

Neugestaltung Bahnhofsvorplätze Heidelberg / Stand 2.11.2015

AUSLOBUNG

Mehrfachbeauftragung

Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze



Foto Titelseite: Rothe

Stadt Heidelberg,
Stadtplanungsamt
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

Naumer Freie Architekten BDB
S4, 17
68161 Mannheim
Tel.: 0621-432 7881
1522HD@naumer-architekt.de

Inhaltsverzeichnis

Teil A – Allgemeine Verfahrensbedingungen

1.	Allgemeines	6
2.	Ausloberin, Betreuer	6
3.	Anlass, Zweck, Gegenstand	7
4.	Art, Verfahren, Ziel, Zulassungsbereich, Sprache	8
5.	Teilnehmer	8
6.	Preisgericht, Sachverständige, Vorprüfer	9
7.	Unterlagen	11
8.	Leistungen und Kennzeichnung der Arbeit	12
9.	Zulassung und Beurteilung der Mehrfachbeauftragungsarbeiten	14
10.	Prämierung	15
11.	Abschluss der Mehrfachbeauftragung	15
12.	Weitere Bearbeitung und Urheberschaft	15
13.	Bürgerbeteiligung	16
14.	Termine	16
15.	Bindende Vorgaben	16

Teil B – Beschreibung der Aufgabenstellung der Mehrfachbeauftragung

1.	Städtebauliche Situation und Lage des Gebiets im Stadtraum	17
2.	Historische Entwicklung des Heidelberger Hauptbahnhofes und Umfeld	19
3.	In Planung oder Vorbereitung befindliche Maßnahmen im Umfeld des Hauptbahnhofs	20
3.1.	Fußgänger- und Radfahrer-Brücke aus der Bahnstadt	20
3.2.	Erweiterung des Empfangsgebäudes durch die Deutsche Bahn	19
3.3.	Hotelneubau	21
4.	Bearbeitungsgebiet und Rahmenbedingungen	21
4.1.	Bearbeitungsgebiet	21
4.2.	Die Teilflächen des Willy-Brandt-Platzes und ihre Nutzungen im Bestand	23
4.3.	Der Heidelberger Hauptbahnhof im Bestand	24
4.4.	Denkmalpflegerische Belange	25
4.5.	Belange der Deutschen Bahn	26
4.6.	Städtebauliche und stadtgestalterische Belange	26
4.7.	Verkehrliche Belange	27
4.7.1.	Fußgängerverkehr	27
4.7.2.	Fahrradverkehr und Fahrradparken	29
4.7.3.	ÖPNV, Planungen der rnv und Restriktionen	32
4.7.4.	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	34
4.7.5.	Taxis	35
4.7.6.	Fernbusse	35
4.8.	Tourist Information	35
4.9.	Der Bahnhofsvorplatz als Versammlungsort	36
4.10.	Kunst im öffentlichen Raum	36
4.11.	Technische Einbauten	36
4.12.	Vegetation	37
4.13.	Beleuchtung	37
4.14.	Entwässerung	38
4.15.	Sicherheit	38
4.16.	Feuerwehr	38
4.17.	Barrierefreiheit	38
4.18.	Leitungen/Medien	38

5.	Planungsaufgabe	39
5.1.	Allgemeine Anforderungen	39
5.2	Anforderungen Stadtgestaltung und Ästhetik	39
5.3.	Anforderungen Freiraumgestaltung	40
5.4	Anforderungen Verkehr	41
5.4.1.	Fußgängerverkehr	41
5.4.2.	Fahrradverkehr und Fahrradparken	41
5.4.3.	ÖPNV	42
5.4.4.	MIV	42
5.4.5.	Taxi	42
5.4.6.	Fernbusse	42
5.5.	Funktionale Anforderungen an die einzelnen Plätze	43
5.6.	Anforderungen an die Ausstattung und die Materialien	45
5.7.	Rahmenbedingungen	46
5.8.	Baukosten / Wirtschaftlichkeit	46
	Teil C – Anlagen	47

Teil A – Allgemeine Verfahrensbedingungen

1. Allgemeines

Der Durchführung der Mehrfachbeauftragung liegt die „Richtlinie für Planungswettbewerbe“ (RPW) 2013 in der Fassung vom 31.01.2013 mit dem Einführungserlass des Landes Baden-Württemberg vom 22.02.2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich anderes festgelegt ist. Die Anwendung und Anerkennung der RPW 2013 und die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmer sowie alle anderen am Mehrfachbeauftragsverfahren Beteiligten verbindlich.

2. Ausloberin, Betreuer

Ausloberin ist die Stadt Heidelberg,
Stadtplanungsamt
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

Ansprechpartner:
Stadtplanungsamt
Annette Friedrich
Amtsleiterin
Tel.: 06221-58 23000
Stadtplanungsamt@Heidelberg.de

Simone Merkel
Leiterin der Abteilung Stadtgestaltung
Tel.: 06221-58 23150
simone.merkel@heidelberg.de

Mit der Vorbereitung und Betreuung der Mehrfachbeauftragung ist

Naumer Freie Architekten BDB
S4, 17
68161 Mannheim
Tel.: 0621-432 7881
1522HD@naumer-architekt.de
Ansprechpartnerin: Aleksandra Gleich

beauftragt.

3. Anlass, Zweck, Gegenstand

Der Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz) hat als öffentlicher Raum zentrale Bedeutung für die Stadt. Hier eröffnet sich dem Besucher ein erster Eindruck der Stadt und wie sie sich im öffentlichen Raum präsentiert. Der Bahnhofsvorplatz hat seit seiner Herstellung in den 1950er Jahren keine nennenswerten baulichen Veränderungen mehr erfahren. Die drei Platzteile des Willy-Brandt-Platzes stellen eine unübersichtliche Raumfolge mit wenig ansprechenden städtebaulichen Qualitäten dar. Hochbeete aus Waschbeton, mehrfach ausgebesserte Oberflächen, veraltete Beleuchtung und Stadtmöbiliar, ungeordnetes Fahrradparken, starke Verschmutzungen prägen das Stadtbild und vermitteln so nach Heidelberg einreisenden Touristen und Pendlern einen unvorteilhaften Eindruck der Stadt. Die Gestaltung des Platzes wird den heutigen Anforderungen an die gestiegene Mobilität, an Aufenthaltsqualität und Stadtmarketing nicht mehr gerecht. Aus diesen Gründen ist seit längerem eine Modernisierung des Raumes geboten.

Der Umbau der ÖPNV-Haltestelle (2017) durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), die in Vorbereitung befindlichen Planungen wie die Erweiterung des Bahnhofsgebäudes in ein modernes Dienstleistungs- und Reisezentrum, ein Hotelneubau durch die Deutsche Bahn und die künftig aus der Bahnstadt ankommende Fußgänger- und Radfahrer-Brücke wirken sich auf den öffentlichen Raum aus und haben auch dessen Neugestaltung in den Fokus gerückt, die Gegenstand dieser Ideenstudie ist. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit und Nutzerfreundlichkeit, Gestaltungsvorschläge und Ideen für ein Gesamtkonzept der verschiedenen Bahnhofsvorplätze zu erhalten. Hierdurch soll das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsumfelds verbessert und das Entrée in eine moderne Wissenschaftsstadt betont werden. Dieses Interesse hat nicht nur die Stadt, sondern auch die Deutsche Bahn.

Es soll eine freiraumplanerische - stadtgestalterische Idee für die Plätze in ihrer Gesamtheit entwickelt werden, bei der das Bahnhofsumfeld als Ganzes begriffen wird. Ausgehend vom zentralen Bahnhofsvorplatz vor der Empfangshalle soll eine integrierte Freiraumgestaltung auf die benachbarten Teilplätze Willy-Brandt-Platz Nord und Willy-Brandt-Platz Süd abgeleitet werden.

Da die Planung der rnv bereits weit fortgeschritten ist, werden zu den Bereichen, die die von der Planfeststellung betroffen sind vertiefende Aussagen zu Gestaltung, Oberflächenmaterial, Stadtmöblierung und Beleuchtung erwartet. Die vorgeschlagenen Oberflächen sind anhand von Materialdarstellungen zu veranschaulichen. Das ausgewählte Material soll auf allen Teilflächen des Bahnhofsvorplatzes zum Einsatz kommen.

Bei der Planung spielen vielfältige funktionale und strukturelle Anforderungen sowie Interessen und Wünsche der Nutzer eine große Rolle. Ein übersichtliche Strukturierung, die Herausarbeitung der Qualitäten und die Ausbildung eines Stadtentrées und eine rasche Orientierung sind von besonderer Bedeutung. Weitere zentrale Aufgaben sind die Abwicklung der verschiedenen verkehrlichen Funktionen und die Erschließung für verschiedene Nutzergruppen. Eine wichtige Rolle kommt der Lösung des Fahrradparkens zu. Aufgrund der Komplexität hat die Stadt Heidelberg eine Machbarkeitsstudie zum Fahrradparken vergeben, deren Ergebnisse zur Verfügung gestellt werden.

Bei allen Überlegungen dürfen die Grundzüge der rnv-Planung durch die Ergebnisse der Ideenstudie nicht wesentlich verändert werden. Die Restriktionen die dadurch entstehen sind nicht anzweifelbar.

In Vorbereitung der Aufgabenstellung wurde eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Anregungen aus der Bürgerschaft, die durch eine Umfrage und eine Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung eingeholt wurden, flossen in die Aufgabenstellung ein.

