

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0281/2015/BV

Datum:
27.08.2015

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze mit
Realisierungsteil;
1. Information zu den Planungsabsichten
2. Beteiligungskonzept**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	15.09.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	08.10.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Der Gemeinderat stimmt der Durchführung einer Ideenstudie für die Neugestaltung der Bahnhofsplätze zu.*
- 2. Der Notwendigkeit einer vorgezogenen Realisierung der Umgestaltung für den Willy-Brandt-Platz Nord wird zugestimmt.*
- 3. Der Gemeinderat beschließt das in dieser Vorlage beschriebene Beteiligungskonzept für eine Bürgerbeteiligung zur geplanten Ideenstudie.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Beteiligungskonzept	19.000 €
Mehrfachbeauftragung (5 Büros) a 35.000 €	175.000 €
Betreuung Mehrfachbeauftragung	25.000 €
Machbarkeitsstudie Fahrradparken	30.000 €
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">BeteiligungskonzeptMehrfachbeauftragung (5 Büros)Betreuung Mehrfachbeauftragung innerhalb des Budget Teilhaushalt 61	219.000 €
Machbarkeitsstudie Fahrradparken innerhalb des Budget Teilhaushalt 81	30.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Durch die Haltestellenneugestaltung am nördlichen Hauptbahnhof ergibt sich die Notwendigkeit einer zügigen, angepassten Neuplanung des angrenzenden Willy-Brandt-Platz mit seinen drei Teilbereichen. Es soll eine Ideenstudie für die Platzgestaltung im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung durchgeführt werden, die einen Realisierungsteil für den Willy-Brandt-Platz Nord beinhaltet. Ein Beteiligungskonzept wurde erarbeitet.

Begründung:

1. Anlass für die Ideenstudie

Der erste Heidelberger Bahnhof wurde 1840 im Bereich zwischen der heutigen Poststraße und dem Adenauerplatz als Kopfbahnhof errichtet. Ab 1890 erwog die Badische Staatsbahn den Bahnhof zu verlagern, da die Reisezeit bei einem modernen Durchgangsbahnhof verkürzt werden und die Betriebsabläufe besser gestaltet werden konnten. Die Lage des Bahnhofs im Stadtgrundriss erwies sich trotz der Zentralität zunehmend problematisch, da die zahlreichen niveaugleichen Übergänge zu Verkehrsproblemen führten, insbesondere im Hinblick auf den wachsenden Kraftfahrzeugverkehr.

Die Verlagerung des Bahnhofs fand in mehreren Etappen statt, 1. Bau des Königstuhl-Tunnels (1909-1910), 2. Bau Güter- und Rangierbahnhof (1914) in Hochlage im Bereich des heutigen Czerny-Rings / Güteramtsstraße. Den für den Bau des Güter- und Rangierbahnhof notwendigen Erdaushub gewann man aus dem künftigen Gelände des neuen Personen-Bahnhofs, da dieser als Tiefbahnhof geplant wurde. So entstand das Heidelberger „Baggerloch“ auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofs, welches 40 Jahre das Stadtbild prägte. Der Hauptbahnhof wurde damals bewusst an die Peripherie der Stadt gelegt, ging man in dieser Zeit bereits von einer Stadterweiterung nach Westen aus.

