

Städtebaulicher Wettbewerb

Städtebauliche Neuordnung Bahnhofstraße und Rathausviertel

Auslobung

Entwurf, Stand 09.03.2023



Inhalt

Teil A Allgemeine Wettbewerbsbedingungen	
A 1 Ausloberin und Wettbewerbsmanagement	3
A 2 Anlass und Zweck des Wettbewerbs	3
A 3 Anforderungen an die Wettbewerbsteilnahme	4
A 4 Wettbewerbsverfahren / Auswahl der TeilnehmerInnen	5
A 5 Wettbewerbsunterlagen	6
A 6 Wettbewerbsbeiträge	7
A 7 Digitale Unterlagen der TeilnehmerInnen für die Vorprüfung	8
A 8 Rückfragen / Kolloquium	8
A 9 Kennzeichnung / Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	9
A 10 Preisgericht	10
A 11 Beurteilungskriterien	11
A 12 Prämierung	12
A 13 Abschluss des Wettbewerbs	12
A 14 Behandlung von Verfahrensrügen	13
A 15 Weitere Bearbeitung der Aufgabe	13
A 16 Datenschutzhinweis	14
Teil B Wettbewerbsaufgabe	
B 1 Allgemeine Ausgangssituation	16
B 2 Beschreibung des Wettbewerbsgebietes	18
B 3 Vorbereitung des Wettbewerbs	21
B 4 Randbedingungen	21
B 5 Zielvorstellungen Stadtbild und Image	23
B 6 Zielvorstellungen Nutzungs- und Bebauungsstruktur	23
B 7 Zielvorstellungen verkehrliche Erschließung und Mobilität	28
B 8 Zielvorstellungen zum Freiraum	31
B 9 Wirtschaftliche und energetische Aspekte	32
B 10 Fotodokumentation Wettbewerbsgebiet (Auszug)	33
Anlagen im Einzelnen aufgeführt auf Seite	2

Teil A Allgemeine Wettbewerbsbedingungen

RPW 2013 Dieser Auslobung liegt die „Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013“ zugrunde. Sie ist Bestandteil der Auslobung. Die Auslobung hat der Architektenkammer Niedersachsen vorgelegen; diese hat die Übereinstimmung mit der Richtlinie bestätigt und den Wettbewerb unter der **Reg.-Nr. xxx** registriert.

Abstimmung AKNDS

A 1 Ausloberin und Wettbewerbsmanagement

Der Wettbewerb wird von der Stadt Lehrte – vertreten durch Bürgermeister Frank Prüße – ausgelobt.

Ansprechperson der Ausloberin

Anja Hampe
Fachdienstleitung Fachdienst Stadtplanung
Rathausplatz 1, 31275 Lehrte
(05132) 505-4100
anja.hampe@lehrte.de

Vorbereitung, Durchführung und Begleitung

Das Wettbewerbsmanagement erfolgt durch das Büro
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB
Vennhofallee 97
33689 Bielefeld
(05205) 7298-0
www.dhp-sennestadt.de

Maria Chudzian, Stadtplanerin, AKNW
(05205) 7298-18
maria.chudzian@dhp-sennestadt.de

Thomas Geppert, Dipl.-Ing. Innenarchitekt, AKNW, BDIA
(05205) 7298-19
thomas.geppert@dhp-sennestadt.de

A 2 Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Die Stadt Lehrte beabsichtigt die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Neuordnung des Bahnhofs- und Rathausviertels in Lehrte, um vielfältige und kreative Lösungsvorschläge für die Behebung der städtebaulichen und funktionalen Missstände im Bereich Bahnhofstraße/Rathausviertel zu erhalten.

Das Wettbewerbsgebiet (ca. 4,4 ha) befindet sich unmittelbar am Bahnhof der Stadt Lehrte, welcher der zweitgrößte Pendlerbahnhof der Region Hannover ist und damit einen bedeutenden Knotenpunkt

*Abb. Titelbild: Bahnhofstraße, Blickrichtung von Süden in Richtung Bahnhof
(Quelle: DHP 2022)*

des Schienenverkehrs darstellt. Um den Bahnhof herum entwickelte sich die heutige Kernstadt. Der Lehrter Bahnhof bildet heute eine deutlich wahrnehmbare städtebauliche Zäsur und ist gleichzeitig ein stark frequentierter Verkehrs- und Transitraum. Täglich nutzen viele Menschen den Bahnhofstunnel oder die Unterführung an der Berliner Allee (B 443), um zu den Bahngleisen, zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gelangen.

Sowohl im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) als auch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird der Bereich Bahnhofstraße als Fokusraum der Stadtentwicklung definiert. Hier bündeln sich städtebauliche und funktionale Missstände, u.a. Barrierewirkung der Bahnanlagen, geringe bauliche Qualität, wenig Aufenthaltsqualität, brachliegende Bahnanlagen, eklatante funktionale und gestalterische Mängel des Bahnhofstunnels, etc., die sich negativ auf die Funktion, das Sicherheitsempfinden und das Image der Kernstadt auswirken.

Um dem Attraktivitätsverlust und Trading-Down-Effekt entgegenzuwirken und modellhaft aufzuzeigen, wie mit typischen strukturellen Problemlagen regional bedeutender Bahnhofsstandorte in Niedersachsen zukunftsweisend für die Themenfelder Mobilität, Städtebau und Freiraum im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung umzugehen sein kann, beabsichtigt die Stadt Lehrte die Erstellung des Masterplans „Zukunftsraum Bahnhofs- und Rathausviertel“ auf Basis des Wettbewerbsergebnisses.

Zudem nimmt das Projekt teil am Förderprogramm „Zukunftsräume Niedersachsen“, um innovative Lösungen mit besonderem Modellcharakter für vergleichbare Herausforderungen in Niedersachsen zu erzeugen.

Ziel des Wettbewerbes ist es, über alternative und optimierte Lösungsansätze, die den unterschiedlichen Anforderungen in gleicher Weise gerecht werden, ein stabiles städtebauliches Gerüst für weitere Planungsprozesse zu erhalten.

A 3 Anforderungen an die Wettbewerbsteilnahme

Teilnahmeberechtigt sind natürliche Personen, die am Tage der Auslobung:

- StadtplanerIn**
- zur Führung der Berufsbezeichnung StadtplanerIn berechtigt und Mitglied einer Architektenkammer in Deutschland sind;
 - die Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung StadtplanerIn nach § 13 NArchG (auswärtige/r StadtplanerIn) und Geschäftssitz / Wohnsitz in einem Mitgliedstaat des EWR, der Schweiz oder im Vereinigten Königreich (UK) haben oder

- zur Führung der Berufsbezeichnung StadtplanerIn nach dem Recht des jeweiligen Heimatstaates berechtigt und im Zulassungsbereich ansässig sind;
ist die Berufsbezeichnung dort gesetzlich nicht geregelt, bestimmen sich die fachlichen Anforderungen nach der einschlägigen EU-Richtlinie.

Teilnahmeberechtigt sind juristische Personen, die am Tage der Auslobung:

- ihren Geschäftssitz im Zulassungsbereich haben und
- einen satzungsgemäßen Geschäftszweck haben, zu dem der Wettbewerbsaufgabe entsprechende Planungsleistungen gehören und
- eine/n bevollmächtigte/n VertreterIn der Gesellschaft und eine/n VerfasserIn der Wettbewerbsarbeit haben, die die fachlichen Anforderungen, die an natürliche Personen gestellt sind, erfüllen.

**IngenieurInnen der
Verkehrsplanung /
ArchitektInnen /
LandschaftsarchitektInnen**

IngenieurInnen, die im Bereich Verkehrsplanung tätig und Mitglied einer Ingenieurkammer sind, ArchitektInnen sowie LandschaftsarchitektInnen sind in Bergergemeinschaften mit einer/einem StadtplanerIn teilnahmeberechtigt.

Wer am Tage der Auslobung bei einer/einem TeilnehmerIn angestellt ist oder in anderer Form als MitarbeiterIn an deren/dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen. Bei Bergergemeinschaften muss jedes Mitglied teilnahmeberechtigt sein; dies gilt auch bei der Beteiligung freier MitarbeiterInnen.

Mitglieder von Bergergemeinschaften sowie MitarbeiterInnen, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt waren, dürfen nicht zusätzlich am Wettbewerb teilnehmen. Verstöße hiergegen haben den Ausschluss sämtlicher Arbeiten der Beteiligten zur Folge.

A 4 Wettbewerbsverfahren / Auswahl der TeilnehmerInnen

Der Wettbewerb wird als nichtoffener Wettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgeschrieben.

Der Wettbewerb wird in deutscher Sprache durchgeführt.

Von der Ausloberin wird eine TeilnehmerInnenzahl von 15 angestrebt, alle 15 TeilnehmerInnen werden durch ein anonymes Losverfahren ausgewählt.

Die Bekanntmachung des Wettbewerbs wird am 31.03.2023 auf elektronischem Weg an das Amt für öffentliche Bekanntmachung der EU versandt. Die Bewerbung um Teilnahme ist vom 03.04. bis einschließlich 04.05.2023 ausschließlich über die Homepage des Betreuungsbüros – Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB – möglich:

Bewerbungsfrist
03.04. – 04.05.2023

www.dhp-sennestadt.de „Bewerbung zur Teilnahme“

Zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung sind zu nennen:

- Name der/des BewerberIn (bei BüropartnerInnen reicht ein Name für die Bewerbung), bei Bewerbergemeinschaften den Namen jedes Mitgliedes;
die nachträgliche Bildung von Bewerbergemeinschaften mit am Bewerbungsverfahren Beteiligten ist ausgeschlossen,
- Eintragungsnachweis in die jeweilige Kammerliste mit Nummer und Datum (tt.mm.jjjj) der Eintragung,
- Angaben der Büroadresse inkl. Telefon / E-Mail.

Mit der Bewerbung versichert die/der BewerberIn, dass sich kein weiteres Mitglied der Bürogemeinschaft (PartnerIn oder Angestellte/r) oder ein anderes Mitglied der Bewerbergemeinschaft bewirbt und dass die/der BewerberIn akzeptiert, dass Verstöße hiergegen zum nachträglichen Ausschluss der/des BewerberIn bzw. der Bewerbergemeinschaft und ggf. ihrer/seiner Arbeit führen.

Losziehung Alle 15 TeilnehmerInnen werden im anschließenden Losverfahren im Beisein einer/eines RechtsvertreterIn der Ausloberin aus den Bewerbungen ausgelost und kurzfristig benachrichtigt, um die Teilnahme zu bestätigen. Die gelosten Teilnehmerbüros werden auf der Homepage des Wettbewerbsbetreuers (www.dhp-sennestadt.de) bekannt gegeben. Die übrigen TeilnehmerInnen erhalten eine Absage per E-Mail.
09.05.2023

A 5 Wettbewerbsunterlagen

Den Beteiligten werden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Auslobungstext Teil A – Allgemeine Wettbewerbsbedingungen,
- Auslobungstext Teil B – Wettbewerbsaufgabe (bei Versand),
- Anlagen, im Einzelnen aufgeführt auf Seite 2 (bei Versand).

