EUROPAPLATZ SÜD BERLIN MITTE

Aufgabenbeschreibung
Mehrfachbeauftragung

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

BERLIN

MEHRFACHBEAUFTRAGUNG

Europaplatz Süd - Bahnhofsvorplatz zur Invalidenstraße
Berlin Mitte

Aufgabenbeschreibung

Berlin, Juni 2023

Auftraggeberin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Abteilung II, Städtebau und Projekte
Referat II A – Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

In Zusammenarbeit mit
der Deutschen Bahn
der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
dem Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt
InfraVelo

Koordination und Durchführung
DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH
Büro Berlin
Gertraudenstraße 20
10178 Berlin

Titelbild
Luftbild,
Falcon Crest Air 2021

Inhaltsverzeichnis

Teil A Verfahren 6

A.1 Anlass, Gegenstand und Aufgabenstellung 6
A.2 Art des Verfahrens 7
A.3 Beauftragte Büros 7
A.4 Bearbeitungshonorar 7
A.5 Informationsveranstaltung 7
A.6 Zwischenpräsentation 8
A.7 Einlieferung der Arbeiten 8
A.8 Arbeitsunterlagen 8
A.9 Beauftragte Leistungen 9
A.9.1 Zwischenpräsentation 9
A.9.2 Endabgabe 9
A.10 Bewertungsgremium 11
A.11 Beurteilungskriterien 12
A.12 Weitere Beauftragung 13
A.13 Eigentum und Urheberrecht 13
A.14 Terminübersicht 13

Teil B Bearbeitungsgebiet und Planungsaufgabe 14

B.1 Der Berliner Hauptbahnhof 14
B.1.1 Historische Entwicklung 14
B.1.2 Ortsstruktur und Quartier 15
B.1.3 Verkehrsliche Aspekte 17
B.2 Das Bearbeitungsgebiet - Städtebauliches Umfeld und Struktur 18
B.3 Planungsaufgabe und Ziel 20
B.3.1 Arbeitsbereich / Aufgabenstellung 21
B.3.2 Rahmenbedingungen 22
B.3.2.1 Brandschutz 22
B.3.2.2 Barrierefreiheit 25
B.3.2.3 Anschlussmobilität 26
B.3.2.4 Wegeleitung 27
B.3.2.5 Aufenthaltsqualität 27
B.3.2.6 Sonstige Anforderungen 28
B.4 Baukosten 31

Teil C Anlagen 32

C.1 Digitale Anlagen 32
C.2 Abbildungsverzeichnis 33

Teil A Verfahren

A.1 Anlass, Gegenstand und Aufgabenstellung

Der Berliner Hauptbahnhof ist der größte und wichtigste Personenverkehrsbahnhof in Berlin. 330.000 Reisende (2019 * Angaben der DB AG) frequentieren den Bahnhof täglich. Mit rund 15.000 m² Einzelhandels- und Verpflegungsflächen, die sich über drei Etagen verteilen und ganzjährig in den Kernöffnungszeiten von 8 bis 22 Uhr zugänglich sind, hält der Hauptbahnhof zusätzlich ein breites Konsumangebot vor. In der näheren und weiteren Umgebung des Hauptbahnhofs haben sich die Stadtquartiere weiterentwickelt und erheblich verdichtet oder sind, wie die „Europacity“ ganz neu entstanden. Damit verdichten sich auch die Verkehrsabläufe, die den Europaplatz passieren, mit neuen und hoch frequentierten Bewegungskorridoren von sich dort aufhaltenden Personen.

Dazu muss für einen reibungslosen und barrierefreien Wechsel zwischen dem Bahnverkehr, den Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs, privaten Verkehrsmitteln und auch neuen Mobilitätsangeboten gesorgt werden. Hierbei fungiert insbesondere der südliche Europaplatz als Bahnhofsvorplatz und als zentrales verknüpfendes Element.

Der Zustand und das heutige Erscheinungsbild des Europaplatzes sind alles andere als zufriedenstellend. Die Flächen sind aufgrund der Schnelleröffnung des Hauptbahnhofs im Sommer 2006 von nur provisorisch befestigten Platzflächen, durch eine hohe Orientierungslosigkeit und durch eine Übernutzung der geringen Flächenpotentiale geprägt. Es bedarf einer gestalterischen qualitativ hochwertigen und langlebigen Lösung, die eine deutliche Verbesserung der Situation (Sauberkeit, Sicherheit, Orientierung etc.) vor Ort herbeiführt. Es fehlt ein gesamthaftes Konzept, das an den unterschiedlichen Zielgruppen und deren Nutzungsbedürfnissen orientiert ist.

Der (in dieser Ausschreibung zu betrachtende südliche) Teil des Europaplatzes vor dem Hauptbahnhof lässt ein Strukturierungs- und Ordnungskonzept vermissen. Dieser Eindruck verdichtet sich insbesondere in den Stoßzeiten, wenn die unterschiedlichsten Nutzergruppen den Platz passieren und sich an neuralgischen Punkten Menschenansammlungen bilden:

- Grundsätzlich ist die Barrierefreiheit[1] deutlich zu verbessern.
- Der Platz weist zahlreiche Barrieren (Poller, Container, Leitungen, etc.) in jeder Sichthöhe auf. Er wirkt daher sehr schnell überfüllt, ungeordnet und unstrukturiert; insbesondere für nicht ortskündige oder mobilitätseingeschränkte Nutzer:innengruppen.
- Für die unterschiedlichen Nutzer:innengruppen bietet er wenig Orientierung (kaum vorhandene Wegeleitung, kein taktiles Leitsystem etc. - vom Bahnhof kommend in Richtung Stadt).
- Ein barrierefreier Zugang, im Sinne einer Stufenfreiheit, auf dem Weg zum Hauptbahnhof ist nicht bzw. nur bedingt gegeben.
- Auch das Thema „Sauberkeit und Ordnung“ verringert die Aufenthaltsqualität auf dem Platz.

1 Kurze nicht umfassende Definition von Barrierefreiheit: Barrierefreiheit umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Ziel ist es, Barrieren schrittweise abzubauen und so die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen grundsätzlich ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

A.2 Art des Verfahrens

Die Mehrfachbeauftragung mit einem gesetztem Teilnehmenden sowie drei Teilnehmenden aus einem öffentlich bekanntgemachten Teilnahmewettbewerb wird als kooperatives Verfahren mit einer Zwischenpräsentation durchgeführt. Der Ablauf ist in folgenden Verfahrensschritten geplant:

- Ausgabe der Verfahrensunterlagen
- Informationsgespräch (Kick-Off)
- Erste Bearbeitungsphase der beauftragten Büros
- Zwischenpräsentation
- Erstellung Protokoll
- Zweite Bearbeitungsphase der beauftragten Büros
- Abgabe der Arbeiten
- Prüfung der Arbeiten
- Abschließende Sitzung des Bewertungsgremiums

Die Mehrfachbeauftragung wird in Anlehnung an die RPW 2013 durchgeführt.

A.3 Beauftragte Büros

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abteilung II, Städtebau und Projekte, Referat II A, Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten wird 4 Landschaftsarchitekturbüros beauftragen. Folgendes Landschaftsarchitekturbüro wird als Teilnehmer gesetzt:

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Es werden drei weitere Landschaftsarchitekturbüros durch einen öffentlich bekanntgemachten Teilnahmewettbewerb nach § 10 UVgO ausgewählt.

A.4 Bearbeitungshonorar

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abteilung II, Städtebau und Projekte, Referat II A, Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten beauftragt die unter A.3 benannten Büros mit Teilleistungen für die Leistungsphase Vorentwurf gem. HOAI § 39. Jedem Büro wird ein Bearbeitungshonorar in Höhe von 10.000,00 € (netto) ausgezahlt. Das Bearbeitungshonorar beinhaltet die beauftragten Leistungen sowie alle Vorstellungstermine und Nebenkosten. Die Planungsbüros haben mit der Unterzeichnung eines entsprechenden Planungsvertrages ihre Teilnahme an der Mehrfachbeauftragung bestätigt. Die Auszahlung erfolgt infolge Rechnungsstellung entsprechend dem erbrachten Leistungsumfang.

A.5 Informationsveranstaltung

In einem Informationsgespräch werden die Verfahrensunterlagen sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit den Teilnehmenden und den Mitgliedern des Bewertungsgremiums erörtert und beantwortet. Die Informationsveranstaltung (Kick-Off) findet am **21.06.2023** statt. Genaue Zeit- und Ortsangaben werden den Teilnehmenden vorab per E-Mail mitgeteilt. Die

Veranstaltung wird entweder vor Ort in Berlin oder digital stattfinden. Schriftliche Rückfragen zu den Verfahrensunterlagen können bis zum **15.06.2023** an das betreuende Büro gestellt werden (**europaplatz-sued@dsk-gmbh.de**). Die schriftliche Beantwortung der Rückfragen erfolgt mit dem Protokoll der Informationsveranstaltung. Das Protokoll über die Informationsveranstaltung wird allen Verfahrensbeteiligten innerhalb von 5 Tagen zugesandt; es wird Bestandteil der Verfahrensunterlagen.

A.6 Zwischenpräsentation

Am **03.08.2023** findet eine Zwischenpräsentation in der Stadtwerkstatt Berlin (Karl-Liebknecht-Str. 11, 10178 Berlin), statt. Genaue Zeit- und Ortsangaben sowie die Reihenfolge der Präsentationen werden den beauftragten Büros vorab per E-Mail mitgeteilt.

Bei dem Termin stellen die beauftragten Büros dem Bewertungsgremium nacheinander ihre ersten, grundsätzlichen Planungsüberlegungen in einer bis zu 20-minütigen Präsentation vor (siehe A.9.1). Die Anmerkungen aus der jeweils anschließenden Diskussion mit dem Bewertungsgremium werden schriftlich festgehalten und dem jeweiligen Büro zusammen mit einem allgemeinen Protokoll zum Termin der Zwischenpräsentation zur Verfügung gestellt. Das Protokoll wird innerhalb von fünf Tagen zugesandt und Bestandteil der Verfahrensunterlagen.

