

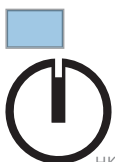
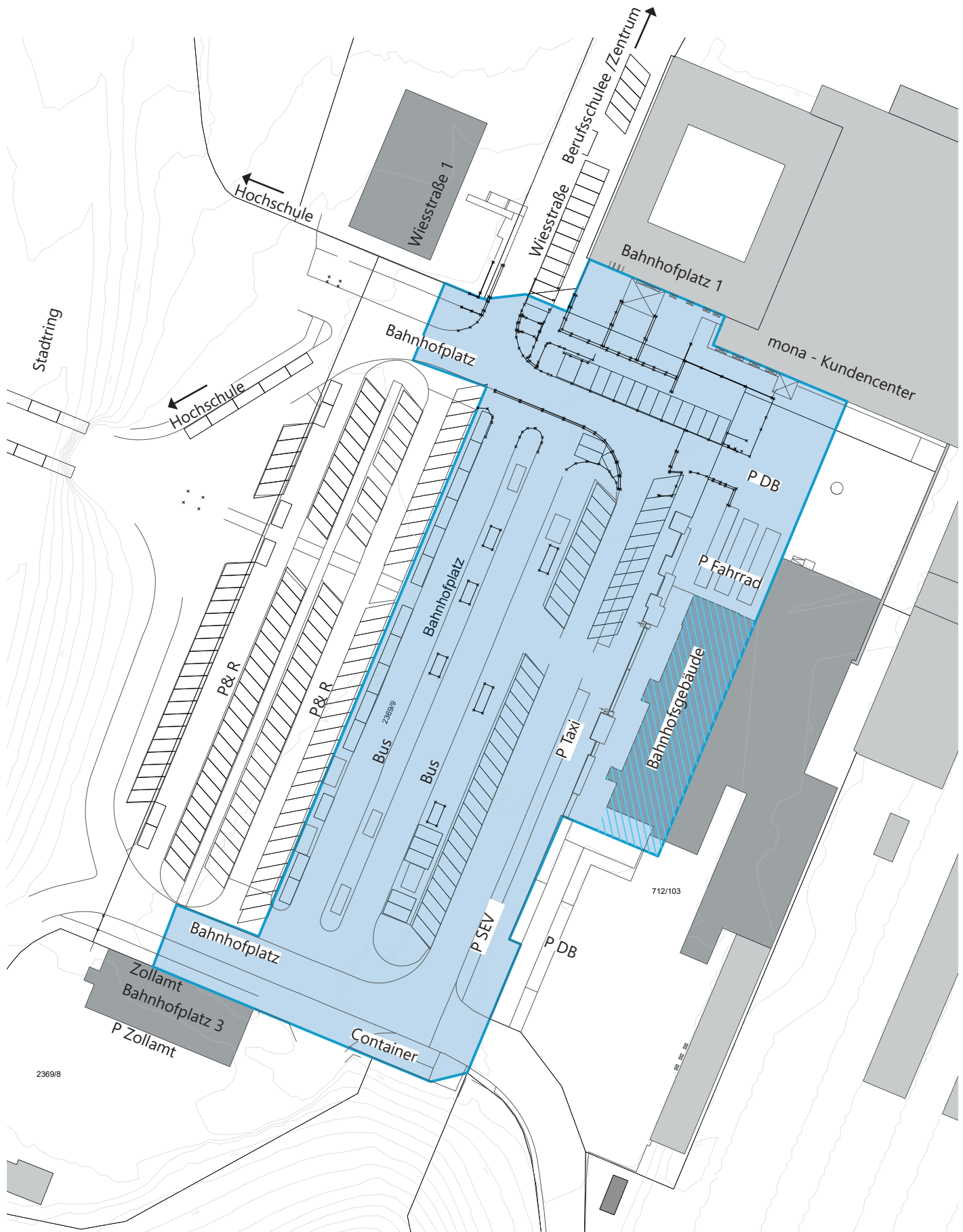
Stand 23.01.2026

Stadt Kempten
Schöner ankommen -
Neugestaltung des Bahnhofplatzes
als ÖPNV-Umsteigepunkt Hauptbahnhof
Aufgabenstellung zum Lösungsvorschlag



INHALTSVERZEICHNIS

1.1 Anlagen und Grundlagen	3
1.2 Datenschutz	3
1.3 Leistungen	3
1.4 Plandarstellung und Planformate	5
1.5 Abgabe Lösungsvorschlag (über Vergabeplattform)	5
1.6 Abgabe Lösungsvorschlag Modell	6
2.1 Einführung, Anlass und Ziel	7
2.2 Beschreibung des Planungsgebietes und der Umgebung	13
2.3 Entwurfsaufgabe	15
2.4 Mindestanforderungen	20



Planungsgebiet M 1.1000
schraffierte Fläche nur ggf. für Dachauskragung möglich

1. Allgemeine Informationen

1.1 Anlagen und Grundlagen

Folgende Unterlagen werden den Bietern neben dieser Entwurfsaufgabe zur Verfügung gestellt:

- Grundlagenplan mit Vermessung (DWG/PDF) mit Eigentumsverhältnissen
- Luftbild
- Auswahl Fotos
- Grundriss/Ansichten/Schnitt Bahnhofsgebäude (pdf)
- Fahrradabstellanlage DB
- Vorstudien Erschließung, Stadt Kempten, Amt für Tiefbau und Verkehr
- Einwilligungserklärung: Einverständniserklärung Veröffentlichung (PDF)

1.2 Datenschutz

Den Bietern werden die Planungsunterlagen ausschließlich zur Bearbeitung des Auftrags zur Verfügung gestellt. Eine Weiterverarbeitung und Weiterverwendung des Datenbestands für andere ist unzulässig.

Nach Abschluss und Beendigung des Auftrags sind die Bieter verpflichtet, die übergebenen Daten auf allen elektronischen Speichermedien ohne zusätzliche Aufforderung zu löschen. Grundsätzlich sind alle Unterlagen vertraulich zu behandeln. Veröffentlichungen oder die Weitergabe an Dritte bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Auftraggebers.

1.3 Leistungen

Folgende Leistungen werden gefordert:

1.3.1 Lageplan, M 1:500 Bauabschnitt 1 mit Bauabschnitt 2

unter Verwendung des Grundlagen-/Vermessungsplanes mit Darstellung

- der Lage der Dächer (Überdachung Busplattform und Überdachung Fußweg zum Bahnhofsgebäude)
- der Erschließung, Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer
- Funktions- und Nutzungsbereiche
- Lage des WCs für die Busfahrer*innen
- Lage des Pufferspeichers, der Erweiterung Batterietechnik, des Trafo
- der Oberflächen der Verkehrs- und Freianlagen
- der Bepflanzung
- der Entwässerung
- der Ausstattung
- der wesentlichen Höhen
- der Barrierefreiheit

1.3.2 Grundriss WCs ggf. mit Pufferspeicher M 1:200

1.3.3 Wesentliche Ansichten, M 1:200

beider Überdachungen, der WCs, ggf. mit Pufferspeicher

- mit Darstellung des Bahnhofsgebäudes

1.3.4 Schnittansicht 1:200

Querschnitt vom Bahnhofsgebäude bis westliche Grenze

mit Darstellung

- der Oberflächenmaterialien
- des bestehenden und ggf. veränderten Geländeverlaufs
- der Höhen mit Anschluss an den Bestand
- der Überdachungen

Die Ausarbeitung des taktilen Leitsystems erfolgt nach Auftragsvergabe.

1.3.5 Exemplarischer Schnittansichten, M 1:50

- beider Überdachungen, der WCs und ggf. des Pufferspeichers und
- der Oberflächen der Verkehrs- und Freianlagen

mit Angaben zu

- Konstruktion, Tragwerk
- Entwässerung (Dächer/Oberflächen)
- Material, Oberflächen, Farbgebung
- Höhen
- technischer Ausrüstung: Photovoltaik, etc.
- Belichtung: Tageslicht/Beleuchtung
- Vogelschutz
- etc.