Hinweis zur Verwendung digitaler Daten

Die als Planungsunterlage mitgelieferten digitalen kommunalen Daten sind urheberrechtlich geschützt und dürfen von den TeilnehmerInnen nur für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe verwendet werden. Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens sind die Daten von den Datenträgern zu löschen.

A 6 Wettbewerbsbeiträge

Jede/r Teilnehmereberechtigte darf jeweils nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig.

Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen. Videos sind grundsätzlich von jeder Bewertung ausgeschlossen.

Art und Umfang der geforderten Leistungen werden im Folgenden beschrieben. Dabei hat jede/r TeilnehmerIn das vorgegebene Blattformat verbindlich zu verwenden.

Die Planzeichnungen sind mit dunklem Strich auf hellem Untergrund darzustellen (Farbe ist hierbei nicht ausgeschlossen).

Abzugeben ist ein Satz gerollter Präsentationspläne sowie für die Vorprüfung ein Satz gefalteter Vorprüfpläne.

Die Einhaltung dieser Vorgaben durch die TeilnehmerInnen erleichtert:

- die Anordnung der Pläne auf vorgegebenen Stellwänden;
- den Vergleich der Arbeiten untereinander für Vorprüfung, Preisgericht, Ausstellung und Dokumentation.

Geforderte Leistungen Im Einzelnen werden von den TeilnehmerInnen folgende Leistungen verlangt:

Lageplan, genordet Genordete Darstellung mit folgenden Eintragungen:

- M 1: 500**
- Dachaufsicht Baukörper mit Angaben zu Geschossigkeit und Dachform
 - Erschließung / Verkehrsflächen / Ruhender Verkehr / Lage und Anzahl der Pkw- und Fahrradstellplätze
 - Kennzeichnung der Eingänge
 - Freiflächen / Außenanlagen

Geländeschnitt als schematische Darstellung mit Angabe der Höhenkoten der Bahnhofstraße. Darzustellen ist mindestens der Bereich südwestlicher Eingang Bahnhofstunnel (Höhe Bahnhofstraße 22 gegenüberliegender Straßenseite) bis Kreuzung Bahnhofstraße/Große Moorstraße/Am Rathaus).
Bahnhofstraße mit schematischer Kubaturansicht, M 1: 500

Zufahrts- und Regelebene Quartiersgarage, M 1: 500 als Schemagrundrisse zur Verdeutlichung der Erschließungsstruktur (Zu- und Abfahrten, Rampen, Fahrgassen, vertikale Erschließung), und der Stellplatzanordnung.

Räumliche Darstellungen Räumliche Darstellungen sind ausgeschlossen.

Konzeptionelle Skizzen als Piktogramme Piktographische Darstellungen sind im Einzelnen abzubilden:
je ca. 30 cm x 40 cm / DIN A3

- Bauliches Konzept mit Geschossigkeit und Bauabschnitten
- Nutzungskonzept
- Freiraumkonzept
- Erschließungskonzept mit Verkehrsführung zur Darstellung der verkehrlichen Abwicklung im Neuordnungsbereich und Darstellung des ruhenden Verkehrs

Modell M 1: 1.000 auf der beim Kolloquium mitgelieferten Modelleinsatzplatte.

Nachweis städtebaulicher Kennwerte Eintragung der städtebaulichen Kennzahlen in beigefügte Excel-Tabelle (Downloadbereich).

Textliche Erläuterungen zum Entwurf auf max. einer Seite DIN A4 Hochformat (Schriftgröße *max. 1 Seite DIN A4 Hochformat* 11, Zeilenabstand 1,15).

Ein Satz Vorprüfpläne als gefaltete Kopie für die Vorprüfung.

Erklärungen der TeilnehmerInnen werden zur Verwendung beigefügt. Abgabe beider Erklärungen in einem gemeinsamen undurchsichtigen, verschlossenen Umschlag, auf dem die Kennzahl verzeichnet ist.

- Verfassererklärung
- Erklärung zur Nutzungsrechteübertragung

A 7 Digitale Unterlagen der TeilnehmerInnen für die Vorprüfung Ausschließlich auf CD-Rom sind folgende Unterlagen digital mit einzureichen:

- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen,
- Präsentationsplan im kompletten Layout als JPG- und PDF-Datei (CMYK, 300 dpi in Originalgröße) mit Darstellung eines graphischen Maßstabs,
- Vorprüfplan im kompletten Layout als JPG- und PDF-Dateien (CMYK, 300 dpi, 40 cm Breite),
- Textliche Erläuterungen als DOCX- und PDF-Datei,
- Ausgefüllter Nachweis städtebaulicher Kenndaten als XLSX- und PDF-Datei.

Dateinamen, versteckte Informationen zur Datei (z.B. Angaben zur/zum AutorIn), etc. sind vor dem Speichern zu löschen.

A 8 Rückfragen / Kolloquium

Schriftliche Rückfragen bis einschließlich 06.06.2023 Von einer individuellen Rücksprache der TeilnehmerInnen mit der Ausloberin während des Verfahrens ist abzusehen.

Schriftliche Rückfragen zu den Inhalten dieser Auslobung können vor dem Kolloquium an den Betreuer gerichtet werden (Adresse siehe Seite 3).

Zur Beantwortung von Rückfragen und Weitergabe zusätzlicher Informationen über die Auslobung wird unter Beteiligung der WettbewerbsteilnehmerInnen und der Mitglieder des Preisgerichts ein Kolloquium durchgeführt.

**Kolloquium
am 13.06.2023**

**Städtische Galerie in der Alten Schlosserei
Alte Schlosserei 1, 31275 Lehrte**

- 14.00 Uhr PreisrichterInnenvorbesprechung
- 16.00 Uhr Kolloquium mit den TeilnehmerInnen

Kolloquiumsprotokoll

Das Protokoll des Kolloquiums einschließlich der Beantwortung der Rückfragen wird allen Verfahrensbeteiligten innerhalb von 10 Tagen zugesandt; es wird Bestandteil der Auslobung.

**A 9
Kennzeichnung**

Kennzeichnung / Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Alle geforderten Wettbewerbsleistungen sind an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite sowie des verschlossenen Umschlags der Erklärungen durch eine Kennzahl aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern (**max. 1 cm hoch, max. 6 cm breit**) zu kennzeichnen. Als Kennzeichen dürfen weder Datum der Abgabe, Zahlenreihen noch Geburtsdaten der VerfasserInnen gewählt werden.

Die Kennzahl ist ebenso auf allen weiteren Verpackungen / der Planrolle anzugeben. Die Modelleinsatzplatten sind auf der Unterseite mit der Kennzahl zu versehen.

Einlieferung

An dem jeweiligen Tag muss die Wettbewerbsarbeit beim Betreuungsbüro eingereicht sein. Entweder wird der Entwurf **bis 16.00 Uhr** bei

**Planunterlagen bis 22.08.2023
Modell bis 05.09.2023**

**Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB
Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld**

unter dem Stichwort „Bahnhofstraße/Rathausviertel Lehrte“ abgeliefert oder er wird an die gleiche Postadresse aufgegeben.

Tagesstempel

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt:

- die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datums- und Zeitangabe, wenn die Arbeit bei der angegebenen Adresse persönlich abgegeben wird,

- das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit, wenn die Arbeit bei der Post, der Bahn oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben wird.

Die/Der TeilnehmerIn sorgt dafür, dass sie/er den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen kann. Da der (Datums-/Post-/Tages-) Stempel auf dem Versandgut oder der Begleitzettel ein Datum aufweisen kann, das nach dem Abgabetermin liegt, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Anonymität Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden.

Rechtzeitig bei den Versanddiensten eingelieferte Wettbewerbsarbeiten, die später als 14 Tage nach dem Einlieferungstermin eintreffen, werden zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Die endgültige Entscheidung darüber trifft das Preisgericht.

A 10 Preisgericht

Das Preisgericht tagt am **23.11.2023**. Ihm gehören an:

Stimmberechtigte PreisrichterInnen

*SachpreisrichterInnen (1. – 5.)
FachpreisrichterInnen (6. – 11.),*

1. Frank Prüße, Bürgermeister
2. Jörn Tunat, DB Station & Service AG
3. Hans-Jürgen Licht, SPD-Fraktion, Vorsitzender Bau- und Verkehrsplanungsausschuss
4. Wilhelm Busch, Gruppe CDU/FDP, 2. stellv. Bürgermeister
5. Roland Schütz, Gruppe Grüne/Linke, 3. stellv. Bürgermeister
6. Prof. Anne Beer, Stadtplanerin/Architektin, München
7. Christian Bollwein, Stadtplaner/Architekt, Stadtbaurat Stadt Lehrte
8. Karin Kellner, Stadtplanerin/Architektin, Hannover
9. Prof. Dr. Michael Koch, Stadtplaner/Architekt, Berlin/Basel
10. Rebekka Junge, Landschaftsarchitektin, Bochum
11. Axel Springsfeld, Verkehrsplaner/Stadtplaner, Aachen

Stellvertretende PreisrichterInnen

*SachpreisrichterInnen (12. – 16.)
FachpreisrichterInnen (17.– 20.),*

12. Marion Lange, Erste Stadträtin
13. Markus Grimm, DB Netz AG
14. Reent Stade, SPD-Fraktion, Ratsherr
15. Annette Sturm-Werner, Gruppe CDU/FDP, Ratsfrau
16. Armin Albat, Gruppe Grüne/Linke, Ratsherr

17. Anja Hampe, Stadtplanerin/Architektin, Fachdienstleitung
Fachdienst Stadtplanung Stadt Lehrte
18. Holger Rübsamen, Stadtplaner/Architekt, Bochum
19. Christoph Schonhoff, Stadtplaner/Landschaftsarchitekt, Hannover
20. Dr. Thomas Baum, Verkehrsplaner/Stadtplaner, Herzogenrath

**Sachverständige BeraterInnen
ohne Stimmrecht**

21. Adina Hennies, Fachdienst Stadtplanung
22. Marion Stamm, Fachdienstleitung Fachdienst Bauordnung
23. Karin Engelhardt, Fachdienstleitung Fachdienst Grünplanung
und Umwelt
24. Stewart Hartmann, Fachdienst Gebäudewirtschaft
25. Daniel Rabätje, Fachdienst Finanzen und Liegenschaften
26. Ludmilla Gritsko, DB Netz AG
27. Dennis Schulz, DB Immobilien AG
28. Norbert Hollemann, DB Station & Service AG
29. N.N., Region Hannover - Team Verkehrsentwicklung und
Verkehrsmanagement
30. N.N., Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser,
Förderprogramm Zukunftsräume Niedersachsen

VorprüferInnen

31. Maria Chudzian, Stadtplanerin,
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH, Bielefeld
32. Thomas Geppert, Innenarchitekt,
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH, Bielefeld

A 11 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird sein Urteil aus der Qualität der Wettbewerbsarbeiten bilden und hierbei folgenden Bewertungsrahmen zugrunde legen:

Städtebau / Gestaltung

- Städtebauliche Einfügung in das Umfeld
- Gestaltqualität

Funktionalität

- Erfüllung der städtebaulichen Vorgaben
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen und Nutzungsbedarfe
- Einhaltung planungs- und bauordnungsrechtlicher Vorschriften

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich städtebaulicher Kennwerte

Bindende Vorgaben, die zum Ausschluss einer Arbeiten führen, werden nicht festgelegt. Die dargestellte Reihenfolge der Beurteilungskriterien ist nicht als Wertung oder Gewichtung zu betrachten.