Ziel des konkurrierenden Verfahrens ist es, für die vielfältigen Funktionen des Bahnhofsvorplatzes und der Umgebung überzeugende Konzepte zu entwickeln. Die Planung soll dabei besondere freiraumplanerische, städtebauliche, verkehrstechnische, gestalterische und funktionale Qualitäten, auf der Grundlage der in der Auslobung genannten Randbedingungen aufweisen.

4. Art, Verfahren, Ziel, Zulassungsbereich, Sprache

Das konkurrierende Verfahren wird als Mehrfachbeauftragung mit acht Teilnehmern in Anlehnung an die HOAI und die RPW 2013 durchgeführt. Es werden Arbeitsgemeinschaften zwischen Landschaftsarchitekten und Architekten angeregt. Verkehrsplaner und Lichtplaner als Berater für die Platzbereiche sind notwendigerweise einzubeziehen.

Das Verfahren ist einstufig und anonym.

Die Sprache der Mehrfachbeauftragung ist deutsch, d.h. alle abzugebenden Unterlagen müssen in deutscher Sprache abgefasst sein.

5. Teilnehmer

Zur Teilnahme am Verfahren sind folgende Architekturbüros eingeladen:

n.n.

Anonymität

Die Verfasser der Mehrfachbeauftragungsbearbeitungen bleiben bis zum Abschluss der Preisgerichtssitzung anonym.

6. Preisgericht, Sachverständige, Vorprüfer

Fachpreisrichter:

- 1 Dipl. Ing. Annette Friedrich, Architektin und Stadtplanerin, Leiterin Stadtplanungsamt, Stadt Heidelberg
- 2 Dr. Ernst Baader, Leitender Stadt- und Forstdirektor, Leiter Landschafts- und Forstamt, Stadt Heidelberg
- 3 Prof. Irene Lohaus, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, Dresden
- 4 Prof. Michael Braum, Städtebauer, Geschäftsführer IBA Heidelberg GmbH
- 5 Dipl. Ing. Christof Luz, Landschaftsarchitekt BDLA, Stuttgart
- 6 Dipl. Ing. Stefan Helleckes, Landschaftsarchitekt BDLA, Karlsruhe
- 7 Prof. Dr. Ing Hartmut Topp, Stadt- und Verkehrsplaner, Moderator, Kaiserslautern

Stellvertreter:

- 1 Dipl. Ing. Antje Heuer, Architektin BDA, Leipzig
- 2 Dipl. Ing. Simone Merkel, Abteilung Stadtgestaltung Stadtplanungsamt, Stadt Heidelberg
- 3 Prof. Dipl. Ing. Wolfgang Schreiber, Landschaftsarchitekt BDLA, Architekt BDA und Stadtplaner, Stuttgart
- 4 Dipl. Ing. Volker Schwarz, Landschaftsarchitekt, Landschafts- und Forstamt, Stadt Heidelberg
- 5 n. n.

Sachpreisrichter:

- 1 Dipl. Ing. Bernd Stadel, Architekt und Stadtplaner, Erster Bürgermeister Stadt Heidelberg, Leitung Dezernat Bauen und Verkehr
- 2 Irmtraud Spinnler, Stadträtin (SPD)
- 3 Dipl. Ing. Manuel Steinbrenner, Stadtrat (Grüne) Architekt
- 4 Kristina Essig, Stadträtin (CDU)
- 5 Jens Aesche, DB Station&Service AG, Projektentwicklung
- 6 Dipl. Ing. Alexander Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, Stadt Heidelberg

Stellvertreter:

- 1 Dr. Simone Schenk, Stadträtin (FWV)
- 2 Hans-Martin Mumm, Stadtrat (GAL)
- 3 Katrin Heiser, DB Station&Service AG, Projektentwicklung Vermietung Region Südwest
- 4 Petra Keuchel, Amt für Verkehrsmanagement, Stadt Heidelberg
- 5 Mathias Schiemer, Geschäftsführer Heidelberg Marketing GmbH

Berater:

Karoline Becker, Bürgervertreterin

Conrad Rauber, Bürgervertreter

Janis Becker, stellvertretender Bürgervertreter

Hartmut Hillebrand, stellvertretender Bürgervertreter

Marit Reichelt, Stadtplanungsamt

Andreas Simon, Stadtplanungsamt

Bernhard Ellwanger, Stabsstelle Bauinvestitionscontrolling

Andreas Lippke, Landschafts-und Forstamt

Stefan Sommer, Amt für Verkehrsmanagement

Dieter Müller, Amt für Baurecht und Denkmalschutz

Timo Schneider, DB Station&Service AG, Vermietung Heidelberg Hbf

Thomas Weisenstein, Abteilungsleiter Planung RNV GmbH

Sebastian Reißk, Abteilung Planung RNV GmbH

Thomas Poeschko, Heidelberg Marketing GmbH

Gäste:

Vorprüfung:

Dr. Wolfgang Naumer, Freier Architekt BDB

Aleksandra Gleich, Naumer Architekten, Mannheim

Ulrike Rohr, Naumer Architekten, Mannheim

Weitere Berater oder Vorprüfer können benannt werden.

7. Unterlagen

Die Mehrfachbeauftragungunterlagen bestehen aus:

- den Allgemeinen Verfahrensbedingungen – Teil A der Auslobung
- der Beschreibung der Mehrfachbeauftragungsaufgabe – Teil B der Auslobung
- den Anlagen – Teil C der Auslobung

- Anlage 1: Luftbilder
- Anlage 2: Bearbeitungsgebiet DXF
- Anlage 3: Übersichtsplan/Handlungsfelder und Themen
- Anlage 4: Lageplan Bestand Denkmalschutz/Maßstab 1:2000
- Anlage 5: Geländeschnitt Umgebung/ Maßstab 1:500
- Anlage 6: Planung Mobilitätsnetz Heidelberg, Hauptbahnhof Nord (Umbau der Straßenbahnhaltestelle, Planstand: Planfeststellungsbeschluss /-antrag rnv)
- Anlage 7: Tiefbauplan, Leitungsführungen
- Anlage 8: Machbarkeitsstudie Fahrradparken
- Anlage 9: Lichttechnisches Gutachten
- Anlage 10: Pläne zum Bahnhofsgebäude
- Anlage 11: Pläne Pavillion Tourist-Information
- Anlage 12: Freiflächenplan F+U
- Anlage 13: Dokumentation Baumbestand
- Anlage 14: Vermessung Portal der Empfangshalle mit Verortung der Lisenen der Glasfassade und der Eingänge
- Anlage 15: Ergebnisse der Online-Umfrage
- Anlage 16: Ergebnisse der Bürgerbeteiligungsveranstaltung mit Stellungnahme der Verwaltung
- Anlage 17: Zusammenfassung der schriftlichen Anregungen der Bürger mit Stellungnahme der Verwaltung
- Anlage 18: Vorgabe Layout Pläne
- Anlage 19: DIN 14090
- Anlage 20: VwV Feuerwehrflächen
- Anlage 21: Fotodokumentation
- Anlage 22: Formular Verfassererklärung
- Anlage 23: Verpflichtungserklärung (Datennutzung)
- Anlage 24: Übersicht technische Einbauten

8. Leistungen und Kennzeichnung der Arbeit

Jeder Teilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen.

Abzuliefern sind zwei Plansätze (1 Satz gerollt als Präsentationspläne, farbig; 1 Satz gefaltet als vermaßte Prüfpläne) auf DIN A0 Plänen Hochformat, max. 4 Pläne. Der Vorprüfung sind zusätzlich digitale Prüfpläne (DXF-Format + PDF-Format) zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren 1 Satz Verkleinerungen der Präsentationspläne auf DIN A3 Format. Auch diese Verkleinerungen sind für die anschließende Dokumentation in digitaler Form abzugeben (tif-Format, 300 dpi, Modus CMYK).

Von den Teilnehmern werden folgende Leistungen gefordert:

Lageplan (Realisierungsteil und Ideenteil)	Maßstab 1:500
mit Gesamtkonzept und Angabe der konzeptbedingten Realisierungsabschnitte	
Geländeschnitt	Maßstab 1:500
Bearbeitungsteilbereiche	Maßstab 1:200
Freie Darstellungen zur Erläuterung der Entwurfsidee mit Materialkonzept	
Erschließungskonzept	
Leitdetails	Maßstab 1:50/20
Verlegekonzept Oberflächen	
Material- und Oberflächendarstellung	
2 Visualisierungen je max. DIN A 3	
1.) Mit Blick auf die Empfangshalle (vgl. Bild Anlage 1)	
2.) frei wählbarer Standpunkt zur Verdeutlichung der Konzeptidee	

Kosten

Die Kostenrahmen für die wesentlichen Bestandteile des Entwurfs sind nachzuweisen.

Erläuterungen /auf den Plänen und max. 2 A4 Seiten

Erläuterungen zum Konzept – in Form von Texten, Skizzen, Graphiken, Fotomontagen und sonstigen Darstellungen – sollen auf den Plänen dargestellt werden sowie separat als Textdatei abgegeben werden. Der Erläuterungstext, auf max. 3 DIN A4 Seiten, soll nach folgenden Einzelpunkten gegliedert werden:

1. Gesamtkonzept Bahnhofsvorplätze (Planungsidee)
2. Konzept der einzelnen Bahnhofsvorplätze
3. Flächen, die im Zuge der Haltestellenplanung angepasst werden
4. Erschließung / Verkehr
5. Materialien und Detailgestaltung
6. Wirtschaftlichkeit

Verfassererklärung

Verfassererklärung auf beiliegendem vorgegebenen Formular. Abgabe der Versicherung zur Urheberschaft – „Verfassererklärung“ – gemäß Anlage in einem mit der Kennzahl versehenen undurchsichtigen und verschlossenen Umschlag.