1.3.6 Aussagen zum Tragwerk der Überdachungen in freier Darstellung

konzeptionelle Aussagen zu

- Standsicherheit
- Gebrauchstauglichkeit
- Dauerhaftigkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Treibhausgasreduktion
- Aufwand für die regelmäßige Überprüfung und Instandhaltung
- überschlägige Dimensionierung
- skizzenhafte Darstellung des Haupttragwerks
- schrittweiser Errichtung: Bauabschnitt 1: Überdachung Busplattform und
Bauabschnitt 2: Überdachung Fußweg von Busplattform zum Bahnhofsgebäude, ggf. mit Anschlüssen, Entwässerung, etc.

1.3.7 Aussagen zur Technischen Ausrüstung in freier Darstellung

konzeptionelle Aussagen zu

- Ladeinfrastruktur
- Beleuchtung
- Wirtschaftlichkeit in Erstellung und Unterhalt/Wartung

Hinweis zur Fahrgastinformationssystem:

Es ist von 42 Zoll Überkopfanzeigen als TFT-Bildschirmvariante auszugehen.

1.3.8 Aussagen zu Freianlagen in freier Darstellung

konzeptionelle Aussage zu

- Barrierefreiheit/Orientierung
- Entwässerung/Bewässerung, Bäume/Beete, Schwammstadt
- Ver-/Entsiegelung
- Beschattung/Kühlung
- Ausstattung

1.3.9 Skizzen und Erläuterungen in Form von Texten, Bildern und Piktogrammen

sind in das Planlayout zu integrieren. Es ist dabei auf folgende Aspekte einzugehen:

- verkehrsplanerisches, freiraumplanerisches und architektonisches Konzept
- Funktionsverteilung
- Orientierung
- Barrierefreiheit
- Atmosphäre
- Ausstattung
- Moodboard mit Farb- und Materialgestaltung
- Feuerwehr-/Rettungsandienung
- Fahrräder der Busse zum Ein- und Ausparken
- Tragwerk/Technische Ausrüstung
- Wirtschaftlichkeit in Erstellung, Betrieb und Rückbau
- Klimaschutz und Klimaanpassung

1.3.10 Räumliche Darstellungen

Gefordert wird eine

- nicht fotorealistische einfache Perspektive
- aus der Sicht eines Fußgängers mit Blickrichtung auf das Bahnhofsgebäude im Hintergrund bei Nacht
- im max. DIN-A3Format

1.3.11 Modell M 1:500

auf der Grundlage der ausgehändigten Modellplatte

1.3.12 Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

auf einem separaten DIN-A4-Blatt

1.4 Plandarstellung und Planformate

Die Plandarstellung hat auf möglichst max. 1 Plan im Querformat DIN A0 zu erfolgen. Auf eine kompakte, flächensparende Darstellung ist zu achten. Alle Plandarstellungen sind zu norden. Die Beschriftung der Pläne muss auf Deutsch sein.

1.5 Abgabe Lösungsvorschlag (über Vergabepattform)

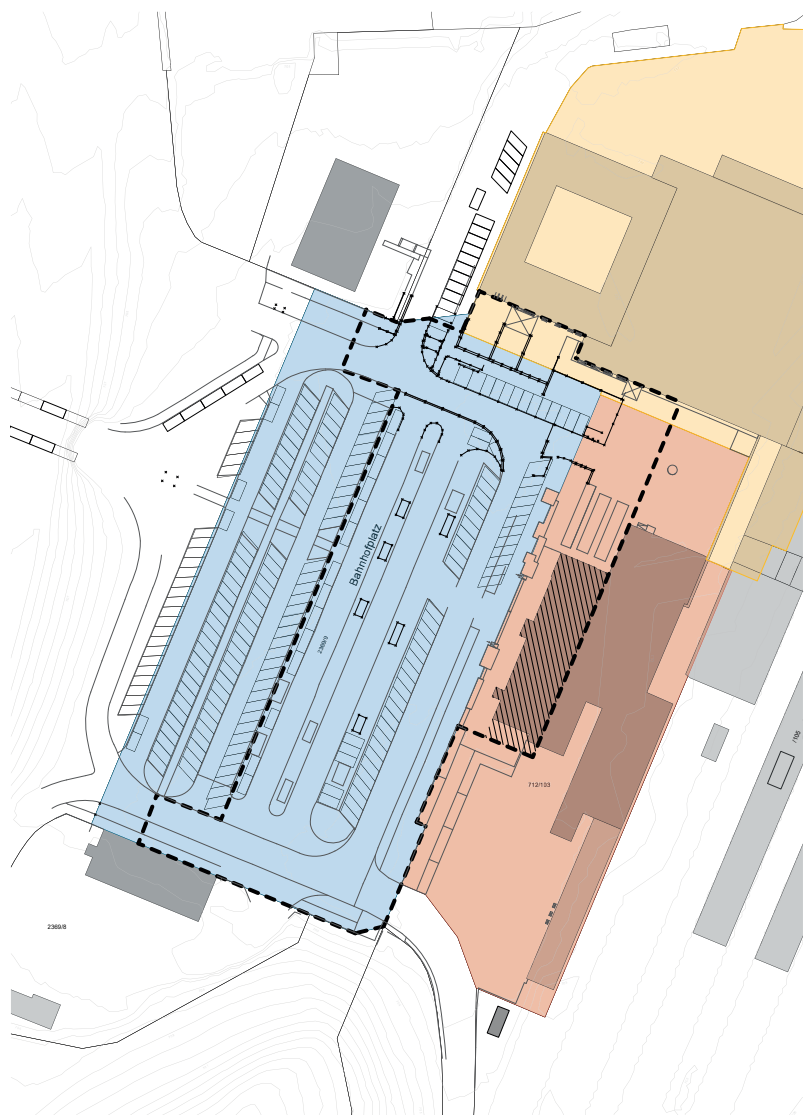
- Präsentationspläne in Originalgröße (PDF und dwg/dxf)
- Präsentationspläne auf A3 verkleinert, max. 15MB je Plan (PDF)
- Vorprüfpläne (PDF und dwg/dxf) mit Angaben zur Anzahl der Stellplätze für Bus, Fahrrad- und PKW
- Einwilligungserklärung

1.6 Abgabe Lösungsvorschlag Modell

Abzugeben/zuzustellen an
Hummel Kraus PartG mbB
Erzgießereistraße 24
80335 München

bis zum Abgabetermin: xx.xx.2026, xx Uhr

- persönlich
Erzgießereistraße 24,
80335 München
Öffnungszeiten
Montag bis Freitag
9.00 Uhr - 16.00 Uhr
- per Zusteller
es gilt der Poststempel/Einreichungsnachweis
des Abgabedatums und Uhrzeit.



Eigentumsverhältnisse

Stadt Kempten ■ DB ■ privat ■

- - - - - Planungsgebiet



Bahnhofsgebäude

2. Beschreibung der Aufgabenstellung

Im Rahmen des VgV mit Lösungsvorschlag ist der Bahnhofplatz als repräsentativer Platz mit einem überdachten Busbahnhof und u. a. Stellplätzen für Pkw und Fahrräder zu gestalten. Dabei sollen die grundsätzlich vorhandenen Strukturen beibehalten bleiben.

2.1 Einführung, Anlass und Ziel

Der Kemptener Hauptbahnhof mit Bahnhofplatz und Parkplatz liegt im Süden der Stadt Kempten am Mittleren Ring.

Der Bahnhofplatz des Hauptbahnhofs mit Parkplätzen, Bushaltestellen und einem Taxisstand, wurde in den 1960er Jahren autogerecht kreuzungsfrei an den Stadtring Kemptens angeschlossen. Im Osten des Bahnhofplatzes befindet sich das Bahnhofsgebäude, nördlich des Platzes entstand zusätzlich ein neues Dienstgebäude der ehem. Deutschen Bundespost (heute Privatbesitz). Die Gleise liegen in Nord-Süd-Richtung hinter dem Bahnhofsgebäude.