A.7 Einlieferung der Arbeiten

Die Einlieferungsadresse der Konzepte ist ausschließlich das betreuende Büro:

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH
Büro Berlin
Gertraudenstraße 20
10178 Berlin

Endabgabetermin der Arbeiten ist der **08.09.2023**. Arbeiten, die durch die Post oder andere öffentliche Beförderungsmittel zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn der Tagesstempel unabhängig von der Uhrzeit das Datum des **08.09.2023** oder früher bestätigt. Es liegt daher im Interesse der Teilnehmenden, sich die rechtzeitige Abgabe bestätigen zu lassen.

Zusätzlich sind spätestens bis zum **08.09.2023** die geforderten digitalen Unterlagen unter folgendem Link hochzuladen:
https://dsk-gmbh.de/entwurfsabgabe/

Arbeiten können auch bis spätestens an den o. g. Terminen **bis 12:30 Uhr** beim betreuenden Büro abgegeben werden.

A.8 Arbeitsunterlagen

Den Teilnehmenden werden folgende Unterlagen unter dem Link
https://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/europaplatz_sued/login/
zum Download zur Verfügung gestellt:

- Aufgabenbeschreibung
- Anlage 1: Lageplan des Plangebietes m. Bestands und Höhenaufmaß (PDF / DWG)
- Anlage 2: RVP aktuell (PDF / DWG)
- Anlage 3: ALK Stadtgebiet (PDF / DWG)
- Anlage 4: Luftbilder
- Anlage 5: Schwarzplan (PDF / DWG)
- Anlage 6: BVG Anlagen
- Anlage 7: Merkblätter Feuerwehr
- Anlage 8: Bebauungspläne
- Anlage 9: Planungsbriefing Jelbi Station
- Anlage 10: Höhenzugangstechnik-Pläne
- Anlage 11: Verfassererklärung
- Anlage 12: WC- Flächenbedarfe
- Anlage 13: SenMVKU Ideenteil
- Anlage 14: Hinweise der BSR
- Anlage 15: Berlin Hauptbahnhof – Ergänzung des Verkehrs- und Erschließungskonzeptes, August 2011

A.9 Beauftragte Leistungen

A.9.1 Zwischenpräsentation

Zur Zwischenpräsentation sind von den beauftragten Büros die folgenden Leistungen in ausgearbeiteter und farbiger Fassung zu erbringen:

1. Ein Präsentations-Plan „Ideen“ (DIN A1 Querformat):

Erste Ideen zum freiraumplanerischen Konzept (Maßstab 1:250, farbig) mit Aussagen insbesondere zu:

- Aufteilung des Freiraums
- Nutzungsmöglichkeiten
- Wegeleitung
- Oberflächenbelag (Materialität, Farbigkeit)
- Möbilierung
- Begrünung
- Umgang mit dem Bestand, insbesondere mit der vorhandenen Entwässerungslösung und dem Unterbau
- Anbindung an die Invalidenstraße (Ideenteil)
- Berücksichtigung späterer Erweiterungsmöglichkeit im Bereich der heutigen Baustelleneinrichtung

2. Power-Point-Präsentation:

- Maximal zehn Folien als PPT-Datei (digital auf Datenträger).

A.9.2 Endabgabe

Zur Endabgabe sind von den Beauftragten folgende Leistungen zu erbringen:

Präsentationspläne
max. drei DIN A0 Blättern im Querformat, farbig

- **Skizzen / Piktogramme** zur Darstellung / Ableitung des Leitbildes / des konzeptionellen Ansatzes bzw. des Planungsprogramms, **Maßstab frei wählbar**
- **Lageplan im Maßstab 1:500**, Darstellung des Gesamtkonzeptes mit Aussagen zur gestalterischen, funktionalen, verkehrlichen und räumlichen Einbindung in die vorgefundene Situation mit konzeptionellen Aussagen zur Umgestaltung und Anbindung an den Bestand (inklusive Ideenteil und späterer Erweiterungsmöglichkeit im Bereich der heutigen Baustelleneinrichtung)
- **Lageplan im Maßstab 1:200** mit vertiefenden Aussagen zu gestalterischen und funktionalen Maßnahmen (Material, Ausführung, Zonierung, Ausstattung etc.)
- **Schnitte im Maßstab 1:200**
- Aussagen / Darstellungen zum **Thema Nachhaltigkeit, Zukunftsfähigkeit der Entwurfslösung**; Art der Darstellung frei wählbar.
- Max. **eine Perspektivdarstellung**
- Es ist den beauftragten Büros freigestellt - im Rahmen der vorgegebenen Blattformate - **Skizzen in freiem Maßstab** zur weiteren Verdeutlichung der Planungsabsichten darzustellen.

Erläuterungstext als Ausdruck

Erläuterungstext zu den wesentlichen konzeptionellen und baulichen Maßnahmen und den geplanten Funktions- / Nutzungsbereichen (getrennt von den Plänen) max. 3 DIN-A4-Seiten, Schrift Arial, Schriftgröße 11.

Plansatz Vorprüfung

- Präsentationsblätter (DIN A0), farbig und auf DIN A4 gefaltet
- Präsentationsblätter, farbig und auf DIN A3 verkleinert

Digitale Unterlagen

Folgende Daten sind unter dem Link **https://dsk-gmbh.de/entwurfsabgabe/** hochzuladen.

- Präsentationspläne in Originalgröße als .pdf-Datei (bei Pixeldarstellung Auflösung mind. 300 dpi)
- Präsentationspläne in Originalgröße als .jpg-Datei
- Perspektive als Einzeldarstellung als JPEG-Datei
- Erläuterungsbericht als PDF-Datei
- Planzeichnung im .dxf- / .dwg-Format mit Angabe folgender Inhalte als geschlossene Polygone in Layern / Ebenen / Klassen:
    - Befestigte Flächen
    - Unbefestigte Flächen

Ggf. wird in der Bewertungsgremiumssitzung eine digitale Präsentation der Pläne durchgeführt. In diesem Kontext bitten wir die Darstellung, Kontrast und Lesbarkeit der digitalen Pläne entsprechend zu optimieren.

A.10 Bewertungsgremium

Die eingereichten Konzepte werden durch ein Bewertungsgremium beurteilt, das sich wie folgt zusammensetzt:

Stimmberechtigte Vertreter:innen der Auftraggeberin

DB AG	Herr Alexander Kaczmarek , Konzernbevollmächtigter der DB AG für die Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern
Bezirk Mitte	Frau BezStadtR Almut Neumann
SnSBW	Frau Prof SenBauDir Petra Kahlfeldt
SenMVKU	Herr Norman Niehoff, Abt. IV Referatsleiter

Stimmberechtigte Fachberater:innen

Frau Landschaftsarchitektin Dipl. Ing.
Gabriele G. Kiefer

Frau Landschaftsarchitektin Prof. Dipl. Ing.
Maren Brakebusch

Herr Landschaftsarchitekt Dipl. Ing.
Bertel Bruun

Landschaftsarchitekt:in N.N.

Sachverständige (nicht stimmberechtigt)

Vertreter Berliner Feuerwehr
Herr Philipp Schlumpberger

SenMVKU, Straßen- und Platzgestaltung
Frau Eda Doğral

SenMVKU, Fußverkehr
Frau Saskia Leckel

SenMVKU, Fahrradparken
Fr. Ilka Weiß

BA / SGA Mitte
Herr Matthias Stolle

DB AG
Frau Monika Jung, Frau Fanny Wohlrab, Herr Uwe Boock, Herrr Johannes Zück, Herr Michael Kersting, Herr Holger Auferkamp, Frau Lina Lang, Herr Ludgar Palz

BVG Jelbi
Herr Michael Bartnik

BVG
Herr Marco Koos

SenStadt
Frau Anina Böhme, Herr Werner Schlömer, Herr Leonard Dickow, Herr Ludger Kämereit

Landeskriminalamt Polizei Berlin, Städtebauliche Kriminalprävention
Herr Dirk Felgenhauer

A.11 Beurteilungskriterien

Das Bewertungsgremium wird sein Urteil maßgeblich aus der Qualität aller Arbeiten anhand folgender Bewertungskriterien bilden:

Städtebauliches Konzept
- Schlüssigkeit der Leitidee
- Raumbildung, Erlebbarkeit, Orientierung
- Städtebauliche Verflechtung

Nutzungskonzept
- Funktionalität
- Anordnung der Nutzungsbereiche

Freiraumkonzept
- Gliederung und Zonierung
- Freiräumliche Verflechtung
- Freiraumqualitäten
- Öffentlicher Raum
- Nutzungsmöglichkeiten

Erschließungs- und Mobilitätskonzept
- Orientierung
- Verkehrswege
- Schlüssigkeit
- Barrierefreiheit

Nachhaltigkeitskonzept
- Nachhaltigkeit
- Wirtschaftlichkeit (im Sinne von Angemessenheit)

Realisierbarkeit
- Umsetzbarkeit
- Flexibilität

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

A.12 Weitere Beauftragung

Die Auftraggeberin beabsichtigt unter Würdigung der Entscheidung des Bewertungsgremiums, eines der teilnehmenden Büros mit den Planungsleistungen LP 2 (Finalisierung) und LP 3 bis LP 5 gem. § 39 HOAI 2021 optional und ggf. in Stufen mit den Leistungsphasen 6 - 9 nach § 39 HOAI 2021 unter Anrechnung des Pauschalhonorars aus der Mehrfachbeauftragung zu beauftragen.

Voraussetzung ist, dass die Finanzierung des Bauvorhabens durch die Auftraggeberin gesichert ist. Vor einer Beauftragung mit diesem Leistungsumfang behält sich die Auftraggeberin vor, eine oder mehrere Kostenberechnungen anfertigen zu lassen, um sicherzustellen, dass der Vorentwurf des Teilnehmenden, der mit den Planungsleistungen beauftragt werden soll, innerhalb des Kostenrahmens realisiert werden kann.

A.13 Eigentum und Urheberrecht

Die Auftraggeberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser:innen werden dabei genannt.

A.14 Terminübersicht

Ausgabe der Unterlagen	09.06.2023
Rückfragenfrist	15.06.2023
Informationsveranstaltung	21.06.2023
Zwischenpräsentation	03.08.2023
Abgabe der Arbeiten	08.09.2023
Sitzung des Bewertungsgremiums	11.10.2023

Teil B Bearbeitungsgebiet und Planungsaufgabe

B.1 Der Berliner Hauptbahnhof

Der Europaplatz Süd ist der nördliche Vorplatz des Berliner Hauptbahnhofs in Berlin Mitte.