Neben der Verfassererklärung geben die Teilnehmer ihre Anschrift, Mitarbeiter, Sachverständigen und Fachplaner an sowie juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften außerdem den bevollmächtigten Vertreter.

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Verpflichtungserklärung unterzeichnet

Kennzeichnung der Mehrfachbeauftragung

Die einzureichende Arbeit ist in allen Teilen an der rechten oberen Ecke durch eine Kennzahl aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) zu kennzeichnen.

Die Unterlagen der Arbeit und ihre Verpackung (auch die digitalen Unterlagen in Eigenschaften der Dateien) dürfen keinerlei Hinweise auf den Namen oder sonstige Identifikationsmerkmale der Verfasser/innen tragen.

Die Pläne sind sowohl digital (Format.pdf) als auch in Papierform beizufügen.

Ausgabe der Unterlagen und Rückfragen

Die Unterlagen werden am 12.01.2016 an alle Büros per Email verschickt und beim öffentlichen Ausgabekolloquium überreicht. Rückfragen können bis zum 12.02.2016 unter der Email 1522HD@naumer-architekt.de gestellt werden. Es findet am 01.03.2016 von 14:00 bis 17:00 Uhr ein öffentliches Rückfragenkolloquium statt. Die Rückfragen werden zusammenfassend per Email bis zum 08.03.2016 schriftlich beantwortet. Die Antworten werden Bestandteil der Auslobung.

Einlieferung/Eigentum und Rücksendung

Die Einlieferung auf dem Postweg ist zulässig. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen.

Kennzeichnung: „Mehrfachbeauftragung Bahnhofsvorplätze HD“.

Das Abgabedatum ist Submissionstermin, d.h. die Unterlagen müssen bis zum 18.04.2016 bis spätestens 16 Uhr eingegangen sein unter der Adresse:

Naumer Freie Architekten BDB
S 4, 17-22,
68161 Mannheim

Die von den Preisträgern eingereichten Unterlagen werden Eigentum der Ausloberin. Die übrigen Unterlagen können in Abstimmung mit der Ausloberin nach Ende der Mehrfachbeauftragung abgeholt werden. Auf schriftliche Aufforderung hin können die Arbeiten auf eigene Kosten zurückgesandt werden.

9. Zulassung und Beurteilung der Mehrfachbeauftragungsbearbeitungen

Zulassung der Mehrfachbeauftragungsbearbeitungen

Das Preisgericht lässt alle Mehrfachbeauftragungsbearbeitungen zur Beurteilung zu, die

- termingemäß eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Bewertung und Beurteilung der Mehrfachbeauftragungsbearbeitungen die folgenden Kriterien anwenden:

- städtebauliche Einfügung,
- freiräumliche und sozialräumliche Qualität,
- architektonische und gestalterische Qualität,
- Oberflächenkonzept,
- Barrierefreiheit,
- Art des Umgangs mit dem Bestand (Baumbestand, Tourist Info),
- Berücksichtigung der Restriktionen aus der rnv-Maßnahme,
- Funktionale Abwicklung des Fahrradparkens und stadtbildverträgliche Integration der Fahrradparklösungen,
- Umgang mit den funktionalen und technischen Anforderungen des Verkehrs,
- Wirtschaftlichkeit,
- Umweltverträglichkeit

Die Auflistung der Kriterien stellt keine Rangfolge dar und kann durch das Preisgericht vereinfacht und verfeinert werden.

10. Prämierung

Die Ausloberin stellt für alle Teilnehmer ein Bearbeitungshonorar von gesamt 147.000 Euro brutto zur Verfügung. Jeder Teilnehmer der einen beurteilungsfähigen Beitrag abliefern, erhält ein Bearbeitungshonorar von 9.000 Euro brutto.

Das Preisgeld von 75.000 Euro brutto wird wie folgt aufgeteilt.

1. Preis: 30.000 Euro
2. Preis: 20.000 Euro
3. Preis: 15.000 Euro
4. Preis: 5.000 Euro
5. Preis: 5.000 Euro

Das Preisgericht kann, wenn es dies mehrheitlich beschließt, die Mehrfachbeauftragungssumme anders aufteilen.

11. Abschluss der Mehrfachbeauftragung

Ergebnis

Die Ausloberin teilt den Teilnehmern das Ergebnis der Preisgerichtssitzung unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung – unverzüglich mit.

12. Weitere Bearbeitung und Urheberschaft

Auftrag

Der weiterzuverfolgende Entwurf vom Gemeinderat beschlossen. Die Ergebnisse müssen im Sommer 2016 vorliegen. In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Mehrfachbeauftragung wird geprüft, ob einzelne Gestaltungselemente noch in die Ausführungsplanung der rnv einfließen können und deren bauliche Umsetzung bereits im Zuge des Haltestellenumbaus erfolgen kann. Der Gemeinderat wird in Abhängigkeit der beschlossenen Lösung darüber entscheiden müssen, ob und in welcher Höhe Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Daher kann kein Auftragsversprechen gemacht werden.

Im Falle einer Beauftragung werden die durch die Mehrfachbeauftragung bereits erbrachten Leistungen des Beauftragten bis zur Höhe des Bearbeitungshonorars nicht erneut vergütet. Die Realisierung ist abhängig von weiteren Projektbeschlüssen und -finanzierungen.

13. Bürgerbeteiligung

Die wesentliche Beteiligung der Bürgerschaft wird über die Mitwirkung an der Aufgabenstellung für den Wettbewerb und die Einbindung zweier Bürgerinnen und Bürger in die Wettbewerbsjury stattfinden. Folgende vier Bausteine der Bürgerbeteiligung wurden durchgeführt bzw. sind geplant:

1. Nicht repräsentative Online Umfrage, an der 1128 Personen teilgenommen haben. Die Ergebnisse sind beigefügt (Anlage 15).
2. Bei der Erstellung der Aufgabenstellung hatten die interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sowohl schriftlich als auch im Rahmen einer öffentlichen Bürgerveranstaltung am 20.10.2015 Anregungen abzugeben. Die Anregungen wurden inhaltlich geprüft und flossen teilweise in die Aufgabenstellung ein. (Anlagen 16 und 17).
3. Zwei Bürgervertretende werden als sachverständige Berater im Preisgericht mitwirken. Dazu erfolgte eine öffentliche Ausschreibung mit anschließendem Losverfahren.
4. Mit der Ausschreibung der Mehrfachbeauftragung findet am 12.01.2016 ein öffentliches Ausgabekolloquium vor Ort statt, bei dem die Bürgerschaft mit den Planern ins Gespräch kommen kann.
5. Die Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit sich die Entwürfe bei einer Ausstellung anzusehen.

14. Termine

Bürgerveranstaltung „Aufgabenstellung: Neugestaltung Bahnhofsvorplätze“	20.10.2015
Preisrichtervorbesprechung	20.10.2015
Ausgabe der Auslobung	12.01.2016
Rückfragen können schriftlich per Email unter der Adresse: 1522HD@naumer-architekt.de bis zum eingereicht werden.	12.02.2016
Rückfragenkolloquium	01.03.2016
Rückfragenbeantwortung schriftlich bis zum	08.03.2016
Abgabetermin	18.04.2016
Preisgerichtssitzung	03.05.2016
Gemeinderat, Auswahl und Zustimmung Siegerentwurf	21.07.2016

15. Bindende Vorgaben

Die technischen Vorgaben, die aus dem Planfeststellungsverfahren der rnv hervorgehen (Anlage 6), sind im Teil B der Mehrfachbeauftragung dargestellt und als bindende Vorgaben im Sinne der RPW 2013 zu betrachten.

Teil B – Mehrfachbeauftragungsaufgabe

1. Städtebauliche Situation und Lage des Gebiets im Stadtraum

Der Heidelberger Hauptbahnhof liegt im Schnittpunkt der Stadtteile Bergheim, Weststadt und Bahnstadt. Das Empfangsgebäude und der Willy-Brandt-Platz liegen nördlich der Gleisanlagen. Die sich südlich der Gleisanlagen befindliche Bahnstadt ist derzeit über den Querbahnsteig angebunden, eine zusätzliche Fußgänger- und Radfahrer-Brücke zwischen Bahnstadt und Bergheim ist geplant.



Abb. 1: Lage des Plangebietes im Stadtraum

Der Stadtteil **Bergheim** gilt neben der Altstadt als „zweite Mitte“ Heidelbergs. Der zentrumsnahe Stadtteil ist einer der traditionsreichsten Dienstleistungs- und Gewerbestandorte der Stadt Heidelberg. Die circa 7.200 Bewohnerinnen und Bewohner schätzen die zentrale Lage, die vielfältigen kulturellen, sozialen und gastronomischen Angebote, die kurzen Wege und die hervorragenden Verkehrsanbindungen.

Die **Weststadt** von Heidelberg entstand weitgehend im 19. Jahrhundert als gründerzeitliches Vorstadtquartier. Die breite Kurfürstenanlage trennt die Weststadt von Bergheim. Hier entstanden in den 1960er Jahren mehrere einheitlich gestaltete Justizgebäude und ein Finanzamt. Der Gebäudekomplex wurde zwischenzeitlich abgerissen. In den letzten Jahren entstand ein neues Justizgebäude und ein moderner Komplex mit Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel. Der westliche Teil des Stadtteils, in der Vergangenheit überwiegend Gleisgelände der Eisenbahn, ist Teil der so genannten Bahnstadt geworden.

