgeführt.

A.1.6 WETTBEWERBSSUMME

Für den Wettbewerb steht insge-
samt eine Wettbewerbssumme von
60.000,00 € netto zur Verfügung,
die als Preise und Anerkennungen
ausgeschüttet werden. Folgende
Verteilung ist vorgesehen:

- 1. Preis: 24.000,00 € netto
- 2. Preis: 15.000,00 € netto
- 3. Preis: 9.000,00 € netto
- 2 Anerkennungen: mit je
6.000,00 € netto für beme-
renswerte Teilleistungen.

Das Preisgericht behält sich gem.
RPW 2013 vor, durch einstimmigen
Beschluss eine andere Aufteilung
der Wettbewerbssumme vorzuneh-
men. Die Wettbewerbssumme
kommt dabei immer zur Ausschüt-
tung.

A.1.7 KONSEQUENZEN AUS DEM WETTBEWERB / WEITERE BEAUF- TRAGUNG

A.1.7.1 WEITERE BEAUFTRAGUNG

Die Ausloberin wird – in Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts einem der Preisträger*innen – in der Regel dem ersten Preis - die für die Umsetzung und weitere Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen übertragen,

- sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht (vgl. § 63 VgV)
- soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrundeliegende Aufgabe realisiert werden soll.

Der Auslober plant entsprechend der EU-Bekanntmachung die Planungsleistungen inkl. der Tragwerksplanung zu vergeben. Das Planungsteam wird nach dem Wettbewerb vervollständigt.

Es wird zugesichert, die weiteren Planungsleistungen zu übertragen:

- Objektplanung Gebäude, gem. § 34 HOAI 2021, LP 1 bis 9
- Objektplanung Freianlagen, gem. § 39 HOAI 2021, LP 1 bis 4 sowie durch angemessene Weiterbeauftragung (Teile der Ausführungsplanung) sicherzustellen, dass die Qualität des Entwurfs umgesetzt wird (z.B. über Leitdetails). Leitdetails für Freianlagen umfassen dabei z.B.: fortgeschriebene Oberflächenqualitäten, Verlegedetails, Einfassungen, Bepflanzung. Der Leistungsumfang beschränkt sich ausschließlich auf

die Bereiche innerhalb der Busborde. Fahrbahnen für den Kfz- und Busverkehr sind ausdrücklich nicht Bestandteil der Beauftragung.

- Tragwerksplanung gem. § 51 HOAI 2021, LP 1 bis 6

Die Beauftragung ist stufenweise vorgesehen. Im Falle einer Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Wettbewerbsteilnehmenden bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbssentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Der/ Die Preisträger*in verpflichtet sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen. Die Leistungsfähigkeit des/ der zu Beauftragenden für die Weiterbearbeitung ist grundsätzlich an die Anforderungen des Projektes anzupassen.

A.1.7.2 VERHANDLUNGSVERFAHREN

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe gem. RPW 2013, § 8 (2) sowie § 72 (2) VgV. Im Anschluss an die Preisgerichtssitzung wird unter Würdigung der Entscheidung des Preisgerichts ein nachgeschaltetes Verhandlungsverfahren mit dem ersten Preisträger / der ersten Preisträgerin durchgeführt.

Sollte eine Beauftragung des / der ersten Preisträger*in aus wichtigem Grunde nicht möglich sein, beabsichtigt die Ausloberin die Verhandlungen mit allen weiteren Preisträger*innen fortzuführen.

Das Wettbewerbsergebnis fließt hierbei mit 50 % in das Verhandlungsverfahren ein, wobei der 1. Preisträger im Wettbewerb gegenüber dem 2. Preisträger mindestens einen Vorsprung in Höhe von 12 % der Gesamtpunkte erhält. Die verbleibenden 50 % werden aus nachfolgenden Zuschlagskriterien ermittelt: Umgang mit Überarbeitungshinweisen zum Wettbewerbsergebnis (10 %), Prozessqualität, Personaleinsatzkonzept, Arbeitsstruktur, Kosten, Termine und technische Qualitätsanforderungen (20%) und Honorarangebot (20 %). Die endgültigen, detaillierten Zuschlagskriterien werden den Teilnehmenden am Verhandlungsverfahren zu Beginn des Verfahrens mitgeteilt.

A.1.8 VERÖFFENTLICHUNG UND URheberRECHT

Gemäß § 8 Abs. 3 RPW gilt: Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin veröffentlicht werden. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn die Verfasser*innen mit der weiteren Bearbeitung beauftragt sind. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassenden.

Insbesondere darf die Ausloberin urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, nur gegen eine angemessene Vergütung nutzen.

Die Verfasser*innen und Verfasser stellen die Ausloberin von den Rechten Dritter an den eingereichten Unterlagen frei.

A.1.9 BEKANNTGABE

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs, unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Teilnahmeberechtigung, den Teilnehmenden durch die Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald wie möglich bekannt machen.

Die Wettbewerbsarbeiten werden im Anschluss an den Wettbewerb öffentlich ausgestellt. Die Ausloberin behält sich vor eine „virtuelle“ Ausstellung durch die Einstellung aller Wettbewerbsbeiträge auf der Website der Stadt Offenburg durchzuführen. Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

A.1.10 VERSTÖSSE

Eine Nachprüfmöglichkeit des Verfahrens besteht im Anwendungsbe-
reich der VgV über die zuständige Vergabekammer:

- Vergabekammer
Baden-Württemberg
beim Regierungspräsidium
Karlsruhe
Durlacher Allee 100,
76137 Karlsruhe
Telefon: 0721 926-8730
Telefax: 0721 926-3985
vergabekammer@rpk.bwl.de
Internet: <https://rp.baden-wuerttemberg.de>

A.1.11 ZULASSUNG UND BEURTEILUNG DER WETTBEWERBSARBEITEN

A.1.11.1 ZULASSUNG DER ARBEITEN

Jedes teilnehmende Büro darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind – soweit nicht ausdrücklich gefordert – unzulässig.

Nicht verlangte Leistungen und/oder unvollständige Arbeiten (Abgabe lediglich von Teilbereichen, s.o.) werden von der Beurteilung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen.

Das Preisgericht lässt darüber hinaus alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

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

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten, werden protokolliert.

Es gibt keine bindenden inhaltlichen Vorgaben, die bei Nichterfüllung zum Ausschluss der Arbeit führen würden.

A.1.11.2 BEURTEILUNGSKRITERIEN

Die eingehenden Arbeiten werden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Idee und konzeptionelle Qualität
- Architektonische Qualität
- Nutzungs- und Aufenthaltsqualität
- Funktionalität
- Nachhaltigkeit
- Realisierungsfähigkeit
- Wirtschaftlichkeit

Das Preisgericht behält sich für die Bewertung der eingereichten Arbeiten vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren. Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung zu betrachten.

A.1.12 SCHRIFTLICHE RÜCKFRAGEN

Rückfragen zur Auslobung können bis zu den in der Terminübersicht genannten Zeitpunkten ausschließlich schriftlich an folgende E-Mail gestellt werden:

wb_zob@fsw-info.de

Die Fragen müssen sich auf die Gliederungsnummern der Auslobung beziehen. Die beantworteten Rückfragen werden zum Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten zur Verfügung gestellt. Den Teilnehmenden, dem Preisgericht und allen Beratenden und Vorprüfenden sind diese Informationen jederzeit zugänglich.

A.1.13

ANONYMITÄT UND EINLIEFERUNG

A.1.13.1

ANONYMITÄT

Art und Umfang der zu erbringenden Leistungen sind unter Pkt. „A.3 Leistungen“ beschrieben. Die Wettbewerbsarbeiten sind grundsätzlich anonym – ohne Hinweise auf die Verfassenden – zu den unter Kapitel A.4 „Termine“ benannten Abgabeterminen auf Kosten der Wettbewerbsteilnehmenden einzureichen.

Jede Wettbewerbsarbeit ist auf jeder Teilleistung - Pläne, Schriftstücke, Modell - durch eine 6-stellige, gut lesbare Zahl in arabischen Ziffern mit zufälliger Folge in der rechten oberen Ecke zu kennzeichnen. Bei allen Plänen ist die Kennzahl in einem Feld von 6 cm Breite und 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke aller Blätter anzuordnen. Die digital eingereichten Unterlagen sind ebenfalls mit dieser Kennzahl zu versehen.

Die Daten sind wie folgt zu kennzeichnen:

— Kennzahl_Dateiname.Dateityp
(Beispiel: 123456_Blatt1.PDF)

Die Verfassererklärung (Pkt. A.3.3) in einem neutralen, verschlossenen Umschlag einzureichen – auch dieser Umschlag ist mit der gleichen Kennzahl zu versehen. Auch das Modell (A.3.4) ist bei der Einreichung mit der Kennzahl zu versehen. Die Vorprüfung wird die Kennzahlen der eingereichten Arbeiten der Verfassenden durch Tarnzahlen ersetzen.

A.1.13.2

DIGITALE ABGABE

Die Wettbewerbsarbeiten sind zu den Leistungspositionen A.3.2 digital beim wettbewerbsbetreuenden Büro, gemäß Ziffer A.1.2 einzureichen. Die digitale Abgabe wird wie folgt organisiert:

Jede bzw. jeder Teilnehmende hat zur Abgabe eine anonyme E-Mail-Adresse entsprechend der gewählten Kennzahl der bzw. des Teilnehmenden anzulegen, dem das Kürzel „ZOB“ vorangestellt ist (z.B.: zob_123456@domain.net). Die Einrichtung derartiger Adressen ist kostenfrei und durch die freie Wahl der Domain auch anonym.