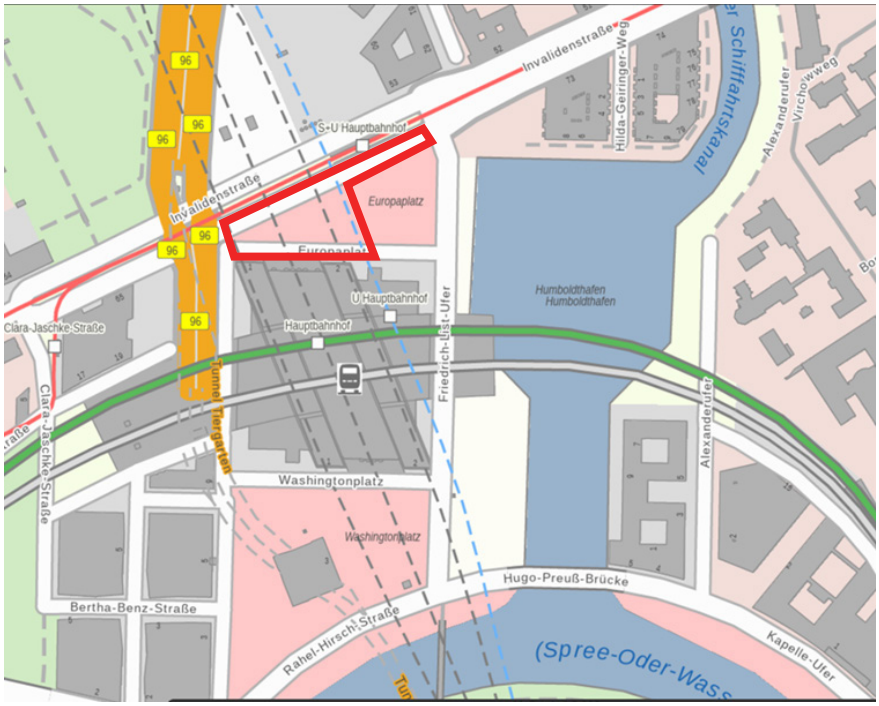


Abb. 1 Europaplatz - Umgestaltungsbereich (Realisierungs- und Ideenteil) in Rot eingegrenzt

B.1.1 Historische Entwicklung

Die Fläche des heutigen Europaplatzes hat eine lange Geschichte als Bahnhofsstandort. Zunächst erfolgte der Eisenbahnverkehr über den etwas weiter östlich liegenden 1847 eröffneten Hamburger Bahnhof. Der Lehrter Bahnhof eröffnete 1871. Mit dem Bau des in Ost-West-Richtung verlaufenden Stadtbahnviadukts mit dem Lehrter Stadtbahnhof wurde der gesamte Eisenbahnverkehr im Lehrter Bahnhof, als einer von acht Kopfbahnhöfen Berlins, konzentriert. Weite Bereiche nördlich der Invalidenstraße waren der Eisenbahninfrastruktur sowie dem Güterverkehr vorbehalten.

Nach der Teilung Berlins gab es in der Heidestraße noch einen Güterbahnhof. Auf allen restlichen Bahnanlagen erfolgten, auch wegen der abgeschiedenen Randlage des Gebiets an der Sektorengrenze, nur untergeordnete Nutzungen, wie Lagerflächen und provisorische Gewerbebauten. Die Ruine der ehemaligen Empfangshalle des historischen Fernbahnhofs wurde in den 1950-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts abgebrochen. Der Standort des Lehrter Stadtbahnhofs, der bis 2002 als S-Bahnhof in Betrieb war, bildet heute in etwa den Bereich des Europaplatzes.

Nach der Wiedervereinigung Berlins liegen die Flächen wieder im zentralen Bereich der Stadt und erhielten ihre frühere Bedeutung für die verkehrliche Erschließung der Gesamtstadt, insbesondere für den schienengebundenen Fern- und Nahverkehr zurück. Mit der Entscheidung, das Eisenbahnnetz durch eine Nord-Süd-Fernbahntrasse zu ergänzen, deren Schnittpunkt mit der hi-

storischen Stadtbahn-Trasse an der Stelle des ehemaligen Lehrter Bahnhofs war, erfolgte die Grundsatzentscheidung zur Errichtung des neuen Berliner Hauptbahnhofs an dieser Stelle. Im Jahr 2006 wurde der Berliner Hauptbahnhof an dieser zentralen Stelle in der Berliner Stadtmitte nach elf Jahren Bauzeit als Kreuzungsbahnhof zwischen der historischen, oberirdisch verlaufenden, Stadtbahn und der neuen, unterirdischen, Nord-Süd-Bahnverbindung in Form eines Turmbahnhofs mit markantem Empfangsgebäude fertiggestellt. Der Bahnhof wurde von dem Architekten Meinhard von Gerkan entworfen. Die fünf Ebenen des Turmbahnhofs gliedern sich in zwei Ebenen für den Bahnverkehr sowie in drei Verbindungs- und Einkaufsebenen mit ca. 15.0000 m² Nutzfläche. Zwei sogenannte Bügelbauten markieren den Verlauf der unterirdischen Trasse und werden in Teilen von der DB AG als Büroräumlichkeiten genutzt; einige Flächen sind jedoch auch an Externe vermietet.

B.1.2 Ortsstruktur und Quartier

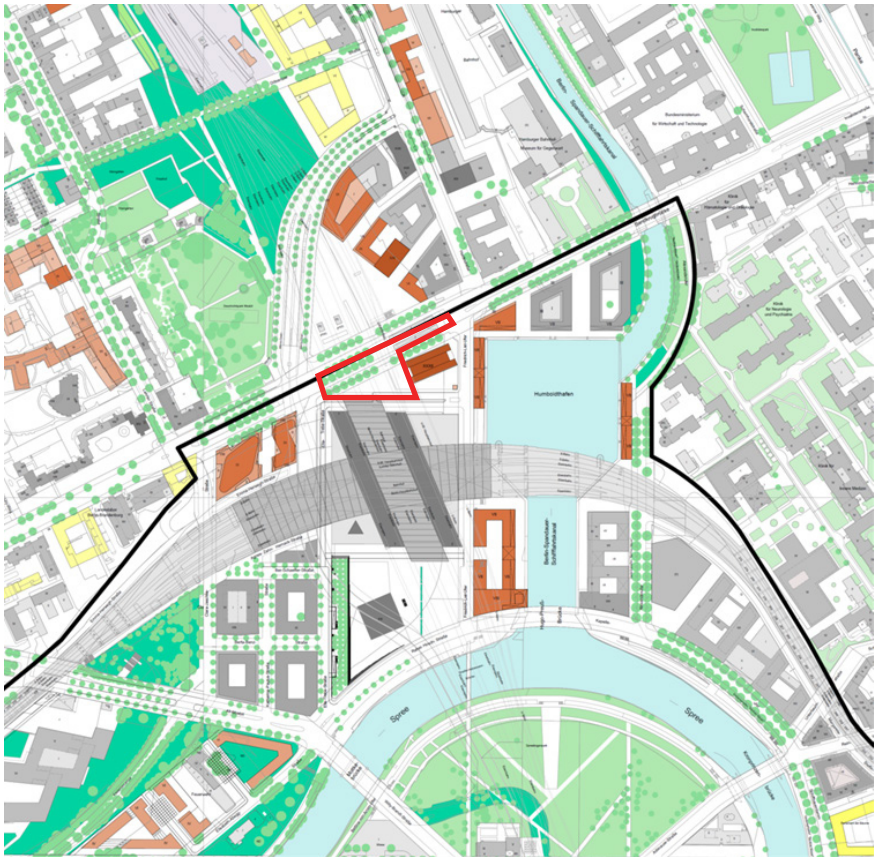


Abb. 2 Lage des Europaplatzes im städtebaulichen Kontext (einschließlich geplanter Gebäude)

Der Berliner Hauptbahnhof als der größte und modernste Kreuzungsbahnhof Europas liegt im Ortsteil Moabit innerhalb des Berliner Bezirks Mitte, nördlich des Regierungsviertels. Südlich des Hauptbahnhofes liegt der Spreebogenpark mit dem Bundeskanzleramt. Östlich des Hauptbahnhofes befindet sich der Humboldthafen. Das Universitätsklinikum der Charité Berlin liegt ebenfalls östlich gelegen. Auf der südlichen Seite des Hauptbahnhofes befindet sich der Washingtonplatz mit einer Fläche von ca. 18.000 m². Im Zuge der Neugestaltung des Lehrter Stadtquartiers dominiert den Platz seit 2020 der „cube“ berlin, ein kubusförmiger Bau. Am Rand des Platzes liegen Hotels und Bürogebäude. Nachdem die Oberfläche des Washingtonplatzes zur

Bahnhofseröffnung im Mai 2006 mittels Bitumenbelag provisorisch hergestellt wurde, begann im November 2010 der endgültige Ausbau. Basis war, wie für den Europaplatz Süd, das Ergebnis eines freiraumplanerischen Wettbewerbs aus dem Jahr 1999.

Abb. 3 Luftbild Hauptbahnhof und Umgebung (Bearbeitungsgebiet mit Pfeil gekennzeichnet); Stand Juni 2021

Abb. 4 Luftbild Hauptbahnhof und Umgebung (Bearbeitungsgebiet mit Pfeil gekennzeichnet); Stand Juni 2021

B.1.3 Verkehrliche Aspekte

Der Europaplatz bildet einen Knoten- und Umsteigepunkt verschiedenster Verkehrsarten. Direkt an den Europaplatz Süd angrenzend verläuft die sechsspurige Invalidenstraße mit separater Gleisführung der Tramlinien inklusive deren Haltestelle für den Berliner Hauptbahnhof. Die Tramhaltestelle befindet sich mittig zwischen den Richtungsfahrbahnen der Invalidenstraße (Linien M 5, M 8, M 10) und wurde nach einem Wettbewerb in einer modernen ortsbildprägenden Architektur gebaut. Die S-Bahn (Linien S 3, 5, 7, 9 und künftig auch S21), die U-Bahn (Linie U 5), sowie den Regional- und Fernverkehr erreicht man über das Gebäude des Berliner-Hauptbahnhofs sowie auch separate Zugangstreppen. Die Bushaltestellen Berlin Hauptbahnhof (Linien 245 und 142, 120, M 85, M 41) befinden sich vor dem Gebäude des Hauptbahnhofs auf der Invalidenstraße. Der Radverkehr wird entlang der Invalidenstraße auf separaten, von der Fahrbahn durch Bäume und befestigte Warteflächen der Bushaltestellen abgegrenzte, Radwegen geführt. Fahrradparken (Fahrradbügel) und ungeordnete Abstellung von Fahrrädern sowie von Leihfahrzeugen (Elektro-Kleinräder, Fahrräder und Roller) blockieren die Platzfläche. Hier ist eine Neuordnung zwingend geboten und Aufgabe der Umgestaltung. Derzeit wird eine westliche Teilfläche des Europaplatz Süd für den Taxi-Ein- und -Ausstieg genutzt. Diese Funktion (Taxi) wird von der Platzfläche des Europaplatzes Süd verlagert bzw. auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz (Washingtonplatz) auf dem bereits Taxihalte bestehen, konzentriert /gebündelt und ist damit bei der Umgestaltung nicht zu berücksichtigen.