Die Situation der 1960er Jahre besteht in den Grundzügen bis heute unverändert fort, entsprechend in die Jahre gekommen sind Anmutung und Funktionalität. Nach wie vor sind der Bahnhofplatz und die Gebäude weder barrierefrei, noch entsprechen sie in Gänze und in den Details heutigen Vorstellungen funktionierender und zukunftsfähiger Verkehrslösungen und den Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV. Darüber hinaus bietet der Bahnhofplatz keinerlei Atmosphäre des „Ankommens“ in Kempten.

Aus dem strategischen Ziel der Stadt Kempten „Klima, Umwelt, Mobilität – nachhaltig planen und handeln“ entstand das im November 2017 beschlossene Mobilitätskonzept Kempten 2030, das unter anderem als Leitziele einen höheren Nutzungsanteil für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) auf mindestens 50 % im Jahr 2030 vorgibt und die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs zu einem attraktiven und hervorragend erreichbaren Mobilitätsknotenpunkt festschreibt. Mit der Neukonzeption des Kemptener ÖPNV, der mit einer Aufgabe der bisherigen zentralen Umsteigestelle (ZUM) in der Kemptener Innen-

stadt einhergeht, wird die Verknüpfungsfunktion zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs, des MIV, Fuß- und Radverkehrs sowie der E-Mobilität am Bahnhof gestärkt und erfordert neue räumliche Lösungen. Zeitgleich baut die Bahn in den kommenden Jahren bis Ende 2028 den Gleisbereich barrierefrei um, mit dem Umbau wurde bereits begonnen.

Aufwertung des Bahnhofplatzes als Visitenkarte

Der unmittelbare Vorplatzbereich soll unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse zu einem ansprechenden öffentlichen Stadtraum umgestaltet werden. Grundsätzlich soll die Gestaltung insbesondere für alle Langsamverkehrsteilnehmer größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten. Die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sind dabei so anzuordnen, dass möglichst wenige Konflikte entstehen und die räumliche Orientierung erleichtert und befördert wird. Die bisherige Zu- und Abfahrtsbeziehung zum Ring soll unverändert erhalten werden, zudem wird die Barrierefreiheit für alle Nutzergruppen bei der Neukonzeption selbstverständlich vorausgesetzt.

Der Verkehrsknoten soll für alle Zielgruppen (Geschäftsreisende, Urlaubsgäste, Schülerinnen und Schüler, Pendlerverkehre u. a.) einen angemessenen und positiven ersten Eindruck der Allgäu-Metropole ermöglichen und insbesondere seine Funktion als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und Verknüpfungsort für überregionale, regionale und lokale Verkehrsbeziehungen erfüllen. Dabei ist der Platz als Verkehrsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer bestmöglich zu organisieren. Alle Verkehre sollen möglichst optimal an die Schiene angebunden werden und das Empfangsgebäude erreichen können. Mit den neuen Bussteigen soll ein Busbahnhof entstehen, der einerseits viele Umstiege zwischen Bussen generieren wird, aber auch den Umstieg von Bus zu Schiene und zu allen anderen Verkehren gut ermöglichen soll. Die Anordnung der Funktionsräume und ihre Beziehung zueinander ist also ein entscheidender Faktor für das Gelingen des Konzepts.

Die zentrale Herausforderung bei der Umgestaltung und Neuorganisation ist es, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als öffentlichen Stadtraum zu stärken und die Neugestaltung sowohl nachhaltig als auch kostengünstig zu konzipieren. Grundsätzlich soll die Platzgestaltung größtmögliche Bewegungsfreiheit für die Nutzer großzügig, übersichtlich, einladend, hell, sicher und barrierefrei gewährleisten, das heißt die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sicherstellen und mit digitalen Informationssystemen und einer verbindenden Überdachung auszustatten. Alle Haltestellen sind übersichtlich und gut befahrbar, gleichzeitig platzsparend anzuordnen.



Bahnhofplatz

Dabei soll die Aufenthaltsqualität des Ortes für kurze und längere Aufenthalte sowohl für Reisende als auch für Bürgerinnen und Bürger der angrenzenden Wohngebiete und die Schüler-/Studentenschaft der Stadt einen zufriedenstellenden Charakter erreichen. Ansprechende Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sollen baulich und mit intelligenter Anordnung von Bauteilen und Grünstruktur vor Regen, Schnee und Hitze schützen und dabei Prinzipien der Schwammstadt berücksichtigen. Zu Stoßzeiten ist künftig mit ca. 200 Busfahrgästen zu rechnen.