Die bzw. der Teilnehmende hat zudem sicherzustellen, dass er über diese Adresse mindestens 14 Tage nach den Abgabeterminen ständig erreichbar ist. Etwaige Korrespondenz wird protokolliert und dem Preisgericht auf Nachfrage vollständig zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

Zum fristgerechten Eingang ist bis zum Abgabetermin (Submissionstermin) mit der oben genannten anonymen E-Mail-Adresse ein deutlich erkennbarer und funktionsfähiger Download-Link der Abgabedateien zu übermitteln. Dabei ist durch die bzw. den Teilnehmenden das Datenpaket (eine ZIP-Datei mit allen definierten Abgabeleistungen) hochzuladen und der jeweilige Link zum Download an die nachfolgende Abgabe-Mailadresse zu senden:

wb_zob@fsw-info.de

Zur Vermeidung der SPAM Aussortierung ist die Betreff-Zeile des E-Mail-Programms erkennbar auszufüllen (Abgabe ZOB Offenburg z.B.: 123456)

Die Eingänge werden vollständig protokolliert. Zudem wird der fristgerechte Eingang der Wettbewerbsarbeit bei erfolgreichem Download und nach Prüfung der Unterlagen durch das Betreuungsbüro bestätigt. Jeder Teilnehmende hat die Funktionsfähigkeit des Abgabe-Download-Paketes vorab eigenverantwortlich zu prüfen.

A.1.13.3

PHYSISCHE ABGABE

Die Leistungspositionen unter A.3.2 ff. sind anonym beim wettbewerbsbetreuenden Büro einzureichen. Die Termine für die Abgabe der Wettbewerbsbeiträge sind der Terminübersicht zu entnehmen. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Adresse:

— Faltin + Sattler
FSW Düsseldorf GmbH
Stichwort: Wettbewerb ZOB
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf

auf allen Versandpapieren einzutragen bzw. auf den Umschlägen anzugeben. Die Unterlagen sind bei vorgenanntem Empfänger einzureichen.

Als Zeitpunkt der Abgabe gilt im Falle der Einlieferung bei der Post, Kurier oder anderen geeigneten Beförderungsmitteln das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum, unabhängig von der Uhrzeit. Der Einlieferungsschein muss eindeutig lesbar sein.

Werden die Wettbewerbsarbeiten beim wettbewerbsbetreuenden Büro persönlich abgegeben, gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datumsangabe. Die persönliche Abgabe kann werktags außer samstags in der Zeit von 09:00 Uhr bis 16:30 Uhr beim wettbewerbsbe-

treuenden Büro erfolgen. Die Anonymität im Abgabeprozess muss gewährleistet sein.

Die Teilnehmenden tragen dafür Sorge, die Rechtzeitigkeit der Einlieferung ggf. nachträglich nachzuweisen zu können. Das Original des Einlieferungsbeleges ist daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil das Aufgabedatum fehlt, unleserlich oder unvollständig ist, werden solche Arbeiten, vorbehaltlich der durch die Teilnehmenden zu erbringende Nachweise zeitgerechter Einlieferung, mitbeurteilt. In diesen Fällen werden die betroffenen Wettbewerbsteilnehmenden durch das Betreuungsbüro aufgefordert, das Original des Einlieferungsnachweises anonym und als Scan nachzusenden.

Die Nichtbeachtung der formalen Leistungsbestandteile – Beachtung der Einlieferungsfristen, Verletzung der Anonymität – führen zum Ausschluss aus dem Wettbewerbsverfahren.

A.1.14 EIGENTUM UND RÜCKVERSAND

Die von den Teilnehmenden eingereichten Pläne, werden Eigentum der Ausloberin. Dies gilt in Abweichung zu § 8 Abs. 3 und Abs. 4 RPW auch für Unterlagen der nicht prämierten Arbeiten. Die Pläne werden in Abweichung von § 8 Abs. 4 RPW auch nicht zurückgesandt. Urheberrechte der Teilnehmenden an ihren Wettbewerbsbeiträgen bleiben davon unberührt.

Die Modelle der prämierten Arbeiten gehen in das Eigentum der Ausloberin über. Die Modelle der nicht prämierten Arbeiten werden gem. § 8 (4) RPW von der Ausloberin nur

auf Anforderung der Teilnehmenden, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt damit die / der Teilnehmende, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit (Modell) zu verzichten.

Die Modelle sind von den Teilnehmenden mit einer geeigneten, für den Rückversand wieder verwendbaren stabilen, für einen sicheren Versand geeigneten Verpackung abzugeben, ansonsten werden diese nicht zurückgesandt. Für den Rückversand übernehmen die Ausloberin und die Wettbewerbsbetreuung grundsätzlich keine Haftung.

A.1.15 HAFTUNGSAUSSCHLUSS

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

Weder die Auslobung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung die Ausloberin auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

A.2 — AKTEURE

A.2.1

TEILNEHMENDE

nach Alphabet

1. N.N. (A) mit N.N. (LA)
2. N.N. (A) mit N.N. (LA)
3. N.N. (A) mit N.N. (LA)
4. N.N. (A) mit N.N. (LA)
5. N.N. (A) mit N.N. (LA)
6. N.N. (A) mit N.N. (LA)
7. N.N. (A) mit N.N. (LA)
8. N.N. (A) mit N.N. (LA)
9. N.N. (A) mit N.N. (LA)
10. N.N. (A) mit N.N. (LA)
11. N.N. (A) mit N.N. (LA)
12. N.N. (A) mit N.N. (LA)
13. N.N. (A) mit N.N. (LA)
14. N.N. (A) mit N.N. (LA)
15. N.N. (A) mit N.N. (LA)
16. N.N. (A) mit N.N. (LA)
17. N.N. (A) mit N.N. (LA)
18. N.N. (A) mit N.N. (LA)
19. N.N. (A) mit N.N. (LA)
20. N.N. (A) mit N.N. (LA)

A.2.2

PREISGERICHT

Fachpreisrichter*innen (stimm- berechtigt)

1. Oliver **Martini**, Baubürgermeister/Stadtplaner, Stadt Offenburg
2. Dea **Ecker**, Architektin, Heidelberg, Mitglied des Gestaltungsbeirats der Stadt Offenburg, (noch nicht angefragt)
3. Philipp **Schiffer**, Architekt, Darmstadt (noch nicht angefragt)
4. **N.N.**, Architektin (noch nicht angefragt)
5. Andy **Schönholzer**, Landschaftsarchitekt, Basel, Mitglied des Gestaltungsbeirats der Stadt Offenburg (noch nicht angefragt)

Stellvertretende Fachpreisrichter*innen (ständig anwesend)

- Luca **Kist**, Landschaftsarchitekt, Stadtplaner, Saarbrücken (noch nicht angefragt)
- Linda **Schneider**, Architektin, Fachbereichsleiterin Hochbau, Grünflächen und Umweltschutz
- Daniel **Ebneth**, Stadtplaner, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Baurecht
- Leon **Feuerlein**, Stadtplaner, Abteilungsleiter Stadtplanung und Stadtgestaltung
- Philip **Denkinger**, Landschaftsarchitekt, Abteilungsleiter Grünflächen und Umweltschutz

Sachpreisrichter*innen

1. Oberbürgermeister*in der Stadt Offenburg oder Vertreter*in
2. N.N., Gemeinderat CDU/FDP-Fraktion, Stadt Offenburg
3. N.N., Gemeinderat Bündnis 90/Grünen-Fraktion, Stadt Offenburg
4. N.N., Gemeinderat FWO-Fraktion, Stadt Offenburg

Hinweis: Bei Ausfall eines Vertreters der Fraktionen, wird kurzfristig eine Vertretung aus der jeweiligen Fraktion benannt.

Stellvertretende Sachpreisrichter*innen (ständig anwesend)

- N.N., Gemeinderat AfD-Fraktion
- N.N., Gemeinderat SPD-Fraktion
- N.N., Gemeinderat FBO-Fraktion

Die Entscheidungen des Preisgerichtes werden mehrheitlich gefasst.

A.2.3

STÄNDIGE BERATUNG (OHNE STIMMRECHT)

- Herr **Krentel**, Fichtner Water & Transportation, Verkehrswesen, Freiburg oder Herr **Röhrich**, Breinlinger Ingenieure Hoch- und Tiefbau, Tuttlingen
- Alex **Müller**, Technische Betriebe Offenburg
- Bernhard **Mußler**, Fachbereichsleiter Tiefbau/Verkehr

A.2.4

VORPRÜFUNG

- Marco **Pastorini**, Abteilungsleiter Verkehrsplanung
- Matthias **Schuhmacher**, Fachbereich Stadtplanung und Baurecht, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung, Stadt Offenburg
- Ciarrai **Conway**, Fachbereich Stadtplanung und Baurecht, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung, Stadt Offenburg
- Michel **Fox**, Abteilung Grünflächen und Umweltschutz
- Andreas M. **Sattler**, Antje **Ehler**, FSW Düsseldorf GmbH

Die Ausloberin kann im laufenden Verfahren zusätzliche Berater*innen und Vorprüfer*innen benennen.

A.3 — LEISTUNGEN

A.3.1 BEREITGESTELLTE PLANUNTERLAGEN

Im Rahmen des Wettbewerbs werden u.a. folgende Unterlagen bereitgestellt. Die Bereitstellung erfolgt ausschließlich digital auf einem FTP-Server.