Die südlichen Haltstellen des Busverkehrs zusammen mit dem südlichen Rad- und Gehweg der Invalidenstraße sollen im Rahmen des Ideenteils hinsichtlich einer Verbesserung der derzeitigen Situation zwischen Einmündung B 96 / Ella-Trebe-Straße und Einmündung Straße Friedrich-List-Ufer mit betrachtet werden.

Die Belieferung und Andienung der Handels- und Dienstleistungsflächen des Bahnhofsgebäudes erfolgt weitestgehend über entsprechende Anlieferbereiche, die sich außerhalb der Fläche des Europaplatzes Süd befinden. Eine Möglichkeit der Zufahrt zu den Eingängen beider Bügelbauten auf dem Europaplatz Süd muss jedoch weiterhin im Falle von größeren Anlieferungen, Bauarbeiten etc. für die DB AG sichergestellt bleiben. Die Zufahrtssituation ist über eine entsprechende Zufahrtsregelung (Schließsystem, Beschilderung etc.) zu regeln und einfach für DB-Belange zugänglich zu machen. Die benötigte Breite der Zuwegung orientiert sich an den Feuerwehr-Bewegungsflächen (siehe Kapitel: B.3.2 Rahmenbedingungen).

Die Erschließung des Hauptbahnhofs für den PKW-Verkehr (MIV) erfolgt ausschließlich über die unterirdische Anbindung durch den Tunnel der B 96. Das PKW-Parken erfolgt im Parkhaus des Hauptbahnhofes (Tiefgarage), welches auch über den Tunnel der B 96 angebunden ist. Auf der Platzfläche des Europaplatzes Süd und an der Invalidenstraße ist PKW-Parken generell nicht zulässig. Hier ist keine Veränderung der derzeitigen Situation geplant. Eine Kiss & Ride-Fläche ist im Bereich des Europaplatzes Süd (und an der Invalidenstraße) nicht vorhanden. Auch hier ist keine Veränderung der derzeitigen Situation geplant.

B.2 Das Bearbeitungsgebiet – Städtebauliches Umfeld und Struktur

Abb. 5 Luftbild vom Hauptbahnhof mit Verortung der Umgestaltungsfläche

Die Großstruktur des Berliner Hauptbahnhofs, die im Süden an den Europaplatz angrenzt, ist die städtebaulich dominierende Figur. Westlich des Europaplatzes verläuft die B96, die nordwestlich des Fußgängerbereichs erst oberirdisch und dann unterirdisch in Richtung Tiergartentunnel verläuft. Die B96 stellt die übergeordnete Straßenverbindung für den MIV dar.

Nordwestlich befindet sich der Geschichtspark des ehemaligen Zellengefängnis Moabit, der als Gesamtanlage unter Denkmalschutz steht. Nördlich des Europaplatzes Süd verläuft die übergeordnete Straßenverbindung Stufe II des übergeordneten Straßennetzes, die einen Bestandteil der Invalidenstraße ausmacht. Diese trennt den Europaplatz Süd vom künftig gegenüberliegenden Fußgängerbereich auf dem Europaplatz Nord gem. B-Plan II-201b vom 22.06.2006 (s. Anlage 8). Östlich des Europaplatzes Süd befindet sich der Humboldthafen. Hier wurde im Jahr 2022 die Erneuerung der Uferpromenaden nach historischem Vorbild fertiggestellt. Langfristig ist zwischen dem den Europaplatz Süd begrenzenden Straßenabschnitt Friedrich-List-Ufer und dem Hafenbecken die Errichtung eines mehrgeschossigen Gebäudes geplant. Darüber hinaus soll auf dem östlichen Teil des Europlatzes Süd im Bereich der derzeitigen Baustelleneinrichtung der S 21 als städtebauliches Merkzeichen ein 100 m hohes Hochhaus (MK 8 im B-Plan II-201a) errichtet werden. Bis zur Fertigstellung der S 21 und des v. g. Hochhauses bildet der Bauzaun der Baustellenrichtung der S 21 die östliche Platzkante des Europaplatzes Süd. Für die Gestaltung des Europaplatzes Süd ist davon auszugehen, dass der Bauzaun der S 21 / der Baustelleneinrichtung des geplanten Hochhauses für mindestens die nächsten 10 – 15 Jahre die bestehende und erlebbare östliche Platzkante bilden wird.

Bei der Gestaltung soll, auch unter Berücksichtigung des Ideenteils, ein Entwurf erarbeitet werden, der eine Erweiterung der Platzfläche des Europaplatzes Süd um das Umfeld des zukünftigen Hochhauses nach Beendigung der Bauarbeiten der S 21-Baustelle ermöglicht, ohne die bestehende Gestaltung des Platzes Europaplatz Süd dann wieder grundsätzlich in Frage stellen zu müssen.

Der Europaplatz Süd ist Bestandteil des B-Planes II-201a Lehrter Bahnhof (s. Abbildung und Anlage 8). Nördlich angrenzend ist der B-Plan II-201c Heidestraße rechtswirksam (s. Anlage 8). Der B-Plan II-201c Heidestraße umfasst den Europaplatz Nord als multifunktionale Platzfläche mit starken Verkehrsfunktionen. Begrenzt wird dieser durch geschlossene Baublöcke, die städtebaulich durch ein bereits realisiertes Hochhaus dominiert werden. Die Invalidenstraße als planfestgestellter Straßenbereich trennt beide v. g. B-Pläne und bildet eine städtebauliche-funktionale und räumliche Zäsur.

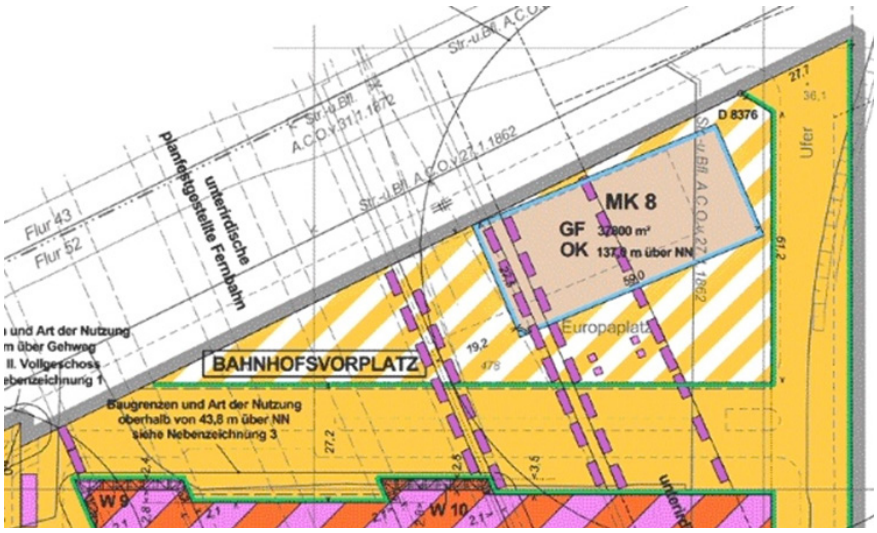


Abb. 6 Ausschnitt Bebauungsplan II-201a

Für den Europaplatz Süd ist vorgesehen, entgegen den Festsetzungen des B-Plans II-200a, den verkehrsberuhigten Bereich bis an das Bahnhofsgebäude heranzuziehen, damit ein barrierefreier Platz bis zur Invalidenstraße heran gebaut werden kann.

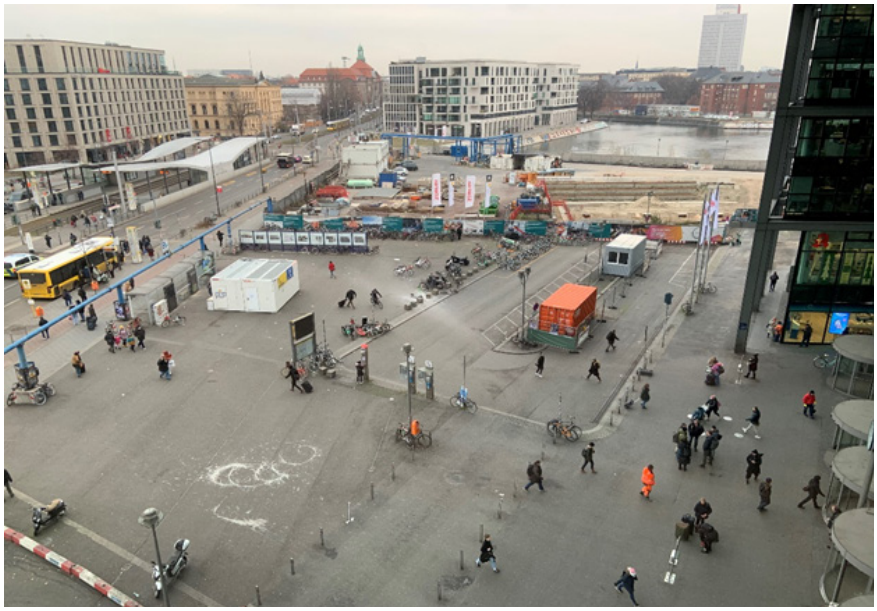


Abb. 7 Blick auf den Europaplatz Richtung Friedrich-List-Ufer

Abb. 8 Eingang vom Hauptbahnhof

Abb. 9 Eingang vom Hauptbahnhof

B.3 Planungsaufgabe und Ziel

Für den Europaplatz Süd ist ein Flächenkonzept zu entwickeln, das sich an den unterschiedlichen Nutzer:innengruppen und deren Bedürfnissen ausrichtet. Den Bewegungskorridoren und der Orientierbarkeit ist alles andere unterzuordnen. Eine Neustrukturierung mit eindeutigen Zonierungen und Aspekten der Barrierefreiheit (siehe Definition; Fußnote 1) soll den Platz klar gliedern und schnell einen Überblick zulassen. Bewegungskorridore und Ruhebereiche sind geschickt zu platzieren und ergänzen den Fokus zwischen den Zielpunkten (Bahnhofseingang | Bus- und Straßenbahnhaltestellen | Fußgängerquerungen | Gehbeziehungen in die anschließenden Quartiere). Für

alle Verkehrsteilnehmende und deren Bedürfnisse wird Raum geschaffen und die Platzfläche ihrer Bedeutung entsprechend aufgewertet.