Bahnhofplatz Richtung Norden



Mündungsbereich Wiesstraße



Blick vom Bahnhofsgebäude auf den Bahnhofplatz



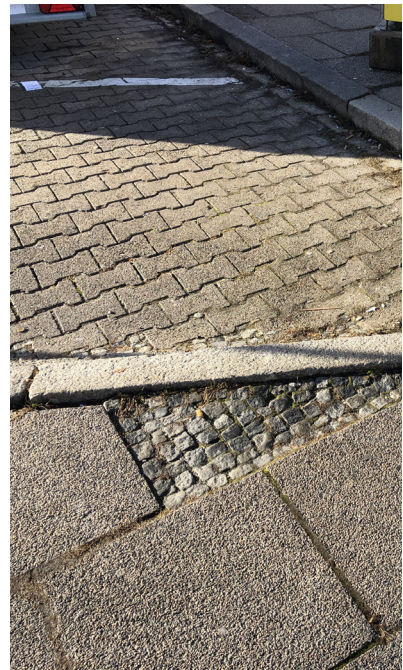
Stufen zum Bahnhofgebäude



Bushaltestellen



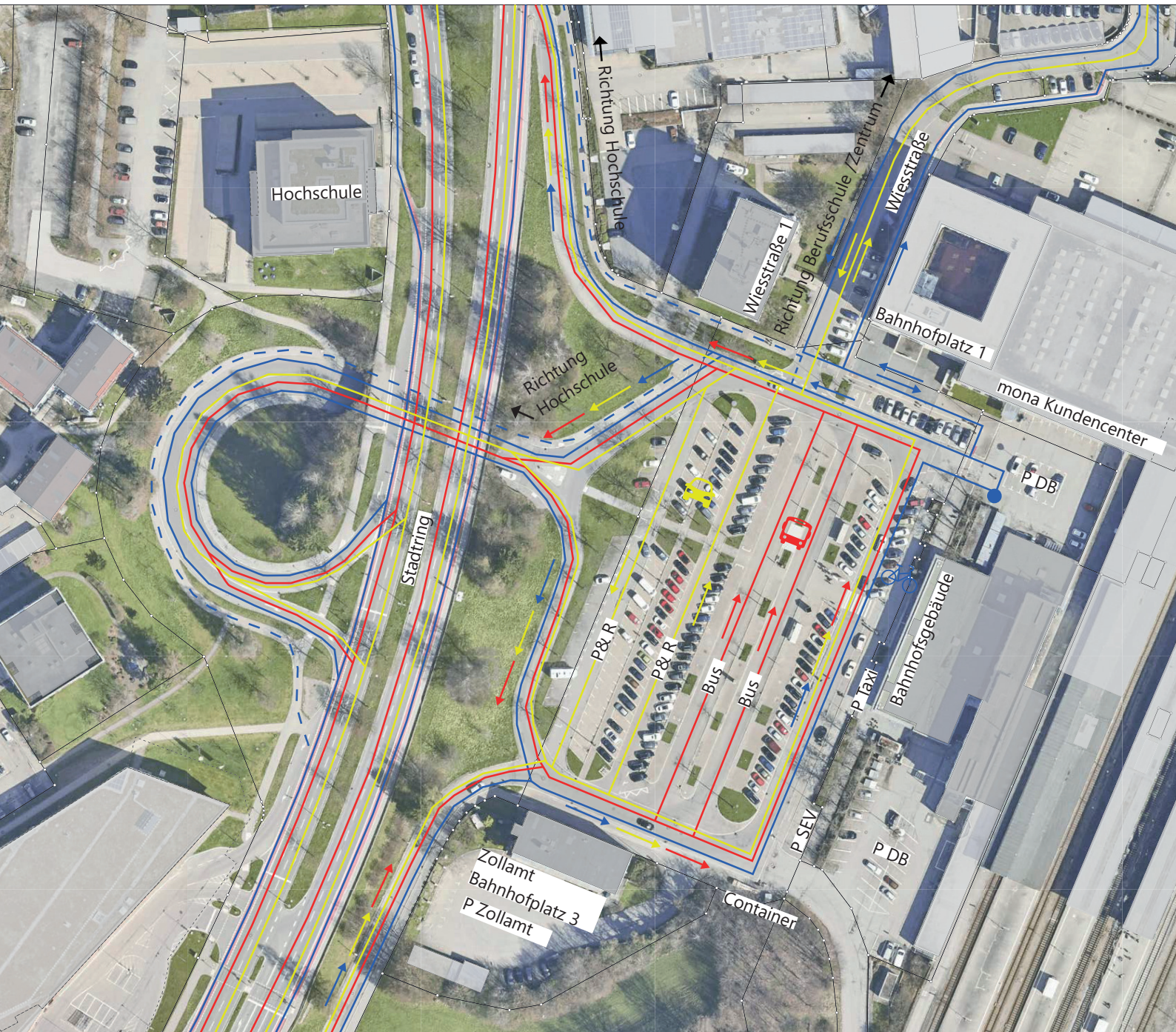
Fahrradabstellplätze



Oberflächen



Taxistände



Bestand

Motorisierter Individualverkehr

Radverkehr

ÖPNV

2.2 Beschreibung des Planungsgebietes und der Umgebung

Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke Flurnummer 2369/9, 712/103, 2369/1 und ist insgesamt 9.520 m² groß.

1.766 m²: Eigentum der DB (inkl. schraffierte Fläche)

7.281 m²: im Eigentum der Stadt Kempten

473 m²: privat

Das Planungsgebiet umfasst

- einen Teilbereich des städtischen Bahnhofplatzes mit Bushaltestellen und Parkplätzen,
- einen Teilbereich der Flächen der DB; die schraffierte Fläche dient ausschließlich zur ggf. „Überschneidung“ der neuen zweiten Überdachung von der Busplattform zum Bahnhofsgebäude, ohne bauliche Eingriffe,
- sowie private Flächen vor dem Gebäude Hausnummer Bahnhofplatz 1.

Erschließung PKW, Busse

Erschlossen wird das Planungsgebiet von der Straße Bahnhofplatz, die um den Bahnhofplatz führt und die wiederum von und zur übergeordneten Bahnhofstraße führt.

- Von der Straße Bahnhofplatz zweigen jeweils die Erschließungsstraßen der Stellplätze und Bushaltestellen in unterschiedlichen Einbahnrichtungen ab, s. Bestandsplan.
- Die Wiesstraße zweigt von der Straße Bahnhofplatz Richtung Norden ab und ist eine wichtige Wegeverbindung Richtung Berufsschulzentrum und Innenstadt.
- Aus der Wiesstraße kann man nur Richtung Westen abzweigen.
- Die Erschließung der Bushaltestellen ist nur für Busse zugelassen.
- Die Busse kommen von allen Richtungen, nicht jedoch von der Wiesstraße.

Erschließung Fußgänger

Dem Fußverkehr kommt eine wichtige Bedeutung zu:

Die Staatliche Berufsschule (ca. 700 m von Bahnhofsgebäude entfernt) und die Hochschule (je nach Gebäude in 100-600 m von Bahnhofsgebäude entfernt) haben je 5.000 Schüler*innen und Studierende, die z. Teil mit dem Zug pendeln. Hinzu kommen noch tägliche Pendler.

Wichtige Fußwegebeziehungen sind:

- Haupteerschließung über zentrale „Ost-West-Achse“, die die Bahnhofsunterführung, Bussteige, Bahnhofsvorzone und Pendlerparkplatz miteinander verbindet.
- Wiesstraße als Verbindung von und zur Staatlichen Berufsschule, von und zum Zentrum
- Fußweg parallel zur Bahnhofstraße von und zur Hochschule südlich Gebäude Wiesstraße 1
- Fußweg parallel zur Bahnhofstraße durch Unterführung von und zur Hochschule
- Fußweg parallel der Bahnhofstraße südlich der Gebäude Bahnhofplatz 1

Im Planungsgebiet gibt es

- unterschiedliche Beläge, größtenteils nicht barrierefrei, nicht priorisiert
- einen Zebrastreifen
- Stufenanlage mit seitlich umständlich erreichbaren Rampen zum Eingang des Bahnhofsgebäudes

Erschließung Radverkehr, Fahrradstellplätze, E-Scooter

Es gibt folgende wichtige Radwegebeziehungen:

- Radweg von und zum Bahnhof, Berufsschule und Zentrum:
 - über Wiesstraße. Der dort bestehende kombinierte Fuß- und Radweg soll künftig aufgegeben werden. Radfahrer sollen mit auf der Fahrbahn geführt werden.
 - über den Fuß- und Radweg von und zur Hochschule südlich Gebäude Wiesstraße 1
 - über die Unterführung der Bahnhofstraße von und zum Bahnhof und Hochschule
- überdachte Radabstellanlagen befinden sich nördlich des Empfangsgebäudes, schwer einsehbar und unattraktiv; sie sollen im Rahmen der Lösungsvorschläge überarbeitet werden.

- Abstellfläche für E-Scooter befinden sich südlich des Bahnhofsgebäude
- Bahnhofsgebäude
- Baukörper mit einem Vordach, zentral über eine Stufenanlage und über seitliche Rampen erreichbar
 - unter dem Vordach befinden sich ein Eingangsbaukörper sowie Freisitzmöglichkeiten der Gastronomie
- Gebäude und Vordach dürfen nicht verändert werden, Eingang muss immer deutlich sichtbar sein

Angrenzende Gebäude

- Alle angrenzenden Gebäude müssen weiterhin erschlossen sein.
- Die Flächen vor dem Gebäude Bahnhofplatz 1 sollen neu gestaltet werden.
- Das mona-Kundencenter, Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu, Bahnhofstraße 1, muss weiterhin gut sichtbar und gut erreichbar sein.

Pflanzbeete, Stufenanlage, Oberflächen

- Vor dem Bahnhofsgebäude befinden sich Pflanzbeete, die in die Stufenanlage integriert sind.
- Die Oberflächen sind mit diversen Betonsteinen und Asphalt belegt.

Baumbestand

Im Planungsgebiet befindet sich

- Baumhasel in Pflanztrögen: Einstufung: gute Vitalität
- Bergahorne: Einstufung: kümmerlich gewachsen, mit Schäden

Ausstattung

Neben Verkehrsschildern gibt es

- Litfaßsäule mit Uhr
- schmaler Witterungsschutz für Busfahrgäste
- Informationstafeln
- Fahnenmasten
- sehr hohe Mastleuchten

Topografie

- die Höhen sind dem Vermessungsplan zu entnehmen. Das Gelände ist weitgehend eben.

Entwässerung

- Die Tieflage hat bisher zu keinem Wasserstau geführt.
- Entwässerungsleitungen für das Regenwasser sind ausreichend dimensioniert.

Recyclingcontainer

- Container befinden sich im Süden des Planungsgebiets. Diese werden beseitigt und müssen nicht berücksichtigt werden.