- Auslobung
- Formblatt Flächen / Programm
- Formblatt Verfassererklärung
- DWG-Datei
- 3D-Modell
- Luftbild
- Verkehrsanlagenplanung
- Rahmenplanung Bahnhofsquertier inkl. Erläuterungen
- Bestandsfotos
- Vorgaben Straßenbäume, Pflanzlisten
- Grundlagen Modellbau

A.3.2 LEISTUNGEN

Der Plansatz zur Abgabe ist entsprechend den nachfolgenden Hinweisen bereitzustellen.

Hinweis: Alle editierbaren Plandateien werden nur zur Vorprüfung verwendet und danach vernichtet.

A.3.2.1 PRÄSENTATIONSBLÄTTER

- >> digitale Abgabe: als PDF und JPG-Datei (in Originalgröße mit 250 dpi Auflösung)
- >> analoge Abgabe: in zweifacher Ausfertigung (1 Satz Präsentationspläne Preisgericht - gerollt, 1 Satz einfache Ausfertigung Vorprüfung - auf DIN A4 gefaltet)

Maximal 2 Blätter (2x Format DIN A0 – Hochformat (841x1141 mm) mit den benannten Inhalten:

- Leitidee (Darstellung nach Wahl)
- Städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltungsplan als Dachaufsicht der ZOB-Überdachung sowie des Funktionsgebäudes und der Umgebung (Maßstab 1:200)
- Freiraumplanerischer Gestaltungsplan Straßenniveau (ohne Aufsicht der ZOB-Überdachung) inkl. Darstellung des Funktionsgebäudes mit schematischem Grundriss, der Dachstützen und nachrichtlicher Übernahme der vorgegebenen Busbuchten, Fahrspuren etc. gemäß Verkehrsanlagenplanung (Maßstab 1:200)
- Zwei Schnitte Ost-West und Nord-Süd (Maßstab 1:200)

- Ostansicht des Funktionsgebäudes und des Sichtschutzes zum Nachbarn (Maßstab 1:200)
- zwei Außenraum-Perspektiven, davon eine Fußgängerperspektive
- Detailansicht und Detailschnitt zur Überdachung (Maßstab 1:50): Die Darstellung hat zeichnerisch, mit textlicher Beschreibung in Schnitt und Ansicht zu erfolgen. Folgende Punkte der Konstruktion sind hierbei besonders zu berücksichtigen: System, Aufbau/Konstruktionsart, Materialität, Entwässerung, ggf. Begrünung, Nachhaltigkeit
- Darstellungen zum Farb- und Materialkonzept
- Freiraumdetail mit Angaben zur Materialität, Bepflanzung, etc. in (Maßstab 1:100)
- Schematische, erläuternde Darstellungen (Darstellung nach Wahl) zu folgenden Punkten:
 - Nutzungsschema der ZOB-Freiräume (z.B. Aufenthalts-, Warte-, Transitbereiche, Grünflächen, etc.)
 - Umgang mit Niederschlagswasser, ggf. Begrünungselemente, Vegetation, etc.
 - Standortbezogene ökologische und klimatischen Maßnahmen bzw. Maßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit
 - Aussagen zu technischen Elementen und Beleuchtung

A.3.2.2 ERLÄUTERUNGSBERICHT

- >> digitale Abgabe: als PDF und Word-Datei
- >> analoge Abgabe: in einfacher Ausfertigung

Erläuterungsbericht auf max. 3 DIN A 4 Seiten. Mit Aussagen zur entwerfsleitenden Idee als Word-Datei. Zudem soll der Text des Erläuterungsberichts entsprechend der Gliederungspunkte Aussagen zu den unten aufgeführten Themen beinhalten:

- Idee / Gestaltung
- Überdachung inkl. Konstruktion, Materialität, Möblierung, Begrünung, Beleuchtung
- Funktionsgebäude inkl. Konstruktion, Materialität
- Nachhaltigkeit

A.3.2.3 PRÜFBLÄTTER

- >> digitale Abgabe: als DWG/DXF und PDF-Datei
- >> analoge Abgabe: in einfacher Ausfertigung – auf DIN A4 gefaltet (Vorprüfung)

Format bis max. DIN A0. Auf den Prüfblättern (freie Anzahl) sind folgende Angaben darzustellen:

- Flächen- und Programmnachweis für das Funktionsgebäude (siehe Farbschema im Formblatt Flächen)

A.3.2.4 FORMBLÄTTER

- >> nur digitale Abgabe: als Excel- und PDF-Datei
- ausgefülltes Formblatt „Flächen/Programm“ für das Funktionsgebäude

A.3.2.5 BILDDATEN

- >> nur digitale Abgabe: als JPEG-Dateien
- Bilddaten: Lagepläne, Perspektiven, Modellfotos etc. als separate Bilddaten

A.3.3 UMSCHLAG „VERFASSELERKLÄRUNG“

- >> nur analoge Abgabe

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

- Ausdruck Formblatt „Verfasselerklärung“
- Angaben aller Verfassenden einschließlich aller Kooperationspartnerinnen bzw. Kooperationspartner und ggf. externer Fachingenieurinnen bzw. Fachingenieure mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfasselerklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfassenden und mit Bürostempel versehen.

A.3.4 MODELLBAU

- >> nur analoge Abgabe

Modell im Maßstab 1:500

(eine Einsatzplatte wird an die Teilnehmenden übergeben).

A.4 — TERMINE

01.07.2026 | 14 -16 UHR PREISRICHTERVORBESPRECHUNG 1 „AUSLOBUNG“

als Videokonferenz

08.09.2026 PLAN AUSGABE

Bereitstellung der Unterlagen an die Teilnehmer über FTP-Server

22.09.2026 | BIS 16 UHR RÜCKFRAGEZEITRAUM BIS 16 UHR

Rückfragen können ausschließlich schriftlich per E-Mail an
wb_zob@fsw-info.de gestellt werden

28.09.2026 | 11 UHR ORTSBESICHTIGUNG

Treffpunkt: Hauptstraße / Ecke Rheinstraße, Offenburg

28.09.2026 | 12:30 UHR PREISRICHTERVORBESPRECHUNG

Ort: Schiller-Gymnasium Offenburg, Schillersaal, Zeller Str. 33, 77654 Offenburg

28.09.2026 | 13:30 UHR RÜCKFRAGEKOLLOQUIUM

Ort: Schiller-Gymnasium Offenburg, Schillersaal, Zeller Str. 33, 77654 Offenburg

24.11.2026 | BIS 15 UHR ABGABE 1 – DIGITALE PLANUNTERLAGEN

bis 15:00 Uhr (Submission) an wb_ZOB@fsw-info.de
siehe A.1.13.2 / Leistungen Pkt. A.3.2

25.11.2026 | BIS 23:59 ABGABE 2 – ANALOGE PLANUNTERLAGEN UND VERFASSENERKLÄRUNG

Bis 23:59 Uhr (Poststempelabgabe)
Ort: FSW Düsseldorf GmbH, Rathausufer 14, 40213 Düsseldorf
siehe A.1.13.3 / Leistungen Pkt. A.3.2 und A.3.3

17.12.2026 | BIS 23:59 ABGABE 3 – MODELLABGABE

Bis 23:59 Uhr (Poststempelabgabe)
Ort: FSW Düsseldorf GmbH, Rathausufer 14, 40213 Düsseldorf
siehe A.1.13.3 / Leistungen Pkt. A.3.4

14.01.2027 | 9 UHR PREISGERICHT

Beginn: 09:00 Uhr (ganztätig)
Ort: Messe Offenburg-Ortenau GmbH, Konferenzraum 1+2,
Schutterwälder Straße 377656 Offenburg

>> Blick auf den Standort des geplanten ZOB (Stand 2024 - Gebäude z.T. bereits abgebrochen)



B.1 — STADT OFFENBURG

B.1.1

ALLGEMEINE INFOS ZUR STADT

Die Stadt Offenburg mit ca. 63.000 Einwohnern ist das Oberzentrum des mittelbadischen Wirtschaftsraumes mit über 443.000 Einwohnern. Sie liegt etwa 20 Kilometer östlich der Europastadt Straßburg.

Die ehemalige Reichsstadt übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen als Sitz von Behörden, Bildungs-, Gesundheits- und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch als Mittelpunkt des regionalen Arbeitsmarktes.

Mit rund 56.000 Beschäftigten, davon über 43.500 versicherungspflichtig Beschäftigten, in 2.500 Betrieben ist Offenburg das dynamische Wirtschafts- und Handelszentrum der Region. Bekannte Unternehmen wie Edeka, Markant, Vivil, Tesa, Hansgrohe, Printus, Meiko oder Hobart sind hier ansässig. Die Schwerpunkte der breit gefächerten Branchenstruktur liegen in den Bereichen Medienwirtschaft, Maschinenbau und Elektrotechnik.

Als Sitz des Medienkonzerns Hubert Burda Media und der Verlagsgruppe Reiff sowie zahlreicher leistungsfähiger, vorwiegend klein- und mittelständischer Kommunikations-, Werbe- und Medienunternehmen verfügt Offenburg als Medienstandort von überregionaler Ausstrahlung über günstige Zukunftsperspektiven.

B.1.2

VERKEHRSLICHE ANBINDUNG

Die Stadt Offenburg verfügt über eine ausgezeichnete Anbindung an das nationale und internationale Verkehrsnetz. Als Verkehrsknoten im Kreuzungspunkt der Rheinschienen mit wichtigen West-Ost-Verbindungen in das benachbarte Elsass

und nach Paris (mit dem TGV) bzw. in den Bodenseeraum und in die Region Stuttgart ist Offenburg durch Straße, Bahn und in der Luft direkt an die wichtigen europäischen Wirtschaftszentren angebunden (u.a. Autobahn A 5 Hamburg-Frankfurt-Basel; ICE-Bahnhof Offenburg; internationaler Flughafen Straßburg-Entzheim in 20 km und Baden Airport Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden in 40 km Entfernung).

