

Auslobungsunterlagen –Stand 30.04.2026

Ideenwettbewerb

für eine Dachlandschaft am neuen Endpunkt der Stadtbahnverlängerung Garbsen



© GeoBasis-DE/LGLN 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	ANLASS DES VERFAHRENS.....	4
2.	STADTRÄUMLICHER KONTEXT & ZIELSETZUNGEN	5
2.1	Städtebaulich-Freiraumplanerische Zielsetzung.....	5
2.2	Verkehrstechnische Zielsetzung	7
2.3	Wirtschaftliche Zielsetzung	7
3.	DARSTELLUNG DER PLANUNGSAUFGABE.....	8
3.1	Planungsstand Endhaltestelle Garbsen	8
3.2	Allgemeine Hinweise zur Gestaltung von Haltestellen	9
3.3	Technische Anforderungen an die Dachlandschaft.....	9
3.3.1	Überdachung der Endhaltestelle	9
3.3.2	Fahrradabstellanlage.....	11
3.3.3	WC-Anlage.....	12
3.3.4	Schaltschränke.....	12
3.3.5	Fahrleitungsmasten.....	12
3.3.6	Absturzsicherung.....	12
3.3.7	Bushaltestellen angrenzend an Stadtbahnendpunkt.....	12
4.	VERFAHRENSGRUNDLAGEN	12
4.1	Ausloberin & Verfahrensmanagement.....	12
4.2	Wettbewerbsart	13
4.3	Bewerbungsphase - Auswahl der teilnehmenden Büros	13
4.4	Entwurfsphase.....	14
4.5	Preisgericht	14
4.6	Beurteilungskriterien	15
4.7	Bearbeitungshonorare und Preise	15
4.8	Leistungen des Verfahrens - Abgabeunterlagen.....	16
4.8.1	Lageplan	17
4.8.2	Schnitte und Ansichten.....	17
4.8.3	Fotomontage Nr. 1	17
4.8.4	Fotomontage Nr. 2	18
4.8.5	Isometrie	18
4.8.6	Konstruktionsdetail im Maßstab 1:25.....	18
4.8.7	Textliche Erläuterung.....	18

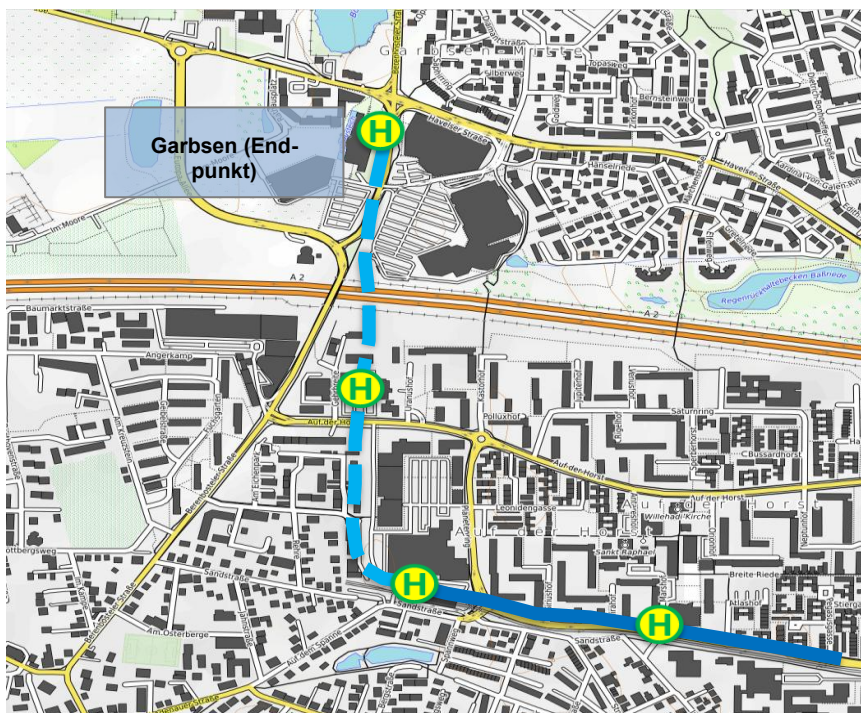
4.8.8	Kostenschätzung.....	19
4.9	Weitere Bearbeitung.....	19
4.10	Eigentum und Urheberrecht.....	19
4.11	Rücksendung der Arbeiten	20
4.12	Vertraulichkeit.....	20
4.13	Terminübersicht.....	20
ABBILDUNGSVERZEICHNIS		21
ANLAGEN		21

1. ANLASS DES VERFAHRENS

Das Stadtzentrum Garbsens soll künftig noch besser an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen werden. Dafür planen die Region Hannover, die infra und die Stadt Garbsen, die derzeitige Stadtbahnlinie 4 Roderbruch-Garbsen (Stadtbahnstrecke C-West) zu verlängern.

Geplant ist eine nördliche Verlängerung ab der derzeitigen Endhaltestelle *Garbsen – Auf der Horst* am Planetencenter. Die neue Strecke führt nach Norden, quert über eine neue Brücke die Bundesautobahn 2 und endet im Zentrum von Garbsen. Am neuen Endpunkt Garbsen werden künftig wichtige Einrichtungen wie das Rathaus, die Shopping Plaza, das Kino und das Nord-West-Zentrum direkt durch die Stadtbahn erschlossen.

Neben der reinen Streckenerweiterung soll das Projekt auch Impulse für die städtische Infrastruktur setzen: Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den motorisierten Individualverkehr sind Teil des Vorhabens.



Die Haltestelle im Bereich Uranushof ist die erste der beiden neu geplanten Haltestellen, die jeweils über seitliche Hochbahnsteige erschlossen werden. Unmittelbar anschließend erfolgt die Querung der A2 über eine neu zu errichtende Bogenbrücke. Diese setzt nicht nur infrastrukturell, sondern auch gestalterisch ein klares Zeichen und leitet die Fahrgäste in einem großzügigen, stadträumlich markanten Übergang nach Garbsen-Mitte über.

Die neue **Endhaltestelle Garbsen** soll ein architektonisches Ausrufezeichen setzen. Geplant ist eine markante bauliche Struktur mit hoher gestalterischer Qualität und starker visueller Präsenz, die über die Funktion eines Verkehrsbauwerks hinausgeht. Sie soll zum Identifikationspunkt mit klarer Adressbildung werden und damit das neue Selbstverständnis von Garbsen-Mitte als attraktive, lebenswerte, menschengerechte Stadtmitte symbolisieren.

Die Verantwortung für das Gesamtprojekt – und auch für dieses Wettbewerbsverfahren - liegt als Auslobungsinstanz bei der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) als Stadtbahnanlageneigentümerin in der Region Hannover, die die Planung und Umsetzung gemeinsam mit der Region Hannover und der Stadt Garbsen koordiniert.