Angrenzende Gebäude und Anlagen

- Bahnhofplatz 1: Büro - und Verwaltungsgebäude: u. a. das mona-Kundenzentrum, (Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu), müssen gut sichtbar und gut erreichbar sein.; Erschließung muss erhalten bleiben
- Wiesstraße 1: Geschosswohnungsbau
- Bahnhofplatz: 3 Zollamt mit seitlicher Zufahrt, die erhalten bleiben muss
- Nördlich und südlich Bahnhofsgebäude: Stellplätze, die weiterhin erschlossen sein müssen

2.3 Entwurfsaufgabe

Entwurfsaufgabe ist

- die Gestaltung eines ansprechenden repräsentativen Bahnhofsvorplatzes, der Reisende adäquat empfängt mit
- einem überdachten Busbahnhof und überdachten Zugang zum Bahnhofsgebäude
- attraktiven Wartebereichen für Fahrgäste,
- Stellplätzen für Busse, Pkw, Fahrräder,
- einem WC für Busfahrer*innen und Fahrgäste,
- Baukörper für einen Pufferspeicher (Akku), Trafo und Erweiterung Batterietechnik
- und einer Erschließung mit Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, Barrierefreiheit und sicherer Führung des Rad- und insbesondere des Fußverkehrs.
- Die Ausführung muss in zwei Bauabschnitten möglich sein, s. Beschreibung.

Der Bahnhofplatz soll

- trotz seiner Erschließungsfunktionen ein repräsentativer Bahnhofsvorplatz werden,
- die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln soll deutlich attraktiver und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
- Neben einer guten Funktionalität ist eine markante Gestaltung der Überdachungen, der Ausstattungsgegenstände aber auch der Oberflächenmaterialien und damit ein prägnanter Wiedererkennungswert für den Kemptener Bahnhof erwünscht. Die Menschen sollen von den Mobilitätsangeboten und der Atmosphäre angesprochen werden.

Folgende Anforderungen sind zu berücksichtigen:

Überdachung Busplattform

Gefordert wird ein Busbahnhof mit Überdachung

- mit einer funktionalen, stadträumlichen und gestalterischen Qualität (auch im Zusammenhang mit der zweiten Überdachung zum Bahnhofsgebäude)
- für 9 Busse für den Taktverkehr
- lichte Höhe mind. 4,00 m
- mit integrierter Photovoltaik

Überdachung von Busplattform zum Bahnhofsgebäude

Erwartet wird ein Lösungsvorschlag für eine Überdachung von der Busplattform zum Bahnhofsgebäude

- mit ggf. durchaus repräsentativem Charakter
- für einen regengeschützten Fußweg von der Busplattform zum Bahnhofsgebäude
- mit der Möglichkeit der Errichtung in einem 2. Bauabschnitt, unabhängig von der Überdachung der Busplattform
- ohne bauliche Verbindung zum Bahnhofsgebäude
- die Konstruktion muss auf städtischem Grund liegen
- die Überdachung kann über das Bahnhofsgebäude reichen
- die Entwässerung muss auf öffentlichem Grund erfolgen
- die lichte Höhe muss mind. 4,00 m betragen
- Abstandsflächen müssen zum Bahnhofsgebäude nicht eingehalten werden
- Sowohl mit der Überdachung der Busplattform als auch des Fußwegs zum Bahnhofsgebäude muss der zentrale Eingang des Bahnhofsgebäudes deutlich sichtbar bleiben.
- Im schraffierten Bereich des Planungsgebiet ist ggf. eine Auskragung des neu planenden Dachs über das Dach des Bahnhofsdachs, ohne bauliche Eingriffe, möglich.

WC für Busfahrer*innen

Gefordert wird

- 1 WC Damen mit Sitztoilette
- 1 WC Herren mit Sitztoilette und Pissoir
- Lage direkt und schnell zugänglich für die Busfahrer*innen
- eine Kombination mit Pufferspeicher ist möglich
- Standardmodelle für öffentliche WC-Anlagen sind möglich

WC Fahrgäste (bewirtschaftet)

Gefordert wird

- 1 WC Damen mit Sitztoilette
- 1 WC Herren mit Sitztoilette und Pissoir
- 1 Behinderten-WC mit Wickelmöglichkeiten

E-Ladeinfrastruktur Anforderungen 1. BA

Anforderung 1. Bauabschnitt

- mind. 900 m² flachliegende Photovoltaik auf der Dachfläche
- 4 -Überlieger-Busplätze mit E-Ladeinfrastruktur mit Ladesäulen mit 150 kWh
- ein Pufferspeicher: 250 KWH-Batteriespeicher (20 Fuß-Container), ca 10-12 m² groß
 - Grundfläche: ca. 15 m, Länge: ca. 6,10 m, Breite: ca. 2,40 m, Höhe: ca. 2,60 m,
 - Platzbedarf eingehaust inkl. Verkehrsflächen für die Zuwegung und Lufträume ca. 30 m²
 - Verkleidung/Einhausung aus gestalterischen Gründen erwünscht

E-Ladeinfrastruktur Anforderung 2. BA

Für eine spätere Erweiterung der Ladeinfrastruktur an allen Überliegerplätzen sowie für den Schienen-ersatzverkehr, Fernbusse und Taxistände an einem separaten Standort ist vorzusehen

- ein Erweiterung Batterietechnik: 750 KWH-Batteriespeicher (Fuß-Container)
 - Grundfläche: ca. 30 m², Länge: ca. 12,20 m Breite: ca. 2,40 m, Höhe: ca. 2,60 m
- ein 20 kV-Trafo: Kompaktstation
 - Länge: ca. 3,50 m, Breite: ca. 2,30 m, Höhe: ca. 2,60 m, Grundfläche: ca. 8 m²
 - Verkleidung/Einhausung aus gestalterischen Gründen erwünscht

Im Lösungsvorschlag sind Pufferspeicher, Trafo und Erweiterung Batterietechnik darzustellen. Die Lage ist innerhalb des Planungsgebiets frei wählbar. Eine Kombination der WCs für die Busfahrer*innen mit dem Pufferspeicher ist möglich. Die Erweiterung Batterietechnik und Trafo werden ggf. zu einem späteren Zeitpunkt nur bei Bedarf errichtet und sind nicht mit dem Pufferspeicher und/oder Wc ggf. in einer Einhausung nachzuweisen, sondern separat. Jede Ladeinfrastruktur muss für Wartungszwecke und Feuerwehr erschlossen sein.

Angrenzende Gebäude

- Alle angrenzenden Gebäude müssen weiterhin erschlossen sein.
- Die Flächen vor dem Gebäude Bahnhofplatz 1 sollen als attraktive Vorbereiche/Zugangsbereiche im Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes neu gestaltet werden.
- Insbesondere das mona-Kundencenter, Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu, Bahnhofstraße 1, muss weiterhin gut sichtbar und gut erreichbar sein.

Stellplätze Busse

Gefordert werden

- 9 Haltestellen für den Taktverkehr:
 - 5 Busse mit 12,50 m (Solo-Kom)
 - 4 Busse mit bis zu 20 m (G-Kom)
- 6 Überlieger-/Pausenplätze, nicht überdacht
- 2-3 Haltestellen für Schienenersatzverkehr bzw. Fern-/Flixbusse, nicht überdacht, aber mit Witterungsschutz für die Fahrgäste, nah am Bahnhof
- Die Haltestellen für den Taktverkehr müssen auf kurzem Wege und leicht auffindbar vom Bahnhofsgelände erreichbar sein.
- Alle Busse müssen unabhängig voneinander an- und abfahren können.
- Bordsteinhöhe für Taktverkehr: 16 cm

Stellplätze PKW

Folgende Stellplätze müssen so erschlossen sein, dass bei der An- und Abfahrt keine Beeinträchtigung des Fußverkehrs von der Busplattform zum Bahnhofsgelände entsteht (Vermeidung von „privatem Individualverkehr“):

- möglichst viele Kurzzeitparker
- kiss & ride Stellplätze, ohne Angabe der Anzahl nur zum Ein- und Ausladen, parallel zur Fahrbahn

Folgende Stellplätze sind für kurze Wege möglichst direkt am Bahnhofsgelände/Busbahnhof anzuordnen:

- 4 Behindertenstellplätze
- mind. 4 Taxistellplätze
- auf den privaten Flächen dürfen keine Stellplätze angeordnet werden