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht u.a. den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit dem Güterzugtunnel durch Offenburg, den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 5 zwischen Offenburg und Freiburg sowie den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 33 mit Realisierung einer neuen Autobahn-Anschlussstelle Offenburg-Süd und damit insgesamt betrachtet eine deutliche Aufwertung und Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung Offenburgs vor.

B.1.3

MESSE- UND KONGRESSSTANDORT

Offenburg ist eine wichtige Messe-, Kongress- und Ausstellungsstadt. Auf dem 179.000 Quadratmetern großen Ausstellungsgelände der Messe Offenburg/Ortenau befinden sich verschiedene Hallenkomplexe mit insgesamt 29.000 Quadratmeter Hallenflächen, ergänzt durch ein großes 52.400 Quadratmeter Freigelände.

Neben der traditionellen Baden Arena mit Platz für bis zu etwa 9.600 Besucher wurde 2023 mit der EDEKA Arena ein moderner Veranstaltungssaal eröffnet, der flexibel für Messen, Kongresse, Sport oder Kulturveranstaltungen genutzt werden kann.

Insgesamt zieht der Messeverbund jährlich rund 400.000 Besucher an.

B.1.4

BILDUNGS- UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN

Aufgaben eines Oberzentrums nimmt Offenburg auch als Standort wichtiger Bildungs- und Forschungseinrichtungen wahr. Neben der Hochschule Offenburg mit Studienangeboten in den Bereichen Technik, Wirtschaft und Medien mit ca. 3.700 Studenten haben überbetriebliche Ausbildungszentren der IHK und der Handwerkskammer, sechs Transferzentren der Steinbeis-Stiftung des Landes Baden-Württemberg sowie der TechnologiePark Offenburg (TPO) zur Förderung von innovationsorientierten Existenzgründern und Jungunternehmen ihren Sitz in Offenburg.

B.1.5

UMWELT, LEBENSQUALITÄT UND FREIZEIT

Reizvoll inmitten der Ferienlandschaft zwischen Schwarzwald, Rheinauen und Vogesen gelegen, besitzt Offenburg eine hohe Lebens-, Wohn- und Umweltqualität, die sich vis-à-vis der Europastadt Straßburg auch in vielfältigen kulturellen, Sport- und Freizeitangeboten äußert.

Klimaschutz, Klimawandelanpassung und Grün in der Stadt haben in Offenburg einen hohen Stellenwert. Die Stadt Offenburg verfolgt eine aktive Klimaschutz- und Klimaanpassungspolitik mit klar definierten Zielen und Konzepten. Ein zentrales Ziel ist die Klimaneutralität bis 2040, festgelegt im Klimaschutzkonzept von 2022. Dieses umfasst verschiedene Handlungsfelder wie Energieversorgung, Wohnen, Wirtschaft und Verwaltung sowie einen

>> Schrägluftbild / Blick auf den Standort des geplanten ZOB



konkreten Maßnahmenplan zur Reduktion von Treibhausgasen. Ergänzend dazu gibt es ein integriertes Klimaanpassungskonzept, das auf die Folgen des Klimawandels wie Hitze, Trockenheit und Starkregen reagiert.

Es beinhaltet Analysen zur Betroffenheit der Stadt und priorisierte Maßnahmen, etwa zur Förderung von Grünflächen, zur hitzeangepassten Stadtentwicklung und zum Schutz der Bevölkerung. Insgesamt verbindet Offenburg damit Klimaschutz und Klimaanpassung, um eine nachhaltige und lebenswerte Stadtentwicklung langfristig zu sichern.

**B.1.6
LANDESGARTENSCHAU 2032**

2032 ist Offenburg Gastgeberin der Landesgartenschau. Ziel der Landesgartenschau ist, eine nachhaltige, grüne Stadtentwicklung in Offenburg zu leisten und die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger zu stärken. Die drei Leitthemen sind Wasser, Biodiversität und Bewegung.

Im Mittelpunkt steht die naturnahe Umgestaltung der Kinzig mit neuen, hochwertigen Uferbereichen, Freizeit- und Erholungsflächen sowie geschützten Lebensräumen für Flora und Fauna. Das Ausstellungsgelände im Süden von Offenburg umfasst

die neuen Parkanlagen „Urbane Kinzig“, „Kinzigpark“ und „Räderbachinsel“. Diese vernetzen Grünräume, verbinden Stadtteile und stärken die Verbindung zwischen Innenstadt, Fluss und Hochschule.

B.2 BAHNHOFQUARTIER

B.2.1 STÄDTEBAULICHE SITUATION

Das Bahnhofsquartier befindet sich in der Nordweststadt. Als Stadterweiterung der Gründerzeit ist das Bahnhofsquartier im hohen Maße durch historische Bebauung geprägt. Das überwiegend im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstandene Stadtviertel umfasst viele Kulturdenkmale und eine große Zahl an erhaltenswerten Bauten, die die ortsgeschichtliche Entwicklung Offenburgs widerspiegeln.

Das Bahnhofsempfangsgebäude wurde 1844 von dem badischen Staatsbaumeister Friedrich Eisenlohr erbaut. Der längliche, in späteren Jahren durch Anbauten erweiterte I-II geschossige Baukörper, steht parallel zu den Bahngleisen. Das Bahnhofsgebäude steht als Kulturdenkmal unter Denkmalschutz.

Das Bahnhofsquartier ist gekennzeichnet von einer II-IV-geschossigen Blockrandbebauung mit Sattel- und Walmdächern, welche sich in Richtung Südwest öffnet zu einer aufgelockerten Villen- und Einzelhausbebauung. In den 1960er Jahren wurden vis-à-vis des Bahnhofes Gründerzeitbauten abgebrochen und durch V-VI-geschossige Neubauten mit Flachdach ersetzt. Zwischen den historischen Bauten und in den Blöcken sind mit der Zeit neuere Gebäude, teilweise mit Flachdach, errichtet oder bestehende Gebäude umgebaut worden.

Entlang der Hauptstraße und den angrenzenden Straßen befinden sich Gemengelagen aus Wohnen, freien Berufen und Gewerbe wie z.B. Friseur, Filiale der Deutschen Post, Immobilienmakler, Rechtsanwalt-Kanzlei, Büronutzungen von DB Regio Süd und TÜV Süd, Reisebüro, Floristik, Reha Office, Zahn-

arzt, Versicherungsmakler, Personaldienste, Praxis für Krankengymnastik, Bank, Schülerhilfe, Pfandkredit und Optik-Hörgeräte. Darüber hinaus finden sich im gesamten Gebiet gastronomische Einrichtungen wie Café, Gastwirtschaft und Grillimbiss.

Im nördlich der Rheinstraße anschließenden ehemaligen Güterbahnhofsareal ordnen sich Dienstleistungen, gewerbliche Nutzungen und ein Hotel an. Nördlich vom Bahnhofsgebäude liegt eine Einrichtung der Suchthilfe („Kontaktladen“ der Arbeitsgemeinschaft für Kinder- und Jugendhilfe e.V. kurz AGJ). Die Klienten der Einrichtung kommen aus dem gesamten Umland und nutzen den Bahnhof und das Bahnhofsquartier daher als Durchgangs- und Aufenthaltsbereich.

Mit dem historischen Pfählerpark befindet sich südlich des Bahnhofs eine wichtige Grünfläche im Stadtviertel.

B.2.2 STÄDTISCHE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Der Bahnhof Offenburg stellt einen zentralen Verkehrsknotenpunkt für die Stadt dar. Mit täglich über 27.000 Reisenden übernimmt er eine wichtige Funktion im regionalen und überregionalen Personenverkehr.

Als Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsträger – insbesondere Schienenverkehr, Busverkehr (ZOB), motorisierter Individualverkehr sowie Fuß- und Radverkehr – trägt der Bahnhof maßgeblich zur Erreichbarkeit der Stadt bei.

Der Bahnhof liegt an einer wichtigen Ost-West-Straßenverbindung, die täglich rund 7.000 Fahrzeuge je

Richtung nutzen. Es handelt sich hierbei größtenteils um Durchgangsverkehr, was bisher insbesondere im Bereich südlich des Bahnhofs zu Konflikten und Rückstau führt. Viele Flächen im Bahnhofsquartier sind bisher durch ebenerdige Stellplätze genutzt.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) liegt heute südlich des Bahnhofs in der Hauptstraße. Der ZOB entspricht nicht mehr den aktuellen bzw. künftigen Anforderungen. Es sind weder ausreichend Bussteige vorhanden, noch sind die bestehenden Bussteige und Fahrgassen ausreichend dimensioniert und entsprechen daher nicht mehr den heutigen Richtlinien.

Im Betrieb ungünstig ist auch, dass Busse in eine Fahrtrichtung vor der Einfahrt in den ZOB bzw. nach dem Verlassen des ZOB jeweils gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr nach Norden geführt werden und dabei in den Stoßzeiten durch den Rückstau des Kfz-Verkehrs aufgehalten werden.

Das Bahnhofsquartier ist für den Fuß- und Radverkehr weitgehend erschlossen, das Netz weist jedoch bisher Lücken und Engstellen auf, z.B. entlang der Hauptstraße in Nord-Süd-Richtung.