2. STADTRÄUMLICHER KONTEXT & ZIELSETZUNGEN

2.1 Städtebaulich-Freiraumplanerische Zielsetzung

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Planung einer innovativen und gestalterisch hochwertigen Dachlandschaft für die neue Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 4 in Garbsen. Da es sich zudem um eine Busumsteiganlage handelt, sind die notwendigen Buswartehäuschen an den jeweiligen Haltepositionen in das Gesamtgestaltungskonzept einzubeziehen (s. Anlage 1 Mindestflächen, die zu überdachen sind).

Die Dachlandschaft übernimmt primär den Witterungsschutz für wartende Fahrgäste auf den Bahnsteiganlagen sowie für die im Haltestellenbereich abgestellten Fahrräder. Darüber hinaus wird sie gestalterisch und funktional so entwickelt, dass weitere notwendige Infrastrukturelemente harmonisch integriert werden. Dazu zählen eine barrierefreie FahrerInnen-WC-Anlage am Endpunkt, Sitzgelegenheiten und ggf. Raumtrenner auf den Bahnsteigen, Absturzsicherungen entlang des tiefergelegenen Gleisbereichs, sowie auch Ideen für die gestalterische Einbindung technischer Einbauten wie Schaltschränke oder Fahrleistungsmasten. Die Architektursprache soll diese Funktionen nicht nur aufnehmen, sondern sie in ein stimmiges und identitätsbildendes Gesamtbild überführen.

Zusammenfassung der funktionalen Anforderungen der Aufgabenstellung (siehe auch Anlage Nr. 1 Lageplan):

- Überdachung Bahnsteiganlagen Linie 4 inkl. Technischer Einrichtungen wie Sitzgelegenheiten an beiden Bahnsteigen, Vitrinen, Abfallbehälter, Beschilderung/Spiegel, Beleuchtung).
- Überdachte Sitzgelegenheiten Stadtbahn-Bahnsteig Westseite: 3 Einheiten (siehe Anlage Nr. 4).
- Überdachte Sitzgelegenheiten Stadtbahn-Bahnsteig Ostseite: 2 Einheiten (siehe Anlage Nr. 4).
- Integration Fahrradabstellung in die Hauptüberdachung (Bahnsteig Ost)
- Integration von 3 Bushaltestellenüberdachungen in die Hauptüberdachung (Bahnsteig West)
- Überdachung von 5 Buseinzelhaltestellen inkl. Sitzgelegenheiten
- FahrerInnen-WC-Anlage
- Absturzsicherung entlang der Gleise
- Berücksichtigung von Schaltschränken und Fahrleistungsmasten

Neben den funktionalen Anforderungen sind insbesondere folgende Aspekte in den Architektorentwurf einzubeziehen:

- **Städtebaulicher Mehrwert als Identitätsstiftender Ort**

Die Dachlandschaft soll als prägnantes Element im öffentlichen Raum wirken und ein markanter, wiedererkennbarer Ort mit hoher Aufenthaltsqualität werden, der die Identifikation der Bürger*innen mit dem Stadtraum stärkt.

- **Integration von Landschaft**

Eine Besonderheit der neu geplanten Stadtmitte von Garbsen ist die Lage des Stadtzentrums im Übergang zur freien Landschaft. Dieses Alleinstellungsmerkmal gilt es zu thematisieren und in dem sehr urbanen Kontext zwischen Rathaus und Shopping Plaza erlebbar zu machen.

- **Klimaanpassungsstrategien**

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass für den Bau der Stadtbahnverlängerung viele vorhandene Großbaumstrukturen entnommen werden müssen, sollte die Gestaltung der neuen Dachlandschaft ökologische und klimatische Aspekte aktiv aufgreifen. Der Umgang mit dem anfallenden Regenwasser ist zu thematisieren.

Wünschenswert ist eine **grüne Architektur**, bei der **Begrünung und Verschattung** zur Kühlung des Aufenthaltsbereichs (aktiver Hitzeschutz) beitragen.

Ferner ist es begrüßenswert, wenn der Einsatz von nachhaltiger Energiegewinnung z.B. über **Photovoltaikanlagen** berücksichtigt wird. Eine Vorhaltung möglicher Flächen für die Anlagen kann im Zuge des Ideenwettbewerbs aufgezeigt werden. Die technische Umsetzbarkeit wird in der Folge im Zuge der später folgenden HOAI-Planung geprüft.

Die Architektur soll funktionale und gestalterische Anforderungen vereinen – unter besonderer Berücksichtigung von **Nachhaltigkeit, Klimaresilienz und Barrierefreiheit**.

Historischer Kontext

Garbsen, erstmals 1223 urkundlich erwähnt, entwickelte sich auf eiszeitlich geformten Höhenrücken. Die einzelnen Ortschaften wuchsen zunächst unabhängig voneinander und waren stark landwirtschaftlich geprägt. Der Ortsname „Garbsen“ lässt sich möglicherweise auf einen germanischen Personennamen zurückführen – oder aber auf eine verkürzte Form von „Gerberhausen“, in Anlehnung an das Gerberhandwerk.

Die geografische Lage an wichtigen Verkehrsadern, insbesondere der Nähe zur Stadt Hannover, förderte die wirtschaftliche Entwicklung und den Ausbau von Wohngebieten. In den 1970er Jahren entstanden durch die Eingemeindung umliegender Ortschaften wie Horst, Berenbostel und Osterwald die heutigen Stadtgrenzen. Ab den 1980er Jahren erlebte Garbsen-Mitte einen starken baulichen Zuwachs, und heute ist Garbsen mit rund 63.000 Einwohnenden ein bedeutendes Wirtschafts- und Wohnzentrum im Umland von Hannover, mit einer guten Anbindung an die Metropole und einer abwechslungsreichen Stadtstruktur, die Industrie, Handel und Natur miteinander vereint.

Garbsen ist zugleich die größte deutsche Stadt ohne Eisenbahnanschluss. Umso wichtiger ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie ins Stadtzentrum, die nicht nur Mobilität schafft, sondern auch urbane Qualitäten stärken soll. Ziel ist es, dass der neue Endhaltepunkt, trotz seiner diversen funktionalen Anforderungen, zu einem Ort wird, an dem sich die Menschen gerne aufhalten und miteinander in Kontakt treten – ein Ort, der eine starke Identität schafft und zur sozialen Vernetzung einlädt.

Ein Alleinstellungsmerkmal von Garbsen-Mitte ist seine Lage am Übergang zur offenen Landschaft – geprägt von Seen, Bachläufen und großzügigen Grünräumen. In Anlehnung an diesen besonderen Charakter wurde der Wettbewerbstitel bewusst gewählt: „Dachlandschaft für Garbsen Mitte“ – eine Einladung, funktionale Anforderungen mit architektonischer Kreativität und landschaftlichem Feingefühl zu verbinden.