A 12 Prämierung

Für Preise und Anerkennungen stellt die Ausloberin als Wettbewerbssumme einen Gesamtbetrag in Höhe von 67.000 € zur Verfügung. Die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer 19 %) ist in den genannten Beträgen enthalten. Die Deutsche Bahn AG beteiligt sich mit 15.000 € an der auszuschüttenden Preissumme.

Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

Preise und Anerkennungen	1. Preis	27.000 €	
	2. Preis	17.000 €	
	3. Preis	10.000 €	
	Anerkennungen	13.000 €	(z.B. 2 x 6.500 €)

Andere Verteilung Dem Preisgericht bleibt bei einstimmigem Beschluss eine andere Verteilung der Wettbewerbssumme vorbehalten.

A 13 Abschluss des Wettbewerbs

Preisgerichtsprotokoll Die Ausloberin teilt den WettbewerbsteilnehmerInnen das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung unverzüglich mit und macht es sobald als möglich öffentlich bekannt, u.a. durch Veröffentlichung auf der Homepage des Wettbewerbsbetreuers (www.dhp-sennestadt.de).

Ausstellungseröffnung Die Ausstellung der Arbeiten ist ab dem 06.12.2023 geplant.
06.12.2023 Uhrzeit und Ort für die Eröffnung und die Dauer der Ausstellung werden spätestens mit dem Protokoll der Preisgerichtssitzung allen Beteiligten bekannt gegeben.

Bis zur Ausstellungseröffnung werden alle am Verfahren Beteiligten über sämtliche Inhalte des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch die Ausloberin nicht zugänglich machen.

Rückversand Die mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Modelle nicht prämiertes Arbeiten werden zurückgesandt, Planunterlagen nicht prämiertes Arbeiten nur auf Anforderung der TeilnehmerInnen innerhalb von 4 Wochen nach Zugang des Protokolls.

A 14 Behandlung von Verfahrensrügen

Zuständige Stelle für Rechtsbehelfs- / Nachprüfungsverfahren ist die Vergabekammer beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Auf der Hude 2
21339 Lüneburg

Die WettbewerbsteilnehmerInnen können Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber der Ausloberin unverzüglich rügen. Einsprüche gegen die vom Preisgericht beschlossene Rangfolge sind nicht möglich.

Eine Rüge gegen das Preisgerichtsprotokoll muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Protokolls bei der Ausloberin eingehen. Verstöße, die erst aufgrund der Ausstellungseröffnung erkennbar sind, müssen ebenfalls innerhalb von 10 Tagen gerügt werden. Im Übrigen wird auf die Fristen nach § 160 GWB verwiesen.

A 15 Weitere Bearbeitung der Aufgabe

Die Ausloberin erklärt, dass sie der/dem GewinnerIn oder einer/einem der PreisträgerInnen die weitere Bearbeitung des städtebaulichen Entwurfs auf Grundlage des Merkblatts 51 „Empfehlungen zum Städtebaulichen Entwurf als Besondere Leistung in der Flächenplanung“ (Stand 12/2020) übertragen wird, insbesondere

- soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrunde liegende Aufgabe realisiert werden soll,
- soweit mindestens eine/r der teilnahmeberechtigten WettbewerbsteilnehmerInnen, deren/dessen Wettbewerbsarbeit mit einem Preis ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistungen gewährleistet.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der/des PreisträgerIn bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Es ist beabsichtigt, zunächst mit der/dem GewinnerIn Vertragsgespräche zu führen. Falls diese nicht zu einem Ergebnis führen, werden die übrigen PreisträgerInnen zu Verhandlungsgesprächen eingeladen.

Wertung Das Wettbewerbsergebnis fließt im Falle von Verhandlungsgesprächen mit den PreisträgerInnen als ein Zuschlagskriterium mit max. 50 Punkten in die Bewertungen ein.
Wettbewerbsergebnis Insgesamt können max. 100 Punkte erreicht werden.

Dabei wird folgende Punktverteilung für die Berücksichtigung des Wettbewerbsergebnisses zugrunde gelegt:
Die/Der 1. PreisträgerIn erhält 50 Punkte.
Die/Der 2. PreisträgerIn erhält 35 Punkte.
Die/Der 3. PreisträgerIn erhält 25 Punkte.

Einstufung der Wettbewerbsaufgabe gem. Merkblatt Nr. 51 Die Wettbewerbsaufgabe wird nach dem Merkblatt 51 „Empfehlungen zum Städtebaulichen Entwurf als Besondere Leistung in der Flächenplanung“ (Stand 12/2020) in die Kategorie „Mittlere Anforderungen“ eingestuft.

Veröffentlichung Die Nutzung der Wettbewerbsarbeit und das Recht der Veröffentlichung sind durch RPW § 8 (3) (Nutzung) geregelt.

A 16 Datenschutzhinweis

Gemäß Art. 13 DSGVO teilen wir Ihnen mit, dass die im Rahmen der Durchführung des Wettbewerbs erhobenen personenbezogenen Daten (Namen, Funktion, Ort) für folgende Zwecke verwendet werden:

- Weitergabe an die Auftraggeberin (u.a. Veröffentlichung auf deren Homepages),
- Weitergabe an die jeweilige Architektenkammer zur Registrierung des Verfahrens,
- Veröffentlichung im Rahmen von EU-Bekanntmachungen,
- Veröffentlichungen (Wettbewerbsankündigungen und -ergebnisse) in Fachmedien und
- Veröffentlichungen (Wettbewerbsankündigungen und -ergebnisse) auf der Homepage von Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbH.

Weitere Daten – insbesondere die Berufsbezeichnung, die Zugehörigkeit zu einer Architektenkammer und das Eintragungsdatum – werden ausschließlich zur internen Prüfung der Teilnahmevoraussetzungen bzw. zur Kommunikation im Verfahren verwendet.

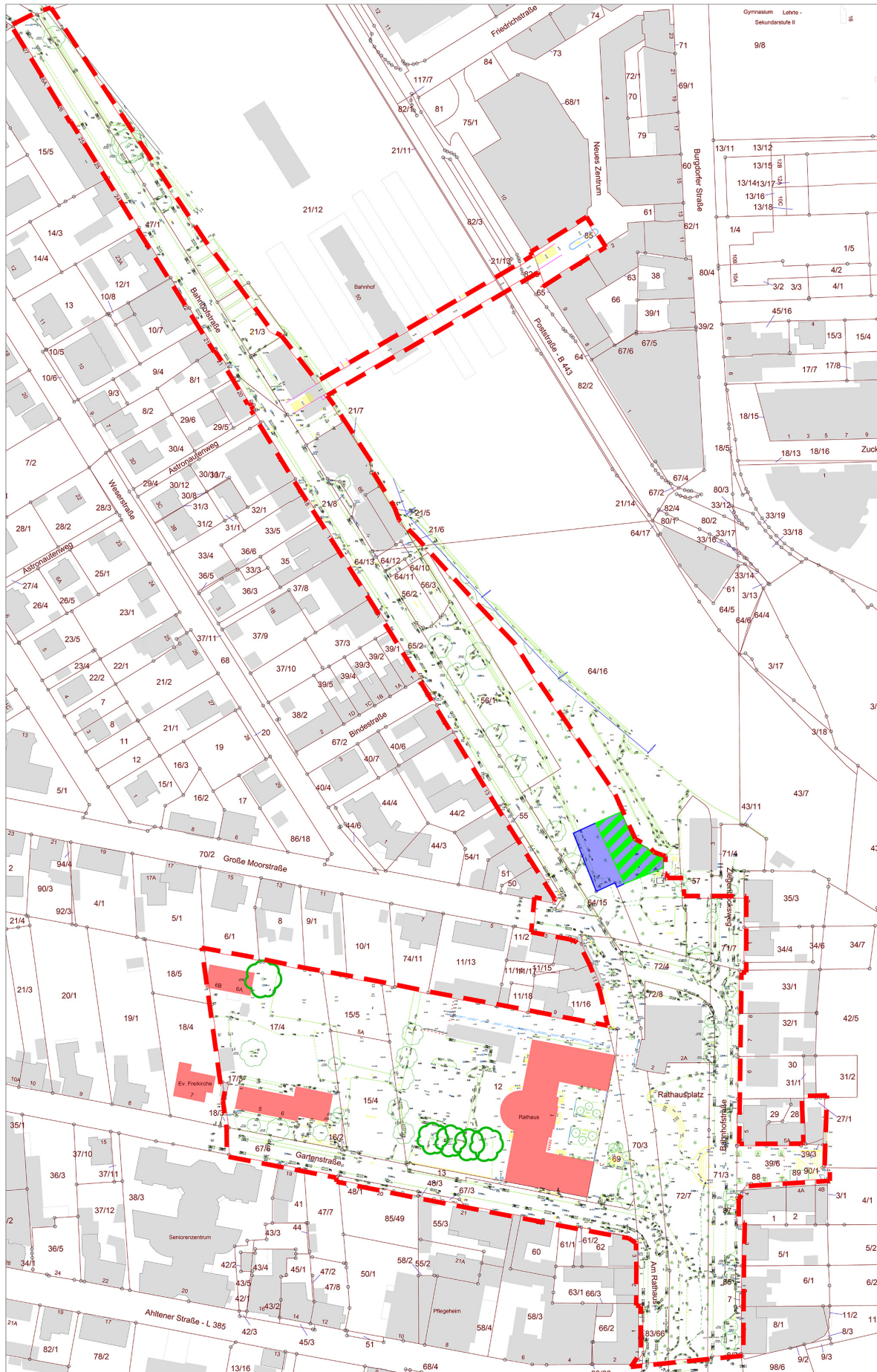


Abb. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet (Kataster)
(Quelle: Stadt Lehrte, bearbeitet)

Teil B Wettbewerbsaufgabe

B 1 Allgemeine Ausgangssituation

Der Neuordnungsbereich Bahnhofstraße nimmt für die Stadt Lehrte und den neun Ortsteilen (ca. 44.000 EinwohnerInnen) eine besondere, jedoch auch ambivalente Rolle ein: Mit dem Bau der Bahnstrecke zwischen Hannover und Braunschweig und der darauffolgenden Erweiterung des Schienennetzes nach Hildesheim und Celle ab dem Jahr 1843 gingen der wirtschaftliche Aufschwung der Stadt und ein rasantes Stadtwachstum einher (1843: Dorf mit 700 EinwohnerInnen, 1898: Stadt mit 5.000 EinwohnerInnen).

Die Eisenbahn ist aus dem Stadtbild Lehrtes nicht wegzudenken. Hier kreuzen die Strecken von Hannover nach Wolfsburg – Berlin und Braunschweig – Magdeburg sowie von Celle nach Hildesheim. Ebenso verkehrsgünstig ist die Lage am Kreuz der Autobahnen A 2 Dortmund – Berlin und A 7 Hamburg – Kassel. Die Wirtschaftszentren Hannover, Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sind in weniger als einer Stunde erreichbar (vgl. Stadt Lehrte o.J.).