Im Bereich des Bahnhofs befinden sich auch wichtige Ost-West-Querungen für den Fuß- und Radverkehr. Hierfür wird vor allem die Südunterführung, die gleichzeitig die Bahnsteige barrierefrei anbindet, genutzt, während die Nordunterführung bislang eine untergeordnete Rolle spielt. Nördlich der Bahnsteige liegt die sogenannte Karrendurchfahrt, die derzeit insbesondere für Radfahrende eine Ost-West-Verbindung darstellt.

B.2.3 ENTWICKLUNGSBEDARF UND AUSWEISUNG EINES SANIE- RUNGSGEBIETES

Das Bahnhofsquartier ist geprägt von zahlreichen städtebaulichen Missständen. Neben gestalterischen und funktionalen Defiziten sind im Areal Leerstände und Teil-Leerstände sowie mindergenutzte bzw. ungeordneten Flächen und nicht standortgerechte Nutzungen vorhanden.

Der öffentliche Raum rund um den Bahnhof ist zudem wenig attraktiv gestaltet. Er wird einer Funktion als „Empfangssalon“ nicht gerecht. Zudem fehlen qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume mit ansprechender Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität.

Der bestehende ZOB in der Hauptstraße ist stark beengt und verfügt über funktionale Defizite. Der Fußgängerüberweg vor dem Bahnhofsgelände stört in den Stoßzeiten einen flüssigen Betriebsablauf des Busverkehrs und sorgt für lange Wartezeiten für den Kfz-Verkehr.

Das denkmalgeschützte Bahnhofsempfangsgebäude ist von außen und von innen von einem hohen Sanierungsstau gekennzeichnet und steht teilweise leer. Die Grundstücke nördlich und südlich der Rheinstraße liegen teilweise brach und werden provisorisch bzw. dauerhaft als Parkplatzflächen mindergenutzt.

Südlich des Bahnhofsempfangsgebäude befinden sich weitere ungeordneten und mindergenutzte Flächen, die provisorisch als Aufstellfläche für eine Mobilitätsstation und für temporäre Nutzungen in Containern wie z.B. als Café-Standort verwendet werden.

Der westliche Bahnhofsvorplatz wird aktuell unter den Platanen als Parkplatz genutzt.

Um eine Neugestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofs und seiner Umgebung zu ermöglichen, hat der Gemeinderat die Verwaltung am 24.07.2017 beauftragt, ein neues Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ vorzubereiten und hierfür die sogenannten Vorbereitenden Untersuchungen einzuleiten (Drucksache Nr. 077/17).

Mit Beschluss vom 08.04.2019 (Drucksache Nr. 023/19) hat der Gemeinderat die Sanierungssatzung beschlossen, durch die das Sanierungsgebiet förmlich ausgewiesen wurde. Im April 2019 hat das Land Baden-Württemberg die Sanierungsförderung für das neue Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ bewilligt. Damit wurden die formalen und finanziellen Grundlagen für die Entwicklung dieses Bereichs geschaffen.

B.2.4 STÄDTEBAULICHER WETTBE- WERB ZUM BAHNHOFSGUAR- TIER

Am 16.11.2020 fasste der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zum weiteren Vorgehen und zur Auslobung eines Planungswettbewerbs für ein städtebaulich-freiraumplanerisches und verkehrsfunktionales Gesamtkonzept Bahnhofsquartier (Beschlussvorlage Nr. 107/20). Die Rahmenbedingungen und der Auslobungstext wurden am 10.05.2021 und 26.07.2021 im Gemeinderat beraten (Beschlussvorlagen Nr. 045/21 und 082/21). Aufgabe im Wettbewerb war eine Verlagerung des ZOB innerhalb des Bahnhofsquartiers zu überprüfen.

Unter dem Titel „Wer versteht Bahnhof?“ wurde eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung, sowohl online, als auch in Form von Veranstaltungen, vor dem Wettbewerbsverfahren durchgeführt.

Der Planungswettbewerb startete mit 15 teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften, aus denen fünf als gleichrangige Preisgruppe prämiert wurden, die dann in einer Mehrfachbeauftragung mit integrierter Öffentlichkeitsbeteiligung ihre Konzepte ausarbeiteten.

Am 14.07.2022 wurde schließlich in der finalen Juriesitzung das Konzept der Arbeitsgemeinschaft Faktorgruppen Landschaftsarchitekten aus Freiburg, Thomas Schüler Architekten Stadtplaner aus Düsseldorf und Fichtner Water & Transportation aus Freiburg als Grundlage der weiteren Planung empfohlen.

Im Anschluss wurde das Konzept gemeinsam mit der städtischen Verwaltung und unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts und der Aufträge des Gemeinderats zu einem detaillierten Rahmenplan ausgearbeitet.

Der Gemeinderat der Stadt Offenburg hat den städtebaulichen Rahmenplan am 18.12.2023 als Grundlage für die weitere Entwicklung des Bahnhofsquartiers beschlossen.

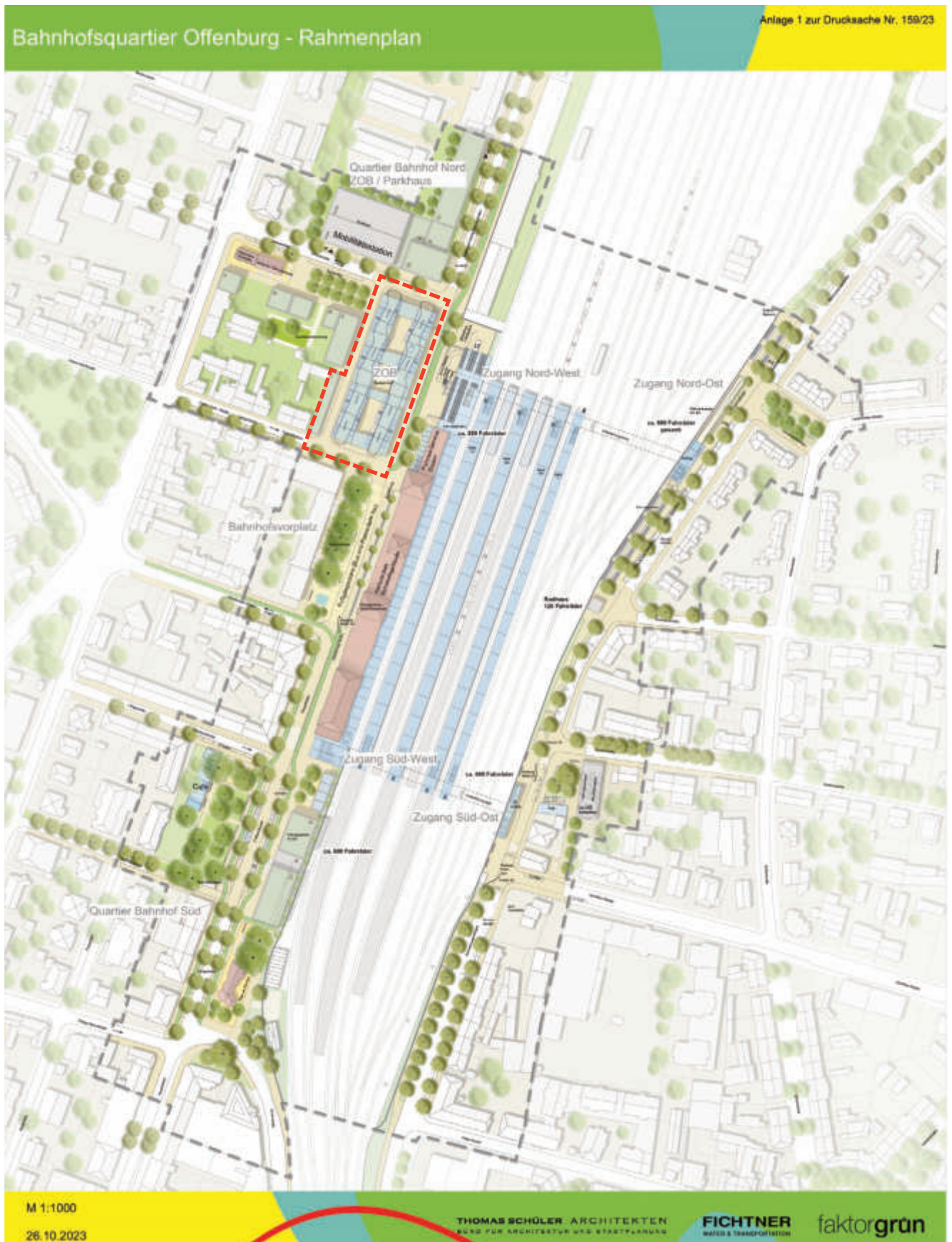
B.2.5 RAHMENPLAN BAHNHOFSGUAR- TIER

Der Rahmenplan Bahnhofsquartier umfasst die Neugestaltung des gesamten Bereiches rund um den Bahnhof, mit dem Ziel sowohl die Anbindung an die Innenstadt, als auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

>> Teile des Bahnhofsquartiers im Luftbild (Bestandssituation)



>> Beschlossener Rahmenplan Bahnhofsviertel mit Eintragung Wettbewerbsgebiet (Faktorgruen Landschaftsarchitekten (Freiburg), Thomas Schüler Architekten Stadtplaner (Düsseldorf) und Fichtner Water & Transportation (Freiburg))



>> Vogelperspektive aus der Rahmenplanung 2023



Der Rahmenplan sieht vor, die Hauptstraße zu einem begrünten Boulevard umzugestalten, der eine attraktive Verbindung zur Innenstadt schafft. Das historische Empfangsgebäude des Bahnhofs soll durch neue Nutzungen wiederbe-

lebt werden, während die Neugestaltung des Platzes gegenüber dem Bahnhofsquartier den Erhalt der bestehenden Platanen berücksichtigt und so den historischen Charakter bewahrt, zugleich aber eine moderne und einladende Atmosphäre ent-

stehen lässt. Auch der südliche Zugang zu den Gleisen wird durch einen neuen, kleineren Platzraum funktional und gestalterisch verbessert.