2.2 Verkehrstechnische Zielsetzung

Die nachfolgenden Anforderungen definieren zentrale technische Rahmenbedingungen für die Planung und Ausführung der Stadtbahnhaltestelle. Sie dienen der Sicherstellung eines betrieblich funktionalen, wartungsfreundlichen und standardkonformen Haltestellenumfelds in der Region Hannover.

- **Berücksichtigung der Fahrleitungsanlage**

Bei dem Architekturentwurf ist die Lage der Fahrleitungsanlage, bestehend aus stromführendem Fahrdraht, Tragseil und notwendigen Fahrleitungsmasten mit Auslegern zwingend zu berücksichtigen. Die Dachkonstruktion muss so konzipiert werden, dass der gesamte Bereich der Fahrleitung für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten dauerhaft und sicher zugänglich bleibt. Erforderliche Revisionsöffnungen, abnehmbare Elemente oder alternative Lösungen zur Freihaltung bzw. Anfahrbarkeit des Arbeitsraums sind frühzeitig in den Ideenentwurf zu integrieren. Bauhöhen und Sicherheitsbereiche können der Anlage 3 entnommen werden.

- **Integration standardisierter Betriebselemente die Planung:**

Darüber hinaus sind alle standardisierten Einbauten der ÜSTRA funktional und gestalterisch zu integrieren. Hierzu zählen unter anderem Spiegel, Informations- und Hinweisschilder, Abfallbehälter, Zugzielanzeiger, Lautsprecher sowie sämtliche für den Fahrgastbetrieb relevanten Komponenten, siehe auch Kapitel 3.3.

- **Wartungsfreundlichkeit und Materialstandard**

Alle verbauten Elemente und Materialien, die einem regelmäßigen Verschleiß unterliegen – wie etwa Banklatten, Leuchtmittel oder Displaykomponenten – sollen ohne Sonderwerkzeuge leicht austauschbar sein. Ziel ist ein wartungsfreundliches, robustes und betrieblich erprobtes Haltestellenumfeld, das langfristig eine wirtschaftliche Instandhaltung ermöglicht.

- **Berücksichtigung der Barrierefreiheit**

Bei dem Architekturentwurf ist die Barrierefreiheit für die NutzerInnen zu beachten. Die Gestaltung der Beleuchtung, der Sitzangebote, der Absturzsicherung, der Erreichbarkeit der Fahrkartenautomaten, Informations- und Notrufeinrichtungen usw. gewährleistet eine durchgängige, sichere Erschließung und Umsteigemöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, sowie deren Aufenthalt während der Wartezeiten. Die Farbgebung der taktilen Bodenelemente wird kontrastreich vorgesehen und wird im Nachgang zur Entwurfsplanung betrachtet. Die Bodengestaltung ist nicht Teil der Aufgabenstellung für den Wettbewerb.

2.3 Wirtschaftliche Zielsetzung

Für die reine Dachlandschaft ist ein Kostenrahmen in Höhe von 3,6 Mio. € netto vorgegeben. In den Kosten enthalten sind der Roh- und Konstruktionsbau (Überdachung Bahnsteiganlagen Stadtbahn und Überdachung der 5 Einzelbushaltestellen), sowie die notwendigen Ausstattungselemente. Der Kostenrahmen ist durch eine prüfbare Mengenermittlung und Kosten-schätzung nachzuweisen (siehe Anlage Nr. 5). Der Bahnsteig, sowie Bodenbelag und der dazugehörige Unterbau des Bodenbelags ist explizit ausgenommen von den Kostenansätzen.

3. DARSTELLUNG DER PLANUNGSAUFGABE

3.1 Planungsstand Endhaltestelle Garbsen

Die neue Haltestelle Garbsen befindet sich zwischen dem Rathaus im Westen und der Shopping-Plaza im Osten. Durch die Integration einer beidseitig anfahrbaren Busanlage als zentraler Umstieg in die Stadtbahn, wird die neue ÖPNV-Anlage deutlich größer und ausgedehnter als der bisherige Straßenraum, der zugunsten dieses Projekts zurückgebaut wird.

Neben der Überdachung des Bahnsteigbereichs am Endhaltepunkt ist auch eine Überdachung für die im Osten an den Bahnsteig angrenzende Fahrradabstellung erforderlich für rund 64 Fahrrädern. Zudem wird eine WC-Anlage für die Fahrenden bzw. das Personal benötigt. Die Bushaltestellen in der Busumsteiganlage sind ebenfalls zu überdachen (siehe Abb. Nr. 1 lila Markierungen). An der Haltestelle im Kreisverkehr befindet sich kein Wartehäuschen.

Die Überdachung der beiden Hochbahnsteige ist zu mindestens 100 % der Grundflächen der Bahnsteige ($2 \times \text{ca. } 154 \text{ m}^2 > \text{ca. } 308 \text{ m}^2$) sowie Überdachung sonstiger Flächen im Osten 250 m^2 und 205 m^2 im Westen zu berücksichtigen (siehe Anlage Nr. 1). Die Gleisanlage kann überdacht werden. Dabei sind konstruktiv die unter Punkt 2.2 bzw. in Anlage 3 dargestellten Hinweise zu den Fahrleitungsanlagen, sowie der wirtschaftlich vorgegebene Kostenrahmen, zu berücksichtigen.

Bei einer Überdachung der Gleisanlage und damit auch der Fahrleitungsanlage bestehen sowohl besondere technische Anforderungen an die Erdung und Verbindungen der entsprechenden Konstruktionsteile des Daches als auch an die Befestigung der Fahrleitung und ggf. Durchdringung Dachhaut von Fahrleitungsmasten (siehe auch Punkt 3.3). Sofern eine entsprechende Wettbewerbsidee mit Überdachung der Gleisanlage/Fahrleitungsanlage angedacht ist, können konkrete Fragen dazu im Zwischenkolloquium gestellt werden.

