

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

Bismarckplatz
Fragestellungen zum Handlungsbedarf

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	28.02.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bezirksbeirat Bergheim	14.03.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bauausschuss	20.03.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	19.04.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Altstadt, der Bezirksbeirat Bergheim, der Bauausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n:	+ / -	Ziel/e:
SL 4		City als übergeordnetes Zentrum sichern
SL 7		Leitbild „Stadt am Fluss“ berücksichtigen
SL 11		Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern
MO 1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
		Begründung: Der Bismarckplatz hat eine zentrale Bedeutung für die Attraktivität der Stadt und zahlreicher städtebaulicher und verkehrlicher Funktionen. Sein heutiger Zustand und seine heutige räumliche Ordnung werden für einige wichtige Funktionen kritisch beurteilt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

Antrag „Auffrischungs- und Verjüngungskur“ (DS 0084/2011/AN)

Der aktuelle Antrag schlägt eine „Auffrischungs- und Verjüngungskur für den Bismarckplatz“ vor. Auf die im Antrag benannten konkreten Punkte kann wie folgt eingegangen werden:

- Die Abfalleimer wurden 2011 durch neue ersetzt.
- Das Toilettenhäuschen wird im Frühjahr dieses Jahres saniert.
- Die RNV beabsichtigt in diesem Jahr die Stelen der Haltestellen zu erneuern und die Fahrgastunterstände zu renovieren. Erste Abstimmungsgespräche fanden bereits statt. Um ein Mindestmaß an gestalterischer Ordnung zu erhalten, wird seitens der Verwaltung darauf geachtet, dass keine weiteren neuen Farben, Materialien oder Konstruktionen verwendet werden, sondern die Erneuerung in der Gestaltssprache des Bestands erfolgt.
- Eine Neuordnung der Plakatierung ist im Rahmen der gesamtstädtischen Überlegungen in Vorbereitung.
- Eine umfassende Grundreinigung der Plattenbereiche wurde bislang aufgrund von Kosten-Nutzen-Abwägungen verworfen. Als größtes gestalterisches Problem im Bereich der Oberfläche betrachtet die Verwaltung die fortwährende Beschädigung der Platten durch Busse, die beim Rangieren die Ränder überfahren oder sogar komplett auf der Platzfläche halten. Demgegenüber erscheinen die Verschmutzungen der Platten als eher nebensächlich. Allein für eine sachgerechte flächige Entfernung von Kaugummis wäre mit Kosten von über 100.000.- Euro zu rechnen. Um einen gewissen Grad an Sauberkeit beizubehalten, müsste diese Grundreinigung im Abstand weniger Jahre erfolgen.

In der weiteren Antragsbegründung wird der Bismarckplatz als Beispiel für die Vernachlässigung des Stadtbilds in Heidelberg bezeichnet und aufgrund seiner hohen Bedeutung für Passanten und als ÖPNV-Knoten Handlungsbedarf gesehen. Ein früherer Antrag fordert ein „Konzept für den Bismarckplatz“ (DS 0102/2009/AN) mit mehreren Aspekten, von denen lediglich der „barrierefreie“ Ausbau der Haltestellen punktuell realisiert wurde.

Die Anträge stehen in einer Reihe von Befassungen des Gemeinderats sowie im Zusammenhang mit einer immer wiederkehrenden öffentlichen Diskussion über den Bismarckplatz. Diese Aufmerksamkeit ist zum einen mit seiner Zentralität zu erklären. Der Bismarckplatz ist der publikumsreichste Platz der Stadt Heidelberg, ihr wichtigster Treffpunkt und öffentlicher Raum. Hier überlagern sich unterschiedliche Ansprüche und Funktionen wie an kaum einem anderen Ort der Stadt. Zum anderen haben die baulichen Veränderungen von den 50ern bis in die 80er Jahre dem motorisierten Verkehr eindeutigen Vorrang in der Flächeninanspruchnahme eingeräumt. Andere Funktionen und Qualitäten müssen mit gravierenden Kompromissen und Einschränkungen zurechtkommen, so etwa die Qualitäten