Die Verbindung zwischen West- und Ostseite des Quartiers wird durch die ausgebaute Bahnsteig-Nordunterführung gestärkt. Der Fußgängerverkehr wird durch ausreichend breite Gehwege und neu gestaltete Platzräume verbessert, während vier Bahnhofszugänge an der Nord- und Südunterführung kurze und komfortable Wege zu den Gleisen sowie zu den Bushaltestellen ermöglichen.

Für den Radverkehr entsteht entlang der Hauptstraße eine attraktive, weitgehend vom Autoverkehr unabhängige Achse, ergänzt durch neu strukturierte, verbesserte und ausgebaute Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Kfz-Verkehr bleibt weiterhin über die Unionbrücke möglich, wobei der Bahnhof und das Quartier anfahrbar bleiben und das Parken in einem öffentlichen Parkhaus an der Rheinstraße gebündelt sowie mit weiteren Mobilitätsangeboten verknüpft wird.

Im Norden des Bahnhofs entsteht der neue ZOB mit insgesamt 16 Haltestellen, ergänzt durch eine Fernbushaltestelle in der Rheinstraße mit zwei Haltepositionen. Zusätzlich verbleibt im Bereich des heutigen ZOB in der Hauptstraße eine Bushaltestelle mit zwei Haltepositionen pro Fahrtrichtung.

Im städtebaulichen Rahmenplan ist bereits eine mögliche ZOB-Überdachung dargestellt. Diese Darstellung ist jedoch symbolisch zu verstehen und stellt keine Grundlage für den Planungswettbewerb dar. Es ist ausdrücklich erwünscht, völlig losgelöst von der symbolischen Darstellung im städtebaulichen Rahmenplan Lösungen zu entwickeln.

Insgesamt verfolgt der Rahmenplan das Ziel, das Bahnhofsquartier zu einem lebendigen, grünen und für alle Verkehrsarten gut erschlossenen Bereich zu entwickeln.

Bestehende Grünflächen, wie der Pfählerpark, bleiben erhalten und werden aufgewertet.

Entlang der Gleise sowie auf bisher brachliegenden Grundstücken im Bahnhofsquartier entstehen durch

Neubebauung neue Nutzungsangebote sowie zusätzliche Flächen für Gewerbe und Wohnen, wodurch das Umfeld insgesamt aufgewertet wird.

B.3 WETTBEWERBSGEBIET

>> oben: Bereich des geplanten ZOB - Blick Richtung Südwesten
>> unten: Denkmalgeschütztes Empfangsgebäude

B.3.1

LAGE UND ABGRENZUNG

Das Wettbewerbsgebiet umfasst den Bereich des geplanten ZOB und wird im Norden durch die Rheinstraße, im Süden durch die Franz-Volk-Straße, im Osten durch die Hauptstraße und das Bahnhofsgebäude sowie die Gleisanlage begrenzt. Im Westen bildet eine neu geplante Quartiersentwicklung die Raumkante.

Die Planung der Verkehrs- und Erschließungsflächen, also der Fahrbereiche und Aufstellflächen der Busse sind nicht Gegenstand des Wettbewerbs, sondern Vorgabe im Verfahren. Inhalt des Wettbewerbs ist die Konzeption/Gestaltungen der ZOB-Überdachung und des Funktionsgebäudes.

Das Wettbewerbsgebiet ist heute überwiegend durch eine Brachfläche und temporär angelegte Parkplätze gekennzeichnet. Prägende Freiraumstrukturen oder erhaltenswerten Vegetationsbestand innerhalb des Wettbewerbsgebiets gibt es nicht. Technische Infrastruktur wie beispielsweise Leitungen sind nicht bzw. nur in geringem Umfang vorhanden und müssen daher zunächst nicht berücksichtigt werden.

B.3.2

UMGEBENDE NUTZUNGEN UND KÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN

Östlich des geplanten ZOB grenzt die Hauptstraße mit dem denkmalgeschützten Bahnhofs-Empfangsgebäude an, welches saniert und mit zusätzlichen Nutzungen reaktiviert werden soll. Im Rahmen der Quartiersneugestaltung wird die Hauptstraße in diesem Abschnitt als reine Busverkehrsachse umgestaltet. Individueller Kfz-Verkehr ist dort dann nicht mehr vorgesehen. Der Fahr-



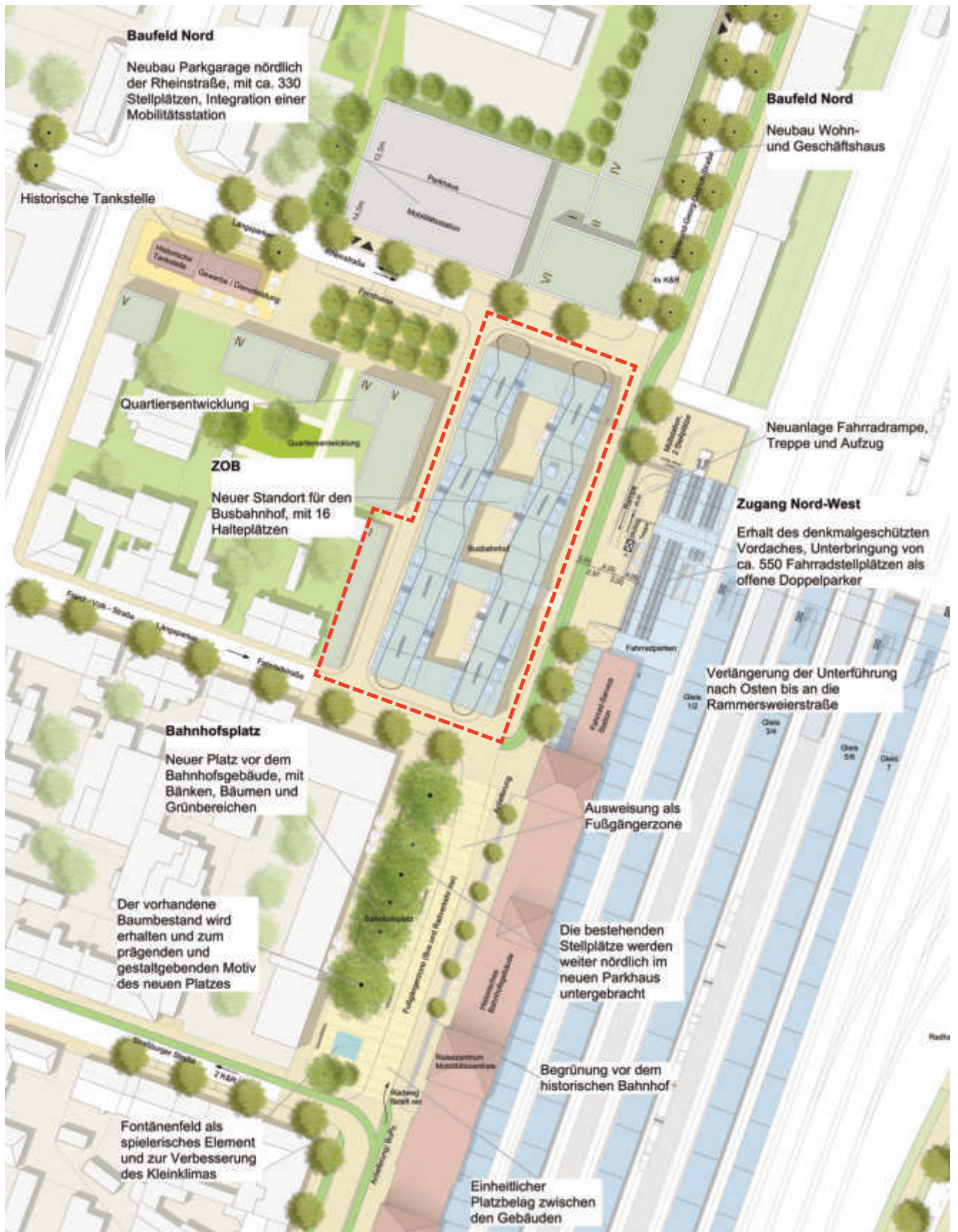
radverkehr in Nord-Süd-Richtung wird östlich der Busfahrbahn auf einem gesonderten Zweirichtungsradweg geführt.

Baumpflanzungen sind auf der Ostseite der Hauptstraße vorgesehen, deren konkrete Standorte werden im Rahmen der Verkehrsanlagen- und Leitungsplanung ermittelt.

Der Zugang zum Bahnhof erfolgt weiterhin über die Bahnsteig-Nordunterführung, die bis zur Rammersweierstraße verlängert wird. Sie erhält an beiden Enden Rampen und wird für den Fahrradverkehr geöffnet. Die „Karrendurchfahrt“ wird geschlossen und rückgebaut.

Nördlich des geplanten ZOB verläuft die Rheinstraße. Diese soll neugestaltet werden, bleibt jedoch weiter-

>> Wettbewerbsgebiet im Rahmenplan Bahnhofsquartier



>> Verkehrsanlagenplanung ZOB

>> EINFÜGEN LAGEPLAN MIT ZUGÄNGEN, ZUFAHRTEN ETC.
NACH ERSTELLUNG VORPLANUNG ZOB

hin für den Kfz-Individualverkehr geöffnet, künftig im Zweirichtungsverkehr statt bisher im Einrichtungsverkehr. Auch hier sind Baumpflanzungen vorgesehen, die sich an den verfügbaren Platzverhältnissen orientieren.