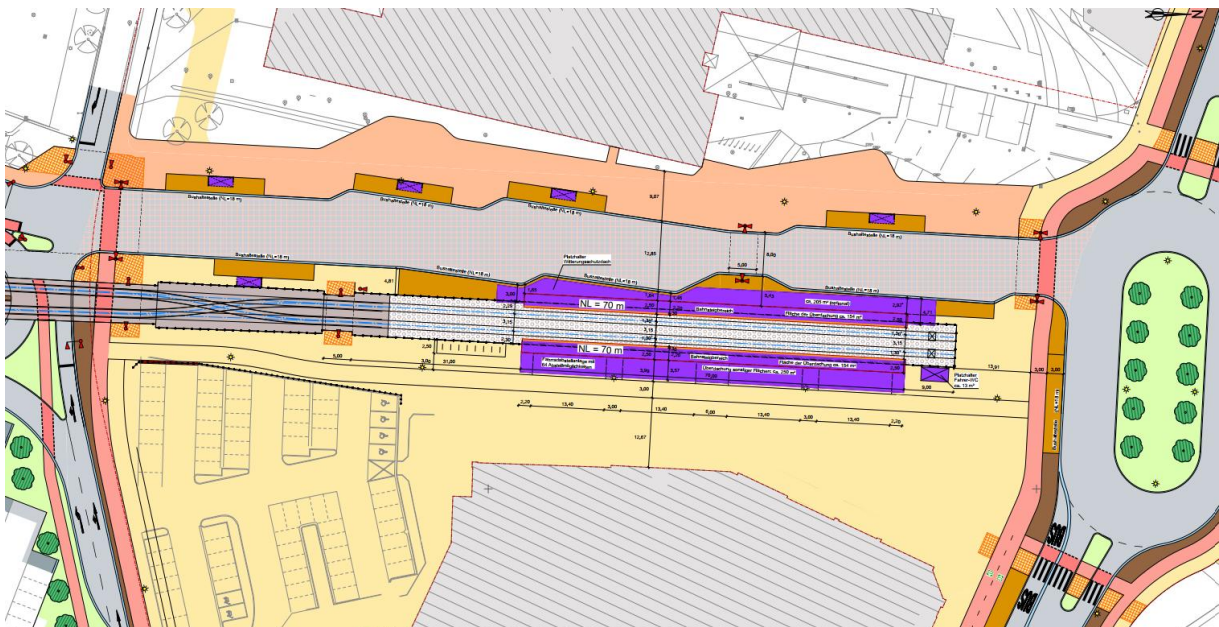


Abbildung 1: Lageplan Endhaltestelle – Darstellung der Mindestflächen, die zu überdachen sind (lila)

Die Stadtbahngleise werden an diesem Endpunkt auf einem besonderen Bahnkörper in Mittel-lage geführt. Es handelt sich dabei beidseitig der Gleisanlage um „versenkte Hochbahnsteige“,

die nach außen Niveaugleich ausgeführt werden, s. Abb. 2, bzw. Anlage 2. Er bietet Raum für 3-Wagen-Züge und ist demnach 70 m lang. Die Abgrenzung zu den umliegenden öffentlichen Platzbereichen wird über unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheiten gestalterisch ausgeführt. Die aktuelle Planung kann der Anlage 1 (Lageplan) und 2 (Ausbauquerschnitt) entnommen werden.

3.2 Allgemeine Hinweise zur Gestaltung von Haltestellen

Die Stadtbahnhaltestellen in der Region Hannover sind so zu gestalten, dass sie funktionale und betriebliche Anforderungen gleichermaßen erfüllen. Sie sollen als integrale Bestandteile des öffentlichen Raums wahrgenommen werden, die Mobilität fördern und Orientierung bieten.

Funktionalität und Barrierefreiheit

Alle Haltestellen müssen vollständig barrierefrei nutzbar sein und den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben sowie den Standards der Region Hannover und der ÜSTRA entsprechen. Dazu zählen neben einem angemessenen Witterungsschutz für wartende Fahrgäste und geeignete Einstiegsverhältnisse auch gut erreichbare Informations- und Notruffeinrichtungen.

Betriebliche Anforderungen und Sicherheit

Die Gestaltung muss die betrieblichen Abläufe der Stadtbahn effizient unterstützen. Technische Einbauten wie Spiegel, Zugzielanzeiger, Lautsprecher, Schilder und Abfallbehälter sind entsprechend den Ausstattungsstandards der ÜSTRA einzuplanen. Gute Sichtbeziehungen, eine gleichmäßige Ausleuchtung sowie vandalismussichere/-resistente Materialien tragen zur Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit bei.

Nachhaltigkeit, Wartbarkeit und Standardisierung

Materialien und Komponenten sind unter Berücksichtigung von Lebenszykluskosten, Wartungsfreundlichkeit und Nachhaltigkeit auszuwählen. Der Einsatz von standardisierten, bei der ÜSTRA eingesetzten Bauteilen und Ausstattungen wird vorausgesetzt – insbesondere bei Verschleißteilen wie Banklatten, Leuchtmitteln oder Informationsdisplays, um eine wirtschaftliche Instandhaltung zu gewährleisten (s. Anlage 4).

3.3 Technische Anforderungen an die Dachlandschaft

3.3.1 Überdachung der Endhaltestelle

Für die Haltestelle wird ein tägliches Fahrgastaufkommen von ca. 4.000 Ein- und Aussteigenden Fahrgästen prognostiziert. Daraus ergibt sich ein funktionaler Zielkonflikt: Einerseits sind ein möglichst umfassender Witterungsschutz und ausreichende Sitzgelegenheiten erforderlich, andererseits müssen die Bewegungsabläufe auf dem Bahnsteig und den angrenzenden Zuwegungen reibungslos und ohne Einschränkungen möglich bleiben. Die in den Plänen (vgl. Abb. 1 & 2) dargestellten Bahnsteigabmessungen und Anschlüsse an den öffentlichen Raum sind aus funktionalen Gründen beizubehalten und nicht durch gestalterische Entscheidungen einzuschränken. Für die Überdachung ist eine Mindestfläche erforderlich. Diese überdacht die direkten Bahnsteige sowie die im Westen direkt angrenzenden drei Buswartebereiche. Dieses entspricht ca. 308 m² für die Bahnsteige sowie 250 m² Überdachung sonstiger Flächen im Osten und 205 m² im Westen, die erforderlichen Mindesthöhen zwischen Oberkante Bodenbelag bis Unterkante Dach sollen analog des Stadtbahn-Endpunkts in Altwarmbüchen umgesetzt

werden (siehe Anlage Nr.2). Analog Altwarmbüchen soll auch die Dachkante bis auf Höhe der Bahnsteigkante ragen.

Die erforderliche Mindestüberdachung ist in der Anlage Nr. 1 Lageplan entsprechend gekennzeichnet.

Witterungsschutz & Aufenthalt

Die Dachkonstruktion hat nicht nur Schutz von oben, sondern auch seitlichen Schutz vor Witterungseinflüssen zu bieten. Um bei Regen einen möglichst trockenen Zu- und Ausstieg zu gewährleisten, sind die Dächer bis an die Bahnsteigkanten heranzuführen.