Südlich des Heidelberger Hauptbahnhofs entwickelt die Stadt seit 2008 auf einer Fläche von circa 116 Hektar den neuen Stadtteil **Bahnstadt**. In der Bahnstadt werden Wohnungen für 5.000 Einwohner und Arbeitsplätze für 7.000 Beschäftigte entstehen. Ziel der Entwicklung ist der Bau eines urbanen Stadtteils mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Neben Wohnen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen, sollen Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und ein Campus angesiedelt werden.

Im näheren Umfeld des Bahnhofes befinden sich stark frequentierte Einrichtungen wie:

- F+U Campus (Privatschule u.a. mit Unterrichtsräumen, Mensa, Sporthalle, Bibliothek und 281 Studentenapartments. Der Gebäudekomplex verfügt über einen öffentlichen Durchgang. (Freiflächenplan Anlage 12)
- Print Media Academy, nordöstlich des Bahnhofs in der Kurfürstenanlage
- ehemaligen Feuerwache westlich des Betriebshofes, ein städtisches Zentrum für Kultur- und Kreativwirtschaft

In Arbeit oder Vorbereitung befindliche Planungen, die die Platzbereiche tangieren, sind:

- Bauliche Erweiterung des Bahnhofsgebäudes und Erhöhung des westlichen Flügels
- Hotelneubau durch die Deutsche Bahn angrenzend an die Bahnhofserweiterung
- Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke aus der Bahnstadt kommend
- Standortüberlegungen für ein künftiges Konferenzzentrum auf den Flächen des ehemaligen Postgebäudes oder der Heidelberger Druckmaschinen oder der Stadtwerke
- Auszug und Abriss der Verwaltungsgebäude der Heidelberger Druckmaschinen, Nachnutzungskonzept ist in Arbeit



Abb. 2: Wichtige Einrichtungen und Planungen im Bahnhofsumfeld

2. Historische Entwicklung des Heidelberger Hauptbahnhofes und Umfeld

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 Personenbahnhofs, da dieser als Tiefbahnhof geplant wurde. So entstand das Heidelberger „Baggerloch“ auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofes, 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.



Abb. 3 und 4, Bahnhofsvorplatz in den 1950er Jahren, Quelle: Stadtarchiv Heidelberg

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 1990er Jahren 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 zur Neugestaltung des Willy-Brandt-Platzes 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.

Als Teil des Gesamtprojektes „Mobilitätsnetz Heidelberg“ wurde die Verlagerung der Haltestelle 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 Haltestelle 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 Haltestelle standen sektorale verkehrliche Aspekte im Vordergrund. Die vorhandene Trennwirkung zwischen den Stadtteilen, diffuse Raumfolgen und sich daraus ergebende Restflächen für den öffentlichen Raum konnten bisher nicht gelöst werden.

3. In Planung oder Vorbereitung befindliche Maßnahmen im Umfeld des Hauptbahnhofs

3.1. Fußgänger- und Radfahrer-Brücke aus der Bahnstadt

Die geplante Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über die Bahnflächen soll eine Vernetzung des Stadtteils Bahnstadt mit dem übrigen Stadtgebiet, vor allem die Verbindung Bahnstadt - Hauptbahnhof - Stadtteil Bergheim herstellen. Die Brücke liegt westlich des Querbahnsteigs des Heidelberger Hauptbahnhofs. Auf der Bahnstadtseite liegt der Anlandepunkt der Brücke im Bereich des neuen Bahnhofsvorplatzes zwischen B1 und B2. Auf der Nordseite der Gleisanlagen der Deutschen Bahn landet sie in etwa an der Stelle des heutigen Stellwerkes.

Die genaue Lage der Brücke auf der Nordseite ist noch nicht gelöst. Im Rahmen der Mehrfachbeauftragung soll geprüft werden, wo das „Ankommen“ der Brücke möglich und sinnvoll in die Gestaltung des Platzes integrierbar ist.

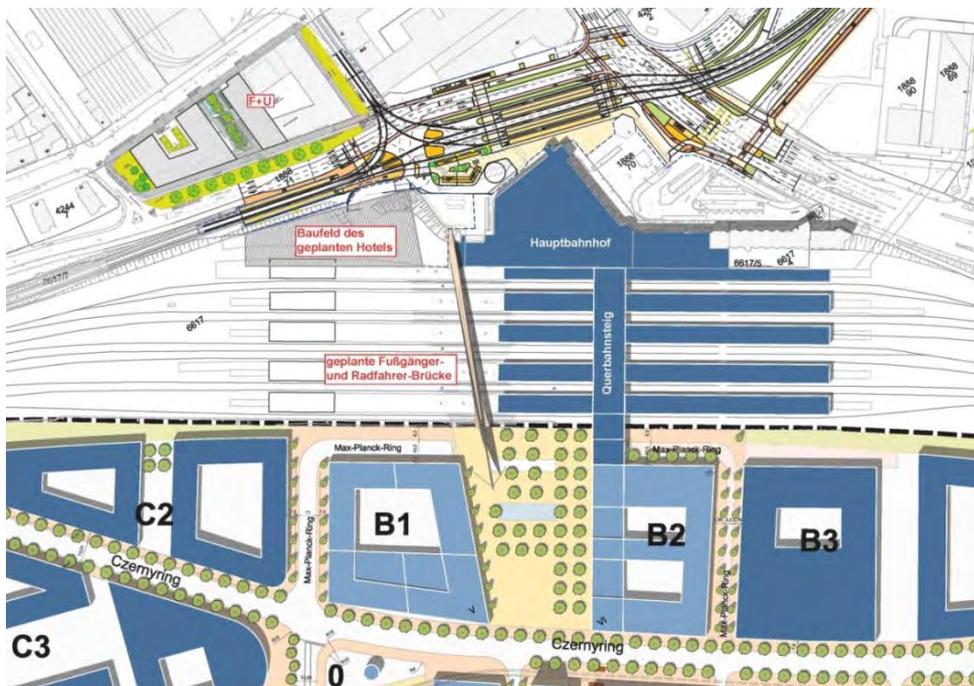


Abb. 5: Ausschnitt aus Rahmenplan Bahnstadt mit Fußgänger- und Radfahrer-Brücke und Baufeld des geplanten Hotels der DB, Quelle: Stadtplanungsamt

Die Finanzierung der Brücke ist im Wirtschaftsplan der Bahnstadt nicht dargestellt. Die Realisierung der Brücke ist derzeit nicht absehbar.

3.2. Erweiterung des Empfangsgebäudes durch die Deutsche Bahn

Die DB Station & Service AG plant, das bestehende Empfangsgebäude aufzuwerten und zu erweitern. Hierzu soll der bestehende nördliche Seitenflügel erweitert und durch einen oberirdisch dreigeschossigen Gebäudeteil fortgeführt werden. In den Obergeschossen des neuen Gebäudeteils sind u.a. Büroflächen vorgesehen. Im Zuge dieser Maßnahme soll der Innenhof des Empfangsgebäudes überbaut werden. Im Erdgeschoss sind Ladengeschäfte zur Ergänzung der vorhandenen Reisendenversorgung geplant. Im Zuge dieser Maßnahmen entstehen neue Ein- und Ausgänge in das Empfangsgebäude: im Bereich Willy-Brandt-Platz Nord und im Bereich des neu entstehenden Platzes gegenüber dem Hotel. Der bestehende Seiteneingang gegenüber der Haltestelle bleibt weiterhin bestehen.



Abb. 6: Bahnhofserweiterung,
Quelle: DB Station und Service AG

Im Zuge eines Umbaus des Empfangsgebäudes könnte eine Mobilitätszentrale in die neu geschaffenen Flächen integriert werden, um das Angebot für Bahnnutzer, Heidelberger Bürger und Touristen zusammenzuführen. Derzeit werden die Grundlagen dafür erarbeitet.

3.3. Hotelneubau

Die DB plant weiterhin auf dem nordwestlich an den Hauptbahnhof angrenzenden Grundstück südlich der Kurfürstenanlage eine Mischnutzung mit Hotelkonzept, die als Investorenprojekt verwirklicht werden soll. Der Niveauunterschied zwischen Kurfürstenanlage und Bahnsteigen soll für die Unterbauung des Hotels mit einer zweigeschossigen Tiefgarage genutzt werden.

Die östliche Baulinie des Neubaus greift die aus dem Rahmenplan der Bahnstadt vorgegebene Bauflucht des Baufeldes B1 auf.

Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt voraussichtlich über die bestehende Zufahrt des Willy-Brandt-Platzes Nord im Bereich der Nordseite des Hotels. Der Zugang der geplanten Gebäude (Erweiterung Bahnhofsgebäude und Hotel), die Vorfahrtsituation und die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage müssen mit dem Bahnhofsvorplatz – Willy-Brandt-Platz Nord – verzahnt werden. Ebenso ist an dieser Stelle die Andienung des erweiterten Bahnhofsgebäudes sicherzustellen.

Eine zum Vorplatz und der Brücke orientierte Fahrradabgabestation mit angeschlossenen (unterirdischem) Fahrradparkhaus ist in die Untersuchung einzubeziehen.

4. Bearbeitungsgebiet und Rahmenbedingungen

4.1. Bearbeitungsgebiet

Die Lagebuchbezeichnung für alle Flächen um das Bahnhofsgebäude lautet Willy-Brandt-Platz. Zur Erleichterung der Orientierung bei Erfüllung der Aufgabenstellung wurde eine gedankliche Einteilung des Willy-Brandt-Platzes in die Teilflächen Willy-Brandt-Platz Süd, Zentraler Bahnhofsvorplatz und Willy-Brandt-Platz-Nord vorgenommen.