Stellplätze Fahrräder

Gefordert werden

- mind. 180, besser mehr Fahrradabstellplätze überdacht
- davon 48 Fahrradabstellplätze in Sammelschließanlagen
- Reparaturangebot, Luftstation
- Erschließung möglichst direkt, übersichtlich, möglichst kreuzungsfrei mit klar definierten Kreuzungspunkten
- Vermeidung von Angsträumen, Diebstahl und Vandalismus
- nah zum Bahnhofsgelände/Busbahnhof
- Es sind die vom Bike und Ride-Programm zugelassenen Überdachungen und Doppelstockanlagen zu verwenden, s. Anlage

E-Scooter

20 Stellplätze, unüberdacht, für Verleihanbieter

Gestaltung/Vorgaben Erschließung allgemein

- Trotz der Erschließungsfunktionen ist der Bahnhofplatz so zu gestalten, dass er ein „Platz“ wird und wenn möglich auch einen repräsentativen Charakter erhält
- Die Gestaltung muss eine intuitive Geschwindigkeitsreduzierung erwirken.
- Die gesamte Fläche wird als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung eingestuft.
- Die Erschließung der P+R-Stellplätze, der angrenzenden Anwesen und Stellplätze nördlich und südlich des Bahnhofsgeländes auf dem DB Gelände (außerhalb) muss weiterhin möglich sein.
- Eine Verkehrsführung für „privaten Pkw-Verkehr“ (Kurzzeitparker/kiss&ride-Parker), direkt entlang des Bahnhofsgeländes soll zu Gunsten einer sicheren Fußwegeverbindung nicht mehr möglich sein. Am Bahnhofsgelände ist das motorisierte Verkehrsaufkommen auf die Erschließung der Stellplätze für Busse, Taxis, ggf. Behindertenstellplätze und Blaulichtanfahrten zu beschränken.

Erschließung PKW/Busse

- Die Busse kommen von allen Richtungen derzeit an, außer von der Wiesstraße.; dies muss auch weiterhin möglich sein.
- Die Fahrbahnbreiten können auf das notwendige Maß reduziert werden.
- Die Erschließung der Kurzzeitparker und kiss&ride Stellplätze muss unabhängig von der Andienung der Bushaltestellen im Taktverkehr erfolgen.
- Die Erschließungswege sind im Planungsgebiet so zu gestalten, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.
- Da es an einem Busbahnhof sehr viel Bewegung herrscht, sind die Verkehrsteilnehmer sicher zu führen.
- Die Bustrassen sind entsprechend der besonderen Belastung auszuführen.
- Die Fahrbahnen für die Bustrassen müssen das autarke rangierfreie Ein- und Ausparken an den Haltestellen ermöglichen.

Erschließung Radverkehr

- Es werden keine eigenen Radwege vorgeschrieben.
- Die bestehenden Radwegebeziehungen (außerhalb des Planungsgebiets) sind zu berücksichtigen

Erschließung Fußverkehr

Gefordert wird

- eine einfache Orientierung, direkte verständliche Wegeverbindungen sowie sichere Querungsmöglichkeiten

Hauptachsen/Wegeverbindungen müssen

- ausreichend dimensioniert, möglichst kreuzungsarm, barrierefrei, gut ausgeleuchtet vom Bahnhofsgebäude bis zum Beginn der Pendlerstellplätze (außerhalb), mit „Rastmöglichkeiten“ sein
- in einem 2. Bauabschnitt wird eine Überdachung von der Busplattform zum Bahnhofsgebäude gefordert, die durchaus einen eigenständigen Charakter als „Bahnhofplatzdach“ haben kann.
- Alle angrenzenden Gebäude müssen erschlossen sein.
- Das mona-Kundenzentrum, Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu, Bahnhofstraße 1, muss gut sichtbar und gut erreichbar sein.

Grünflächen/Pflanzbeete/Bäume

- Die bestehenden Bäume/Gehölze stehen zu Disposition.
- Wenn möglich ist erwünscht:
 - Neupflanzung von Schatten spendenden, kühlenden Bäumen, auch zur optischen Auflockerung des sehr versiegelten Bereichs
 - Staudenbeete
 - Entsiegelung
 - etc.

Bewässerung

Gefordert werden

- Vorschläge zur Bewässerung der Bäume und ggf. Pflanzbeete

Ausstattung

Erwartet werden Vorschläge

- zu Sitzgelegenheiten mit ggf. Wind-/Regenschutz, Abfallbehälter, Leitsysteme (Vertiefung erfolgt in der weiteren Ausführungsplanung), einem überdachten Trinkwasserbrunnen, etc.
- Für eine höhere Akzeptanz des ÖPNV sind die Wartesituationen möglichst angenehm zu gestalten, insbesondere auch in dunklen Tages- und Nachtzeiten.
- Die Ausstattungsgegenstände müssen attraktiv, vandalensicher und leicht zu reinigen sein und zum Gesamtkonzept passen.

Hinweis zum Fahrgastinformationssystem:

Vorgabe ist: 42 Zoll Überkopfanzeigen als TFT-Bildschirmvariante. Diese müssen in das Gestaltungskonzept eingebunden werden.

Beleuchtung

Gefordert wird eine

- angenehme Helligkeit und Sicherheit
- mit Insektenschutz, CO₂-neutrale Energieversorgung, automatisierte Abschaltung/Beleuchtung mit Bewegungssensoren

Recyclingcontainer

- sind nicht mehr nachzuweisen

Barrierefreiheit

Vorgaben sind

- Bodenbeläge und Oberflächen für den Fußverkehr: für die Nutzung durch Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen und Kinderwagen, rutschhemmend und fest verlegt, eben und erschütterungsfrei berollbar
- Einstiegshöhen: Hochbord mit Spurführung: 16 cm
- taktiles Leitsystem nach DIN und kontrastreiche visuelle Gestaltung entsprechend der DIN (ist in der weiteren Planung erst zu vertiefen)
- größtmögliche Aufstellfläche mit maximaler Längsneigung von 6 % und Querneigung von 2 %
- an allen Stellen lichte Durchgangsbreite von mindestens 90 cm
- barrierefreie, kreuzungsfreie Umstiegsmöglichkeiten von Bus zu Bus

Feuerwehr-/Rettungsdienste, Fahrräder, Busse

- müssen nachgewiesen werden

Sparten

- Bestehende Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie Mittel- und Hochspannungskabel dürfen nicht verlegt werden und sind einzubeziehen.

Information, Orientierung, Sicherheit

- Informationsquellen (s. Vorgaben Fahrgastinformationssysteme, Schilder, etc.) sind gut sichtbar anzubringen.
- Die Orientierungsmöglichkeit muss selbstverständlich und intuitiv sein.
- Angsträume sind durch Beleuchtung, Transparenz, Einsehbarkeit, etc. unbedingt zu vermeiden.
- Die Verkehrsteilnehmer sollen gleichberechtigt behandelt werden. Insbesondere der Fußverkehr ist entsprechend der unterschiedlichen Ziele mit entsprechenden Mitteln zu lenken.

Nachhaltigkeitsanforderungen

Zu berücksichtigen ist:

- für die Überdachungen: schlanke und wartungsarme Konstruktionen, langlebige Materialien, Wirtschaftlichkeit in der Errichtung und im Unterhalt
- robuste, langlebige Oberflächen der Verkehrs- und Freianlagen und Ausstattungsgegenstände
- stromsparende Konzepte für Beleuchtung/Anzeigentechnik
- Vermeidung von Hitzeinseln und Überflutung in genutzten Bereichen
- pflegeleichtes, klimawandelangepasstes Stadtgrün
- zusammenhängende Baumstandorte sind, wenn möglich, Einzelstandorten vorzuziehen
- Rückhalt von Regenwasser zur Bewässerung von Bäumen und Pflanzbeeten
- Energiegewinnung, Verschattung, Verdunstung und Rückhaltung sollen von Anfang an sinnvoll in die Umgestaltung einbezogen werden.