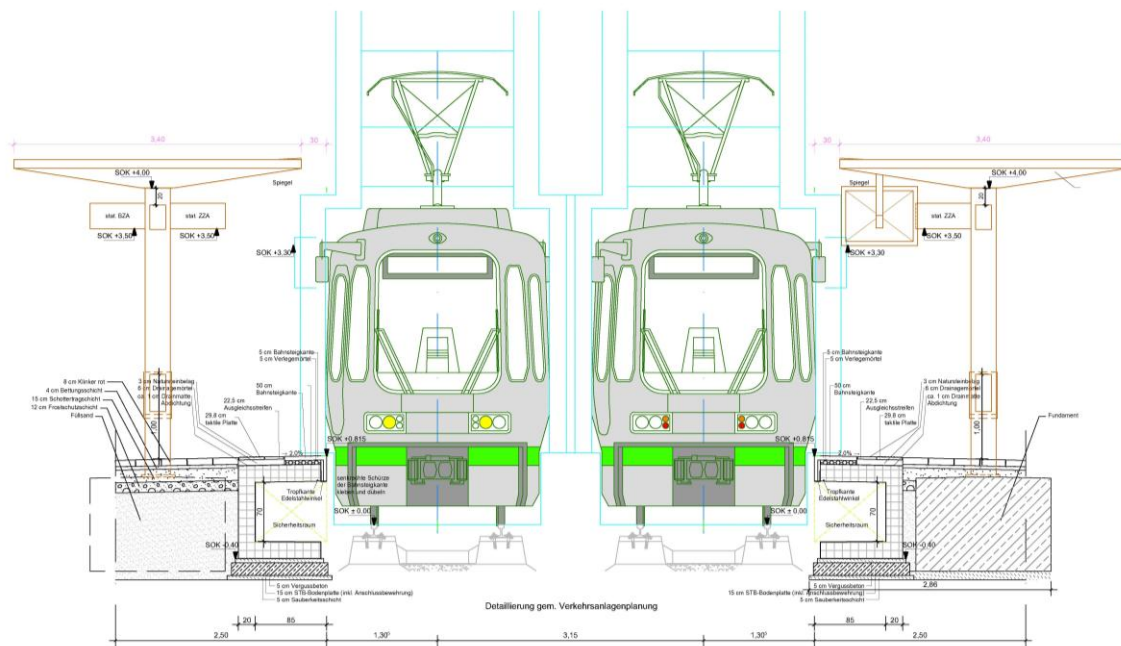


Abbildung 2: Standardschnitt eines versenkten Hochbahnsteigs einschl. Dachkonstruktion

Bei der Planung einer vollständigen Überdachung des Gleisbetts ist die um gut 1 m höher liegende Fahrleitungsanlage zzgl. der notwendigen Abspannvorrichtungen zu beachten (siehe Anlage 3). Demnach muss die Dachkonstruktion so konzipiert werden, dass der gesamte Bereich der Oberleitung für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten dauerhaft und sicher zugänglich bleibt. Erforderliche Revisionsöffnungen, abnehmbare Elemente oder alternative Lösungen zur Freihaltung bzw. Anfahrbarkeit des Arbeitsraums sind frühzeitig in die Planung zu integrieren.

Wetterschutzte Aufenthaltsmöglichkeiten mit Sitzangeboten sind vorzusehen. Hier sind auch die notwendigen Informationstafeln, sowie Fahrkartenautomaten zu integrieren.

Der Umgang mit dem anfallenden Regenwasser ist zu thematisieren. Es ist darzustellen, ob eine Ableitung in die Kanalisation erfolgt, ein Gründach oder sogar ein Retentionsdach vorgesehen ist.

Weitere betriebstechnisch notwendige Ausstattungselemente

Die im folgenden aufgezählten Ausstattungselemente sind in den Gesamtentwurf zu integrieren, entweder direkt an der Dachkonstruktion oder im Haltestellenbereich. Der in Anlage 4 beigefügte Bauteil- bzw. Produktkatalog ist hier zwingend zu beachten.

Folgende Ausstattungselemente sind in/an der Dachkonstruktion oder gesonderten Konstruktionen gemäß den betrieblichen Erfordernissen zu integrieren:

- WC-Anlage mit Geschlechtertrennung (m/w) (mit Darstellung der Kosten)
- Überdachung Fahrradabstellanlage (mit Darstellung der Kosten)
- Aufbauten (Sitzbankanlagen, Vitrinen, Abfallbehälter) mit Darstellung der Kosten
- Beleuchtungselemente (mit Darstellung der Kosten)

Des Weiteren zu berücksichtigen ohne Ausweisung von Kosten (siehe Darstellung Anlage 4):

- Zugzielanzeiger (mind. 1 x je Seitenhochbahnsteig)
- Uhren (mind. 1 x je Seitenhochbahnsteig)
- Lautsprecher
- Notruf-/Infosäulen (1 x je Seitenhochbahnsteig)
- Beschilderung/Spiegel
- Fahrkartenautomat (1 Stk stadteinwärts)
- Fahrleitungsmasten (Angaben werden noch nachgeliefert)

Barrierefreiheit und Normen

Die DIN 18040-3 zum „Barrierefreien Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ soll bei den Planungen berücksichtigt werden. Hierbei sollen Regelleistungen den Mindestmaßen vorgezogen werden. Die DIN 32084 beschreibt den Einsatz von gut erreichbaren Informations- und Notrufsäulen und ist bei der Planung zu berücksichtigen. Die DIN 32975 beschreibt die Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur Barrierefreien Nutzung und soll ebenfalls berücksichtigt werden. Die Planung hat die Mindestanforderungen für Hochbahnsteige gemäß den Regelzeichnungen der Technischen Aufsichtsbehörde (Stand Februar 2011) für Mittel- und Seitenhochbahnsteige zu erfüllen.

Sicherheit und Überwachung

Angesichts der hohen Frequentierung ist zur Verbesserung der Sicherheitslage und zur Überwachung der Bahnsteigkante der Einsatz von Videotechnik vorgesehen.

Materialwahl und Instandhaltung

Alle verwendeten Materialien müssen **witterungs- und vandalismusbeständig** sein. Der Einsatz von Materialien wie unbehandeltem Holz oder Glasbausteinen ist ausgeschlossen. Zur Reduzierung der Instandhaltungskosten sind **standardisierte Bauteile** (z. B. für Abfallbehälter, Sitzflächen oder Beleuchtungselemente) einzusetzen, die mit dem aktuellen Produktsortiment der ÜSTRA kompatibel sind (s. Anlage 4). Der Einsatz von brennbaren Materialien ist eingeschränkt möglich, wenn diese schwer entflammbar sind.

3.3.2 Fahrradabstellanlage

Die aktuelle Entwurfsplanung sieht unmittelbar östlich der Haltestelle eine überdachte Fahrradabstellanlage mit Platz für rund 32 Stück Fahrradbügel bei einem Mindestabstand 1,2 m vor. (s. Abb. 1, bzw. Anlage 1). Die vorgesehene Lage der überdachten Abstellanlage in Verbindung mit der Haltestellenüberdachung sollte dabei unverändert beibehalten werden. Bei der Positionierung der Fahrradabstellmöglichkeiten sind die Anforderungen der BOStrab zu berücksichtigen. Gemäß §31 Abs. 8 ist sicherzustellen, dass "an den Bahnsteiggrenzen der

Gefahr des Abstürzens von Personen vorgebeugt ist“ und „Bahnsteigkanten deutlich erkennbar sind.“

Sollten sich im Zuge der weiteren Ausarbeitung der Konstruktion – beispielsweise im Zusammenhang mit der Absturzsicherung (vgl. Kapitel 3.3.5) – zusätzliche Möglichkeiten zur Einrichtung weiterer Fahrradabstellplätze ergeben, wäre eine entsprechende Ergänzung ausdrücklich wünschenswert.