- für Stadtteilverknüpfung und Nahmobilität,
- für Nutzungsansprüche der Randbebauung (Andienung, Geschäftsauslagen, bequeme Bürgersteige und andere),
- für Aktivitäten mit hohem Öffentlichkeitsanspruch („Sehen und Gesehen werden“, temporäre Aktionen, Kleinkunst, Information, Kundgebung und andere),
- für weitere Aufenthaltsnutzungen,
- für die Lage an Neckar und Neckarbrücke.

Es stellt sich die Frage, wie stark der Ist-Zustand des Bismarckplatzes noch der heutigen Auffassung vom Stellenwert der verschiedenen Funktionen und Qualitäten gerecht wird und ob seine Grundstruktur noch als tragfähige Grundlage für die Zukunft angesehen werden kann. Der folgende Blick auf das Konzept der letzten Umgestaltung in den Jahren 1985 und 1986 dient dem Verständnis dieser Grundstruktur.

Das Gestaltungskonzept von 1985/86

„Die neuen Verkehrsmittel drängelten sich um 1900 noch relativ bescheiden an den Platzrändern entlang. Die damals ziemlich kleinen Gleisbögen ließen den Park noch weitgehend verschont. Doch je schneller der Verkehr, desto größer wurden die Radien und Breiten von Fahrwegen und Gleistrassen. (...)

Schließlich nach 1945, vor allem auch wegen der enormen Zunahme des privaten Autoverkehrs, fraßen sich die gesamten Verkehrsstränge immer diagonal durch den Park vom Neckar bis hin zur Rohrbacher Straße.

Der Platz floss gewissermaßen aus, verlor seinen inneren Halt. Er zerbrach in zwei Teile: Den verkehrstechnischen Teil einerseits, Straßenbahnhof und ZOB gleichermaßen wie Straßennetz des motorisierten Individualverkehrs, alles begleitet von einer unüberschaubaren Anzahl verschiedenster zugehöriger Einrichtungen und andererseits den immer kleiner werdenden Teil des Bismarckgartens.“

So formulierte Günter Heinemann 1988 in „Der neue Bismarckplatz“ den Rückblick auf die Zeit vor der Neugestaltung 1985/86, die man überwunden zu haben glaubte. Das Konzept der Umgestaltung 1985/86 wollte „Dem auf das Unvermeidliche reduzierten Verkehrstechnischem etwas Gleichwertiges für die Fußgänger gegenüberstellen. Eine neue Balance finden, zwischen

Fahren und Flanieren.“ (Korz, Karl, ebenda) Die beauftragten Planer Prof. Lindinger (Public and Transportation Design) und Prof. Nagel (Landschaftsarchitektur, beide TH Hannover) entwickelten folgende Konzeptideen:

- „Schaffen einer dominanten Längsachse, die stärker wirkt als die Verkehrsdiagonale
- optisches Zurückdrängen aller verkehrstechnischen Anlagen ohne funktionale Beeinträchtigung
- Verzahnung von Park- und Verkehrsteil
- Weglassen von allen nicht unbedingt nötigen technischen Einrichtungen
- liebevolle Durcharbeitung aller Details“ (Korz, ebenda)