Kostenbewusstsein

Gefordert wird

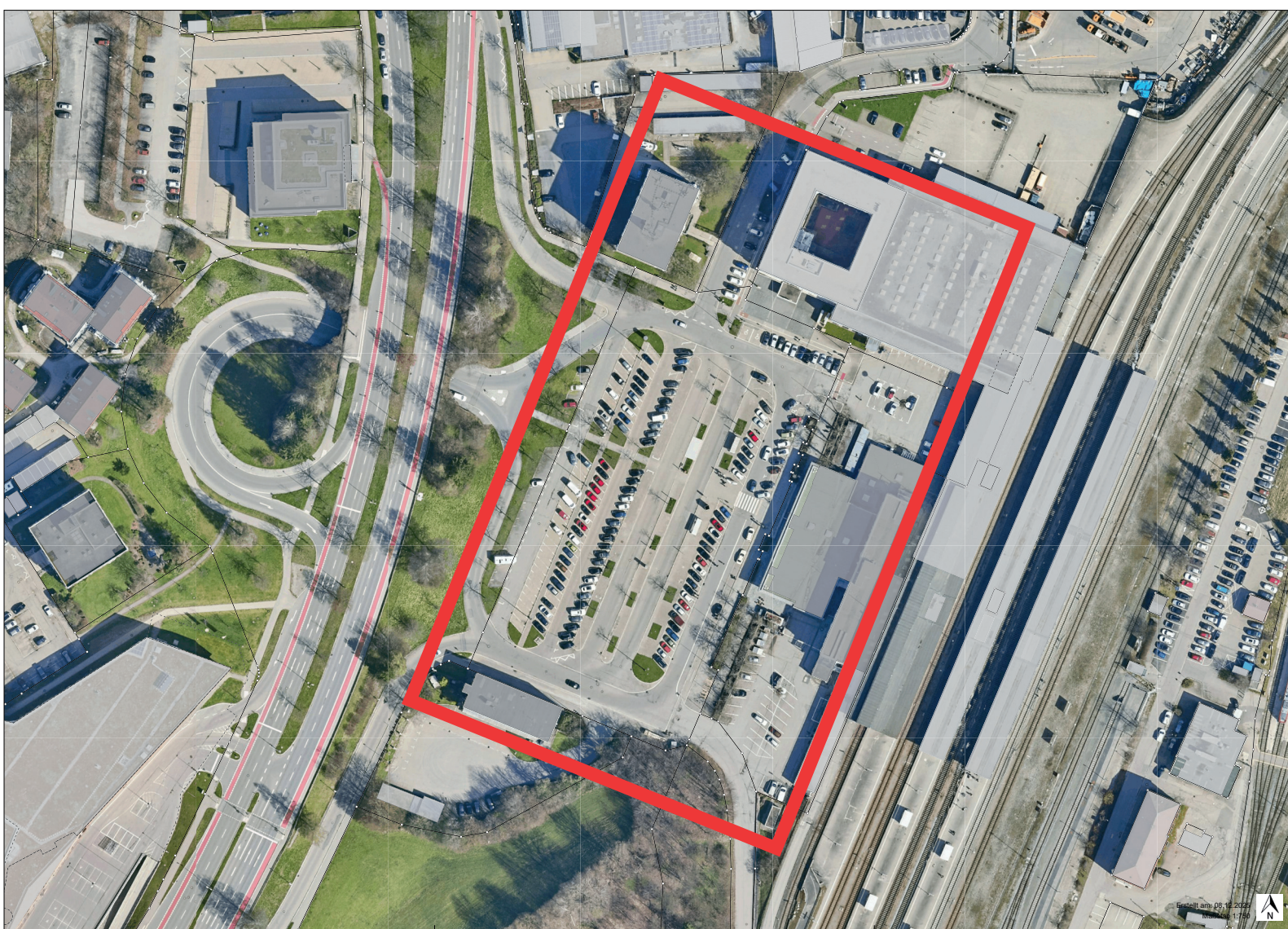
- Wirtschaftlichkeit in Erstellung, Betrieb und Unterhalt