Erst nach dem zweiten Weltkrieg konnten die Pläne zur Verlagerung des Personenbahnhofs umgesetzt werden. Der Hauptbahnhof wurde im Jahr 1955 nach den Plänen von Helmuth Conradi, Direktor der Bundesbahndirektion Stuttgart, fertiggestellt. Er gilt als ein bedeutendes Bauwerk der Nachkriegsmoderne. Bemerkenswert ist die Drehung des Empfangsgebäudes gegenüber der Gleislage, so dass sich die Hauptfassade zur Kurfürstenanlage hin präsentiert. Damit sollte den Plänen Rechnung getragen werden, dass durch die bauliche Entwicklung Heidelbergs zwischen Bahnhof und Adenauerplatz im Bereich der Kurfürstenanlage ein belebtes Gebiet entsteht. Stattdessen siedelten sich Monostrukturen in Form von Dienstleistungsbetrieben und Firmengeländen wie Stadtwerke, Heidelberger Druckmaschinen und Banken an, die erhoffte Urbanität dieser Zwischenzone wurde nicht erreicht. Erst in den 90-er Jahre rückt Bergheim ins Blickfeld der Investoren als zentraler Standort für Wohnen und Arbeiten. Von Bedeutung für das Bahnhofsumfeld wurden dabei das Gebäude CBC und die Heidelberger Druckmaschinen, der Bau der Print-Media-Academy sowie erste Überlegungen zur Ansiedlung eines Konferenzentrums im Bereich des ehemaligen Gebäudes der Post.

Durch den Bau der Print Media Academy (Bauzeit 1998-2000) wurde ein Verschwenk der Straßenbahngleise im Kreuzungsbereich Kurfürstenanlage/ Mittermaier Straße notwendig. Die Technische Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB) hatte seinerzeit die Planung mit einer Befristung und der Auflage genehmigt, dass die Stadt Heidelberg diesen „Knick“ im Zusammenhang mit einer Verschiebung der Gleislage und der damit verbundenen Verlagerung der Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof beseitigt.

In den 1990er Jahren begann die Stadt im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Konferenzentrums ernsthaft Überlegungen zum Willy-Brandt-Platz anzustellen. So forderte der Gemeinderat für den Bahnhofsvorplatz und die angrenzenden Bereiche eine Gestaltungsstudie zu beauftragen, die später als „Burelli-Planung“ in die Planungsgeschichte der Stadt einging. Mit den Haushaltsbeschlüssen in 2003 und dem Haushalt 2004 wurde der weitere Projektfortschritt unterbrochen und weder eine RE-Entwurfsplanung noch eine GVFG-Planung vergeben. Gemeinderatsvorlagen ab 1998, die sich mit Planungen im Bereich des Willy-Brandt-Platzes beschäftigen, sind als Anlage 01 gelistet.

Der Gemeinderat hat die Verwaltung am 28.07.2010 beauftragt, Möglichkeiten einer Haltestellenverlegung zu prüfen. Als Teil des Gesamtprojektes „Mobilitätsnetz“ Heidelberg wurde die Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle aufgegriffen und 2014 vom Gemeinderat beschlossen. Mit der Verlagerung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle am Heidelberger Hauptbahnhof Nord werden Effekte für die Verbesserung der Verkehrsabläufe, der Beschleunigung des Öffentlichen Nahverkehrs und der Verkehrssicherheit durch die MIV-freie Verbindung zwischen Straßenbahnhaltestelle und Hauptbahnhof erwartet. Mit der Planung gehen Anpassungen in der Führung des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs einher, in die vorhandenen Platzflächen des Willy-Brandt-Platzes wird eingegriffen. Bei der Planung der Straßenbahnhaltestelle standen sektorale verkehrliche Aspekte im Vordergrund. Die vorhandene Trennwirkung zwischen den Stadtteilen, diffuse Raumfolgen, verbleibende Restflächen für eine Platzgestaltung und die ungünstige Seitenlage der Straßenbahnhaltestelle zum Empfangsgebäude konnten nicht gelöst werden. Im Verlauf der Diskussion zum Mobilitätsnetz im Gemeinderat am 18.12.2014 wurde unter anderem angesprochen, dass die städtebauliche Betrachtung bei den vorgestellten Varianten fehle.