Abb. 7: Bereiche des Willy-Brandt-Platzes

Der Hauptbahnhof Heidelberg grenzt direkt an die Stadtteile Bergheim im Norden und Weststadt im Osten an. Der Willy-Brandt-Platz ist Knotenpunkt für das Zusammentreffen der Kurfürstenanlage - der zentralen Ost-West-Achse – mit der Mittermaierstraße sowie der Lessingstraße. Über den öffentlichen Personennahverkehr hinaus, ist der Willy-Brandt-Platz wichtiger Dreh- und Angelpunkt für alle Arten des Individualverkehrs, sei dies zu Fuß, per Fahrrad, Taxi oder eigenem Auto. Vorschläge, in welcher Weise eine stadträumliche Anbindung des Bahnhofs nach Norden in Richtung Universitätsgelände, nach Osten in Richtung Innenstadt/ City und nach Süden in Richtung Bahnstadt hergestellt werden kann, ohne die Planung der rnv zu beeinträchtigen, sind von den Teilnehmern erwünscht.



Abb. 8: Bearbeitungsgebiet

Der Bahnhofsvorplatz ist Hauptbestandteil des Wettbewerbsgebiets. Auch wenn die Bearbeitungstiefen unterschiedlich sind, stehen der Bahnhofsvorplatz und sein Umfeld in einem engen, fließenden Zusammenhang. Im Rahmen der Ideenfindung für die Gestaltung sind diese Bereiche gemeinsam zu betrachten.

4.2. Die Teilflächen des Willy-Brandt-Platzes und ihre Nutzungen im Bestand

Folgende Einrichtungen und Funktionen befinden sich zur Zeit auf den Teilplätzen:

Willy-Brandt-Platz-Nord:

- Zufahrt zum Gleis 1 und der dortigen Warenanlieferung für die Bahnhofsbetriebe
- Überdachte Fahrradabstellanlage
- Kurzzeitparkplätze
- Fahrradvermietenanlage nextbike
- Seiteneingang der Empfangshalle des Hauptbahnhofs
- Burger-King

Zentraler Bahnhofsvorplatz:

- Haupteingang Empfangshalle Hauptbahnhof
- Pavillon Tourist-Information
- Fahrradvermietenanlage der DB Call a Bike
- Bereich mit freiem Fahrradparken
- Fußgängerquerung zur Grünfläche Kurfürstenanlage (wird verlagert)
- Behindertenstellplätze
- Bus-Haltestelle
- Taxi-Haltestelle
- diverse Hochbeete mit Sitzgelegenheiten
- Skulptur „Dienstmann Muck“

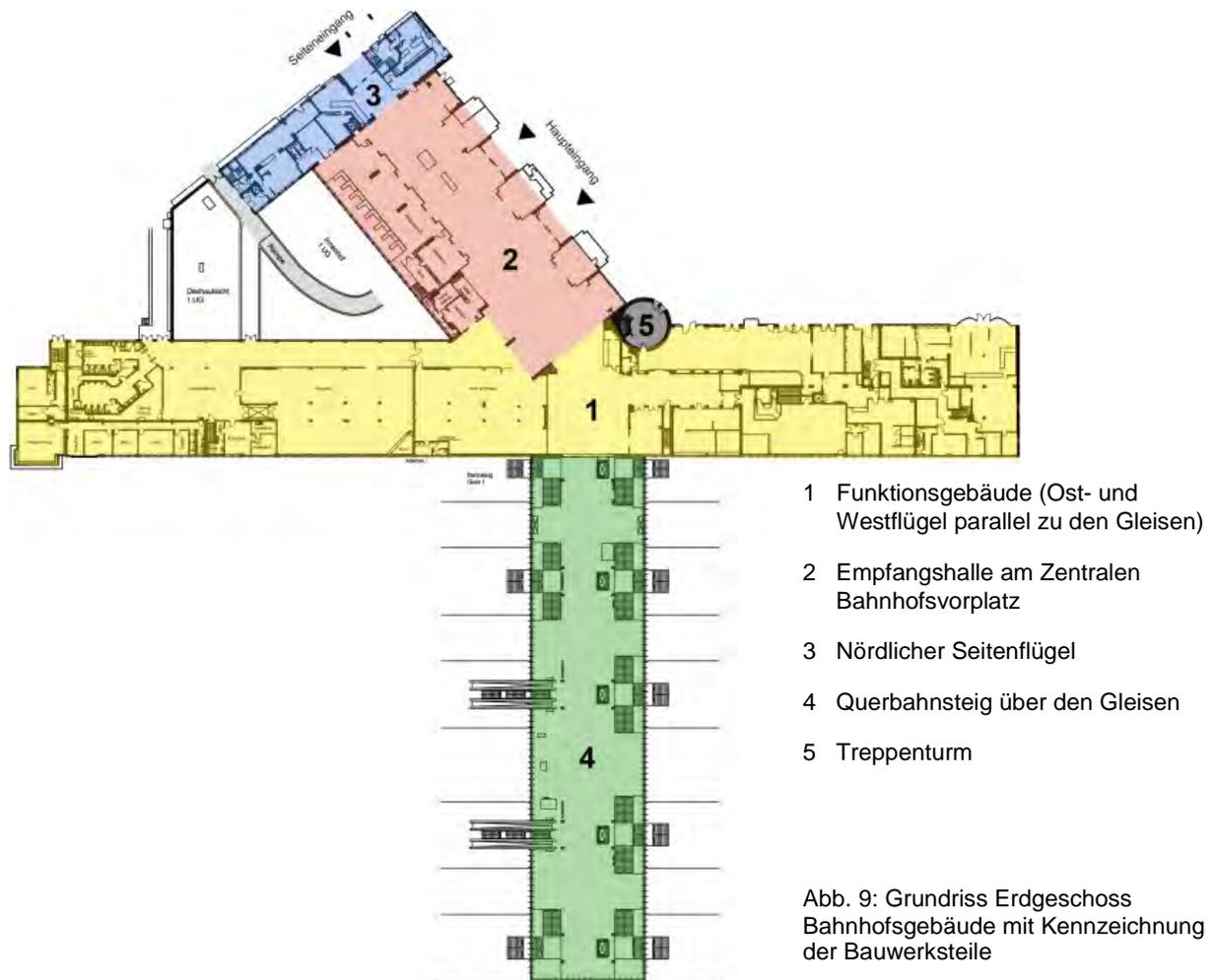
Willy-Brandt-Platz Süd:

- Taxi-Nachrückerzone
- Kurzzeitparkplätze
- Haltestelle Fernbusse (wird verlagert)
- IBIS-Hotel
- McDonald
- Gastronomie Zapata
- Vorfahrt Taxis und Hotel

4.3. Der Heidelberger Hauptbahnhof im Bestand

Die Eingänge des Empfangsgebäudes für Kunden und Reisende befinden sich im nördlichen Seitenflügel gegenüber der Haltestelle und in der Empfangshalle mit Ausgang zum zentralen Bahnhofsvorplatz. Des Weiteren haben mehrere Bahnbetriebe einen direkten Zugang zu den Vorplätzen.

Das Bahnhofsgebäude des Heidelberger Hauptbahnhofs besteht aus mehreren Gebäudeteilen.



1. Empfangsgebäude (Ost- und Westflügel parallel zu den Gleisen)

In den Untergeschossen dieser Gebäudeteile befinden sich heute Personal-, Wirtschafts- und Büroräume verschiedener DB Unternehmen. Zudem sind Neben-/Lagerflächen verschiedener Mieter des Empfangsgebäudes dort untergebracht. Das 2. Untergeschoss hat direkten Zugang zum Hausbahnsteig und Gleis 1. Dort befinden sich auch eine Fahrradwerkstatt sowie die Anlieferzone des Bahnhofs.

Die Flächen des Erdgeschosses im Empfangsgebäude werden durch bahnaffine Nutzungen (u.a. WC, Schließfachanlage, Bahnhofsmission) und Nutzungen für den Reisendenbedarf belegt. Die beiden Gastronomiebetriebe verfügen jeweils über einen direkten Zugang vom Willy-Brandt-Platz Süd.

Die beiden Obergeschosse des Gebäudeflügels sind ebenfalls an externe Nutzer vermietet und werden als Büroflächen genutzt. Der Zugang zu den oberen Etagen erfolgt über zwei separate Treppenaufgänge jeweils vom Willy-Brandt-Platz Süd.

2. Empfangshalle am Zentralen Bahnhofsvorplatz

Die Empfangshalle stellt den Mittelpunkt des Bahnhofsgebäudes dar. Sie besteht aus einer Stahlbeton-Skelett-Bauweise mit großflächigen Verglasungen. Damit entspricht sie den Idealen der 1950er Jahre von Transparenz und Leichtigkeit. Sie hat Ausgänge sowohl zum Willy-Brandt-Platz Nord als auch zum zentralen Bahnhofsvorplatz. Heute sind hier der Fahrkartenverkauf sowie verschiedene gastronomische Angebote untergebracht.

Unter der Empfangshalle befinden sich größere Kellerräume. In einem Kellerraum wurde nachträglich ein Bunker eingebaut. Der Raum, in dem sich der Bunker befindet, ist im Zusammenhang mit dem Bedarf an Fahrradabstellplätzen interessant.

3. Nördlicher Seitenflügel

Der nördliche dreigeschossige Seitenflügel schließt das Empfangsgebäude ab. Im Erdgeschoss befindet sich mit Zugang zum Willy-Brandt-Platz Nord eine Burger-King-Filiale. Die beiden Untergeschosse dienen dieser Filiale als Nebenräume.