B.3.1 Arbeitsbereich / Aufgabenstellung

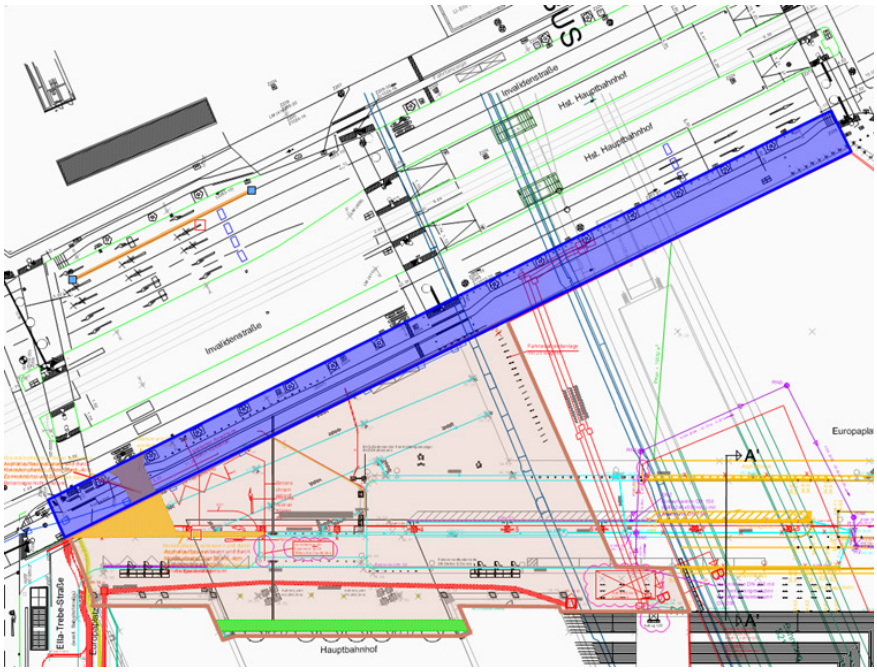


Abb. 10 Realisierungsteil (rosa hinterlegt) und Ideenteil (blau hinterlegt)

Realisierungsteil:
Der ca. 4.000 m2 umfassende Realisierungsteil wird im Westen begrenzt von der Ella-Trebe-Straße, die hier auf die Platzfläche trifft und z. Z. mit einer baustellenbedingten provisorischen Lösung an die Invalidenstraße angebunden ist. Die südliche Grenze des Realisierungsteils bildet die nördliche Fassade des Bahnhofsgebäudekomplexes mit seinen Ein- und Ausgängen. Östlich bildet der Bauzaun der Baustelleneinrichtung der S 21 die Grenze. Hier befindet sich einer der Eingänge zur U-Bahnlinie U 5. Nördlich wird der Realisierungsteil durch die südliche Bordsteinkante des südlichen Gehweges der Invalidenstraße begrenzt. Hier schließt der Ideenteil unmittelbar an.

Ideenteil:
Der Ideenteil beginnt, unmittelbar nördlich an den Realisierungsteil angrenzend, an der südlichen Bordsteinkante des südlichen Gehweges der Invalidenstraße und geht bis zur südlichen Bordsteinkante der Fahrbahn der Invalidenstraße. Westlich beginnt er auf Höhe der Ella-Trebe-Straße. Östlich wird er durch die Einmündung der Straße Friedrich-List-Ufer in die Invalidenstraße begrenzt.
Mit dem Ideenteil soll die Schnittstelle zum ÖPNV, hier insbesondere mit dem Busverkehr an bzw. auf der Invalidenstraße, berücksichtigt und möglichst verbessert werden. Bestehende Konfliktpunkte zwischen Radverkehr, Fußgänger:innen und Wartenden sollen möglichst gelöst werden. Die Barrierefreiheit ist sicherzustellen. Die Unterbringung / Eingliederung von zusätzlichen barrierefreien Bushaltestellen für Schienenersatzverkehre bei den regulären Bushaltestellen, jedoch separat, ist zu prüfen und möglichst vorzusehen.

Ein wichtiger Bestandteil des Ideenteils soll die durchgängige Lösung des

Wegeleitsystems von und bis zu den Ein- und Ausgängen des Gebäudes des Hauptbahnhofs sein (s. hierzu Vorgabe SenMKVU für den Ideenteil und der BVG – Einbaurichtlinie Bushaltestellen - in der Anlage 6 und 13).

Es wird empfohlen, für den Ideenteil aufgrund der erhöhten verkehrsplanerischen Gestaltungsanforderungen optional eine oder ein Verkehrsplaner:in mit einzubeziehen.

B.3.2 Rahmenbedingungen

B.3.2.1. Brandschutz

Die nachstehenden Vorgaben der Berliner Feuerwehr sind zwingend zu beachten (s. a. Merkblatt Flächen für die Feuerwehr, Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr und Merkblatt Vertrag DSD1 – Anlage 7):

Feuerwehr-Bewegungsflächen:
- es müssen 4 Bewegungsflächen berücksichtigt werden: Bügelbau Nord-West, Bügelbau Nord-Ost, Verkehrsstation HBF, Eingang U-Bahnhof U 5
- die Bewegungsflächen müssen gemäß Merkblatt der Berliner Feuerwehr bzw. der DIN 14090 mindestens 12m x 7m betragen und einem Gesamtgewicht von mindestens 16 t bzw. 10 t Achslast standhalten, siehe Merkblatt im Anhang
- die Bewegungsflächen müssen mindestens 5m von den Gebäuden entfernt angelegt sein (Vermeidung der Personenstauung vor einem Ausgang während einer Räumung)
- die Bewegungsflächen dürfen maximal 15m von den Gebäuden (Löschwassereinspeisungen) entfernt angelegt werden (Schlauchlänge eines Schlauches 20m)

Feuerwehr-Zufahrten:
- die Zufahrten müssen gemäß Merkblatt der Berliner Feuerwehr bzw. der DIN 14090 mindestens 3m, besser 3,5m breit sein und einem Gesamtgewicht von mindestens 16 t bzw. 10 t Achslast standhalten, siehe Merkblatt im Anhang
- die Kurvenradien müssen einem kleinstmöglichen Außenradius von 10,50m berücksichtigen, hier ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 5m notwendig, siehe Merkblatt im Anhang
- die Zufahrten müssen vor unbefugter Benutzung durch entsprechende Sperrvorrichtungen gesichert werden, wir empfehlen elektrisch versenkbare Poller mit einer Bedienung mittels FSD 1
- (herausnehmbare Poller oder Fahrbahnschranken sind ebenfalls möglich, diese müssen mit einem Dreikant nach DIN 3223 ausgestattet sein, umlegbare Poller werden nicht empfohlen)

Feuerwehr-Umfahrung:
- für den Einsatz der Feuerwehr wird eine Feuerwehr-Umfahrung auf dem Vorplatz empfohlen, hierdurch können alle Bewegungsflächen von beiden Seiten erreicht und genutzt werden
- weiter entfällt durch eine Feuerwehr-Umfahrung ein Rückwärtsfahren zum Verlassen der Einsatzstelle, (aufgrund des großen Personenstroms am Hbf. wird hiervon dringend abgeraten)

Alternative Wendehammer:

- als Alternative zur Feuerwehr-Umfahrung kann ein Wendehammer angelegt werden, dieser muss gemäß RASt 06 (Richtlinie zur Ausstattung von Straßen) mindestens für Fahrzeuge bis 9 m Länge, Bild 56 ausgeführt sein

Löschwassereinspeisungen:

- um die Löschwassereinspeisungen ist eine Fläche von mindestens 2m freizuhalten

Vorschlag zur Gestaltung der Flächen für die Feuerwehr (nicht maßstabsgetreu):