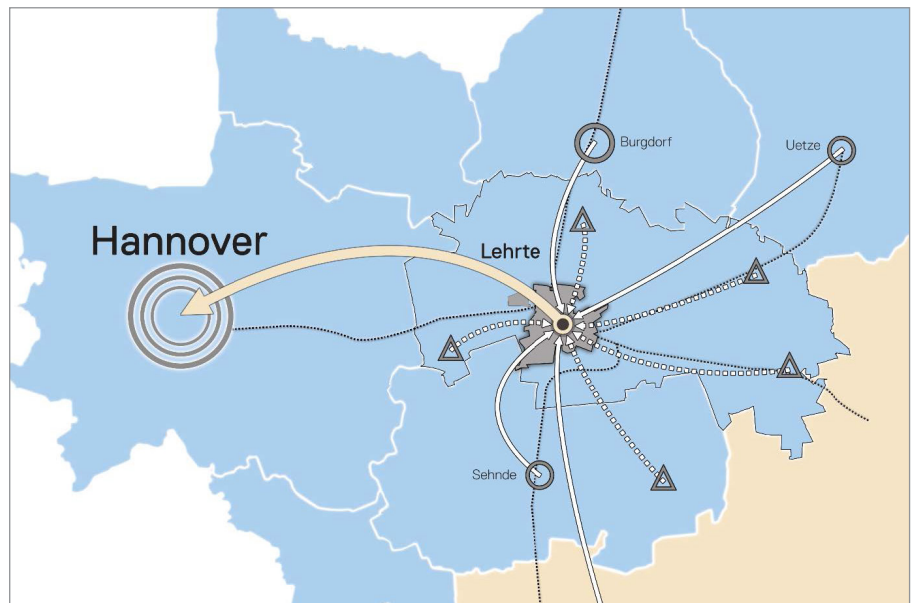


Abb. Ankerfunktion Lehrtes
(Quelle: Stadt Lehrte)

Lehrte entwickelte sich als bedeutender Knotenpunkt des Schienenverkehrs zwischen den Städten Hannover, Celle, Hildesheim und Berlin und zu einem Mittelzentrum, das wesentliche Versorgungs- und Ankerfunktionen für sein Umland und die angrenzenden Gemeinden übernimmt. Der Lehrter Bahnhof ist heute zweitgrößter Pendlerbahnhof der Region und für täglich rund 11.000 Menschen aus Lehrte, dem Umland und der Region ein wichtiger Ein-, Umstiegs- und Ankunfts- sowie Aufenthaltsort.

Um den Bahnhof herum entwickelte sich die heutige Kernstadt von Lehrte. In unmittelbarer räumlicher Nähe zum Bahnhof findet sich der Verwaltungsstandort mit dem denkmalgeschützten Rathaus aus den 1920er Jahren und Bürgerdiensten. Nördlich des Bahnhofs liegt der zentrale Versorgungsbereich mit dem Zuckerzentrum, dem Neuen Zentrum sowie der Burgdorfer Straße und vielen wichtigen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Der Lehrter Bahnhof bildet heute eine deutlich wahrnehmbare städtebauliche Zäsur und ist gleichzeitig ein stark frequentierter Verkehrs- und Transitraum. Täglich nutzen viele Menschen den Bahnhofstunnel oder die Unterführung an der Berliner Allee, um zu den Bahngleisen, zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gelangen.

ISEK und Verkehrsentwicklungsplan

Im ISEK wie auch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird der Neuordnungsbereich Bahnhofstraße als Fokusraum der Stadtentwicklung definiert. Hier bündeln sich städtebauliche und funktionale Missstände, die sich negativ auf die Funktion und das Image der Kernstadt auswirken:

- Der Bahnhof und der Bereich Bahnhofstraße weisen eine Vielzahl städtebaulich-gestalterischer Missstände auf, die sich aus der Barrierewirkung der Bahnanlagen und der geringen baulichen Qualität ergeben. Der Bereich Bahnhofstraße und insbesondere der Bahnhofsvorplatz bietet wenig Aufenthaltsqualität und werden ihrer Rolle als „Willkommensort“, regionaler Knotenpunkt und prägender Kernstadtraum nicht gerecht.
- Zusätzlich wirken sich brachliegende Bahnanlagen negativ auf das Bahnhofsumfeld aus. Die Flächen vermüllen zusehends, werden als Drogenumschlagplatz genutzt und von vielen Menschen subjektiv als Angstraum wahrgenommen. Die aktuelle Situation prägt das Bild der Kernstadt negativ und führt zu einem schlechten Standortimage.
- Aus verkehrlicher Perspektive spitzen sich die Probleme zu:
 - Als eine der wichtigsten Rad- und Fußwegeverbindungen weist der Bahnhofstunnel mittlerweile eklatante funktionale und gestalterische Mängel auf. Barrieren, Erscheinungsbild und die Dimensionierung der Verkehrsräume entsprechen nicht mehr den aktuellen Standards.
 - Die B+R-Anlage im Umfeld des Bahnhofs ist überlastet und besitzt wenig gestalterische Qualität. Die vorhandenen Kapazitäten der P+R-Stellplätze am Bahnhof Lehrte werden nicht gleichmäßig ausgelastet.
- Der mit der Vielzahl der städtebaulichen Probleme und gestalterischen Missstände einhergehende Attraktivitätsverlust führt im gesamten Bereich der Bahnhofstraße zu Trading-Down-Effekten,

die sich langfristig negativ auf die gesamte Kernstadt und damit auch auf die regionale Funktion der Mittelstadt Lehrte auswirken könnten.

Förderprogramm „Zukunftsräume“ Vision der Stadt Lehrte ist ein „Zukunftsraum Bahnhofs- und Rathausviertel“. Das Projekt nimmt teil am Förderprogramm „Zukunftsräume“ des Landes Niedersachsen. Der Neuordnungsbereich kondensiert auf kleinem Raum typische strukturelle Problemlagen regional bedeutender Bahnhofsstandorte in Niedersachsen. Gleichzeitig können urbane und innovative Lösungsansätze aufgrund der herausragenden verkehrlichen Bedeutung des Bahnhofsstandorts und der Nähe zur Innenstadt der Landeshauptstadt Hannover in einem mittelfentralen Umfeld erprobt werden. Der Neuordnungsbereich kann modellhaft aufzeigen, wie unter dem hohen Siedlungsdruck im Ballungsraum neue Formen der Mobilität, des Wohnens und des Arbeitens in einem mittelfentralen Entlastungsraum zusammengeführt und im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung und friedlichem Miteinander weitergedacht werden können.

B 2 Beschreibung des Wettbewerbsgebietes

Das Wettbewerbsgebiet mit einer Größe von ca. 4,4 ha liegt im Zentrum der niedersächsischen Stadt Lehrte, unmittelbar im Bereich des Lehrter Bahnhofs und erstreckt sich auf östlicher Seite entlang der Bahnhofstraße (Höhe Bahnhofstraße 27) über das ehem. Verkehrszentrumsgebäude mit südwestlichem Bahnhofstunnelzugang in südliche Richtung über die P+R-Anlage und Einmündungsbereich Bahnhofstraße/Große Moorstraße/Rathausplatz bis zum Kreuzungsbereich Am Rathaus/Bahnhofstraße/Ahlteener Straße (L 385). Das Wettbewerbsgebiet umfasst zudem den Bereich westlich des Rathauses. Begrenzt wird das Wettbewerbsgebiet im Osten durch die Lärmschutzwand/Bahngleise bzw. den nordöstlichen Zugang des Bahnhofstunnels im Neuen Zentrum, im Südosten durch die angrenzende Bebauung Ziegenbocksweg und Bahnhofstraße sowie im Westen durch die angrenzende Blockrandbebauung. Das Rathaus (eingetragenes Einzeldenkmal, Baujahr 1923-1925) liegt im Wettbewerbsgebiet und ist als Bestand in der Entwurfskonzeption zu berücksichtigen.

Alter Bahndamm Vor dem Rathaus beginnt die Grünachse „Alter Bahndamm“. Bis Ende der 1980er-Jahre fuhr die Eisenbahn von Süden kommend durch das Stadtgebiet direkt zum Lehrter Bahnhof. Durch die neu gebaute Umfahrung Lehrtes und dem Rückbau der Gleise wurden Flächen der ehemaligen Bahnanlagen zu einem Grünzug bis zum Rathaus entwickelt und stehen seitdem den LehrterInnen als Naherholungs-

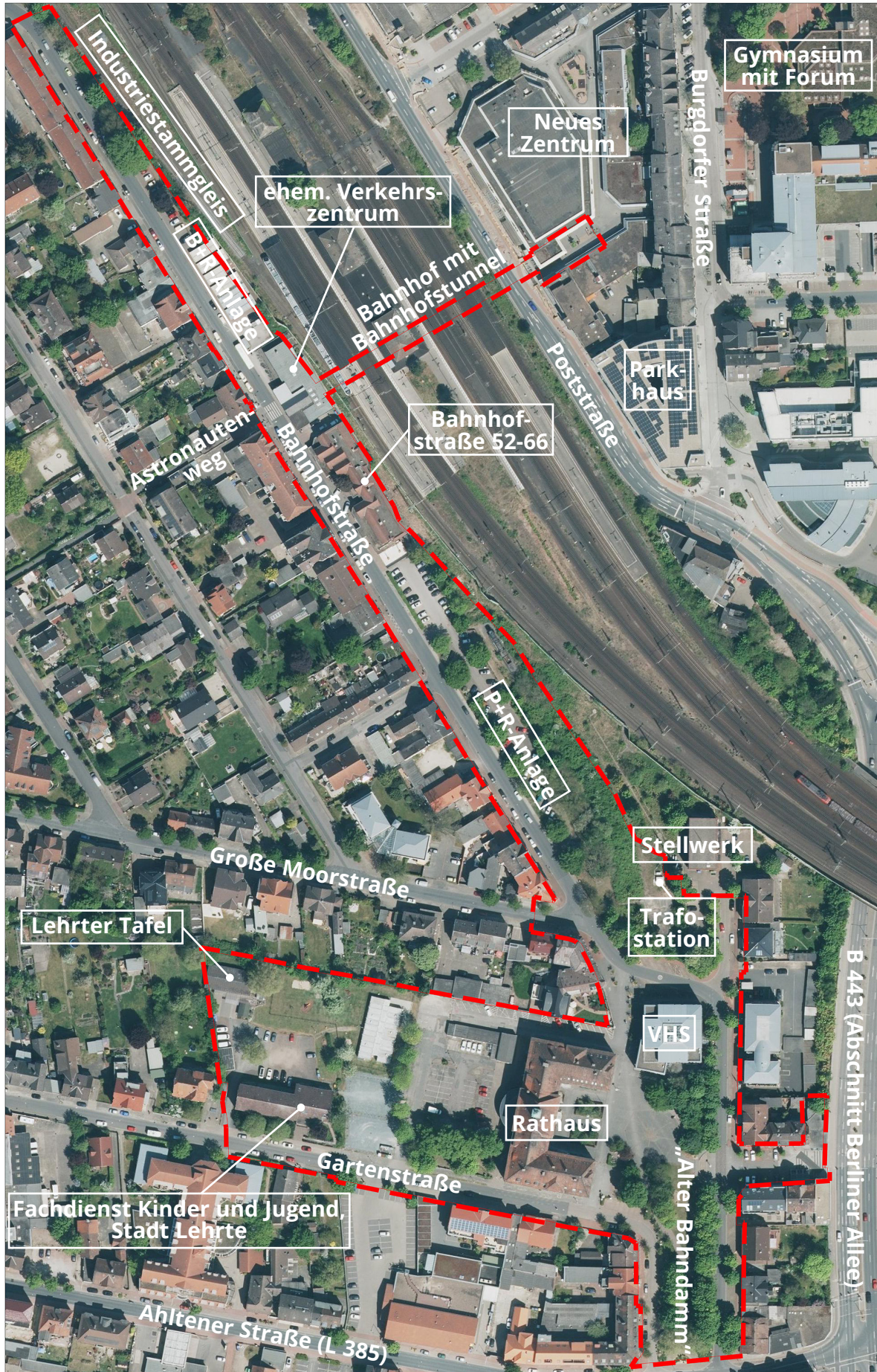


Abb. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet (Luftbild)







(Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) 2023, bearbeitet)

fläche mit Spiel- und Ruhemöglichkeiten zur Verfügung. Gleichzeitig hat sich die Grünachse „Alter Bahndamm“ als wichtige Fuß- und Radwegeverbindung zum Bahnhof und darüber hinaus ins Zentrum entwickelt (vgl. Stadt Lehrte o.J.).