Westlich des Gebäudes ist ein Zugang zum Innenhof. Die dort vorhandene Rampe dient der Erschließung eines Teils der Räume im 2. Untergeschoss unter dem Empfangsgebäude. Dieser Teil des Empfangsgebäudes wird sich durch eine von Seiten der DB Station & Service AG geplante Erweiterung des Empfangsgebäudes verändern (u.a. soll sich die Eingangssituation verändern und die Rampe soll entfallen).

4. Querbahnsteig

Der Querbahnsteig über den tiefer liegenden Gleisen ist beidseits voll verglast. Charakteristisch ist das geschwungene Dach aus Schalenbeton, das in seiner dünnen Ausführung sehr elegant wirkt. Im Jahr 2011 wurde der Querbahnsteig durch einen Anbau über die Gleise 9/10 ... hinaus verlängert und mit zwei Treppenabgängen und einem Personenaufzug versehen, so dass erstmals ein Ausgang in Tieflage in die Bahnstadt außerhalb der Gleisanlageanlage möglich wurde. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahnstadt soll der Querbahnsteig noch weiter verlängert werden und auf Geländeneiveau an einen in Planung befindlichen öffentlichen Platz in der Bahnstadt anknüpfen.

5. Treppenturm

Der Treppenturm ist das Scharnier zwischen Empfangshalle und Funktionsgebäude. Er dient der Erschließung der beiden Obergeschosse des Funktionsgebäudes (vgl. 1.). Die Untergeschosse sind über den Turm nicht zu erreichen.

4.4. Denkmalpflegerische Belange

Der Heidelberger Hauptbahnhof wurde im Jahr 1955 nach den Plänen von Helmuth Conradi, Direktor der Bundesbahndirektion Stuttgart, fertiggestellt. Er gilt als ein bedeutendes Bauwerk der Nachkriegsmoderne und wird als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung nach §12 Denkmalschutzgesetz geführt.

Alle Veränderungen an diesem Bauwerk, also dem gesamten Bahnhof, der Bahnsteige, allerdings ohne das Ibis-Hotel, bedürfen der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung. Diese wird nach Anhörung des Landesamtes für Denkmalpflege im Benehmen erteilt.

Gemäß § 15 Abs. 3 DSchG besteht dazu noch der sogenannte Umgebungsschutz. Hinsichtlich der neuen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist insgesamt eine ruhige Formsprache anzustreben. Es ist eine zeitgenössische Gestaltungs- bzw. Formsprache - auch hinsichtlich der Materialien (z.B. kein Kopfsteinpflaster) - zu wählen, die dem Kulturdenkmal entspricht.

Es sollen keine großen Aufbauten erstellt werden, es sind anspruchsvoll und schlicht gestaltete Objekte/Möblierungen zu installieren, nicht vorstellbar sind grelle Farben und große Werbeanlagen.

4.5. Belange der Deutschen Bahn

Über die Ausgestaltung der Bahnhofserweiterung und des Hotelneubaus steht die Stadt Heidelberg in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. Die Stadt Heidelberg arbeitet eng mit der Deutschen Bahn zusammen. Die Deutsche Bahn ist im Preisgericht vertreten. Beide Partner sind an einer einvernehmlichen Lösung interessiert. In einigen Punkten besteht noch Abstimmungsbedarf.

Im Zuge der geplanten Erweiterung und Aufstockung des Bahnhofsgebäudes und der Realisierung des Hotelkonzepts ist der Deutschen Bahn eine funktionierende Wegeverbindung vom erweiterten Bahnhofsgebäude, sowie von der geplanten Fußgänger- und Radfahrer-Brücke bis zur Haltestelle wichtig. Die Zugänge der geplanten Gebäude, die Vorfahrtssituation und die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage unter dem Hotelkomplex sollen mit dem Willy-Brandt-Platz Nord verzahnt werden.

Sowohl der Willy-Brandt-Platz Süd als auch der Willy-Brandt-Platz Nord sollen für den MIV erreichbar sein und die Möglichkeit des Kurzzeitparkens anbieten.

Der Deutschen Bahn sind neben der Sicherstellung der Ver- und Entsorgung aller Einrichtungen (u.a. Warenlieferung, Müllentsorgung) auch die Außengastronomieflächen für die heute bereits bestehenden Gastronomie sowie ggf. im Zuge der Gebäudeerweiterung neu entstehenden Gastronomie wichtig.

Auch aus Sicht der Deutschen Bahn bedarf es einer guten Lösung für das Fahrradparken. Ein Verstellen des Empfangsgebäudes und des geplanten Hotelkomplexes durch raumprägende bauliche Maßnahmen für Fahrräder sind nicht erwünscht.

Die Möglichkeit, Fahrradabstellplätze im geplanten Hotelneubau anzubieten, ist ein Wunsch der Stadt Heidelberg. Die Bahn steht dem Wunsch ablehnend gegenüber. Die Stadt Heidelberg steht mit der Deutschen Bahn in dieser Angelegenheit in Verhandlungen. Ob dieser Wunsch also tatsächlich realisierbar ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gesagt werden.

Die DB überlegt, die Nischen im Eingangsbereich der Empfangshalle auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz perspektivisch zu nutzen, um zusätzliche Flächen für den Reisendenbedarf analog der vorhandenen Einbauten (heute Tabak-/Schmuckladen) anzubieten. Es ist nicht absehbar, ob dem aus Gründen des Denkmalschutzes zugestimmt wird.

4.6. Städtebauliche und stadtgestalterische Belange

Die drei Platzteile des Willy-Brandt-Platzes stellen eine unübersichtliche Raumfolge mit wenig ansprechenden städtebaulichen Qualitäten dar. Hochbeete aus Waschbeton, mehrfach ausgebesserte Oberflächen, veraltete Beleuchtung und Stadtmobiliar, ungeordnetes Fahrradparken, starke Verschmutzungen prägen das Stadtbild und vermitteln so nach Heidelberg einreisenden Touristen und Pendlern einen unvorteilhaften Eindruck der Stadt.

Es besteht die Erwartung, dass trotz der diffusen Raumfolgen, ein gestalterisch zusammenhängendes Konzept gelingt, das einen Wiedererkennungswert im Sinne eines „Entree“ der Stadt herstellt. Die bestehende Raumknappheit rund um den Bahnhof und die notwendigen Verkehrsanlagen verhindern eine Anbindung des Bahnhofsvorplatzes an die Kurfürstenanlage als Verbindung zur Innenstadt. Es ist zu prüfen, ob es durch eine städtebaulich-stadtgestalterische Geste gelingen kann, eine Verbindung herzustellen. Ebenso ist das Umfeld des BG-Chemie-Komplexes in die Überlegungen einzubeziehen.

Schon bei der ersten Herstellung des zentralen Bahnhofsvorplatzes in den 1950 Jahren waren die Platzgrenzen des zentralen Bahnhofsvorplatzes nur unvollständig auf die Fassade der Empfangshalle abgestimmt. Der Bruch befindet sich im Bereich des Treppenturms. Der Bezug zwischen Gebäude und Platz ist unbefriedigend. Daher ist zu überlegen, ob der zentrale Bahnhofsvorplatz nach Süden erweitert werden kann.



Abb. 10: Option Erweiterung des zentralen Bahnhofsvorplatzes



Abb. 11: Fassade in Bezug zur Platzaufteilung

Grundsätzlich ist es notwendig, die stadtgestalterisch unbefriedigende Situation der Fahrradparkens neu zu ordnen. Bisher werden weite Teile des zentralen Bahnhofsvorplatzes für das Fahrradparken genutzt. Sie schränken die Aufenthaltsqualität ein, der repräsentative Platzcharakter vor der Empfangshalle kommt nicht zur Geltung. Für die vorgeschlagenen Lösungen zum Fahrradparken wird erwartet, dass die damit verbunden baulichen Anlagen gestalterisch gut in das Gesamtkonzept eingebunden werden.

Bisher dominiert die technische Beleuchtung des Verkehrsknotenpunktes. Angestrebt wird eine differenzierte Beleuchtung der Plätze und des Bahnhofsgebäudes mit seinen besonderen architektonischen Elementen.

Erfahrungsgemäß ist ein Bahnhofsvorplatz ein Ort mit hohem Nutzungsdruck für Werbung und Information aller Art und dem Wildwuchs, der damit verbunden ist. Die Stadt Heidelberg verfügt derzeit noch nicht über ein Informations- bzw. Besucherleitsystem. Um zu verhindern, dass später Einzellösungen entstehen, sind Standorte zu bestimmen, die Auskunft zu wichtigen Stadtinformationen geben wie beispielsweise Stadtplan und Veranstaltungshinweise. In Betracht zu ziehen sind multimediale und analoge Lösungen. Mit geeigneten Mitteln der Signaletik sind Hinweise zu geben, die den Besucher intuitiv zu den verschiedenen Zielen wie Innenstadt, ÖPNV, Fuß- und Radwege-Brücke Bahnstadt, Taxen usw. führt.

Die Gestaltung und der Gesamteindruck sollen zur Adressbildung beitragen und zum Ausdruck bringen, dass es sich um einen besonderen Ort in der Stadt handelt.

4.7 Verkehrliche Belange

Der Hauptbahnhof Heidelberg gehört zu den größten Personenbahnhöfen in Deutschland und hat große Bedeutung für den regionalen Schienenverkehr und den ÖPNV. Er ist Bindeglied unterschiedlicher Verkehrsträger, deren Anforderungen im Nachfolgenden dargestellt werden.

4.7.1 Fußgängerverkehr

Die Fußgängerbeziehungen werden sich aufgrund der Planungen der rnv verändern. Der sich bisher in der Mitte der Haltestellenanlage befindliche signalisierte Fußgängerübergang wird aufgelöst. Die Fußgängerübergänge sind künftig am westlichen und östlichen Ende der Haltestellenanlage angeordnet. Somit vergrößert sich die Distanz der Fußgängerbeziehung zum Seiteneingang des Bahnhofsgebäudes.