1. Optimal Zustand

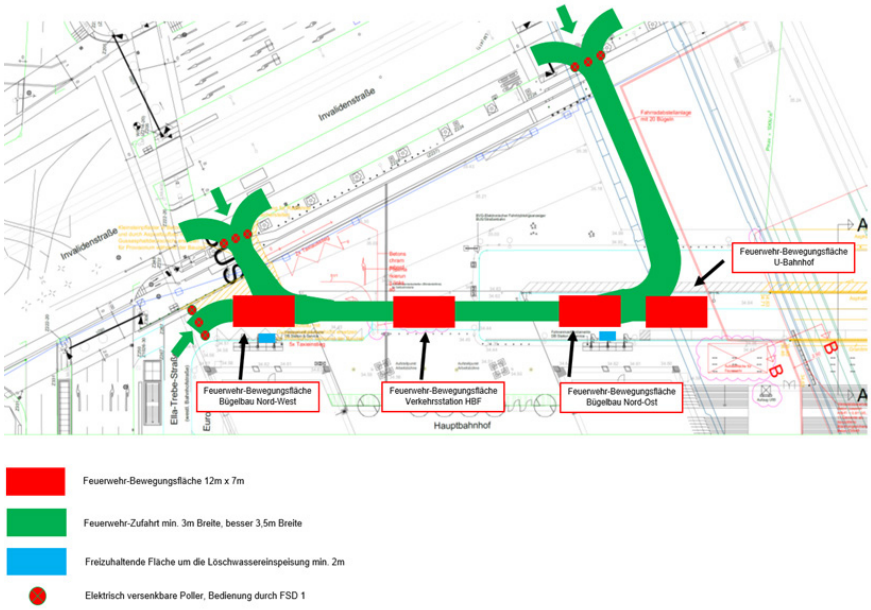


Abb. 11 Optimaler Zustand Beispiel Gestaltung Flächen der Feuerwehr

2. Alternative mit Wendehammer, herausnehmbaren Pollern bzw. Fahrbahnschranken

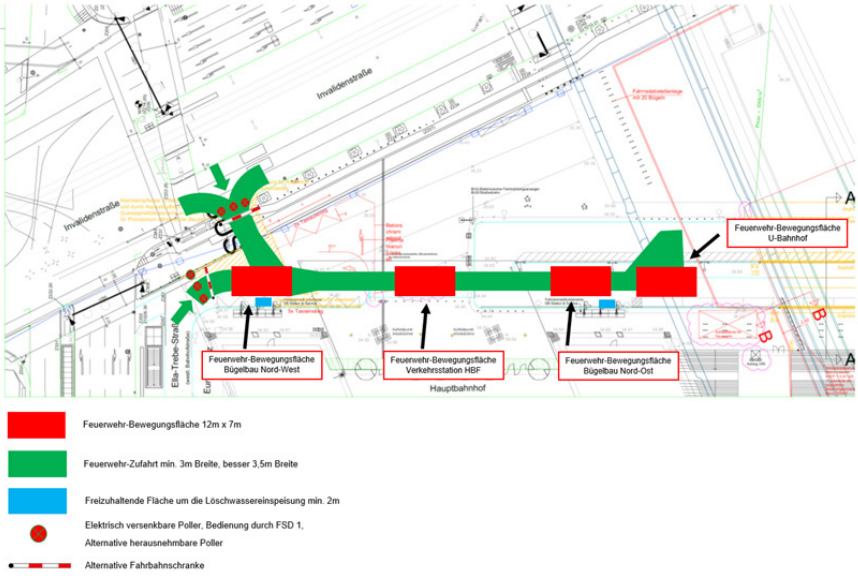


Abb. 12 Alternative mit Wendehammer

Der Vorplatz dient als Feuerwehraufstellfläche. Diese muss weiterhin zwingend als solche im Flächenkonzept vorgehalten bzw. eingeplant werden. Alle für den Bahnhof relevanten Flucht- und Rettungswege sowie Zugänge zu den Treppenhäusern sind zwingend zu beachten und die Flächen und Wege bei der Neugestaltung freizuhalten (s. Anlage 7 - Merkblatt der Feuerwehr und Feuerwehrgeschossplan).

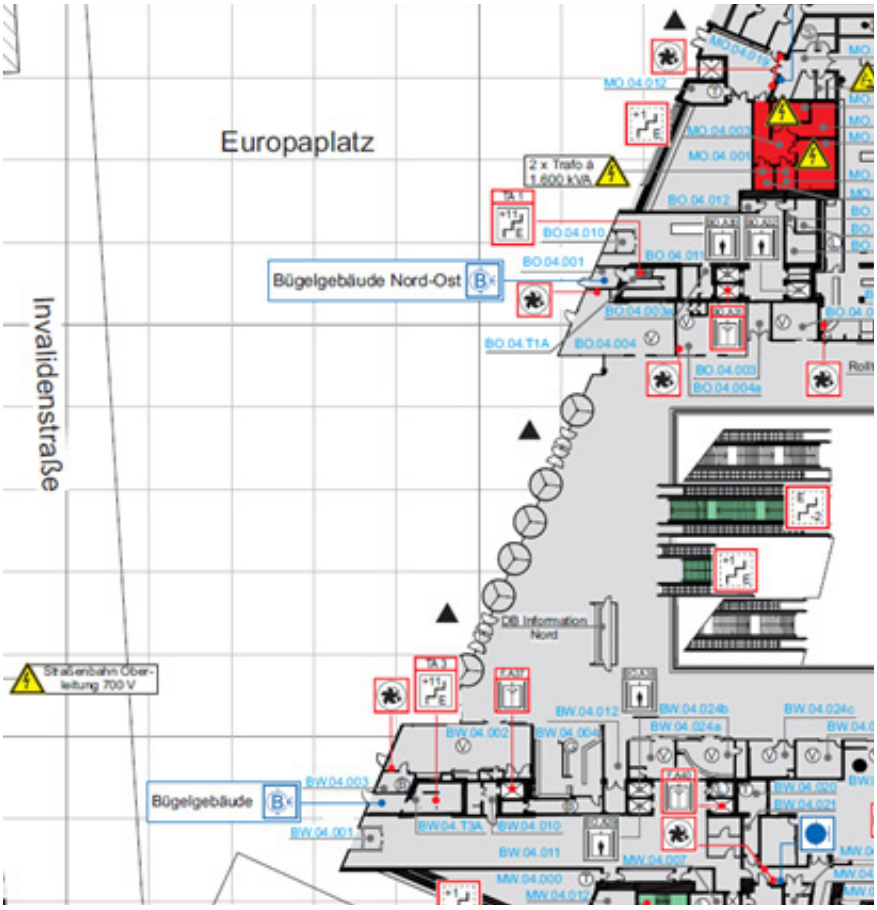


Abb. 13 Ausschnitt Feuerwehrgeschossplan des Erdgeschosses

Für die Löschwasserversorgung des Hbf. befinden im Einzugsbereich des Europaplatzes Süd mehrere Hydranten der Berliner Wasserbetriebe und die Gebäudeeinspeisepunkte der Löschwasserversorgung. Alle Hydranten und Gebäudeeinspeisepunkte müssen jederzeit frei zugänglich sein (s. Anlage 7- Übersichtsplan Hydranten und Löschwassereinspeisepunkte).

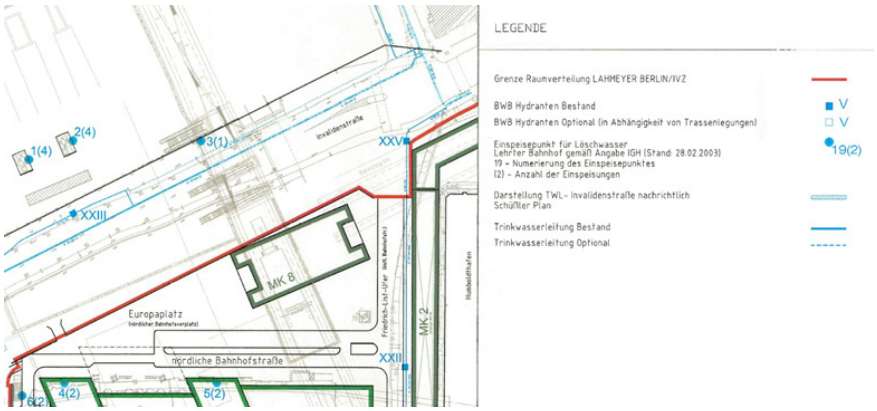


Abb. 14 Ausschnitt Übersichtsplan Hydranten und Löschwassereinspeisepunkte

Das Aufstellen von Fahrzeugen der Feuerwehr muss in einem Abstand von max. 15 m von den geplanten Einspeisearmaturen für die trockenen Löschleitungen möglich sein. Bewegungsflächen müssen für jedes Fahrzeug der Feuerwehr mindestens 7m breit und 12m lang sein. Sie sollten sich in der Nähe der Einspeisearmaturen der Löschwasserleitungen und der Hydranten befinden (s. Anlage 7).

Im Evakuierungsfall der beiden Bügelgebäude des Bahnhofskomplexes befindet sich ein Sammelpunkt für die Beschäftigten und Nutzer auf dem Europaplatz Nord unmittelbar hinter den Notausgängen der unterirdischen Bahnsteige. Bei der Umgestaltung der Platzfläche Europaplatz Süd ist die direkte Erreichbarkeit dieses Sammelpunktes auf kürzestem Weg und dessen Sichtbarkeit zu berücksichtigen.

Für den Evakuierungsfall des eigentlichen Bahnhofsgebäudes ist die Möglichkeit des schnellen Verlassens des Gebäudes durch eine sehr große Personenzahl über den Europaplatz Süd zwingend zu berücksichtigen.

B.3.2.2. Barrierefreiheit

Bei der Planung ist davon auszugehen, dass alle Poller, Fahrradbügel, überflüssige Beschilderungen, Absperrungen, Betonpoller, Schaukästen, Telefongestelle etc. entfernt werden können bzw. bereits weggeräumt sind. Grundsätzlich sollen möglichst keine weiteren Elemente auf den Platz angebracht werden, die die Möglichkeit geben, Fahrräder etc. anzuketten (Fahrradbügel etc. selbstverständlich ausgenommen).

Zur Sicherung der Barrierefreiheit sind vorhandene Kanten (auch durch vorhandene Hochborde) zu beseitigen. Dazu ist die vorhandene Entwässerungslösung des Platzes zu überprüfen und ggf. nachzurüsten.

Die Lage des digitalen Abfahrtsanzeigers der BVG (Bus und Tram) sollte kritisch geprüft werden. Jedoch möglichst nicht verändert werden. Ggf. ist ein neuer Standort zu definieren und zu begründen.

Der Bodenbelag / die Oberflächenqualität sollte reinigungsfähig, pflegeleicht und barrierefrei gestaltet sein. Es gibt hierbei keine Vorgaben zur Farbgestaltung. Eine farbige Gestaltung / Markierung ist jedoch nicht ausgeschlossen. Die Regenwasserentwässerungslösung (s. Anlage 2 - RVP und Anlage 1 - Bestandsplan) sollte hinsichtlich der künftigen höhenmäßigen Profilierung der Platzfläche auf Funktionsfähigkeit geprüft und ggf. angepasst werden.

Die Wegequerungen sind an die neue AV GuR anzupassen und damit verbunden ein Leitsystem auszuführen. Die Wegeleitung muss intuitiv und zweifelsfrei erfassbar sein (dies sowohl von den Eingängen des Hauptbahnhofs bis zu den Haltestellen von Bus und Tram sowie Fußgängerüberwegen und umgekehrt). Die Lenkung der Passantenströme muss so optimiert werden, dass Kollisionen vermieden werden. Zonierungen, Markierungen (digital/analog) und ggf. farbliche Unterscheidungen können eine geleitete Wegeleitung unterstützen. Des Weiteren ist die Umsetzung eines intuitiven durchgängigen Orientierungs- und Leitsystems (u.a. Blindenleitstreifen) nach internationalen Standards auszuführen. Das aktuelle taktile Wegeleitsystem endet zur Zeit im Bahnhofsgebäude und sollte möglichst angebunden werden.