Nördlich der Rheinstraße ist der Neubau eines Parkhauses mit ca. 330 Stellplätzen vorgesehen, das mit einer Mobilitätsstation kombiniert wird. Eine architektonische Planung liegt noch nicht vor. In der Ecksituation Rheinstraße / Maria- und-Georg-Dietrich-Straße soll zu einem späteren Zeitpunkt ein 6-geschossiges Gebäude mit einer Nutzung durch Büro und Dienstleistungen, eventuell auch Wohnen, entstehen.

Die Bebauung entlang der Franz-Volk-Straße besteht aus 2–3-geschossigen Bestandsgebäuden, die erhalten bleiben sollen und vorwiegend Wohnen mit vereinzelt gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss aufweisen. Nördlich angrenzend an die Bestandsbebauung ist die Errichtung einer Quartiersbebauung mit etwa 5 Geschossen geplant, die direkt westlich an den geplanten ZOB anbindet. Angedacht ist eine Nutzung durch Landesbehörden, alternativ kommt eine Nutzung durch Dienstleistungen und Büros, Handel, Gastronomie sowie Wohnen in Frage. Eine konkrete architektonische Planung ist noch nicht vorhanden.

Nördlich der Quartiersbebauung soll eine kleine öffentliche Platzfläche mit einem Baumhain entstehen, an die an der Rheinstraße die geplante Fernbushaltestelle grenzt. Dieser Bereich ist nicht Teil des aktuellen Wettbewerbsverfahrens. Weitergehende Planungen bestehen für diesen Bereich noch nicht.

Westlich davon an der Okenstraße befindet sich ein unter Denkmalschutz stehendes ehemaliges Tankstellengebäude.

Der südlich des geplanten ZOB gelegene, derzeit als Parkplatz genutzte Bahnhofsvorplatz wird flankiert von 5- bis 6-geschossigen Bestandsgebäuden. Platanen prägen das Straßenbild und bilden ein grünes Element. Der Bereich soll als neuer Bahnhofsvorplatz ausgebildet werden.

Die Parkplatzzflächen entfallen und werden zu Platzflächen mit Aufenthaltsbereichen umgestaltet. Im Osten wird der Busverkehr zukünftig in beiden Fahrtrichtungen über den Platz geführt, eine Durchfahrt für den individuellen Kfz-Verkehr ist dann aber nicht mehr möglich.

B.3.3 VERKEHRSANLAGENPLANUNG DES NEUEN ZOB

Für den neuen ZOB liegt bereits eine Verkehrsanlagenplanung vor (Stand noch zu ergänzen). Die Verkehrsanlagenplanung ist Grundlage des Wettbewerbs für die Überdachung und durch die Teilnehmenden zu berücksichtigen. Insbesondere ist die Zahl und Abmessung der Bussteige zu Grunde zu legen.

Der Busbahnhof wird mit 16 Bussteigpositionen errichtet, die in Sägezahnauflistung angeordnet sind. Diese Anordnung ermöglicht ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Solo- und Gelenkbusse und gewährleistet einen effizienten Betriebsablauf. Teil der Planung ist zudem ein Funktionsgebäude, das betriebliche Einrichtungen des ZOB aufnimmt und gleichzeitig als räumlicher Abschluss zur westlichen Quartiersentwicklung dient.

Die An- und Abfahrt der Busse erfolgt wie beschrieben vorwiegend über die Hauptstraße und die Rheinstraße. Die Rheinstraße bleibt weiterhin für den individuellen Kraftfahrzeug-Verkehr geöffnet. Die Hauptstraße hingegen wird in diesem Abschnitt für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, dort

werden nur noch Busse verkehren. Die westliche Fahrbahn des ZOB dient zukünftig auch dazu, den Anliegerverkehr aus der Franz-Volk-Straße zur Rheinstraße zu führen. Die Franz-Volk-Straße soll als Fahrradstraße überwiegend dem Radverkehr dienen, für den Kfz-Verkehr wird hier eine Anliegerlösung angestrebt.

Eine direkte Verbindung (für Umsteigende) zwischen Bahn- und Busverkehr wird über die Bahnsteig-Nordunterführung hergestellt. Diese ermöglicht einen komfortablen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ohne Querung des motorisierten Individualverkehrs. Die Bahnsteig-Nordunterführung erschließt gegenwärtig nur die Bahnsteige 1 bis 6 und ist nicht barrierefrei. Sie wird jedoch in den nächsten Jahren bis auf die Ostseite der Bahnanlagen verlängert, mit Rampen versehen und auch für den Fahrradverkehr geöffnet. Auf der Westseite soll eine kurze Verlängerung der Unterführung bis in den Gehwegbereich vor dem Bahnhofsempfangsgebäude erfolgen. In diesem Bereich befinden sich zahlreiche überdachte Fahrradabstellplätze. Eine darüberhinausgehende Verlängerung der Unterführung bis in den ZOB hinein ist dagegen nicht beabsichtigt, um lange wenig attraktive unterirdische Räume zu vermeiden. Umsteiger von der Bahn zum Bus sollen die Hauptstraße, auf der künftig in diesem Abschnitt nur noch Busse fahren, oberirdisch queren.

Zusätzlich zu den Rampen sind an den Zugängen zur Nordunterführung auch Aufzüge geplant. Die Errichtung von Aufzügen zu den Bahnsteigen wäre wünschenswert, ist jedoch bisher nicht absehbar finanzierbar. Bis zu diesem Ausbau ist der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen daher nur über die Bahnsteig-Südunterführung am Südeingang des Bahnhofs-Empfangsgebäudes gewährleistet.

B.4 WETTBEWERBSAUFGABE

B.4.1

ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG DER WETTBEWERBSAUFGABE UND DER PLANUNGSZIELE

Ziel des Wettbewerbs ist die Entwicklung einer funktional überzeugenden, gestalterisch qualitätvollen und nachhaltigen Überdachung für den neuen ZOB im Bahnhofsquartier Offenburg.

Die Überdachung ist als prägendes architektonisches Element zu entwerfen, das den ZOB räumlich fasst und einen identitätsstiftenden Ort mit hoher Wiedererkennbarkeit schafft. Als zentraler Ankunfts- und Umsteigepunkt für Bus- und Bahnreisende übernimmt der Standort eine wichtige Rolle als „Visitenkarte“ der Stadt – insbesondere im Hinblick auf die Landesgartenschau 2032.

Neben dem Schutz vor Witterungseinflüssen soll die Überdachung eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleisten und den Anforderungen eines leistungsfähigen und zukunfts-gerechten Verkehrsknotenpunkts entsprechen. Dabei sind die funktio-nalen Vorgaben der Verkehrsan-lagenplanung verbindlich zu berück-sichtigen.

Bestandteil der Wettbewerbsaufga-be und abhängig von der Dachkon-zeption ist die Integration eines schlüssigen Begrünungskonzepts. Aufgrund begrenzter Flächenpoten-ziale im Bahnhofsquartier sind inno-vative Ansätze gefragt, die Überda-chung und Begrünung sinnvoll mit-einander verknüpfen. Der Einsatz von Stadtbäumen – insbesondere in den Bussteigbereichen – ist dabei gegenüber einer reinen Dachbegrü-nung bevorzugt zu berücksichtigen.

Ebenfalls Teil der Aufgabe ist die Konzeption eines eingeschossigen

Funktionsgebäudes als Abschlussbauwerk am westlichen Rand des ZOB, das Nebennutzungen für die Fahrerinnen und Fahrer bzw. techni-sche Infrastruktur aufnimmt und gleichzeitig einen räumlich und ge-stalterisch überzeugenden Ab-schluss bildet.

Ziel ist insgesamt eine integrierte Lö-sung, die funktionale, stadträumli-che, gestalterische und ökologische Anforderungen in Einklang bringt und den ZOB als zukunftsfähigen Baustein des Bahnhofsquartiers etabliert.

B.4.2 ANFORDERUNGEN

B.4.2.1 FUNKTIONALE ANFORDERUNGEN

Die Planung der Überdachung muss auf der Verkehrsanlagenplanung aufbauen. Diese definiert insbeson-dere die Lage, Anzahl und Dimen-sionierung der Bussteige sowie die Anforderungen an Erschließung, Barrierefreiheit und Betriebsabläufe.

Die Überdachung muss einen wirk-samen Schutz vor Witterungsein-flüssen gewährleisten. Insbesondere soll sie Schutz vor Regen, Schnee, Glatteisbildung und Wind bieten. Gleichzeitig ist vor dem Hintergrund des Stadtklimawandels und steigen-der Hitzebelastung ein wirksamer Sonnenschutz zu gewährleisten. Der Schutz ist für wartende, ein- und aussteigende sowie umsteigende Fahrgäste und das Fahrpersonal gleichermaßen sicherzustellen – auch bei hoher Auslastung.

Die Konstruktion ist so zu gestalten, dass die Übersichtlichkeit, Orientie-rung und sichere Nutzung für alle Personengruppen gewährleistet bleiben. Stützen und tragende Ele-

mente sind so anzuordnen, dass be-triebliche Abläufe nicht beeinträch-tigt werden.

Der Busbetrieb darf durch die Über-dachung nicht eingeschränkt wer-den. Dies gilt insbesondere für An- und Abfahrtsbewegungen, Sichtbe-ziehungen sowie den Betrieb bei ungünstigen Witterungsbedingun-gen.