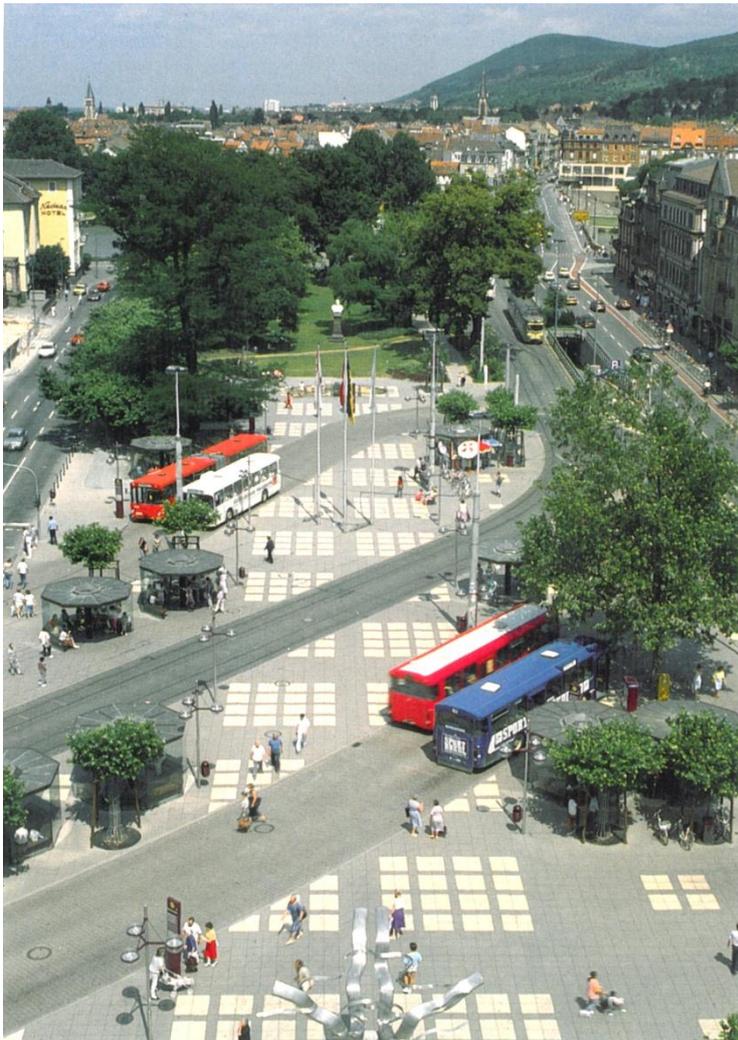


Foto aus „Der neue Bismarckplatz“, 1988

Nach nun gut 25 Jahren lässt sich feststellen, dass das Gestaltungskonzept von 1985/86 nur noch in Teilen und nur aus der Vogelperspektive wahrgenommen werden kann, jedoch nicht in seiner Gesamtwirkung und nicht von den Nutzern des Platzes. Dies hat mehrere Gründe, deren wichtigste sind:

- Die Verkehrsführung von MIV und ÖV war den Planern vorgegeben und ließ auf circa 24.000 Quadratmetern öffentlicher Gesamtfläche nur zwei relativ kleine, nicht mit Verkehrsfunktionen belegte Platzinseln zu: Die etwa 4.000 Quadratmeter große

Grünanlage im Norden und die etwa 1.500 Quadratmeter großen Fläche zwischen Kaufhaus und Haltestellenanlage.

- Die diagonalen ÖV-Trassen haben sich gegenüber der zentralen Längsachse als wichtigste Gestaltungsidee in allen Belangen als zu dominant erwiesen. Die Längsachse spielt in der Nutzung und der Wahrnehmung des Platzes kaum eine Rolle. Im Norden läuft sie ohne Fassung in die Grünanlage aus. Es fehlt ein städtebaulicher Abschluss oder eine Fortsetzung in Richtung Neckar und Theodor-Heuss-Brücke. Im Süden blieb im Zuge des zeitgleichen Umbaus der Kaufhausfassade die Chance ungenutzt, einen wirksamen Endpunkt der Achse zu platzieren.
- Die Belastung des Bismarckplatzes als zentraler ÖV-Knoten hat seit der Umgestaltung signifikant zugenommen. In der Hauptverkehrszeit sind viele Wege- und Blickbeziehungen durch haltende Busse und Bahnen unterbrochen. Die zentrale Platzfläche ist nicht im Zusammenhang erlebbar.
- Verschiedene nachträgliche Einbauten verschlechterten die Wahrnehmbarkeit des Gestaltungskonzeptes weiter, so zum Beispiel die Pavillons für HSB-Kundenzentrum und Polizeiwache 2004, die dynamische Fahrgastinformation 2008 und die Haltestellenpodeste 2011.