3.3.3 WC-Anlage

Die nichtöffentliche WC-Anlage befindet sich gem. aktueller Entwurfsplanung auf der östlichen Seite am Nordkopf des Seitenhochbahnsteiges. Es ist wünschenswert, dass die WC-Anlage gestalterisch in die Gesamtidée der Dachlandschaft integriert wird.

3.3.4 Schaltschränke

Es sind diverse Schaltschränke für die verschiedenen technischen Anlagen erforderlich. Die endgültige Lage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden. Als Annahme können diese entlang der Fahrradabstellanlage, der Absturzsicherung, im Bereich des Hochbahnsteiges und an der WC-Anlage angeordnet werden. Mindestmaße sind 8 Stück à 1,0m x 0,4 m x 1,4 m (Länge x Breite x Höhe). Diese sollten Teil der Architektursprache werden.

3.3.5 Fahrleitungsmasten

Für die Fahrleitung sind raumwirksame Fahrleitungsmasten erforderlich. Die voraussichtliche Verortung mit Angaben zu Höhe und Profilstärke wird noch nachgeliefert.

3.3.6 Absturzsicherung

Wie in Abb. 2 (Standardschnitt eines versenkten Hochbahnsteigs einschl. Dachkonstruktion) dargestellt, liegt das Gleisbett des versenkten Hochbahnsteigs ca. 80 cm tiefer. Daher wird außerhalb des Haltestellenbereichs auf ca. 150 m Länge eine 90 cm hohe Absturzsicherung notwendig. Diese darf nicht überkletterbar sein (keine horizontale Lattung oder Querstreben). Auch ist zu gewährleisten, dass ein Sitzen auf der Absturzsicherung zu vermeiden ist.

3.3.7 Bushaltestellen angrenzend an Stadtbahnendpunkt

Westlich der Stadtbahnendhaltestelle grenzt eine Busumsteigeanlage mit 8 Wartepositionen an. Die Überdachung von drei dieser Wartepositionen soll in mit der Überdachung des westlichen Bahnsteigs zusammengefasst werden. Die übrigen 5 Bushaltestellen benötigen mindestens ein Standardwartehaus (bitte Maße angeben und gerne Foto in Anlage 4 beifügen). Damit an der Endhaltestelle eine einheitliche architektonische Sprache gesprochen wird, sind für diese 4 Wartehäuschen ebenfalls Gestaltungsvorschläge zu entwickeln.

4. VERFAHRENSGRUNDLAGEN

4.1 Ausloberin & Verfahrensmanagement

Ausloberin des Wettbewerbs ist die

infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

Gradestr. 20

D-30163 Hannover

Die vergaberechtliche und organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgt durch:

Add LEGAL Rechtsanwälte und Notar

Frau Katrin Quest

Adelheidstraße 4/5

30171 Hannover

4.2 Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wird in Form eines beschränkten Planungswettbewerbes gemäß RPW 2013 (Richtlinie für Planungswettbewerbe) durchgeführt und ist bei der Architektenkammer Niedersachsen unter folgender Nummer gemeldet: 215-32-26/05.

In einem ersten Schritt (sog. Bewerbungsphase) werden die zum Wettbewerb zugelassenen Architekturbüros bestimmt. Drei Architekturbüros sind gesetzt, sieben weitere Büros erhalten die Möglichkeit der Teilnahme über einen Teilnahmewettbewerb, in welchem sie ihre Eignung nachweisen müssen. Die Einzelheiten folgen unter Ziffer 4.3.

Im zweiten Schritt (sog. Entwurfsphase) entwickeln die 10 teilnehmenden Architekturbüros dann jeweils einen Entwurf für die oben unter Ziffer 3 beschriebene Wettbewerbsaufgabe. Das Preisgericht kürt am Ende des Wettbewerbs den Sieger. Die Einzelheiten folgen unter Ziffer 4.4.

Mit dem Sieger wird sodann über die Erteilung eines Auftrags für die künstlerische Bauoberleitung der Umsetzung seiner Planung verhandelt. Die Einzelheiten folgen unter Ziffer 4.9.

4.3 Bewerbungsphase - Auswahl der teilnehmenden Büros

Aufgrund ihrer Qualifikation werden folgende Architekturbüros zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen:

- Bünemann und Kollegen GmbH aus Hannover.
- GKKS Architekten PartG mbH aus Berlin.
- Lang Hugger Rampp Architekten GmbH aus München.

Für den Wettbewerb stehen darüber hinaus sieben weitere Plätze zur Verfügung. Interessierte Büros können sich auf einen dieser Plätze bewerben. Ein entsprechendes Formblatt (Bewerberformblatt) für die Bewerbung wird zur Verfügung gestellt.

Zum Nachweis der Eignung sind die Nachweise zur Berufsqualifikation (Eintragung bei der Architektenkammer) und der Nachweis der Haftpflichtversicherung vorzulegen. Außerdem ist die Vorlage von mindestens fünf Referenzen für eine vergleichbare Leistung erforderlich. Genaue Angaben zur Vergleichbarkeit finden sich auf dem Bewerberformblatt.

Die Auswahl unter den Bewerbern erfolgt nach der Anzahl der vergleichbaren Referenzen. Die Bewerber mit den meisten vergleichbaren Referenzen werden zum Wettbewerb zugelassen. Gibt es einen Gleichstand in der Anzahl der Referenzen, der dazu führt, dass mehr als sieben Architekturbüros zugelassen werden müssten, erfolgt die Auswahl unter den gleichgeeigneten Büros durch Los.

4.4 Entwurfsphase

Die insgesamt 10 Architekturbüros entwickeln dann in der Folge jeweils einen Entwurf für die oben unter Ziffer 3 beschriebene Wettbewerbsaufgabe. Die Entwurfsphase dauert insgesamt ca. 15 Wochen.

Im ersten Teil der Ideenphase werden die beteiligten Architekturbüros eingeladen und haben Gelegenheit, sich mit den Grundlagen und Randbedingungen vertraut zu machen.

Nach den ersten Wochen Bearbeitungszeit wird den Beteiligten Gelegenheit gegeben Rückfragen zu stellen. Im Rahmen des Rückfragekolloquiums sollen Missverständnisse ausgeräumt und Fragen geklärt werden.

Im Anschluss an das Kolloquium stehen den Wettbewerbsteilnehmern weitere ca. 11 Wochen zur Erarbeitung ihres Wettbewerbsbeitrags zur Verfügung. Dieser Wettbewerbsbeitrag ist einmal in digitaler Form und einmal in Papierform abzugeben.