Eine lichte Höhe von mind. 4,20 m ist einzuhalten.

Der Umgang mit Regenwasser auch bei Starkregenereignissen muss in den Planungen berücksichtigt wer-den und ist als integraler Bestandteil des Entwurfes schlüssig darzustel-len. Die Dimensionierung des Trag-werks hat unter Berücksichtigung der geltenden technischen Regel-werke (u. a. für Baden-Württem-berg gültige Schneelastzonen) zu er-folgen.

B.4.2.2 GESTALTERISCHE ANFORDERUNGEN

Die Überdachung ist als identitäts-prägendes Element mit hoher ge-stalterischer Qualität zu entwickeln. Erwartet wird eine klare, prägnante und wiedererkennbare Formenspra-che, die dem Ort eine eigene Adres-se verleiht und zur Orientierung bei-trägt.

Als wichtiger Ankunftsort für Rei-sende übernimmt der ZOB eine re-präsentative Funktion für die Stadt. Die Gestaltung soll diesem An-spruch gerecht werden und insbe-sondere im Kontext der Landesgar-tenschau 2032 eine positive Außen-wirkung entfalten.

Die architektonische Lösung soll so-wohl zeitgemäß als auch dauerhaft tragfähig im Sinne einer zeitlosen

Gestaltung sein. Eine harmonische Einbindung in das städtebauliche Umfeld ist sicherzustellen, ohne auf eine eigenständige gestalterische Aussage zu verzichten.

Überdachung, Freiräume und Funktionsgebäude sind als zusammenhängendes Ensemble zu entwickeln.

B.4.2.3 ANFORDERUNGEN ZU NACHHALTIGKEIT UND BEGRÜNUNG

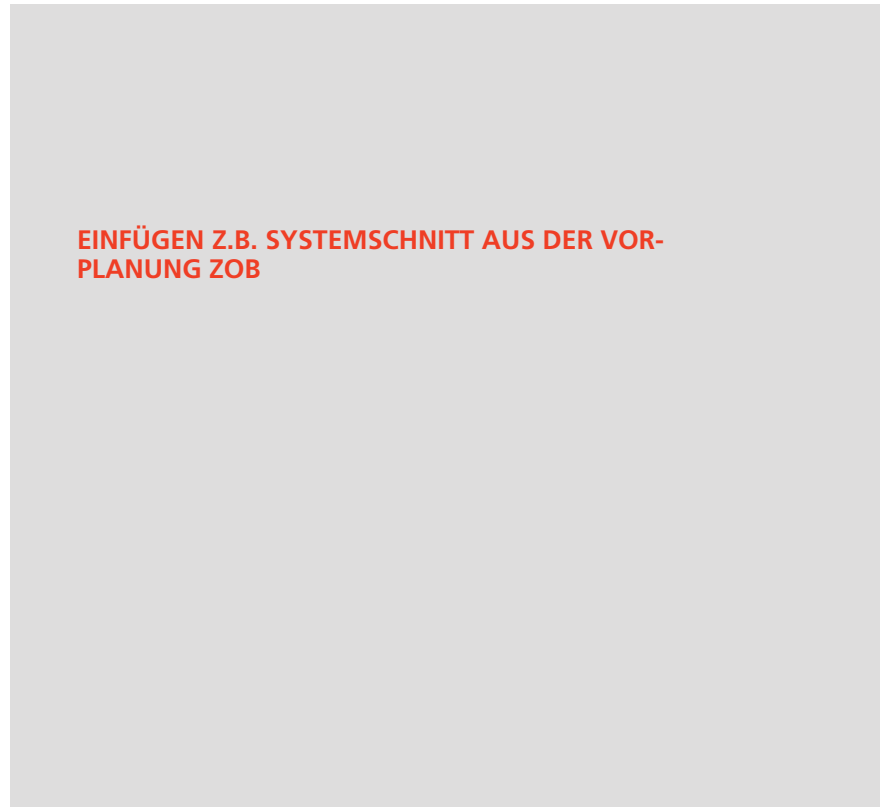
Die Überdachung, das Funktionsgebäude und die Freiräume sind konsequent unter Nachhaltigkeitsaspekten zu entwickeln. Hierzu zählen insbesondere der Einsatz langlebiger, ressourcenschonender und umweltverträglicher Materialien sowie die Integration regenerativer Energien, insbesondere durch Photovoltaik.

Begrünungsmaßnahmen sind als integraler Bestandteil des Entwurfs zu konzipieren. Hierzu zählen insbesondere Baumpflanzungen, ergänzend auch Dach- und Vertikalbegrünungen. Ziel ist eine Verbesserung des Mikroklimas, der Luft- und Aufenthaltsgüte. Aufgrund der begrenzten Flächenpotenziale kommt der Integration von Begrünung in die funktionalen Strukturen des ZOB besondere Bedeutung zu. Pflanzungen in den Bussteigbereichen sind ausdrücklich erwünscht.

Funktionale Anforderungen des Betriebs sind bei allen Begrünungsmaßnahmen zu beachten.

B.4.2.4 TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Die Überdachung ist mit einer angemessenen Beleuchtung sowie den erforderlichen Fahrgastinformationssystemen auszustatten, um Sicherheit, eine gute Fahrgastinformation



EINFÜGEN Z.B. SYSTEMSCHNITT AUS DER VORPLANUNG ZOB

und eine angenehme Atmosphäre zu gewährleisten.

Für die Beleuchtung sind möglichst standardisierte, robuste, wartungsarme und energieeffiziente Systeme / Bauteile zu verwenden, um die Unterhaltungskosten gering zu halten und Störungen im Busbetrieb durch Arbeiten an der Beleuchtung zu minimieren. Die Konstruktion ist so auszubilden, dass technische Komponenten flexibel austauschbar und an zukünftige Entwicklungen anpassbar sind.

Fahrgastinformationssysteme sind deutlich kurzlebiger als das Dach selbst. Daher ist hier eine Konstruktion zu wählen, die die Aufnahme verschiedener Systeme zulässt. Soweit vorhanden sind hier Standardlösungen zu bevorzugen. Es sind sowohl einzelne Anzeiger an den Bussteigen, als auch Übersichtsanzeiger vorzusehen.

Der Busverkehr in Offenburg soll perspektivisch durch elektrische angetriebene Busse abgewickelt werden. Ein Laden von Elektrobussen über Stromabnehmer (Pantographen) ist im ZOB jedoch nicht vorgesehen und daher nicht zu berücksichtigen.

B.4.2.5 ANFORDERUNGEN FUNKTIONSGEBÄUDE

Am westlichen Rand des ZOB ist ein eingeschossiges Funktionsgebäude zu konzipieren, das sowohl funktionale Nebenräume aufnimmt als auch den räumlichen Abschluss zur anschließenden Bebauung bildet.

Das Bauwerk ist in das Gesamtkonzept zu integrieren und hinsichtlich Gestaltung, Materialität und Maßstäblichkeit auf die Überdachung abzustimmen.

Folgende Nutzungen soll das Funktionsgebäude aufnehmen:

- Sozialräume für das Fahrpersonal mit kl. Teeküche ca. 20-25 m²
- Trafostation ca. 30-35 m²
- WC D/H ca. 10-15 m²
- Technikraum ca. 15 m² (Wärme, Strom, Wasser etc.)
- Lager / Abstellraum ca. 10 m²

Das verfügbare Bauveld umfasst Außenabmessungen von maximal 5,6 m Tiefe und 38,5 m Länge (siehe Wettbewerbsunterlagen).

Das Gebäude ist eingeschossig vorgesehen und soll grenzständig ohne Abstandsflächen zum westlichen Nachbarn errichtet werden. Die westliche Fassade kann daher keine Fenster und sonstigen Öffnungen aufweisen. Nach Süden, Osten und Norden sind Öffnungen möglich.

Wenn das Funktionsgebäude den Raum bis zum gemäß Rahmenplan nördlich angrenzend geplanten Neubau nicht vollständig schließt, ist im verbleibenden Abschnitt ein durchgehender Sichtschutz zum westlichen Nachbarn vorzusehen. Für die im Bauveld für das Abschlussbauwerk ggf. verbleibenden Freiflächen ist eine Nutzung und/oder Begrünung vorzuschlagen.

Die Trafostation muss aufgrund der jederzeit erforderlichen Anfahrbarkeit im südlichen Ende des Funktionsgebäudes an der Franz-Volk-Straße angeordnet werden. Sie soll innerhalb des Funktionsgebäudes bzw. durch dieses eingehaust als eigenständiges Gebäude aus Betonfertigteilen errichtet werden. Die Gebäudegrundfläche des Trafogebäudes beträgt 2,98 m x 2,38 m, auf einer vorgesehenen Gesamtfläche von 6,5 m x 5,0 m.

>> oben: Bereich des geplanten ZOB - Blick Richtung Nordwesten

>> unten: Bereich des geplanten ZOB - Blick Richtung Süden



B.4.2.6 WIRTSCHAFTLICHE ANFORDERUNGEN

Die vorgeschlagenen Lösungen sollen sowohl in der Herstellung als auch im Betrieb wirtschaftlich sein. Aspekte wie Dauerhaftigkeit, Wartungsaufwand, Reinigungsfähigkeit und Robustheit gegenüber Vandalismus sind bereits im Entwurf zu berücksichtigen.

>> oben: Bereich des geplanten ZOB - Blick Richtung Nordosten
>> unten: Bereich des geplanten ZOB - Blick Richtung Westen



>> Gebäudebestand der ehem. Tankstelle