Eigentumsverhältnisse Wettbewerbsgebiet

Die Grundstücke innerhalb des Wettbewerbsgebietes befinden sich zu unterschiedlichen Anteilen im Eigentum der Stadt Lehrte (Bahnhofstraße), der Deutschen Bahn AG (ehem. Verkehrszentrum, südl. Flächen entlang Bahngleise, Bahnhofstunnel) sowie im Besitz mehrerer privater EigentümerInnen (Fläche nördl. Verkehrszentrum, kleinteilige Bebauungsstruktur (Bahnhofstraße 52-66) mit Dienstleistungsangeboten sowie Vergnügungsstätten (Spielhalle, Shisha-Bar) und Gastronomie, angrenzende Flächen). Dies ist in Bezug auf die sinnfällige Bildung von Bauabschnitten zu berücksichtigen.

Legende

-  Bahn
-  Stadt Lehrte
-  Privat
-  Lehrter Wohnungsbau (Tochter der Stadt)
-  Strassenbaulastträger (Bund)
-  Planbereich

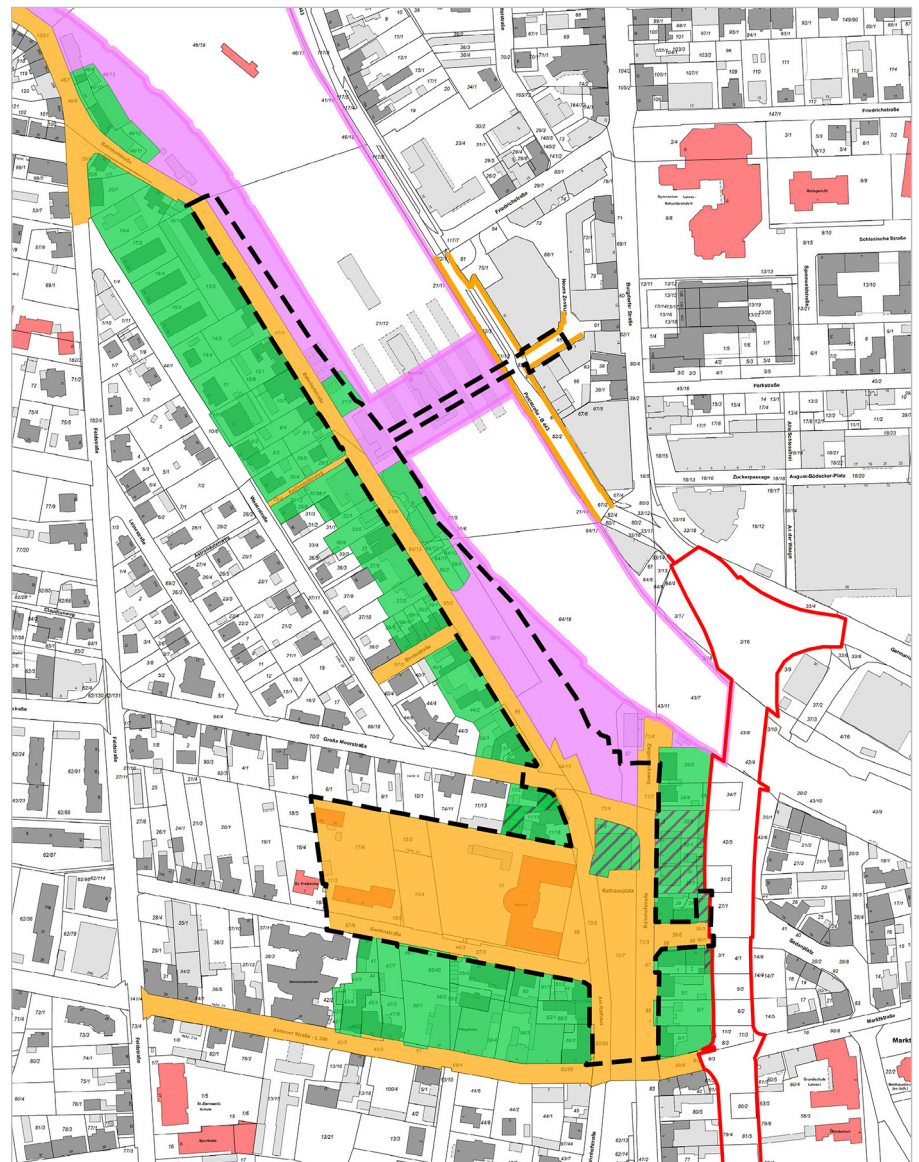


Abb. Eigentumsverhältnisse
Wettbewerbsgebiet
(Quelle: Auszug aus den Geodaten
des Landesamtes für
Geoinformation und
Landesvermessung Niedersachsen
(LGLN) 2023, bearbeitet)

B 3 Vorbereitung des Wettbewerbs

Im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens hat eine Planungs-/Ideenwerkstatt mit AkteurInnen verschiedener Bereiche und Institutionen der Stadtgesellschaft am 13. Oktober 2022 stattgefunden. Eine Lenkungsgruppe – bestehend aus Verwaltung, Politik und VertreterInnen der Deutschen Bahn AG – begleitete die Planungsschritte.

Im Grußwort formuliert Bürgermeister Prüße, dass „[...] die Stadt Lehrte einen Prozess anstoßen [möchte], den Bereich [Bahnhofstraße und Rathausviertel] insgesamt aufzuwerten. Zwei Flächen mit hohem Nachverdichtungspotenzial, die Flächen an der Bahnhofstraße zum Bahngelände hin und die Fläche hinter dem historischen Rathaus, bilden den Ausgangspunkt dieser Überlegungen. Dabei treffen Aspekte unterschiedlicher Nutzungen und Infrastrukturen, aber auch solche der Stadtgestalt, des Stadtraums, der Orientierung und Urbanität aufeinander. Zugleich steht ein zukunftsweisendes Konzept für die öffentlichen Verkehrs- und Freiflächen im Raum, das dem vielschichtigen Verkehrsgeschehen gerecht werden soll“ (Grußwort Protokoll Planungs-/Ideenwerkstatt).

Ideen, Chancen und Randbedingungen wurden gemeinsam herausgearbeitet, die die Grundlage für die nachfolgend beschriebenen Zievorstellungen der verschiedenen Themenschwerpunkte bilden.

B 4 Randbedingungen

Im Zuge der Festlegung der Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets sind folgende Aspekte berücksichtigt worden:

Vorhandene, außerhalb des Wettbewerbsgebiets liegende Kabelkanäle

Die vorhandenen Kabelkanäle im Bereich (nord-)westlich des vorhandenen Stellwerks, dürfen nicht mit Bauwerken überbaut werden. Zudem ist ein notwendiger Abstand von mind. 5,00 m zu den Kabelkanälen für Wartungszwecke berücksichtigt worden.

Oberirdische Speiseleitung

Parallel zu den Gleisanlagen verläuft eine oberirdische Speiseleitung der Deutschen Bahn, zu großen Teilen hinter einer Lärmschutzwand. Zu berücksichtigen ist ein Mindestabstand von 5,00 m zur nächsten Gebäudekante, Bemessungsgrundlage hierbei ist die Senkrechte des äußersten Leiterkabels.

Als Randbedingungen für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Vorhandener, im Wettbewerbsgebiet liegender Kabelkanal

Der aktuell vorhandene, von Nordwesten nach Südosten entlang der P+R-Anlage verlaufende Kabelkanal ist im Zuge des Wettbewerbs nicht zu berücksichtigen. Als Rahmenbedingung wird von einer künftigen Verlegung ausgegangen.

Ehem. Verkehrszentrum

Das ehem. Verkehrszentrum steht zur Disposition und kann überplant werden.

Schutzraum Unterhalb des Verkehrszentrums befindet sich ein Schutzraum mit den Abmessungen ca. 9 x 10 m, der entwidmet ist und sich im Eigentum der Deutschen Bahn befindet. Erreichbar ist der Schutzraum über eine Außentreppe im Bereich zwischen Verkehrszentrum und Bahngleisen. Konkrete Planungen für einen zukünftigen Umgang mit dem Schutzraum sind seitens der Deutschen Bahn nicht bekannt.

Trafostation Die vorhandene Trafostation kann aus technischen Gründen nicht verlegt werden, sondern ist an bestehender Stelle zu erhalten. Eine mögliche Integrierung in ein Gebäude, unter Berücksichtigung notwendig einzuhaltender Abstände und einer Zugänglichkeit für Wartungszwecke, wäre denkbar. Eine Zuwegung zur Trafostation muss langfristig gesichert bleiben.

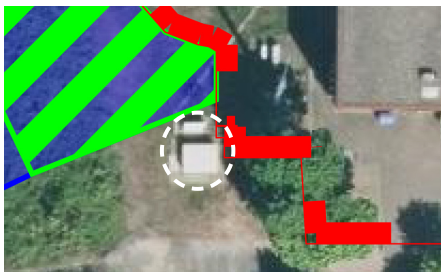


Abb. oben: Verortung Trafostation
(Quelle: LGLN 2023, bearbeitet)

Abb. Trafostation, Kabelkanäle,
Lärmschutzwand mit Speiseleitung
(Quelle: Stadt Lehrte 2022)



Vorhandenes Stellwerk Das vorhandene Stellwerk der Deutschen Bahn AG liegt unmittelbar angrenzend außerhalb des Wettbewerbsgebiets. Die zugehörige Stellplatzanlage befindet sich innerhalb des Wettbewerbsgebiets und kann überplant werden. Die an dieser Stelle entfallenden Stellplätze sind innerhalb der beabsichtigten Quartiersgarage in derselben Anzahl als Ersatz vorzusehen. Es wird aktuell von einer Anzahl von 10 MitarbeiterInnenstellplätzen ausgegangen.