Das Preisgericht wählt aus den eingereichten Wettbewerbsbeiträgen dann die für die Lösung der Aufgabe am besten geeigneten Beiträge aus und erstellt eine Rangfolge unter den Arbeiten.

4.5 Preisgericht

Für die Auswahl der Entwürfe wird eine Jury zusammentreten, bestehend aus:

Stimmberechtigte Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichtern:

Herr Olaf Freitag – Stadtbaurat der Stadt Garbsen

Herr Thomas Henrici – Fachbereichsleiter Bauberatung und Stadtentwicklung, Stadtplanung

Herr Simon Bauermeister – Fachbereichsleitung Umwelt und Stadtgrün

Frau Maren Seligmann – Fachbereichsleitung Hochbau und Gebäudewirtschaft

Frau Julia Spreng – ÜSTRA Referentin der Vorstandsvorsitzenden

Herr Martin Vey, Prokurist und Betriebsleiter Bau infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

Herr Ferdinand Heide, Ferdinand Heide Architekten Planungsgesellschaft mbH, Vorsitz der Jury

Stellvertretende Fachpreisrichter und Fachpreisrichterinnen

Frau Dipl.-Ing. Alessa Brill – Geschäftsführende Gesellschafterin der onp-Schwieger GmbH, Göttingen

Herr Dipl.-Ing. (TU) Jonathan Kouchmeshgi – Gesellschafter der onp-Schwieger GmbH, Göttingen

Stimmberechtigte Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter:

Herr Claudio Provenzano – Bürgermeister der Stadt Garbsen

Herr Ulf-Birger Franz – Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung der Region Hannover

Herr Klein – Fachbereichsleitung Region Hannover

Herr Christian Weske – Geschäftsführer infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

Herr Michael Porbeck – SPD-Fraktion Stadt Garbsen

Herr Darius Pilarski – CDU-Fraktion Stadt Garbsen

Herr Uwe Mohrhoff – Bündnis 90/Die Grünen Stadt Garbsen

Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter:

Frau Sonja Cremer - SPD-Fraktion Stadt Garbsen

Herr Dominik Mayer - CDU-Fraktion Stadt Garbsen

Frau Diana Köhler-Lübbecke - Bündnis 90/Die Grünen Stadt Garbsen

Herr Lars Scheumann – Abteilungsleitung Grünflächen und Friedhöfe

Sachverständig Beratende (ohne Stimmrecht):

Herr Torsten Hahn – Fachgruppenleitung Hochbau TransTecBau

Frau Daniela Kornetzki-Lüpke – Betriebstechnik/Fahrleitung

Herr David Stiefenhofer – Projektsteuerung TransTecBau

4.6 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung sämtlicher Arbeiten erfolgt gemäß nachfolgenden Kriterien:

- Städtebaulich-architektonische Qualität
- Programm- und Funktionserfüllung
- Umsetzung von Klimaanpassungsstrategien
- Wirtschaftlichkeit von Bau und Unterhaltung

4.7 Bearbeitungshonorare und Preise

Die Ausloberin stellt folgende Wettbewerbssumme bereit:

Gesamtsumme: 25.000,00 € netto gerundet

Als Aufwandsentschädigung stellt die Ausloberin den Wettbewerbsteilnehmern, eine Summe von jeweils 1.000 Euro (netto) für den abgegebenen Wettbewerbsbeitrag, die die in der Auslobung (Punkt 3) definierten Leistungen erfüllen, zur Verfügung.

Die verbleibende Wettbewerbssumme in Höhe von 14.000,00 € netto wird, wie im Folgenden beschrieben, an die Preisträger ausgeschüttet:

1. Preis 8.000,00 € netto
2. Preis 5.000,00 € netto
3. Preis 2.000,00 € netto

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Wettbewerbssumme vorzunehmen.

Die Auszahlung der Honorare und Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der teilnehmenden Büros im Anschluss an das Verfahren. Die Rechnungsempfängerin ist die Ausloberin:

infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

Gradestr. 20

D-30163 Hannover

Die Rechnungen sind zur Prüfung an das wettbewerbsbetreuende Büro add LEGAL Rechtsanwälte und Notar zu übermitteln.

In den Summen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten, sie ist gesondert in der Rechnung auszuweisen.

4.8 Leistungen des Verfahrens - Abgabeunterlagen

Alle Pläne sind auf maximal zwei DIN A0-Plänen im Hochformat darzustellen. Der Lageplan ist zu norden.

Die Planunterlage ist einmal in Papierform und einmal zusätzlich im DXF-Format auf einem USB-Stick abzugeben, s.u..

Die Planunterlage ist zusätzlich im PDF-Format auf das Vergabeportal hochzuladen.

Jedes Planungsteam darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungsblätter sowie die geforderten Inhalte sind zwingend einzuhalten. Darüberhinausgehend eingereichte Leistungen führen zu einem Ausschluss vom weiteren Verfahren.

Die geforderten Leistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch/insgesamt 6 cm breit) zu kennzeichnen. Die Kennzahl wird den zum Wettbewerb zugelassenen Büros zu Beginn der Entwurfsphase von der Vergabestelle mitgeteilt werden.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen.

Die Präsentationszeichnungen sind am 21.09.2026 in der Zeit von 10:00-12:00 Uhr ungefaltet und gerollt einzureichen bei folgender Adresse:

Rathaus Stadt Garbsen
Vergabestelle
Rathausplatz 1
D-30823 Garbsen

Außerdem sind die Unterlagen zusätzlich bis zum 21.09.2026, 10:00 Uhr digital über die Vergabeplattform einzureichen.

Hinweis: Es ist geplant, dass die eingereichten Arbeiten nach endgültiger Entscheidung des Preisgerichts für etwa vier Wochen ausgestellt werden. Der genaue Ort und die Zeit werden noch bekannt gegeben. Die Teilnehmer des Wettbewerbs stimmen mit der Abgabe ihrer Wettbewerbsarbeit einer Ausstellung der entsprechenden Arbeiten zu.

4.8.1 Lageplan

Verortung des architektonischen Entwurfs in dem Lageplan gemäß Anlage 1 inklusive Darstellung der wesentlichen gestalterischen Vorstellungen mit der Darstellung des Zusammenspiels der neuen Dachlandschaft mit der umgebenden Bestandsbebauungs- und Geländestruktur im Maßstab 1:200.

4.8.2 Schnitte und Ansichten

- 1 Querschnitt durch die Bahnsteiganlage inkl. Dachanlagen M 1:100
- 1 Längsschnitt inkl. Dachanlagen M 1:200
- 1 Schemadetail Konstruktionsaufbau M 1:25
- 2 Ansichten (von Westen, Osten) M 1:200

4.8.3 Fotomontage Nr. 1

Abbildung 3 gibt den Standpunkt für die Fotomontage Nr. 1 der Dachlandschaft vor. Freiraumplanerische Lösungen zur Überplanung des Bestands über die Trassenplanung hinaus sind ausdrücklich **nicht** erwünscht! Vielmehr sollte durch die Visualisierung neben der räumlich und gestalterisch überzeugenden Dachlandschaft der Bedarf einer Überplanung der an die Endhaltestelle anschließenden Frei- und Verkehrsräume sichtbar werden.