Unter dem Investitionsdruck, der von den einzelnen Hochbaumaßnahmen und der 2014 beschlossenen Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle ausging, gelang es bis heute nicht, ein nachhaltiges und integriertes städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept zu entwickeln. Die Verkehrsbelastung in der Mittermaierstraße (Nord-Süd-Richtung) und in der Kurfürstenanlage (Ost-West-Richtung), die Zäsur durch die Straßenbahntrasse sowie die gesamträumliche Situation dieses funktional hochkomplexen Stadtraums hat die räumliche Verknüpfung des Hauptbahnhofs mit der Innenstadt, die Einbindung der Bahnhofsvorplätze in das städtebauliche Raumgefüge und eine nachhaltige städtebauliche Ordnung aller notwendigen städtebaulichen Funktionen immer weiter erschwert. Ein stadtgestalterischer Ansatz kann sich daher zurzeit nur auf wenige Restflächen beschränken.

Die mit der Verlegung der Straßenbahnhaltestelle verbundenen funktionalen und gestalterischen Auswirkungen auf die Flächen des Willy-Brandt-Platzes machen ein Gesamtkonzept erforderlich, welches zum Zeitpunkt des Gemeinderatsbeschlusses zum Mobilitätsnetz Heidelberg, Teilprojekt Haltestellenverlegung Hauptbahnhof Nord (DS-Nr. 0249/2014) am 18.12.2014 noch nicht vorlag, aber in der Vorlage bereits thematisiert wurde. Der Vorlage zufolge sollte das Gesamtkonzept Aussagen enthalten zu

- Fuß- und Radbrücke in die Bahnstadt westlich des Empfangsgebäudes.
- Aufgabenteilung zwischen nördlichem und südlichem Bahnhofsumfeld.
- Bebauung F+U-Komplex.
- mögliche Hotelbebauung der Deutschen Bahn im Anschluss an das Bahnhofsgebäude in Richtung Westen gegenüber F+U-Komplex.
- Überlegungen der DB zur funktionalen und baulichen Erweiterung des Bahnhofsgebäudes.
- Organisation des Fahrradparkens
- Berücksichtigung Touristeninformation im Konzept hinsichtlich Lage und Größe

Derzeit werden die Planungen zur Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) zügig vorangetrieben und zur Umsetzung vorbereitet. Um eine Förderung für die Maßnahme aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu erhalten, ist eine Umsetzung und Abrechnung der Projekte bis zum Jahr 2019 notwendig.

Die Planung der rnv bezieht sich neben den Flächen für die Straßenbahnhaltestelle selbst auch auf Flächen des Willy-Brandt-Platzes Nord bis in den Übergangsbereich des zentralen Bahnhofsvorplatz, deren Ausführung nach den Plänen der rnv den möglichen Ergebnissen einer Platzgestaltung vorgreifen würde und damit der Umsetzung eines Gestaltungskonzepts entgegenstehen. Damit müssen erste Aussagen eines Gestaltungskonzepts wesentlich früher vorliegen als ursprünglich erwartet.