Planungsabsicht Im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ beabsichtigt die Deutsche Bahn AG am Standort Lehrte die Errichtung eines Digitalen Stellwerks (DSTW). Zur Verortung des Digitalen Stellwerks können zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen seitens der Deutschen Bahn AG gemacht werden. Um im Wettbewerb jegliche zukünftige Entwicklungsmöglichkeit aufzuzeigen, ist ein Variantendenken in drei Varianten (Keine Bebauung, Teilweise Bebauung und Spätere Bebauungsoption) notwendig (s. Kap. B 6).

Digitales Stellwerk

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit Handlungsfeldern, Maßnahmenempfehlungen und Schlüsselmaßnahmen:

- hohe Kfz-Belastungen im Bereich A 2, A 7, Ortsdurchfahrt B 443 im Kernort Lehrte und im Bereich Ahltener Straße (L 385)
- denkbare Umbauvarianten der Trogstrecke (Abschnitt B 443) – an das prognostizierte Verkehrsaufkommen angepasste Verkehrsführung durch Rücknahme von Fahrspuren zur Verbreiterung des nordseitigen Seitenraumes (s. VEP, S. 73f.)
- Bahnknoten Lehrte als bedeutende Drehscheibe für Personen- und Güterverkehr, mit ca. 120 Schnellzügen, 300 Güterzügen, 180 Regionalzüge und S-Bahnen täglich passierend; Ausbauprojekte der Deutschen Bahn AG (vgl. Deutsche Bahn AG 2022)

B 5 Zielvorstellungen Stadtbild und Image

Die städtebauliche Neuordnung des Bereiches Bahnhofs- und Rathausviertel zielt zugleich auf die städtische Innenwirkung wie auch die Außenwirkung Lehrtes vom Bahnhofs/vom Zug aus ab:

- Das Image des Bahnhofs und der Bahngleise für die Stadtgesellschaft vom Negativen ins Positive wenden.
- Die Bahn als verbindendes Element der Stadtteile wahrnehmen.
- Die Etablierung des Lehrter Bahnhofs als multimodaler Verkehrsknoten mit der Chance für lebendige Urbanität als zentraler Fokusraum der Stadtentwicklung.
- Die Möglichkeit durch Architektur als optischer Brückenschlag und Vermittler zwischen Innenstadt und umliegenden Wohnquartieren neue zukunftsweisende Impulse zu setzen.
- Die Entstehung eines hochwertigen Stadtbild an den Gleisen, welches durch zeichenhafte Architektursprache sowohl zur Stadtseite wie auch zur Seite der Bahngleise eine Wiedererkennbarkeit Lehrtes erzeugt.

B 6 Zielvorstellungen Nutzungs- und Bebauungsstruktur

Für die nachfolgend formulierten Zielvorstellungen der Nutzungs- und Bebauungsstruktur ist das Wettbewerbsgebiet differenziert für das Teilgebiet Bahnhofstraße/Rathausplatz bzw. Gartenstraße zu betrachten. Es wird ausdrücklich betont, dass beide Teilgebiete als eine integrale Planung im Zuge der Neuordnung in der Entwurfskonzeption zu betrachten sind.

Grundsätzlich ist bei der Entwurfskonzeption zu berücksichtigen, dass der Neuordnungsbereich zukünftigen Anforderungen gerecht werden und eine Flexibilität und Anpassungsfähigkeit bieten muss, um als tragfähiges städtebauliches Gerüst zukünftige weitere Planungsschritte fungieren zu können.

Neuordnungsbereich Bahnhofstraße/Rathausplatz

Zentraler Baustein des Neuordnungsbereiches der Bahnhofstraße ist die Neugestaltung der Zugänge zum Bahnhofstunnel mit dem näheren Bahnhofsumfeld der Bahnhofstraße.

**Ehem. Verkehrszentrum und
Bahnhofstunnel**

Das ehem. Verkehrszentrum kann überplant werden und bietet so die Chance einer qualitativen Neugestaltung. Dabei ist die Zugänglichkeit zum Bahnhofstunnel uneingeschränkt zu ermöglichen. Eine Überbauung ist denkbar, dabei werden lichte Konstruktionen ausdrücklich gewünscht, um möglichst viel Tageslicht in den Bahnhofstunnel eindringen zu lassen. Die auskragende Überdachung des nordöstlichen Bahnhofstunnelzugangs im Einkaufsbereichs „Neues Zentrum“ kann im Kontext der Neugestaltung zurückgebaut und überplant werden.

**Transparenz und
Orientierung**

Im Sinne von Transparenz und Orientierung ist ein transparenter Schallschutz zu den Gleisen vorstellbar, um Sichtbeziehungen sowohl zwischen den Bahnhofstunnelzugängen wie auch von der Gleisseite auf das Stadtbild und in Bezug zwischen Stadt und Bahnhof mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude von 1843 zuzulassen. Gleichwohl könnte ein höhendominantes und fernwirksames Bauwerk als Orientierungspunkt dienen und den südwestlichen Zugang zum Bahnhofstunnel betonen.

Raumabfolgen

Im Sinne der Attraktivitätssteigerung des Neuordnungsbereiches sind abwechslungsreiche, interessante Raumabfolgen konzeptionell zu entwickeln, die gepaart mit einer sinnfälligen Höhenabwicklung eine räumliche Gliederung entlang der Bahnhofstraße ermöglichen. Der zukünftige Stadtraum sollte eine einfache Orientierung bieten, das Sicherheitsempfinden verbessern und Angsträume im Bahnhofsumfeld vermeiden.

**Qualitativ hochwertige
Bebauung**

In Bezug auf die zukünftige Bebauung ist der Ausloberin wichtig, dass sowohl zur Bahnhofstraße wie auch zu den Bahngleisen eine qualitative Fassadengestaltung formuliert wird. Dies trägt zum Wiedererkennungswert für Bahnreisende/-ankommende bei, Lehrte wird als Willkommensort verstärkt wahrnehmbar und den Bahngleisen kann die trennende Wirkung durch eine städtebaulich sinnfällige Einbindung in den konzeptionellen Entwurfsgedanken genommen werden.

Lärmemissionen

Aufgrund der Lärmemissionen durch die vorbeifahrenden Züge ist eine möglichst geschlossene Blockrandbebauung als Schallschutz vorstellbar, dennoch ist das Motiv der Züge/Gleise nicht aus dem Entwurfsansatz zu verbannen sondern als ein Element der Stadt Lehrte im Stadtgefüge zu berücksichtigen.

Gebäudehöhen Die Neubebauung bietet die Chance Impulse auf der östlichen Seite der Bahnhofstraße, z.B. bezogen auf die Gebäudehöhen, zu geben, die sich positiv auf weitere städtebauliche Entwicklungen im westlichen Bereich der Bahnhofstraße auswirken können sowie Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit stärken.

Dichte und Urbanität Eine für den exponierten Neuordnungsbereich verträgliche Dichte, aber nicht Enge, ist im Sinne urbaner und innovativer Lösungsansätze vorzuschlagen.

Kriminalprävention im Städtebau Das Gefühl von Sicherheit gehört zu den menschlichen Grundbedürfnissen und trägt wesentlich zur Lebensqualität bei; dazu zählt unter anderem das Empfinden, sicher vor Kriminalität zu sein. Es beeinflusst die Entscheidung, ob ein Raum genutzt oder gemieden wird. Durch Aspekte städtebaulicher Kriminalprävention können potenzielle Angsträume vermieden werden. Ordnungsstörungen und Straftaten können das Sicherheitsgefühl im Quartier beeinträchtigen. Sie sind abhängig von der Gelegenheitsstruktur. Durch Aspekte städtebaulicher Kriminalprävention lässt sich die Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens verringern. Zu empfehlen ist die Berücksichtigung kriminalpräventiver Aspekte im Städtebau (CPTED) die bei der abwechslungsreichen und qualitätsvollen Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden sollen (Stichwort: Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung).

Umgang mit kleinteiliger Bebauungsstruktur Bahnhofstraße Für die vorhandene kleinteilige Bebauungsstruktur der Bahnhofstraße (Bahnhofstraße 52-66) ist entwurfsabhängig eine Integration in das städtebauliche Konzept vorzuschlagen. Ob Aufstockung, Erhalt oder Neubau bleibt dabei den TeilnehmerInnen überlassen. Im Falle eines Rück- mitsamt Neubaus sind die notwendigen Abstände zum direkt östlich an die Bebauung angrenzenden Kabelkanal einzuhalten (s. Kap. B 4).

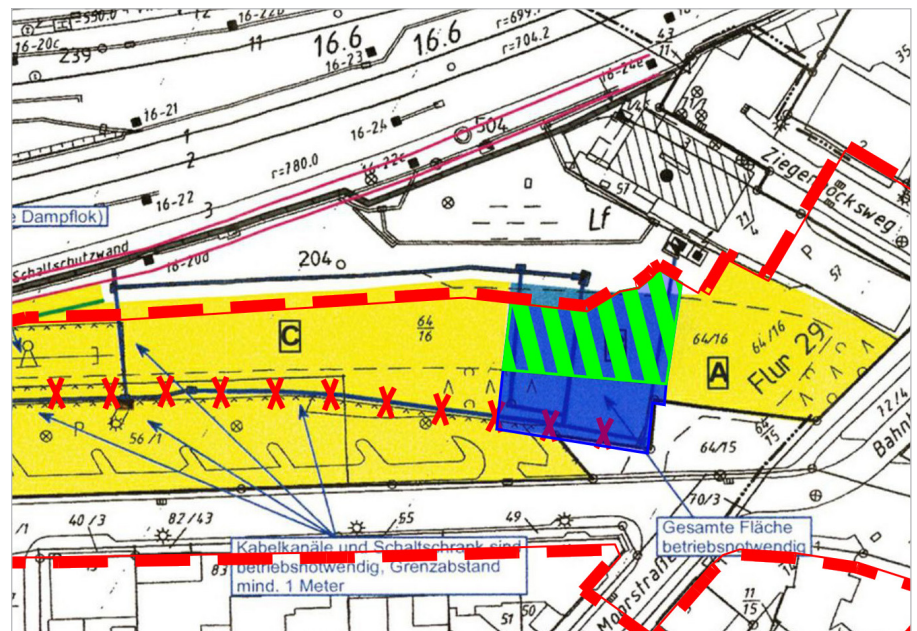
Städtebauliche Gelenkfunktion In südliche Richtung ist aus Sicht der Ausloberin eine städtebauliche Gelenkfunktion im Bereich Bahnhofstraße, Große Moorstraße und Rathausplatz vorstellbar, um den Stadtraum zu fassen und Orientierung zu bieten, sodass sich eine qualitative städtebauliche Achse zwischen Rathaus und Bahnhof entwickelt.

Variantendenken DB-Flächen Die bereits erläuterte Planungsabsicht eines DSTW seitens der Deutschen Bahn AG, jedoch zum jetzigen Zeitpunkt ohne Aussage der konkreten Verortung, macht ein Variantendenken in diesem Bereich notwendig:

Legende

-  Speiseleitung
-  Grenzabstand Speiseleitung
-  Schaltschrank
-  Kabelkanäle
-  Betriebsnotwendige Fläche
-  Lärmschutzwand
-  IPE 2002291
-  Wettbewerbsgebiet

Abb. Rahmenbedingungen
Variantendenken DB-Flächen
(Quelle: DB Services Immobilien,
bearbeitet)



Variante 1 Keine Bebauung

Der als „betriebsnotwendige Fläche“ gekennzeichnete Bereich innerhalb des Wettbewerbsgebiets (dunkelblaue Fläche) ist von jeglicher Bebauung freizuhalten.