Abbildung 3: Vorgegebener Standpunkt für die Fotomontage - © GeoBasis-DE/LGLN 2025

4.8.4 Fotomontage Nr. 2

Abbildung 4 gibt den Standpunkt für die Fotomontage Nr. 2 der Dachlandschaft vor.



Abbildung 4: Vorgegebener Standpunkt für die Fotomontage Nr. 2- © GeoBasis-DE/LGLN 2025

4.8.5 Isometrie

Darstellung der architektonischen Gestalt der Dachlandschaft anhand einer isometrischen Zeichnung bzw. Skizze (ohne Maßstab) in 3D, um die Höhenentwicklung der Gestaltungsidee ablesen zu können. Es ist ausdrücklich nicht gewünscht, die Umgebung darzustellen, sondern nur die Wettbewerbsidee.

4.8.6 Konstruktionsdetail im Maßstab 1:25

Für die Darlegung der Wettbewerbsidee im Hinblick auf eine mögliche konstruktive Ausarbeitung soll ein Konstruktionsdetail im Maßstab 1:25 skizziert werden.

4.8.7 Textliche Erläuterung

Auf maximal einer DIN A4 Seite sind textliche Erläuterungen zur Herleitung, Funktionalität und Umsetzung von Klimaanpassungsstrategien der Idee zulässig. Eine grafische Darstellung anhand von Piktogrammen bzw. Funktionsskizzen ist ausdrücklich erwünscht.

4.8.8 Kostenschätzung

Die Kostenansätze aus dem o.a. Punkt 2.3 sind mit einer entsprechenden Mengenermittlung in Kurztabelleform gemäß Anlage 5 darzustellen.

4.9 Weitere Bearbeitung

Mit dem Gewinner des Wettbewerbes wird über eine weitere Beteiligung an der Umsetzung der Planung verhandelt. Sollte eine Einigung nicht zustande kommen, erfolgen weitere Verhandlungen mit dem zweit- und ggf. mit dem Drittplatzierten. Der zukünftige Vertragspartner wird in der weiteren Planung des Endpunktes Garbsen Mitte in beratender und künstlerisch begleitender Tätigkeit involviert sein. Der Generalplaner der Stadtbahnverlängerung Garbsen-Mitte, die TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft, wird die Leistungsphasen nach HOAI 1-8 als Inhouseleistung selber erbringen und in den jeweiligen Planungsphasen Abstimmungen mit dem Sieger des Wettbewerbes im Sinne eines konstruktiven Dialoges mit der Objektplanung, Tragwerksplanung und übergeordneten Objektumsetzung notwendigen Abstimmungen und Präzisierung durchführen, sowie die Ergebnisse der Leistungsphasen 3, 5, 6 und 8 zur Kommentierung und Übermittlung von Anregungen übergeben.

Da die Stadtbahnanlagen eine komplexe technische Anlage mit spezifischen Anforderungen darstellen, ist ein Widerspruch in späteren Planungsphasen nicht vorgesehen. Die Vergütung der o.a. künstlerischen Begleitung wird über Stundenhonorare abgegolten. Diese werden im Vorhinein geschätzt und auf Nachweis abgerechnet.

4.10 Eigentum und Urheberrecht

Gemäß § 70 (3) VgV gibt die Ausloberin das Ergebnis des Wettbewerbs innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss des Wettbewerbs im EU-Amtsblatt bekannt. Alle mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden gem. § 8 (3) RPW 2013 Eigentum der Ausloberin und der Stadt Garbsen. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jedem Teilnehmenden erhalten. Die Ausloberin und die Stadt Garbsen erwerben ohne zusätzliche Vergütung gem. § 8 (3) RPW 2013 das uneingeschränkte Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der beratenden und künstlerischen Begleitung beauftragten Architekten (auch soweit die Arbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Ausloberin realisiert wird). Die Nutzung einer Arbeit ohne weitere Beauftragung regelt sich nach § 8 (3) RPW 2013.

Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. Der § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) bleibt unberührt. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werkes sind die Teilnehmenden, soweit zutun, zu hören. Vorschläge der Teilnehmenden sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Ausloberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmenden, die bei der Auftragserteilung, nicht berücksichtigt wurden, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

4.11 Rücksendung der Arbeiten

Alle prämierten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin sowie der Stadt Garbsen. Nicht prämierte Arbeiten werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmenden, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Die Stadt Garbsen behält sich eine Veröffentlichung der prämierten Arbeiten vor. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt der Teilnehmende damit, auf seinen eingereichten Wettbewerbsbeitrag zu verzichten.

4.12 Vertraulichkeit

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

Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den beteiligten Ämtern oder der Ausloberin ist abzusehen. Fragen zu den Inhalten dieser Auslobung sind ausschließlich an das verfahrensbetreuende Büro Add LEGAL Rechtsanwälte und Notar zu richten.

4.13 Terminübersicht

Teilnahmewettbewerb für die 7 offenen Plätze: 30.04.2026 – 01.06.2026

Wertung der 7 offenen Plätze: bis 03.06.2026

Tag der Auslobung 04.06.2026

Ausgabe der Verfahrensunterlagen Wettbewerb 04.06.2026

Schriftliche Rückfragen bis 24.06.2026

Rückfragenkolloquium 29.06.2026

Abgabe der Arbeiten 21.09.2026

Sachverständigenvorprüfung bis 23.10.2026

Preisgericht 28.10.2026

Verhandlungsgespräche künstlerische Begleitung bis 18.11.2026

Geplante Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten bis ca. 30.11.2026

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Planungsstand Endhaltestelle – Ausschnitt Lageplan	8
Abbildung 2: Standardschnitt eines versenkten Hochbahnsteigs	10
Abbildung 3: Vorgegebener Standpunkt für die Visualisierung - © GeoBasis-DE/LGLN 2025	17
Abbildung 4: Vorgegebener Standpunkt für die Isometrie - © GeoBasis-DE/LGLN 2025	18

ANLAGEN

- Anlage 1: Lageplan mit Dachflächen im Maßstab 1:500
- Anlage 2: Ausbauquerschnitt im Maßstab 1:50 sowie Beispiel Dach HBST Altwarmbüchen
- Anlage 3: Querschnitt Beispiellösung Fahrleitungsanlage im Maßstab 1:50
- Anlage 4: Ausstattungselemente an Hochbahnsteigen
- Anlage 5: Kostenkalkulationstabelle
- Anlage 6: Bestandszeichnungen Shopping Plaza und Rathaus für Fotomontage.