Die Überlegungen der Deutschen Bahn, im Zuge des geplanten Umbaus und der Erweiterung des Bahnhofsgebäudes einen weiteren Seiteneingang zu schaffen, würden sich in diesem Zusammenhang als günstig erweisen, da dieser Eingang dann funktional und gestalterisch an die westliche Fußgängerquerung angebunden werden kann. Der geplante zusätzliche Eingang in das Bahnhofsgebäude würde zudem die bessere Verteilung der Fußgängerströme fördern.

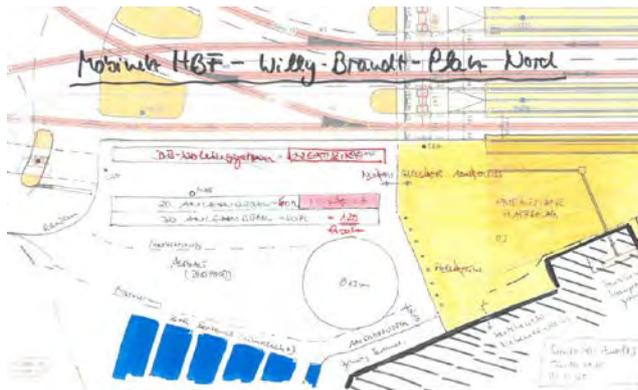


Abb. 12: Trennlinie zwischen Platzfläche und Verkehrsfläche im Bereich des westlichen Fußgängerüberwegs

Die gelbe Fläche in Abbildung 12 stellt die Fläche dar, die im Zuge Haltestellenumbaus im ersten Schritt realisiert werden soll. Innerhalb dieser gelben Fläche soll im Zuge der Bahnhofserweiterung ein weiterer Zugang zum Bahnhofsgebäude geschaffen werden. Der Bereich westlich der gelben Fläche stellt die vorübergehende Anordnung von Fahrradabstellflächen dar.

Bearbeitungshinweis: Plan DB erforderlich

Der derzeit bestehende signalisierte Fußgängerüberweg in Höhe des zentralen Bahnhofsvorplatzes (Verbindung zur Grünfläche Kurfürstenanlage) wird im Zuge des Umbaus der Haltestelle entfernt. Stattdessen entsteht südlich davon ein neuer signalisierter Übergang in Höhe des ehemaligen Postgebäudes. Die Verschiebung nach der vorliegenden Planung der rnv ist erforderlich, um den MIV leistungsfähig abwickeln zu können. Damit ist eine größere Distanz zum zentralen Bahnhofsvorplatz entstanden, die die Fußgängerbeziehungen über den Bahnhofsvorplatz in seiner heutigen Form verschlechtern. Daher ist zu prüfen, inwiefern eine Verbesserung möglich ist. In diesem Zusammenhang könnte die Vergrößerung der Fläche für den zentralen Bahnhofsvorplatz und die Schaffung einer weiteren Fußgängerachse in Richtung IBIS-Hotel von Bedeutung sein.

Hingewiesen wird auf die Planung der rnv, die einen Fußweg in der Kurfürstenanlage gegenüber der Print-Media-Academy vorsieht und so die öffentliche Grünanlage entlang der Kurfürstenanlage besser anbindet.

Es erfolgt der Hinweis aus der Bürgerbeteiligung, wonach Überdachungen für Hauptfußgängerströme angeregt werden. Dabei wären jedoch die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Der Anregung ist optional zu sehen, sie stellt keine Vorgabe dar und ist abhängig von der Entwurfsidee.

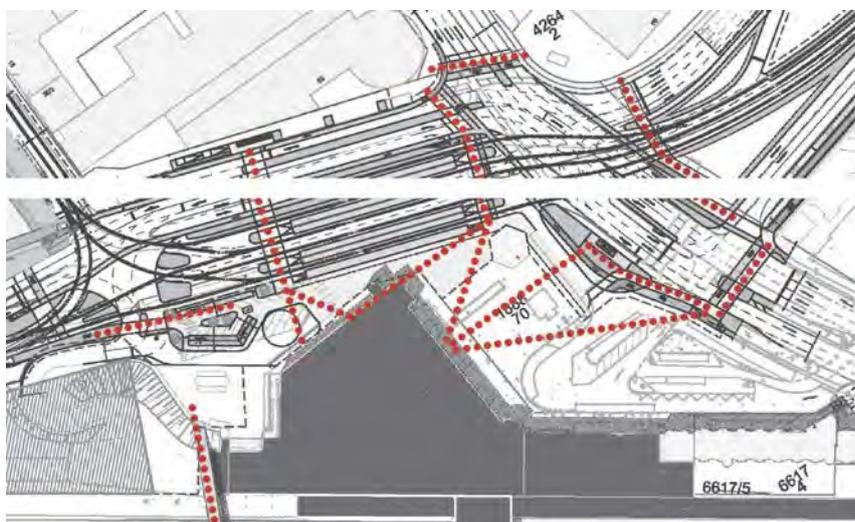


Abb. 13: Wichtige Fußgängerbeziehungen

4.7.2 Fahrradverkehr und Fahrradparken

Mit dem Umbau der Haltestelle wird auch die Führung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung und umgekehrt neu geordnet. Für den Radverkehr soll der Hauptbahnhof zukünftig vorrangig eine Funktion für den Ziel- und Quellverkehr haben und der passierende Radverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen.

Der den Bahnhof passierende Radfahrer wird künftig nördlich der Haltestelle auf Radfahrstreifen in Ost-West-Richtung bzw. umgekehrt geführt. Die bestehenden Radangebote in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt bleiben auch mit dem Umbau der Haltestelle erhalten. Sie werden den neuen Erfordernissen in der Planung angepasst.

Bereits heute ist die Parksituation für Fahrräder angespannt. Nach Umbau der Straßenbahnhaltestelle, der Erweiterung des Bahnhofsgebäudes und der Umsetzung des Hotelneubaus sind die zur Verfügung stehenden Flächen weiter eingeschränkt. Dass die Fahrräder derzeit teilweise geordnet abgestellt werden, ist das Ergebnis einer Betreuung durch den Verein für Beschäftigung und Integration (VBI). Die Mitarbeiter versuchen dabei die Nutzer zu einem geordneten Abstellen anzuregen und Laufgassen freizuhalten.

Die abgestellten Fahrräder auf den Plätzen verteilen sich derzeit wie folgt

Bestand 2015	Fahrräder
Willy-Brandt-Platz Nord	670
Zentraler Bahnhofsvorplatz	726
Willy-Brandt-Platz Süd	106
Boxen	45
Summe insgesamt	1547

Hinzu kommen 119 Fahrräder im Bereich des Gleises 1 und Mieträder der beiden Fahrradverleihanlagen.



Abb. 14: Überdachte Fahrradabstellanlage



Abb. 15: Fahrräder Zentraler Bahnhofsvorplatz



Abb. 16: Call a Bike Fahrradverleihanlage



Abb. 17: nextbike Fahrradverleihanlage

Fahrradverleihanlage nextbike

Die nextbike-Anlage befindet sich derzeit am Willy-Brandt-Platz Nord. Sie ist für 16 Fahrräder geeignet. Die Anzahl der nextbike-Räder soll beibehalten werden. Die Abmessungen der Anlage sind:

Bodenfundament 70x70cm (Stele). Die Bodenplatten haben eine Länge von 12,80 m und sind 60cm tief. Das Systemmaß je Bodenplatte ist 1,60m x 0,6m. Eine Bodenplatte kann 2 Fahrräder aufnehmen.

Fahrradverleihanlage Call a Bike

Die Anlage der DB (Call a Bike) ist derzeit auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz platziert und ist für 15 Fahrräder geeignet (15 Stelen). Die Abmessungen der Anlage sind:

Die Länge der Anlage beträgt ca. 12 Meter. Die Stelen zur Befestigung der Räder sind einzeln im Boden verankert. Der Achsabstand zwischen den Stelen beträgt 78 cm.

Zu beachten ist, dass aufgrund des Umbaus der Haltestelle der rnv, vorhandene Fahrradabstellmöglichkeiten auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz wegfallen. Als Kompensation muss die rnv im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Ersatzfläche für 118 Fahrräder nachweisen. Die Ersatzfläche ist auf dem Willy-Brandt-Platz Nord geplant (siehe Abb. 12). Für den Willy-Brandt-Platz Nord werden bei Umsetzung der Planungen zur Fußgänger- und Radfahrer-Brücke aus der Bahnstadt, der Erweiterung des Bahnhofsgebäudes und des Hotelneubaus gravierende Bautätigkeiten erwartet, so dass eine abschließende Herstellung der Platzfläche zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn macht. Eine vorübergehende Unterbringung von Fahrrädern nach den Plänen der rnv ist aus der Sicht der Freiraumgestaltung daher unschädlich, bis eine ganzheitliche Lösung für das Fahrradparken als Folge der Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung gefunden ist und die Planungen im Umfeld des Willy-Brandt-Platzes konkretisiert sind.

Eine gute Lösung für das Fahrradparken im Umfeld des Hauptbahnhofs unter funktionalen, stadtbildverträglichen, und wirtschaftlichen Aspekten ist die Voraussetzung, um überhaupt Flächen für eine qualitätsvolle Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität ertüchtigen zu können. Im Vorfeld der Ideenstudie für die Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze hat die Stadt Heidelberg eine Machbarkeitsstudie zum Fahrradparken beauftragt. Der Auftrag ging an die Bürogemeinschaft Planungsbüro VAR und **H2S architekten** (Haubrich und Scholtyssek) aus Darmstadt.