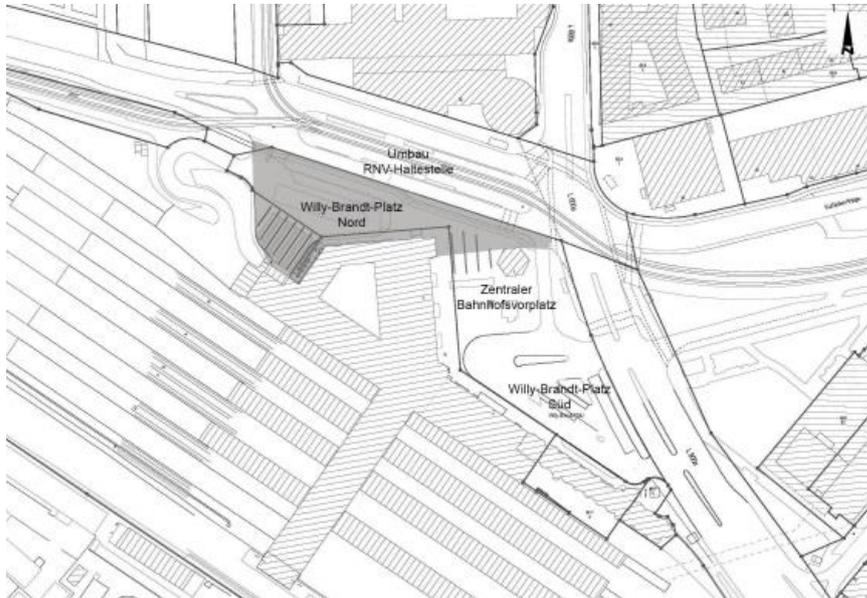


Abbildung: Flächen auf dem Willy-Brandt-Platz Nord, die im Zuge des Mobilitätsnetz-Projektes mit hergestellt werden müssen

So soll mit der Verlegung der Fahrrad-Abstellplätze und einer damit verbundenen baulichen Lösung nicht im Vorgriff auf die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze eine weitere Tatsache geschaffen werden, die einer Gestaltung später einschränkend entgegensteht.

Um den Außenbahnsteig der Straßenbahnhaltestelle, eine Teilfläche auf dem Willy-Brandt-Platz-Nord herstellen zu können, müssen die zu verwendenden Oberflächenmaterialien, die auf den Bahnhofsvorplätzen zum Einsatz kommen sollen, rechtzeitig bekannt sein. Die Beschaffenheit der Oberflächen ist zusammen mit der Ausgestaltung des Blindenleitsystems (Bodenindikatoren) ein maßgebendes Gestaltungselement im öffentlichen Raum. Bevor ein Oberflächenmaterial festgelegt werden kann, ist eine visuelle Vorstellung darüber erforderlich, wie die Plätze künftig gegliedert und gestaltet werden sollen. Zudem sollten Oberflächen der Haltestellenanlage und der Platzfläche identisch sein. Die vorübergehend gedachte Lösung, Teilflächen vor Vorliegen des Gesamtkonzepts zunächst nur provisorisch herzustellen, führt dazu, dass Fördermittel verloren gehen.

2. Flächenbezeichnungen

Für die Verortung der Nutzungen und Maßnahmenvorschläge auf den jeweiligen Teilflächen am Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz) ist eine begriffliche Konkretisierung der Teilflächen notwendig, um Missverständnisse zu vermeiden. Der Willy-Brandt-Platz wird wie folgt eingeteilt:

- Willy-Brandt-Platz Nord

- Zentraler Bahnhofsvorplatz
- Willy-Brandt-Platz Süd

3. Gestaltungsstudie (Mehrfachbeauftragung)

Um mit den Planungen der rnv Schritt zu halten und deren Ausführungsplanung, die die künftige Platzgestaltung tangiert, zu begleiten, soll eine Gestaltungsstudie beauftragt werden. Diese Studie soll sich den Anforderungen an die Teilflächen des Willy-Brandt-Platzes in ihrer Gesamtheit widmen und für den Willy-Brandt-Platz Nord, der an die Straßenbahnhaltestelle angrenzt, vertiefende Aussage zu Gestaltung, Oberflächenmaterial, Stadtmöblierung und Beleuchtung treffen.

Die drei Platzteile des Willy-Brandt-Platzes stellen eine unübersichtliche Raumfolge mit wenig ansprechenden städtebaulichen Qualitäten dar. Hochbeete aus Waschbeton, mehrfach ausgebeesserte Oberflächen, veraltete Beleuchtung und Stadtmöblierung, ungeordnetes Fahrradparken, starke Verschmutzungen prägen das Stadtbild und vermitteln so nach Heidelberg einreisenden Touristen und Pendlern den ersten unvorteilhaften Eindruck der Stadt. Die letzte Modernisierung fand im Jahr 2011 am Pavillon der Tourist-Information statt, beschränkte sich aber hier ausschließlich auf den Pavillon selbst.