Variante 2 Teilweise Bebauung

Ein Teil der als „betriebsnotwendige Fläche“ gekennzeichnete Bereich innerhalb des Wettbewerbsgebiets wird mit dem DSTW bebaut (grün schraffierte Fläche). Der südwestliche Bereich zwischen DSTW-Fläche und Bahnhofstraße kann überplant werden.

Variante 3 Spätere Bebauungsoption

Zunächst ist der als „betriebsnotwendige Fläche“ gekennzeichnete Bereich freizuhalten (Variante 1), um nach der Entscheidung über den Standort des DSTW an anderer Stelle eine Bebauung der gesamten Fläche zu einem späteren Zeitpunkt zu ermöglichen.

Bahnhofstraße als „lebendiger Zukunftsort“

Der Neuordnungsbereich Bahnhofstraße/Rathausplatz soll zukünftig als „lebendiger Zukunftsort“ im Stadtraum Lehrtes wahrgenommen werden und eine eigene Identität erhalten. Dabei wird ausdrücklich betont, dass keine Konkurrenzsituation zur Innenstadt als zentraler Versorgungsbereich entstehen darf.

Das Bahnhofs- und Rathausviertel soll in seiner Nutzungsstruktur als lebendiges Stadtquartier ein neues Verständnis zwischen Arbeiten, Freizeit und Wohnen aufzeigen. Dabei wird der Aspekt Wohnen aufgrund der Lärmsituation lediglich eine untergeordnetere Rolle spielen können. Vorstellbar ist eine Mischnutzung von Büro und

Dienstleistungen, publikumsorientierte Nutzungen und gastronomische Angebote, die auch für eine Belebung nach 18 Uhr sorgen. Die Fläche kann hierbei ein möglicher Standort für die erforderliche Rathuserweiterung darstellen.

Die Bahnhofstraße ist heute vorrangig geprägt durch sozialbezogene Dienstleistungen/Beratungsstellen (Fips-Beratungsstelle, Migrationsberatung der AWO, Volkshochschule, Bahnmissionsmission, Ärzte, Verwaltung, Lehrter Wohnungsbau mit Treffpunkt, etc.).

Im Bereich der kleinteiligen Bebauungsstruktur haben sich Vergnügungstätten angesiedelt. Eine Ausweitung dieser Nutzung soll vermieden werden.

Neuordnungsbereich Gartenstraße

Der rückwärtige Bereich des Rathauses bildet das Teilgebiet Gartenstraße, welches sinnfällig in der Entwurfskonzeption vorzuschlagen ist. Die Ausloberin beabsichtigt den Wohnstandort des Rathausumfeldes weiter zu stärken. Hierfür ist beabsichtigt die Gebäude Gartenstraße 5+6, 6A und 6B zurückzubauen und die Fläche für eine Neubebauung Wohnen in zentraler städtischer Lage zu nutzen. Aktuell befindet sich in den zum Rückbau vorgesehenen Gebäuden der Fachdienst Kinder und Jugend der Stadt Lehrte sowie im rückwärtigen Bereich die Lehrter Tafel.

Neues Wohnen Gartenstraße Im westlichen Teilbereich des Wettbewerbsgebiets Gartenstraße ist eine Neubebauung des innerstädtischen Wohnens vorzuschlagen. Das Baufeld für die Bebauung nach Rückbau des Verwaltungsgebäude Gartenstraße (Gartenstraße 5+6) beginnt im Bereich der heutigen Wertstoffinsel (s. Luftbild). Eine Nutzungsgrenze zwischen der beabsichtigten Wohnbebauung und dem Erweiterungsbedarf des Rathauses wird vorgegeben (s. Katastergrundlage). Die denkmalrechtlichen Belange sind zu berücksichtigen.

Erhalt Baumbestand Der gekennzeichnete großkronige Baum (Flurstück 17/4) ist möglichst zu erhalten und entsprechend in die Konzeption zu integrieren.

Pkw-Stellplätze Die notwendigen Stellplätze des Neuen Wohnens Gartenstraße können in der zu planenden Quartiersgarage (s. Kap. B 7) vorgesehen werden. Zur Berechnung der notwendigen Stellplatzanzahl ist ein Stellplatzschlüssel von 0,75 Stpl./WE als Ermittlungsgrundlage zu berücksichtigen. Der verringerte Stellplatzschlüssel ergibt sich aufgrund der Nähe und guten Erreichbarkeit von Bahnhof, Innenstadt, Verwaltung und Nahversorgung sowie des Modellcharakters und beabsichtigten Verkehrskonzepts.

Erweiterungsbedarf Rathaus Es besteht Erweiterungsbedarf des Lehrter Rathauses (Einzeldenkmal), da die bestehenden Räumlichkeiten nicht mehr auskömmlich sind und das Gebäude in der Gartenstraße den Ansprüchen an ein modernes Verwaltungsgebäude nicht genügt und daher für den Rückbau vorgesehen ist. Es besteht ein zusätzlicher Arbeitsplatzbedarf für ca. 150 Mitarbeitende der Stadtverwaltung zzgl. Besprechungsräume, Sitzungszimmer, Kantine bzw. Pausenraum. Denkbare Standorte im Rathausumfeld bestehen in den Flächen „hinter dem Rathaus“ sowie der Fläche im Bereich der Bahnhofstraße.

Es wird ausdrücklich betont, dass es sich nicht um eine hochbauliche zu realisierende Maßnahme im Rahmen dieses Wettbewerbsverfahrens handelt, sondern im Rahmen des städtebaulichen Kontextes Möglichkeiten für den Erweiterungsbedarf aufgezeigt werden sollen.

Berücksichtigung Belange Denkmalschutz Das Rathaus weist eine Solitärstellung auf, die es zu erhalten bzw. weiter herauszustellen gilt. Daraus ergeben sich bestimmte Bereiche und Sichtachsen, die von einer Bebauung freizuhalten sind. Ein neuer Baukörper muss einen adäquaten Abstand zum denkmalgeschützten Rathausgebäude einhalten (s. Nutzungsgrenze Katastergrundlage). Eine Anordnung ist im Bereich des Nordflügels denkbar und sollte die Breite des Nordflügels fortführen. Die Traufe des bestehenden Rathausgebäudes ist zu beachten. Die Realisierung eines gläsernen Verbindungsgangs zur Herstellung der Barrierefreiheit ist denkbar, sollte jedoch nicht in die Dachhaut einschneiden. Ein neuer Baukörper als Erweiterungsbau des Rathauses kann bzw. sollte sich modern darstellen. Bei der Ausgestaltung des Daches kann sowohl ein Sattel- wie Flachdach angedacht werden. Ein Staffelgeschoss ist nicht vorzusehen.

Erhalt Baumbestand Die vier, in diesem Bereich markierten, großkronigen Bäume im südlichen Bereich des Parkplatzes (Flurstück 12) sind zu erhalten und in die Überlegungen zum öffentlichen Raum/Außenraum zu integrieren.

B 7 Zielvorstellungen verkehrliche Erschließung und Mobilität Im Hinblick einer stadträumlichen Betrachtung ist auf die verkehrlich besondere Lage des Wettbewerbsgebiets zwischen den Bahngleisen und der Ortsdurchfahrt B 443 (Berliner Allee) als (nord)östliche Barrierewirkung bzw. Konfliktpotenzialbereich hinzuweisen. Vor allem im Bereich des Fuß- und Radverkehrs ist eine Verbesserung und Stärkung von Durchlässigkeit, Anbindung/Querung und reduziertes Unfallrisiko als zentrale Argumente der beabsichtigten Neuordnung zu benennen.

**Bahnhofstraße
als Einbahnstraße
mit Verkehrsberuhigung**

Im Rahmen der zukunftsfähigen Neuordnung des Bahnhofs- und Rathausviertels ist als wesentlicher Baustein die beabsichtigte Umwidmung der Bahnhofstraße hin zu einer Einbahnstraßenführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖPNV (Beibehaltung der ÖPNV-Haltestelle Bahnhof) in Richtung Große Moorstraße - Bahnhofstraße - Feldstraße zu benennen. Die Buslinien verkehren hierbei bereits in einem Einrichtungsverkehr. Gleichwohl soll eine Verkehrsberuhigung im Bereich Bahnhofstraße erfolgen. Hierfür sind verschiedene verkehrsberuhigende Ansätze (z.B. Shared Space, Tempo 30-Zone, Wohnstraße, Fahrradstraße, etc.) denkbar, die durch die TeilnehmerInnen entwurfsabhängig vorzuschlagen sind. Beide Fahrtrichtungen sollten weiterhin für den Radverkehr vorgesehen sein. Auch der Fußverkehr ist zu stärken. Zu schmale Fußwege und zu wenig Platz im Bereich der Bushaltestelle direkt am Fußweg führen dazu, dass FußgängerInnen auf die Straße ausweichen müssen, wenn an der Haltestelle Personen stehen. Die Hauptströme des Fuß- und Radverkehrs erfolgen von Süden kommend in Richtung Bahnhof sowie über den Astronautenweg der angrenzenden Wohngebiete. Die Bahnhofstraße soll als qualitativer Straßenraum für verschiedene Verkehrsarten nutz- und wahrnehmbar sein (Stichwort: Störungsfreie Nutzung unterschiedlicher Geschwindigkeiten), im Vergleich zur heutigen Situation aber deutlich an stadträumlicher Qualität gewinnen.

**Fahrradstellplätze
Bike + Ride (B+R)**

Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld und direkt im Bereich des südwestlichen Bahnhofstunnelzugangs sind im Sinne der kurzen Wege zu den Gleisen B+R-Stellplätze (z.B. Fahrradgarage, (automatisiertes) Fahrradparkhaus/Fahrradturm, o.ä.) mit einer Auslastungskapazität für 500-550 Fahrräder vorzusehen, die sich stadtgestalterisch sinnvoll in die Entwurfskonzeption integrieren. Im rückwärtigen Bereich der kleinteiligen Bebauung Bahnhofstraße integriert befindet sich eine B+R-Anlage mit 96 Abstellplätzen. Diese ist ebenfalls bei der Kapazitätsermittlung berücksichtigt worden. Die Fahrradabstellplätze der B+R-Anlage(n) sind möglichst effizient mit kompakter Grundfläche zu planen.

Folgende Differenzierung der Abstellplätze ist zu berücksichtigen:

- mind. 200 überdachte, abschließbare Fahrradabstellplätze,
- 50 Fahrradstellplätze für besondere Bedarfe (Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhänger, o.ä.) und
- mind. 250 frei zugängliche, überdachte Fahrradstellplätze

Der zukünftige Stadt- und Straßenraum sollte eine einfache Orientierung bieten, das Sicherheitsempfinden verbessern und Angsträume im Bahnhofsumfeld vermeiden, um eine deutliche Attraktivitätssteigerung zu erhalten.