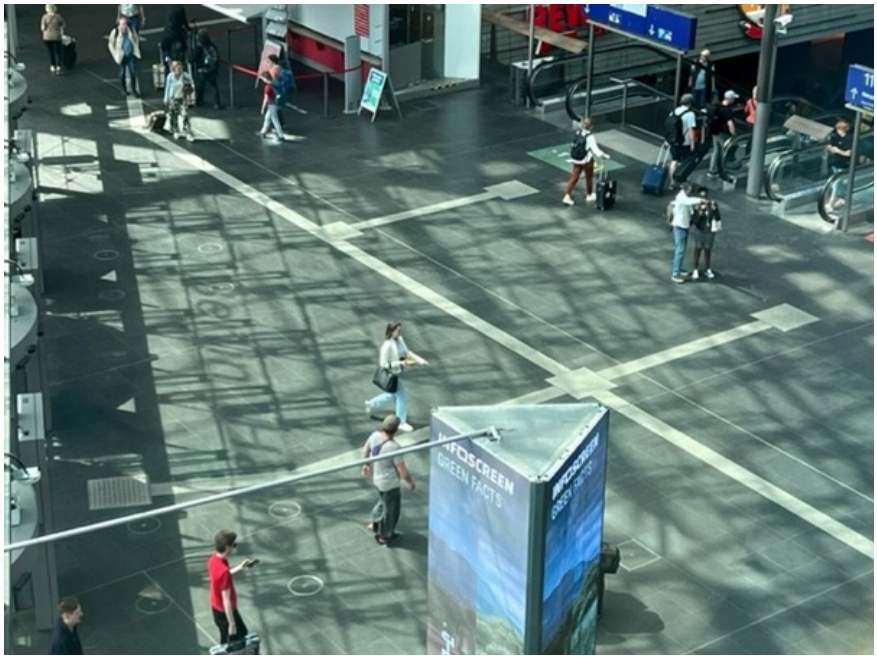


Abb. 15 Bild des taktilen Wegeleitsystems im Hauptbahnhof

B.3.2.3. Anschlussmobilität

Der Fußverkehr hat vor allen anderen Verkehrsarten Vorrang und ist als schwächstes und schützenswertes Mitglied des Umweltverbundes und als klassischer Zubringer für den ÖPNV zu bevorrechtigen

Für einen möglichen Mobility-Hub soll ein Vorschlag für eine Fläche eines Jelbi-Standpunkts (Größe ca. 3 PKW-Stellplätze), (s. Anlage 9) definiert werden. Hierbei muss die Fläche sinnvoll verortet werden und es müssen keine baulichen Veränderungen o.ä. vorgenommen werden (s. hierzu Planungshinweise Jelbi-Standorte in der Anlage 9).

Zum Fahrradabstellen sollen so viele Abstellflächen wie konfliktfrei möglich, auf der Fläche durch Verortung von Optionsflächen untergebracht werden. Es sind hierbei die Abstellanlagen vorzugsweise als Doppelstockparker mit Überdachung vorzusehen. Zum Fahrradabstellen sind zwingend Bügel einzubauen.

Die Fahrradstellstellplätze müssen so errichtet werden, dass der Fahrradrahmen einen sicheren Stand hat und sicher angeschlossen werden kann. Die Länge des Fahrradbügels muss somit mindestens 1,20 m betragen, bei höhengleicher Aufstellung der Abstand zwischen den Fahrradbügeln von 1,20 m, bei abwechselnder Hoch-Tiefstellung soll der Radabstand mindestens 0,50 m betragen und die Höhendifferenz der Standfläche der Vorderräder mindestens 0,20 m.

Der Bedarf der Mehrfachhaltestelle entlang des südlichen Seitenbereiches der Invalidenstraße hat weiterhin Bestand. Es sind lediglich neue Baumstandorte bzw. die Fällung von Bäumen zugunsten eines neuen Wartehäuschens zu prüfen.

Auf der Fläche sind keine PKW-Stellplätze vorzusehen. Das Abstellen von privaten motorisierten Zweiradfahrzeugen ist zu unterbinden.

B.3.2.4. Wegeleitung

Die Informationspunkte (z.B. Stadtplan) verbleiben im Haltestellenbereich. Die Fahrplantafeln für Tram und Bus (in Schaukästen) werden direkt an den Haltestellen verortet.

Die Lage des digitalen Abfahrtsanzeigers der BVG (Bus und Tram) sollte kritisch geprüft werden. Jedoch möglichst nicht verändert werden. Ggf. ist ein neuer Standdort vorzuschlagen und zu begründen.

Die Hinweisbeschilderung zu Sehenswürdigkeiten o.ä. soll sich auf Sammelstandorte konzentrieren und auf das Notwendigste reduziert werden.

Alle neuen Informationselemente sollten auch immer für mobilitätseingeschränkte Nutzer:innengruppen mitgedacht werden.

B.3.2.5. Aufenthaltsqualität

Stadtmöblierung / Sitzmöglichkeiten sind nicht prioritär zu errichten und sollten in Zahl und Art zurückhaltend sowie robust, Vandalismus resistent und reinigungsfreundlich gestaltet sein und im Sommer möglichst Schatten bieten.
Neue nutzerfreundliche Warte- und Sitzmöglichkeiten können an geeigneter Stelle zur Steigerung der Aufenthaltsqualität vorgesehen werden. Hierbei ist zu beachten, dass Nischen vermieden werden (Platz für Verunreinigungen etc.). Die Verortung ist so zu wählen, dass eine ausreichende soziale Kontrolle den Missbrauch vermeiden hilft. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass dadurch der Platz nicht zugestellt wird.

Die Beleuchtung entspricht den allgemeinen Richtlinien und wird als ausreichend betrachtet. Die vorhandene Beleuchtung kann überprüft und soweit notwendig im Bereich Fahrradparken und Wartezonen ergänzt werden.

Für eine optionale Aufstellung eines WC / Pissoirs ist ein geeigneter, den v. g. Kriterien zur Aufenthaltsqualität entsprechender, Standort als Optionsfläche vorzuschlagen. Dabei sind die im Raumverteilungsplan dargestellten technischen Versorgungsmedien (Wasserver- und entsorgung, Elektrizität u. ä.) hinsichtlich günstiger Anschlussmöglichkeiten zu beachten.

Standorte und Art einer möglichen Begrünung sind, unter Beachtung des Vorrangs der Orientierbarkeit, und Übersichtlichkeit, vorzuschlagen. Diese Begrünung soll nachhaltig sein (pflegeleicht / pflegearm). Dabei ist zu beachten, dass es nicht möglich ist, die Pflanzung „in den Boden“ vorzunehmen, da die Platzfläche vollständig mit Tunnelanlagen unterbaut ist.

Dach- und Fassadenbegrünungen sind zu prüfen und anzustreben (z. B. Dächer, Wände der Doppelstockparker, Haltestellenunterstände und ggf. des Bauzauns). Die Begrünung soll pflegeleicht und robust sein. Dieses gilt auch für die Behälter bei „mobilem Grün“.

Im Ideenteil sind, wie im Bestand, drei Bushaltestellen für die BVG mit guter Sicht- und Erreichbarkeit zu definieren. Hierbei sollte die vorhandene Infrastruktur (z. B. Buswartehäuschen) möglichst berücksichtigt werden. Eine Veränderung der Lage der Haltestellen und der Wartehäuschen ist jedoch nicht ausgeschlossen.

Ein ausreichend dimensioniertes Wartehäuschen ist im Rahmen des Möglichen - in dem der Radweg weiter von der Fahrbahn weg bzw. direkt an den Platz verlegt wird - auf den neuen, verbreiterten Gehwegbereich möglichst zentral zwischen den beiden Fußgänger-Lichtsignalanlagen einzurichten und das aktuell bestehende Wartehäuschen somit zu ersetzen (s. Anlage 6 der BVG).

Bei der Lösung zur Müllentsorgung sind die Hinweise der BSR anzuwenden (s. Anlage 14). Insbesondere die technischen Lösungen zur Leerung, Anfahrbarkeit und Pflege der Müllbehälter sind zwingend zu beachten.

Die Umgestaltung der vorhandenen Abgrenzung zur angrenzenden Baustelleneinrichtung (BE S21 – Bauzaun) soll sich möglichst auf die grafische Gestaltung der Zaun- bzw. Bauwandoberfläche beschränken.

B.3.2.6. Sonstige Anforderungen

Die sich derzeit im Eingangsbereich der Bügelgebäude befindenden Aschenbecher sollen entfernt werden. Die derzeitigen Rauchbereiche werden als nicht optimal empfunden, da Reisende diese passieren müssen. Bei der Planung sollten, das Bedürfnis der Raucher berücksichtigend, intelligente Lösungen für separate Raucherzonen, in einem verträglichen Abstand zu dem Eingangsbereich und der Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Straßenbahnhaltestelle, gefunden werden. Entsorgungsmöglichkeiten für Zigarettenstummel und -asche sollten im Zugangsbereich zum Gebäude berücksichtigt werden, damit die Entsorgung ordnungsgemäß erfolgen kann.

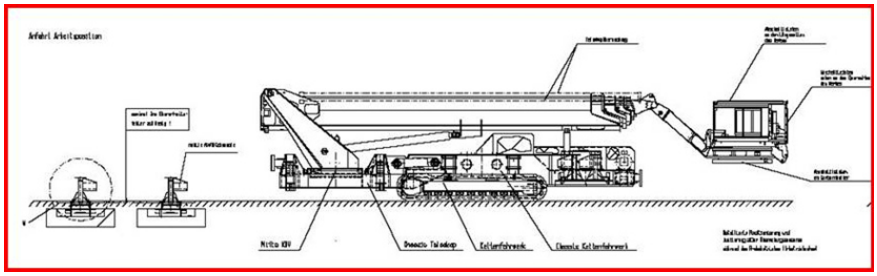


Abb. 16 Bild der Sonderhubarbeitsbühne LB06

Am Europaplatz sind vor den Eingängen zwei Stellplätze mit Verankerungspunkten verortet, wo die Sonderhubarbeitsbühne LB06 (jeder Stellplatz hat vier Anschlagpunkte für die Bühne) positioniert werden muss. Die Verankerungspunkte der Höhenzugangstechnik (s. Anlagen Höhenzugangstechnik-Plan und digitaler Bestandsplan) müssen zwingend freigehalten werden. Die Sonderhubarbeitsbühne wird für die Reinigung und für Reparaturen des Gebäudes und dessen Vordach benötigt.