Die Stadt hat ein Interesse daran, das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsumfelds zu verbessern und hier, dem Entree der Stadt, ein Abbild einer modernen Wissenschaftsstadt zu vermitteln. Dieses Interesse hat nicht nur die Stadt, sondern auch die Deutsche Bahn, die ihrerseits Überlegungen anstellt, den Bahnhof in ein modernes Dienstleistungs- und Reisezentrum umzubauen.

Die Gestaltungsstudie erfolgt im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung mit 5 Büros (Arbeitsgemeinschaften aus Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern). Sowohl die Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung als auch der weiterzuverfolgende Entwurf sollen vom Gemeinderat beschlossen werden. Die Ergebnisse müssen im Sommer 2016 vorliegen, damit die rnv fristgerecht die Ausschreibungen für den Umbau der Straßenbahnhaltestelle durchführen kann. Unmittelbar nach der Entscheidung für die ausgewählte Variante soll das Büro mit der weiterführenden Planung (Leistungsphase 3 bis 5) für den Bereich Willy-Brandt-Platz Nord beauftragt werden.

Die Gestaltungsstudie soll folgende städtebaulichen Ziele für den Willy-Brandt-Platz im Ganzen aufgreifen:

- Zurückgewinnung des Zentralen Bahnhofsvorplatzes als repräsentativen Platz – „Entree zur Stadt“
- Hohe Aufenthaltsqualität für den zentralen Bahnhofsvorplatz
- Hochwertige Oberflächen und Stadtmöblierung auf dem Bahnhofsvorplatz
- Wertiges Begrünungskonzept und Ersatzpflanzungen
- Sensibler Umgang mit dem Bahnhofsgebäude als Kulturdenkmal
- Entzerrung der Passantenströme

- Blindenleitsystem und Barrierefreiheit
- Stadtbildverträgliche und platzsparende Lösung Fahrradparken
- Beleuchtungskonzept für Plätze und Hauptfassade Empfangsgebäude
- Abwicklung der Verkehrsfunktionen (Kiss&Ride, Kurzparken, Taxi)
- Verbesserung der Fußgängerbeziehung Bahnhof-Weststadt gegenüber dem letzten Planstand Z*red

4. Unwägbarkeiten der Gestaltungsstudie

Westlich des Bahnhofs befinden sich Flächen des Willy-Brandt-Platzes Nord, die von mehreren aktuellen Planungen oder Überlegungen tangiert werden. Dabei handelt es sich um den Auflagebereich der Bahnstadtbrücke, die Vorfahrt für ein geplantes Hotelgebäude der Deutschen Bahn, Station & Service sowie die Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes, welches im Bereich des heute vorhandenen BURGER KING einen weiteren Ein- und Ausgang erhalten wird.

Der Planfortschritt dieser Projekte ist im Auge zu behalten und die Planungen werden, sobald neuere Erkenntnisse vorliegen, aufeinander abgestimmt.

5. Machbarkeitsstudie Fahrradparken

Eine funktionale, wirtschaftliche, platzsparende und stadtbildverträgliche Lösung für das Fahrradparken im Umfeld des Hauptbahnhofes ist die Voraussetzung für eine qualitätsvolle Platzgestaltung, bei der die Repräsentation und Aufenthaltsqualität im Vordergrund steht.

Es steht das Angebot der Deutschen Bahn im Raum, bestimmte Räume im Untergeschosses des Bahnhofs dafür zu nutzen, die allerdings ohne weitere Eingriffe in den Platz und das Gebäude nicht erreichbar sind. Folgende Optionen bestehen:

Nummer	Variante
1	Untergeschoss Empfangsgebäude mit Rampe auf Bahnhofsvorplatz (geradlinig, doppelläufig oder rund)
2	Untergeschoss Empfangsgebäude mit Übergabestation im EG des Bahnhofsgebäudes, bedingt Lift vom EG in das UG. Diese Variante wird von der DB nicht gewünscht, da dafür Verkaufsflächen aufgegeben werden müssten.
3	Untergeschoss Empfangsgebäude mit Übergabestation außerhalb des Bahnhofs und Verbindungsgang
4	Unterirdische Lösungen unabhängig vom Bahnhofsgebäude auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz in Anlehnung an die Standortuntersuchung „Fahrradparkhaus Heidelberger Bahnhof, April 2002 von Grüninger Pätzold in Verbindung mit der Burelli-Planung
5	Überdachte Fahrradabstellstation Willy-Brandt-Platz Süd
6	Vollautomatische Lösungen im Zusammenhang mit V1-V3 oder anderswo
7	Weitere Varianten, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie formuliert werden

Alle Varianten sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht und auf ihre Funktionalität, Nutzerakzeptanz und Wirtschaftlichkeit und Auswirkungen auf die Platzgestaltung verglichen werden. Dabei ist der Weg vom abgestellten beziehungsweise abgelieferten Fahrrad zu den Gleisen mitzudenken.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass nach Umbau der Straßenbahnhaltstelle und im Zusammenhang mit den Plänen zum Hotelneubau westlich des Bahnhofes ein Defizit bei den Flächen für das Fahrradparken entsteht und zwar unabhängig von der Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze. Daher kommt einer Lösung für das Fahrradparken eine große Bedeutung zu. Die Kosten für die Herstellung können je nach Konstruktionsart (oberirdisch oder unterirdisch) unterschiedlich ausfallen.

Die Herstellung des oberirdischen Fahrradparkhauses für 200 Plätze in Offenburg kostete beispielsweise ca. 500.000 Euro. Im Zusammenhang mit einem unterirdischen Fahrradparkhaus im Jahr 2003 (Fahrrad-Tiefgarage Hauptbahnhof, DS 264/2003) wurden Kosten in Höhe von 1,7 Mio. Euro bis 2,9 Mio. Euro benannt.

Die Ergebnisse sollen als Grundlage in die Mehrfachbeauftragung einfließen. Es wird versucht, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Fahrradparken gemeinsam mit der Aufgabenstellung zur Mehrfachbeauftragung dem Gemeinderat im Dezember 2015 vorzulegen.

6. Zeitplanung der RNV

Nach dem derzeitigen Zeitplan der rnv müssen die kompletten Bauleistungen bis Anfang November 2016 vergeben sein, um den Baubeginn am 01.12.2016 einzuhalten. Ein Vorliegen des Ergebnisses der Mehrfachbeauftragung ist unter Berücksichtigung der Bausteine für die Bürgerbeteiligung, der zur Verfügung stehenden Beratungsfolgen in den Ausschüssen trotz des sehr knapp bemessenen Zeitplanes erst am 21.07.2016 möglich. Danach schließt sich die Ausführungsplanung für den Willy-Brandt-Platz Nord auf der Grundlage des ausgewählten Entwurfs der Mehrfachbeauftragung an. Damit können einzelne Positionen, die sich auf den Willy-Brandt-Platz Nord beziehen, in der Ausschreibung erst später benannt werden, so dass Nachträge von Baufirmen daher nicht ausgeschlossen sind.

7. Finanzierung

Die Rechte und Pflichten zwischen der Stadt Heidelberg und der rnv sowie sämtliche Fragen der Kostentragung, die sich aus der Nutzung des Straßenraumes ergeben, sind im Straßenbenutzungsvertrag geregelt, der zwischen der Stadt Heidelberg und der HSB am 08.12.2006 geregelt wurde. Danach bezahlt die Stadt Heidelberg beispielsweise anteilig die Kosten, die für die Erneuerung von Lichtsignalanlagen oder Straßenflächen entstehen (=Neuwertausgleich). Hat die Stadt besondere Anforderungen an die funktionale und gestalterische Einbindung der ÖV-Anlage in ihr Umfeld, so trägt sie auch hierfür die anfallenden Mehrkosten.