Barrierefreiheit Bahnhofstunnel Das Bahnhofsumfeld mit dem südwestlichen Zugang zum Bahnhofstunnel ist unter Berücksichtigung des Aspektes Barrierefreiheit im Sinne einer gleichberechtigten Teilnahme am öffentlichen Leben zu entwickeln. Hierfür sind zwingend zwei – technisch voneinander unabhängige – Aufzüge gefordert. Mindestens in einem der Aufzüge sollen auch größere Fahrräder (z.B. Lastenräder) transportiert werden können. Sollte ein Aufzug technisch ausfallen, ist dennoch weiterhin ein barrierefreies Erreichen des Bahnhofstunnels bzw. der Gleise zu ermöglichen. Darüber hinaus kann zusätzlich eine Rampenlösung vorgeschlagen werden, um den Höhenunterschied zum Bahnhofstunnel zu überwinden. Diese Rampenlösung ist, sofern vorgesehen, städtebaulich sinnfällig in den jeweiligen Entwurf zu integrieren.

Ruhender Verkehr Park + Ride (P+R) Das öffentliche Parken der bisherigen P+R-Anlage im Bereich Bahnhofstraße soll – auch im Sinne des VEP – zukünftig nicht mehr im Bereich Bahnhofstraße vorgehalten werden, sondern auf der anderen Seite der Bahngleise im vorhandenen Parkhaus an der Poststraße abgebildet werden. Es ist beabsichtigt die Auslastung des P+R-Angebotes zu verbessern und das bereits im Parkhaus vorhandene B+R-Angebot auf der östlichen Seite der Bahngleise zu erhöhen (s. VEP). Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang eine durchgängige Überdachung, um trockenen Fußes vom Parkhaus den nordöstlichen Zugang des Bahnhofstunnels zu erreichen und somit die Nutzungsakzeptanz des Parkhauses zu stärken.

Privilegiertes Parken Stellplätze Bahnhofstraße Im Bereich der Bahnhofstraße sind folgende Stellplätze vorzusehen:

- 20 Kurzzeitstellplätze
- 3-4 Behindertenstellplätze
- 2-3 Taxistellplätze
- Kiss+Ride-Zone mit kurzfristigen Haltemöglichkeiten

Straßenseitiges ebenerdiges Parken in dem zu betrachtenden Abschnitt der Bahnhofstraße soll weitestgehend vermieden werden, daher soll eine geringe Anzahl an Kurzzeitstellplätzen an geeignete(n) Stelle(n) in der Bahnhofstraße angeordnet werden. P+R-Stellplätze sollen entsprechend der Aussagen im VEP nicht mehr bzw. nur noch in einem geringfügigen Maß im Bereich der Bahnhofstraße untergebracht werden. Die Behindertenstellplätze sollen gut erreichbar in direkter Bahnhofsnähe verortet werden. Das Parkhaus auf der Nordseite weist ausreichend Kapazitäten auf und ist verkehrstechnisch besser erreichbar, da es nicht durch Wohnlagen führt. Die Einrichtung einer Kiss+Ride-Zone im Bereich der Bahnhofstraße/Bahnhof wird im VEP empfohlen und ist daher anzustreben.

Hierfür sind kurzfristige Haltemöglichkeiten anzubieten. Den Bedürfnissen der Buslinien und Nutzenden ist Rechnung zu tragen.

Ruhender Verkehr Quartiersgarage Im Hinblick auf die bereits aktuell angespannte Parkraumsituation der an die Bahnhofstraße angrenzenden Wohngebiete und unter Berücksichtigung des Neuordnungsbereiches ist eine Quartiersgarage mit ca. 300 Stellplätzen für den ruhenden Verkehr vorzusehen, vorstellbar als zentral erreichbarer, jedoch nicht an prominentester Stelle zu verortender Baukörper, der sich in die städtebauliche Neuordnung integriert.

Die ermittelte Stellplatzkapazität berücksichtigt das Rathausparken für Verwaltung und Besuchende, Bedarfe der AnwohnerInnen Bahnhofstraße aufgrund zukünftig entfallender Stellplätze im öffentlichen Raum, die zu ersetzenden, notwendigen Stellplätze des vorhandenen Stellwerks, die notwendigen Stellplätze der neuen Wohnbebauung Gartenstraße sowie die in der Vergangenheit abgelösten Stellplätze für Büro- und Gewerbeimmobilien in der Bahnhofstraße.

Optimierung Verkehrsführung Rathausplatz / Bahnhofstraße Die Verkehrsführung der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen im Aufeinandertreffen von Rathausplatz und Bahnhofstraße (von Ahltener Straße kommend in Richtung Große Moorstraße) ist aus Gründen der Übersichtlichkeit / Sicherheit möglichst zu optimieren.

Stärkung Fuß- und Radverkehr Um den bereits heute vorhandene Fuß- und Radwegeverbindungen im Rahmen der Neuordnungsmaßnahme weiter auszubauen und zu stärken, ist eine Querung der B 443 (Berliner Allee) vorzusehen, um eine bessere Verbindung von Marktviertel (Sedanplatz, Markt) in Richtung Rathausplatz und Bahnhof zu erhalten. Bereits der VEP beinhaltet Maßnahmenvorschläge, wie die Trogstrecke der B 443 (Berliner Allee) zugunsten des Radverkehrs umgebaut werden könnte.

B 8 Zielvorstellungen zum Freiraum

Im Zuge der Neuordnung sind für das Wettbewerbsgebiet neben den Aspekten zu Bebauung und Verkehr auch die begleitenden Freiraumstrukturen mit anzudenken. Ein lebendiger Stadtraum mit vielfältigen und attraktiven Außenraumsituationen und hohen Aufenthaltsqualitäten im Zusammenspiel mit der entwurfsabhängigen Bauungskonzeption ist vorzusehen.

Begleitende Grün- und Freiflächen mit Spiel-, Sport- und Bewegungsangeboten für die gleichberechtigte Nutzung aller Personengruppen der Stadtgesellschaft sind an geeigneten Stellen vorzuschlagen.

Auch die im ISEK aufgezeigte thematische Fortführung des Grünzugs „Alter Bahndamm“ (vgl. Stadt Lehrte 2015: 118) ist in diesem Zusammenhang durch geeignete Maßnahmen anzudenken.

Es wird auf die beabsichtigte Freiflächengestaltung zwischen Rathaus und der neuen Wohnbebauung Gartenstraße verwiesen (s. Kap. B 6).

**Maßnahmen
Klimafolgenanpassung**

Es sind die Ratsbeschlüsse seit dem 12.02.2020 zu beachten, die unter anderem die Berücksichtigung folgender Aspekte fordern: Entsiegelung, Begrünung mit Blühaspekten und Stadtbäumen, blau-grüne Infrastruktur, Retentionsmöglichkeiten für anfallendes Wasser und Versickerung vor Ort (Stichwort: Schwammstadt), Verhinderung urbaner Hitzeinseln, Frischluftschneisen, Kombination von Gründach und Solarnutzung.

Darüber hinaus sind entsprechende Gesetzesregelungen (tlws. noch nicht gültig aber gewiss kommend), wie z.B. Solarpflicht auch für Privatbauten etc. zu berücksichtigen.

B 9 Wirtschaftliche und energetische Aspekte

Die städtebauliche Planung trägt für die Entstehung von Folgekosten für die Allgemeinheit wie für den Einzelnen erhebliche Verantwortung.

Die Kompaktheit eines Gebäudes bzw. einer Gebäudegruppe ergibt sich aus der Art der Bebauung und ihrer Zuordnung, Gliederung und Kubaturen, der Inanspruchnahme von Verkehrsflächen, der Ausgestaltung von Freiräumen – ausdrückbar in Kennzahlen wie GRZ, GFZ, Flächenverhältnissen usw.. Einen entsprechend verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Boden setzt die Ausloberin voraus.

Positive Einflussmöglichkeiten auf den Energieverbrauch der Neukonzeption sollten genutzt werden, z.B. durch die Stellung der Gebäude und die Vermeidung von gegenseitiger Verschattung (hohe Einstrahlungsgewinne, Anwendungsmöglichkeiten für Solarenergie), um ein zukunftsfähiges Stadtquartier hinsichtlich verschiedenster energetischer Aspekte zu ermöglichen.

Innovative Ansätze

Ökologisches Bauen, Cradle-to-cradle / Recycling, Passivhausstandard- bzw. Niedrigenergiestandard-Zertifizierung, Nahwärmenetze sowie Solar-/Photovoltaikanlagen und horizontale und vertikale Begrünung sind als Ansätze zu nennen, die zum jetzigen Zeitpunkt vorausschauend mit anzudenken sind und im weiteren Planungsverfahren weiter konkretisiert werden müssten.

B 10 Fotodokumentation Wettbewerbsgebiet (Auszug)

*Abb. Aktuelle Situation Parkplatz
Rückseite Rathaus
(Quelle: DHP 2022)*



*Abb. Gebäude Gartenstraße 5,
Fachdienst Kinder und Jugend
der Stadt Lehrte
(Quelle: DHP 2022)*



*Abb. P+R-Anlage am Bahnhof,
Bebauung Bahnhofstraße
(Quelle: DHP 2022)*



Abb. Südwestlicher Zugang
Bahnhofstunnel mit
ehem. Verkehrszentrum (links)
(Quelle: DHP 2022)



Abb. Astronautenweg, Blickrichtung
von südwestlichem Tunnelzugang
(Quelle: DHP 2022)



Abb. Durchwegung
Bahnhofstunnel
(Quelle: DHP 2022)



Abb. Nordöstlicher Zugang
Bahnhofstunnel mit
auskragender Überdachung,
Blickrichtung von Poststraße
(Quelle: DHP 2022)



Abb. Nordöstlicher Zugang
Bahnhofstunnel mit
auskragender Überdachung,
Blickrichtung von Neuem Zentrum
(Quelle: DHP 2022)



Abb. Zugang Neues Zentrum /
nordöstlicher Zugang
Bahnhofstunnel, Blickrichtung von
Burgdorfer Straße
(Quelle: DHP 2022)





- 2 Blätter im Hochformat** Die Wettbewerbsarbeit soll auf zwei Blättern im oben angegebenen Format abgegeben werden (Präsentationspläne gerollt, Vorprüfpläne gefaltet).
- b = 90 cm**
- h = max. 130 cm** Der Lageplan ist auf Blatt 1, die übrigen Leistungen sind auf Blatt 2 anzuordnen.

Der Umfang der digital einzureichenden Unterlagen zum Entwurf ist unter **A 7 Digitale Unterlagen der TeilnehmerInnen für die Vorprüfung** umfassend beschrieben.

03.04. – 04.05.2023 Bewerbungsfrist
09.05.2023 Losziehung
KW 21 Versand der Unterlagen
06.06.2023 Rückfragenfrist
13.06.2023 Kolloquium
22.08.2023 Abgabe Planunterlagen
05.09.2023 Abgabe Modell
23.11.2023 Preisgericht
06.12.2023 Ausstellungseröffnung

Ausloberin

Stadt Lehrte
Rathausplatz 1, 31275 Lehrte
www.lehrte.de

Wettbewerbsmanagement

Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB
Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld
www.dhp-sennestadt.de