Einen Rangierabstand geben die Anschlagpunkte / Verankerungspunkte vor. Hier müssen die vorgeschlagenen Radien der vom Hersteller erstellten und bereits vorgelegten Fahrwege eingehalten werden. Die Bühne ist ca. 12 m lang und hat einen entsprechenden Wendekreis, daher sollten ca. 20m vor dem Eingangsbereich als Rangierbereich frei bleiben. Unter Eingangsbereich ist der Bereich zu verstehen, der den direkten Zugang zum Hauptbahnhof (Türbereich; siehe Abbildung 17, rote Linie) beinhaltet; die jeweiligen Bügelbauten sind hier nicht inkludiert.

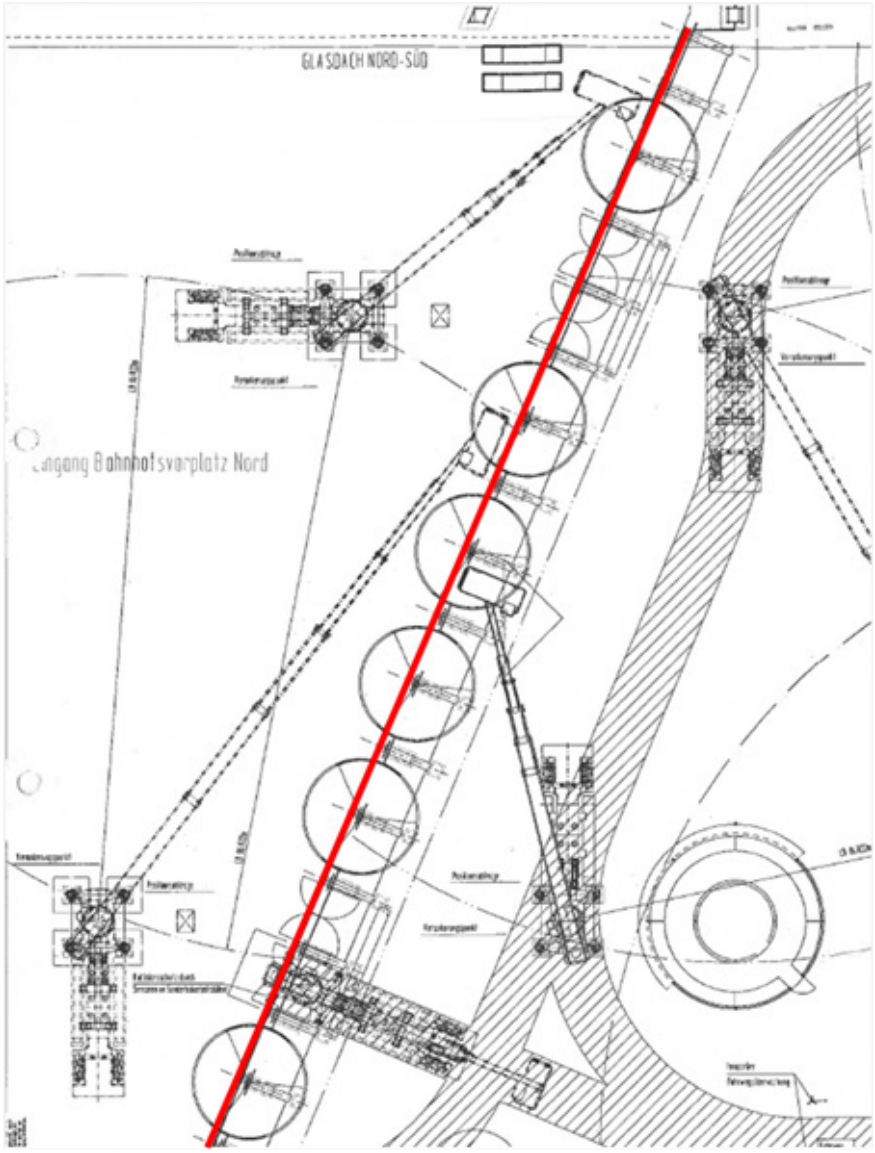
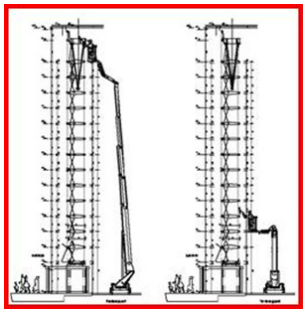


Abb. 17 Bild der Positionierungspunkte der Sonderhubarbeitsbühne LB06 inkl. deren Schwenkbereiche. Die rote Linie markiert die Linie, von der aus der 20m lange Schwenkbereich für die LB06 zu berechnen ist.



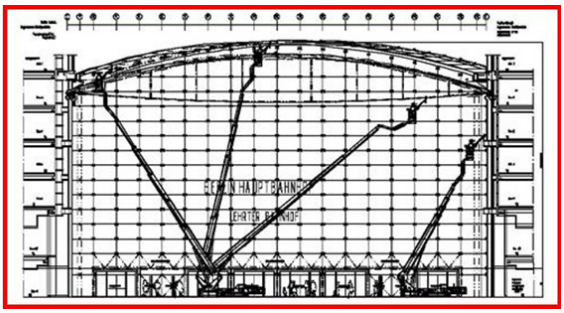


Abb. 18 Höhenzugangstechnik Abb. 19 Höhenzugangstechnik

Die jeweils drei Fahnenmasten (s. Bestandsplan Anlage 1 und Abbildungen 20 und 21), die sich vor den zwei Bügelbauten am Eingang des Hauptbahnhofgebäudes befinden, sollten möglichst ihren Standort behalten. Wenn eine Neuordnung der Fahnenmasten bei der Umgestaltung unvermeidbar ist, so sind diese in ähnlicher Position und Anzahl wieder anzuordnen.

Abb. 20 Fahnenmasten pro Bügel, Eingang Europaplatz 2

Abb. 21 3 Fahnenmasten pro Bügel, Eingang Europaplatz 1

B. 4 Baukosten, Bauabschnitte

Der Realisierungsteil umfasst ca. 4.000 m2, für dessen Realisierung ein Budget von brutto 1.000.000 EUR für Planung und Bau zwingend einzuhalten ist. Für die Freianlagen des Realisierungsteils des Europaplatz Süd wird eine **Nettoherstellungssumme von ca. 672.000 € vorgegeben**. Bei der Planung sind diese Nettoherstellungskosten zwingend einzuhalten.

Der Ideenteil umfasst den an den Realisierungsbereich nördlich angrenzenden Bereich des südlichen Geh- und Radweges inkl. der Busspur der Invalidenstraße. In diesem Ideenteil befinden sich die Haltestellen des Busverkehrs der BVG. Wobei die Lageveränderung des südlichen Bordes der Fahrbahn und Änderungen der Busspur möglichst auszuschließen sind, da dieser Bereich der Planfeststellung der Invalidenstraße unterliegt. Die ggf. erfolgende Realisierung dieses Bereiches ist außerhalb des v. g. Budgets.

Bei der Ideenfindung für den Realisierungsteil ist eine spätere Erweiterung der Platzfläche durch die Fläche der derzeitigen Baustelleneinrichtung der S-Bahn (S 21) und der Fläche um das geplante Hochhaus zu berücksichtigen.

Teil C Anlagen

C.1 Digitale Anlagen

Alle Unterlagen zum Verfahren sind zum Download unter dem Link
https://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/europaplatz_sued/login/
zur Verfügung gestellt.

C.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Europaplatz - Umgestaltungsbereich (Realisierungs- und Ideenteil) in Rot eingegrenzt: **ALK Geoportal Berlin**

Abb. 2: Lage des Europaplatzes im städtebaulichen Kontext (einschließlich geplanter Gebäude): **Grundlage: Ausschnitt Planwerk Innere Stad Berlin**

Abb. 3: Luftbild Hauptbahnhof und Umgebung (Bearbeitungsgebiet mit Pfeil gekennzeichnet); Stand Juni 2021: **Falcon Crest Air**

Abb. 4: Luftbild Hauptbahnhof und Umgebung (Bearbeitungsgebiet mit Pfeil gekennzeichnet); Stand Juni 2021: **Falcon Crest Air**

Abb. 5: Luftbild vom Hauptbahnhof mit Verortung der Umgestaltungsfläche: **Falcon Crest Air**

Abb. 6: Ausschnitt Bebauungsplan II-201a: **Bezirksamt Mitte von Berlin, Abtl. Stadtentwicklung, Vermessungsamt**

Abb. 7: Blick auf den Europaplatz Richtung Friedrich-List-Ufer: **DSK GmbH**

Abb. 8: Eingang vom Hauptbahnhof: **DSK GmbH**

Abb. 9: Eingang vom Hauptbahnhof: **DSK GmbH**

Abb. 10: Realisierungs- und Ideenteil (Bestandsplan): **Deutsche Bahn AG**

Abb. 11: Zustand Beispiel Gestaltung Flächen der Feuerwehr: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 12: Alternative mit Wendehammer: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 13: Ausschnitt Feuerwehrgeschossplan des Erdgeschosses: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 14: Hydrantenplan: **DSK GmbH / Lahmeyer Ingenieure**

Abb. 15: Bild des taktilen Wegeleitsystems im Hauptbahnhof: **Deutsche Bahn AG**

Abb. 16: Bild der Sonderhubarbeitsbühne LB06: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 17: Positionierungspunkte der Sonderhubarbeitsbühne LB06 i: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 18: Höhenzugangstechnik: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 19: Höhenzugangstechnik: **Berliner Feuerwehr**

Abb. 20: Fahnenmasten pro Bügel, Eingang Europaplatz 2: **Deutsche Bahn AG**

Abb. 21: 3 Fahnenmasten pro Bügel, Eingang Europaplatz 1: **Deutsche Bahn AG**