Für die Folgemaßnahmen der Umgestaltung der ÖPNV-Haltstelle auf den Teilflächen des Willy-Brandt-Platzes sind noch keine Mittel im städtischen Haushalt eingestellt. Die Baustellenabwicklung im Zuge des Mobilitäts-Projektes macht die Herstellung von Teilflächen des Willy-Brandt-Platzes Nord zeitgleich zum Bau der Haltstelle notwendig. Die Kosten werden voraussichtlich im Doppelhaushalt 2017/2018 anfallen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Folgemaßnahmen der rnv-Maßnahme auf den Verkehrsflächen und den Kosten, die mit der Herstellung und Gestaltung des Willy-Brandt-Platzes Nord

einhergehen. Eine genaue Unterteilung der Kosten erfolgt in einer gesonderten Vorlage. Bei den üblicherweise über Flächenermittlung und durchschnittlichen Baukosten pro Quadratmeter prognostizierten Bausummen geht die Verwaltung in der gegenwärtigen Projektphase von einer Größenordnung von 1.340.000 Euro aus für den Willy-Brandt-Platz Nord aus.

Es folgen die notwendigen Investitionen für die Herstellung der Oberfläche, Beleuchtung und Stadtmöblierung auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz und dem Willy-Brandt-Platz Süd und die Lösung der Fahrradabstellanlage.

Hier ist es wünschenswert, diese Maßnahmen zügig nach Fertigstellung der rnv-Maßnahme fortzusetzen, um so eine zusammenhängende Platzgestaltung für das Bahnhofsumfeld zu erhalten. Bei den üblicherweise über Flächenermittlung und durchschnittlichen Baukosten pro Quadratmeter prognostizierten Bausummen geht die Verwaltung in der gegenwärtigen Projektphase von einer Größenordnung ca. 2.600.000 Mio Euro für den zentralen Bahnhofsvorplatz und den Willy-Brandt-Platz Süd aus. Die Kosten für die Herstellung einer Fahrradabstellanlage können je nach Lösung zwischen 700.000 Euro und 3.000.000 Mio. Euro schwanken. Hinzukommen Aufwendungen für das Stadtmobiliar.

8. Beteiligungskonzept

Sowohl wegen der herausragenden Bedeutung der Bahnhofsvorplätze für die Bürgerschaft als auch wegen der besonderen gestalterischen Anforderungen der Plätze als Stadteingang ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung an der Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze wichtig. Sie kann hilfreiche Hinweise für die Platzgestaltung liefern und wesentlich dazu beitragen, die Schnittmengen zwischen unterschiedlichen funktionalen und gestalterischen Anforderungen und Wünschen herauszuarbeiten.

Im Bürgerbeteiligungsverfahren sollen vor allem Hinweise und Anregungen zur Aufgabenstellung für die planenden Büros aufgenommen werden. Themen der Beteiligung ergeben sich aus der funktionalen Neuordnung des öffentlichen Raums, wie zum Beispiel der Fahrradstellplätze, Parkmöglichkeiten und Zuwegungen für den Autoverkehr sowie der städtebaulichen Qualität und Aufenthaltsqualität, die sich in Grünflächen und Stadtmobiliar niederschlägt. Um ein möglichst breites Meinungsbild einzuholen, das die unterschiedlichen Interessen und Anforderungen widerspiegelt, ist eine breite Öffentlichkeitsarbeit anzustreben. Hier soll sowohl eine Bewerbung der Beteiligungsmöglichkeiten am Hauptbahnhof selbst als auch bei wichtigen Nutzergruppen wie Universität und Klinikum erfolgen.

Mittels einer Umfrage sollen in einem ersten Schritt Anforderungen und Hinweise sowie Themen, die für die Konkretisierung der Aufgabenstellung von Bedeutung sind, gesammelt werden. Die Umfrage wird vor der geplanten Beteiligungsveranstaltung online stehen, so dass die Auswertung der Ergebnisse bereits in die Veranstaltung einfließen kann.