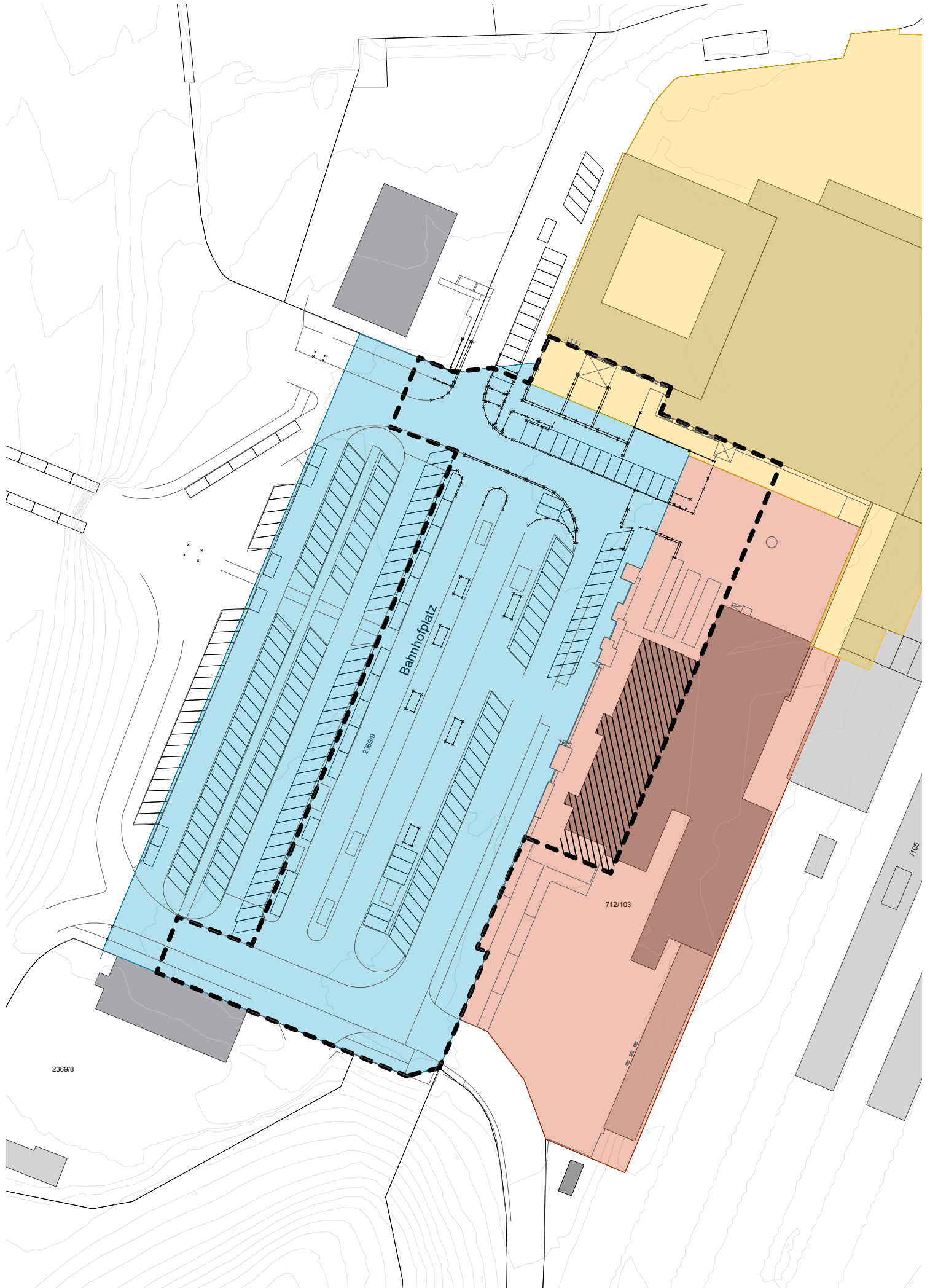
2.4 Mindestanforderungen

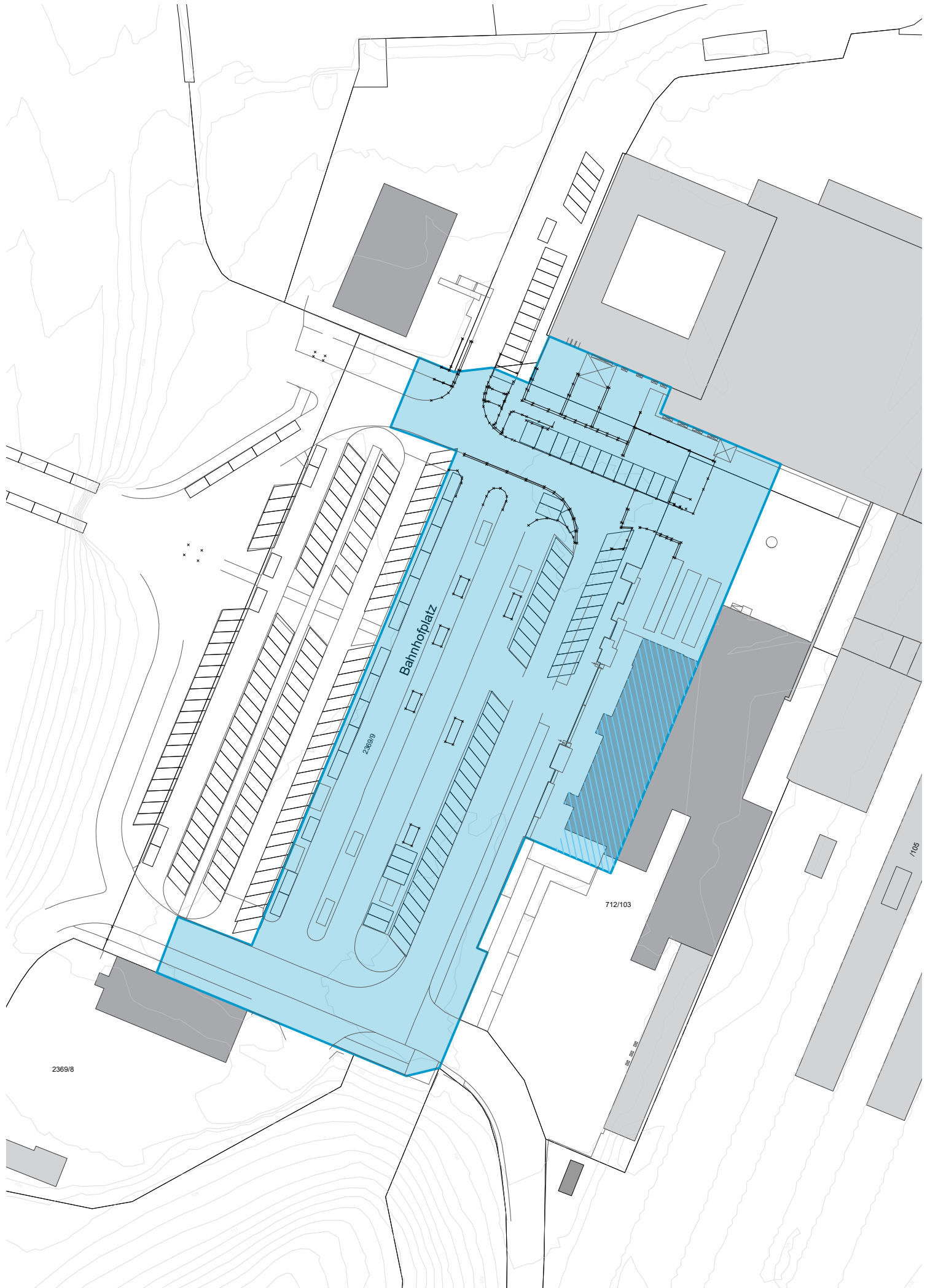
- Einhaltung des Planungsgebiets
- Anzahl der Stellplätze für die Busse
- keine bauliche Verbindung der Überdachung zum Bahnhofsgebäude (Überschneidung möglich)

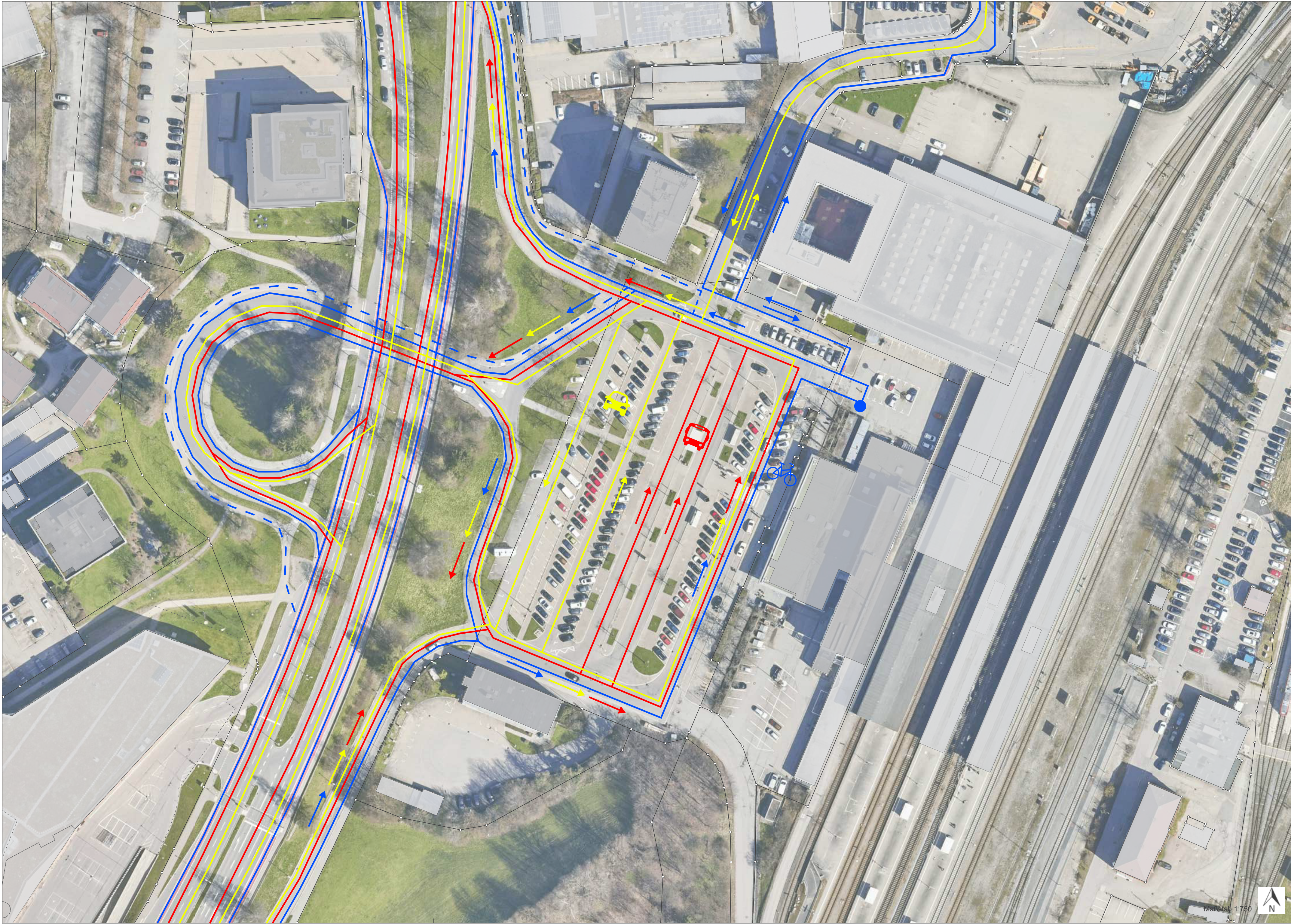
EINE NICHTEINHALTUNG DER MINDESTANFORDERUNGEN FÜHRT ZUM AUSSCHLUSS.

Vorschlag Umgriff Modellplatte









MapScale 1:750