Fragestellungen zum Handlungsbedarf

Ist der Aufwand für Reinigung und Reparatur zu erhöhen?

Die eingangs genannten Aktivitäten der Verwaltung und der RNV stellen bereits einen aktuell erhöhten Aufwand dar.

Können bauliche Maßnahmen im Bestand den Bismarckplatz spürbar verbessern?

Im Einzelfall können bauliche Maßnahmen im Bestand empfehlenswert sein, wenn die Vorteile für bestimmte Qualitäten die Nachteile für andere deutlich überwiegen. Dem sind jedoch Grenzen gesetzt. Starke kompensatorische Wechselwirkungen der Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind an Orten höchster Nutzungsdichte wie dem Bismarckplatz die Regel. Die maßgebliche Entscheidungshilfe kann hier trotz der genannten Schwächen nach wie vor nur das Gestaltungskonzept von 1985/86 sein. Veränderungen, die im Einklang mit den grundlegenden Ordnungsideen des Bismarckplatzes stehen, fügen sich leichter ein und sind folglich in der Gesamtbilanz eher positiv zu beurteilen. Bauliche Maßnahmen auf dem Bismarckplatz erfordern ein hohes Maß an Sensibilität im Umgang mit dem Bestand. Dies gilt auch für kleine Maßnahmen, deren Wirkungen sich über die Jahre addieren.

Welche Potenziale hat eine Neukonzeption des Bismarckplatzes?

Sofern die beiden erstgenannten Handlungsfelder als nicht hinreichend angesehen werden, schließt sich die Frage nach den Potenzialen einer Neukonzeption an. Diese würde jedoch vertiefende Untersuchungen, Variantendiskussionen und Planungswettbewerbe erfordern. Folgende Fragenbereiche deuten neben den Chancen auch die Komplexität einer solchen Aufgabenstellung an:

- Welche räumliche Leitidee wird dem Bismarckplatz gerecht? Welches Ordnungsprinzip unterstützt seine besondere Identität?

- Welche städtebaulichen Aufwertungen sind in der Randbebauung und auf dem Platz selbst möglich?
- Wie können die Verkehrsfunktionen des Bismarckplatzes insgesamt flächensparender organisiert werden?
- Wie können graduelle Veränderungen der Verkehrsfunktionen des Bismarckplatz in den Netzen des MIV und ÖPNV ausgestaltet werden?
- Wie kann die zentrale Platzfläche zwischen Hauptstraße und Bergheimer Straße von Verkehrsfunktionen freigestellt werden? Wie kann sie aus ihrer Insellage befreit werden?
- Wie können die Haltestellen optimiert, Umwegfahrten vermieden, die Orientierung verbessert werden?
- Wie können Tiefgaragenzufahrt und -ausfahrt des Darmstädter Hof Zentrums alternativ angeordnet werden?

Die Aufzählung ist nicht abschließend. Eine Neukonzeption für den Bismarckplatz würde zumindest bis zur Klärung der Wechselwirkungen und der Projektgrenzen auch den Adenauerplatz und weitere Anschlussbereiche umfassen. Angesichts der aktuellen Fülle an Gestaltungsaufgaben können die planenden Ämter der Stadtverwaltung ein solches inhaltliches Programm nicht zusätzlich bewältigen. In die Überlegungen zu den Prioritäten sollte daher das vorgenannte Potenzial eines respektvolleren Umgangs mit dem Bestand einfließen. Darüber hinaus wird die Verwaltung die Diskussion dieser Vorlage in den gemeinderätlichen Gremien für die weiteren Prioritätensetzungen auswerten.

gezeichnet

Bernd Stadel