In der für den 16. Oktober 2015 geplanten Veranstaltung wird über die Planungen und deren Rahmenbedingungen informiert, die Aufgabenstellung für die Mehrfachbeauftragung vorgestellt und ein Meinungsbild zu den zentralen Themen eingeholt. Ergebnis der Veranstaltung ist eine konkretisierte und angereicherte Aufgabenstellung für die Planungsbüros. Die Diskussionen sollen sich an den zu Themen orientieren, also Gestaltung, Fahrradparken, Autoparken, Taxi, Grünflächen, Stadtmobiliar.

Das für Mitte Januar geplante Ausgabekolloquium ist zweiteilig geplant: ein nichtöffentlicher Teil, in dem den Planern die Aufgabenstellung vor Ort vermittelt wird sowie ein öffentlicher

Teil, in dem informelle Gespräche zwischen den Planenden und der Bürgerschaft möglich sind.

Außerdem soll in diesem Rahmen eine begründete Rückmeldung erfolgen, welche Anregungen und Hinweise aus der Veranstaltung und der Umfrage Eingang in die Aufgabenstellung gefunden haben und welche nicht.

In der Jury, die sich mit den Ergebnissen der Mehrfachbeauftragung befassen wird, sollen zwei Bürgervertreter als sachverständige Berater (nicht stimmberechtigt) vertreten sein. Diese werden nach einem entsprechenden Bewerbungsverfahren per Los ermittelt.

Die Empfehlungen der Jury werden ausgestellt und in einer öffentlichen Veranstaltung mit Führung vorgestellt. Im Rahmen dieser Veranstaltung soll die Empfehlung der Verwaltung an den Gemeinderat vorgestellt und begründet werden. Auch die Bürger, die die Juryarbeit beratend begleitet haben, sollen zu Wort kommen.

Die Kosten für dieses Beteiligungsverfahren belaufen sich auf insgesamt ca. 19.000 Euro und werden über die Projektmittel finanziert.

Der gesamte Bürgerbeteiligungsprozess wird von dem Moderationsbüro team ewen aus Darmstadt begleitet.

Das hier vorgestellte Beteiligungskonzept wird am 10. September 2015 gemäß § 8 der „Satzung über Verfahrensregeln für Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats“ mit in der Sache aktiven Gruppierungen und Interessensvertretern abgestimmt. Sollte es hier noch zu Änderungen kommen, die im Rahmen des engen Zeitplans realisiert werden können, wird der Gemeinderat darüber informiert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat für Menschen mit Behinderung wird in das Beteiligungskonzept eingebunden. Belange von Menschen mit Behinderung fließen in die Aufgabenstellung zur Mehrfachbeauftragung ein. Diese wird November erstellt und mit dem Beirat abgestimmt.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern
		Begründung: Der Bahnhofsvorplatz soll ein attraktiver Platz sein, der als „Visitenkarte“ der Stadt aufgewertet wird und die Stadt würdig repräsentiert.
		Ziel/e:
SL 10	+	Barrierefrei bauen
		Begründung: Die Oberflächen sollen barrierefrei sein, ein Blindenleitsystem soll die Orientierung verbessern.

		Ziel/e:
QU 1	-	Solide Haushaltswirtschaft
		Begründung:
		Bisher sind keine Gelder für das Projekt im Haushalt eingestellt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze steht in Konkurrenz zu zahlreichen anderen Bauvorhaben der Stadt. Da seit 60 Jahren keine nennenswerten Maßnahmen im öffentlichen Raum stattfanden und das Projekt eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit hat, sollte ein Abwägung der Prioritäten stattfinden.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Gemeinderatsvorlagen ab 1998, die sich mit Planungen im Bereich des Willy-Brandt-Platzes beschäftigen
02	Zeitplan Ideenstudie (Mehrfachbeauftragung)