Die Machbarkeitsstudie enthält Aussagen zu Radverkehrsbeziehungen, prognostiziert die Abstellbedarfe für die Zukunft unterteilt in Bahnstadtseite (Prognose 1350 Fahrräder) und Bahnhofsumfeld nördlich der Gleisanlagen (Prognose 2650 Fahrräder), und widmet sich der Untersuchung von verschiedenen Möglichkeiten des Parkens von Fahrrädern. Weiterhin werden verschiedene Formen von Parksystemen dargestellt.

Prognostizierter Bedarf insgesamt, davon	2650 Fahrräder
▪ Ziel – und Quellverkehr von Westen (Gneisenaustraße) 40%	1060 Fahrräder
▪ Ziel – und Quellverkehr von Norden (Mittermaierstraße), Osten (Kurfürstenanlage) und Süden (Lessingstraße) 60%	1590 Fahrräder

Im Zusammenhang mit der Ideenstudie ist für die Aufgabenstellung ausschließlich der Bedarf maßgeblich, der auf den verschiedenen Flächen des Willy-Brandt-Platzes nachgewiesen werden muss. Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass sich im Bereich des Gleises 1 insgesamt **740** Fahrräder realisieren lassen, für die jedoch eine neue Zuwegung geplant werden muss, da diese vorhandene Zufahrt durch den Hotelneubau wegfällt.

Die in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Ressourcen in den beiden Gepäcktunneln unter den Gleisanlagen wurden nicht berücksichtigt, da die Gutachter diese Varianten nicht empfohlen haben. Die vom Gutachter favorisierte Variante einer Fahrradtiefgarage mit Anschluss an das Untergeschoss des Empfangsgebäudes ist unter verkehrlichen Aspekten sinnvoll, lässt mehr Möglichkeiten für andere Platznutzungen, soll aber aufgrund der damit verbundenen sehr hohen Kosten nicht weiterverfolgt werden.

Damit verbleibt ein Bedarf von **1910** Fahrräder (Vergleich heute **1547 Fahrräder**) die anderswo auf den Platzflächen nachgewiesen werden müssen. Mieträder sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Sie sollen wie im Bestand in die Planung integriert werden.

Sollte es gelingen, die Verhandlungen zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn bezüglich des Hotelneubaus erfolgreich zum Abschluss zu bringen, besteht noch ein weiteres Potential von ca. 600 Fahrrädern, die in einer Tiefgarage untergebracht werden könnte. Hier könnte ein Angebot für diejenigen entstehen, die ihr Fahrrad gegen Zahlung einer Gebühr sicher verschließen möchten.

Aufgabe ist es, den Bedarf von bis zu 1910 Fahrrädern, aber zwingend in jedem Fall den Bestand von 1550 Fahrrädern funktional sinnvoll und stadtbildverträglich unterzubringen. Gegebenenfalls kommen flächensparende Lösungen in Betracht. Die Flächen sind dabei so zu gestalten, dass eine weitere Ausdehnung der Abstellmöglichkeiten zulasten von freizuhaltenden Flächen für Gestaltung und Aufenthalt vorgebeugt wird. Flächensparende Formen des Fahrradparkens sind mit einer ansprechenden Freiraumgestaltung in Einklang zu bringen.

Grundsätzlich können alle drei Platzflächen zum Nachweis von Fahrradabstellmöglichkeiten herangezogen werden, wobei der oben genannte Schlüssel aus dem Ziel- und Quellverkehr bei der Verteilung heranzuziehen ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der größere Teil auf dem Willy-Brandt-Platz Nord abgewickelt werden soll. Sich kreuzende Beziehungen mit dem Haltestellenbereich und der dort wartenden Fahrgäste sind in jedem Fall zu vermeiden.

Für den zentralen Bahnhofsvorplatz wird angestrebt, das Fahrradparken zu reduzieren, um stadtgestalterische und freiraumplanerische Ziele im Rahmen der Ideenstudie realisieren zu können. Insbesondere vor den Eingängen und im Haltestellenbereich sollen keine Fahrräder angeordnet werden. Wegebeziehungen sind freizuhalten. Konflikte zwischen den Nutzern des ÖPNV und Radfahrern sind zu vermeiden.

Die in den vorliegenden Planungen der rnv vorgesehene signalisierte Querung der Lessingstraße sieht neben der Fußgängerquerung eine gegenläufige Querung für den Radfahrer vor. Die dafür vorgesehene Aufstellfläche an der Ampel wird als nicht ausreichend angesehen. Konflikte zwischen den wartenden Radfahrern und den weiterfahrenden Radfahrern über den Willy-Brandt-Platz Süd werden befürchtet. Im Rahmen der Ideenstudie soll dieser Punkt verbessert werden.

Die Ausloberin ist sich über die Zielkonflikte zwischen dem Flächenbedarf für Fahrräder, Aufenthaltsflächen und repräsentativen Flächen wie dem zentralen Bahnhofsvorplatz bewusst. Es bedarf daher einer sorgfältigen Abwägung und Erläuterung zwischen diesen Aspekten und einer überzeugenden Lösung, falls der prognostizierte Bedarf nicht nachgewiesen werden kann.

Weiterführende Informationen sind der Machbarkeitsstudie zu entnehmen. (Anlage 8)

4.7.3 ÖPNV, Planungen der rnv und Restriktionen

Die Bus- und Straßenbahnhaltestelle am Heidelberger Hauptbahnhof Nord soll zugunsten der Verbesserung der Kundenfreundlichkeit, der Verkehrsabläufe, der Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit von der Mittellage des Straßenraums der Kurfürsten-Anlage an das Gebäude des Hauptbahnhofs gerückt werden. Die Straßenbahngleise im Kreuzungsbereich Karl-Metz-Straße sollen durch einen zusätzlichen Gleisbogen zu einem Gleisdreieck ergänzt werden. Damit gehen Anpassungen in der Führung des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs einher.

Mit dem Heranrücken der Haltestelle an das DB-Gebäude ist ein viergleisiger Ausbau mit kombinierten Spuren für Bus- und Straßenbahn vorgesehen. Es werden sowohl stadtauswärts als auch in Richtung Stadtmitte Mittelbahnsteige angeordnet. Der Bus wird wegen der Türen auf der rechten Fahrseite auf den mittleren Gleisen mitgeführt und bedient jeweils einen Bahnsteig pro Richtung.



Abb. 18: Planung der rnv zum Mobilitätsnetz, neuer Stand noch in Arbeit

Der Bahnsteig, der sich südlich der Gleisanlagen befindet, geht in die Platzfläche über. Bahnen, die auf Gleis 1 einfahren, können beidseitig die Türen öffnen und somit für Umsteiger von/zur DB bzw. den anderen rnv-Linien optimale Umsteigeverhältnisse bieten. Einbauten von Haltestellenmöblierung wie z.B. überdachter Wartebereich sind daher auf dem Außenbahnsteig auf der Platzfläche nicht notwendig.

Die Planung der rnv sieht im Osten des zentralen Bahnhofsvorplatzes 2 Bushaltestellen vor.

Die Haltestelle 1 (Linie 33 und Regionalbuslinien) in Insellage soll mit einem überdachten Fahrgastunterstand ausgestattet werden. Hierfür wird der bereits vorhandene Fahrgastunterstand Kienzler K 13 verschoben.

Die Haltestelle 2 (Regionalbuslinien) liegt auf der Fläche des zentralen Bahnhofsvorplatzes. Sie dient nur dem Aussteigen, ein Fahrgastunterstand ist nicht vorgesehen.

Westlich der Haltestelle wird ein Gleisdreieck sowie eine Ersatzhaltestelle für notwendige Umleitungsfahrten von Zügen der Linie 5 (ehemals OEG) hergestellt. Im Bereich der Ersatzhaltestelle wird eine weitere Querung zum nördlich angrenzenden Quartier (F+U-Komplex) eingerichtet.

Ebenso wird der nördliche Fahrbahnrand in Richtung Norden verschoben, um einen Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau anbieten zu können und den Fuß- und Radverkehr zu entflechten.

Die zwei vorhandenen Platanen westlich der Tourist-Information bleiben auch mit der Umbaumaßnahme der Haltestelle erhalten, nicht aber die Bäume auf dem Willy-Brandt-Platz Nord.

Folgende Haltestellenausstattung / Möblierung ist geplant:

- Die neue Straßenbahnhaltestellenanlage soll mit Unterständen für Fahrgäste Modell „Kienzler K13“ möbliert werden. Alternativen sind denkbar. Eine vollflächige Überdachung ist ausgeschlossen.
- Ausnahme ist der Außenbahnsteig 1 im Bereich des Willy-Brandt-Platz / Nord / Zentraler Bahnhofsvorplatz, der keinen Unterstand erhält.
- Beleuchtung
- Blindenleitsystem

Restriktionen aus der Straßenbahnplanung:

Alle Haltestellenbereiche sind gestalterisch in das Gesamtkonzept zu integrieren, beispielsweise durch die verwendeten Oberflächenmaterialien.

Aufgrund der fortgeschrittenen Planung der rnv ergeben sich Restriktionen für die Ideenstudie. Für die Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle liegt eine Planung des Ingenieurbüros Emch und Berger im Auftrag der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH Mannheim vor. Es handelt sich dabei um eine verkehrstechnische Planung, die Elemente der Haltestelle, Neueinteilung der Fahrbahnen, notwendige Fußgängerquerungen und die in diesem Zusammenhang notwendige technische Infrastruktur wie Fahrleitungsmasten vorsieht.

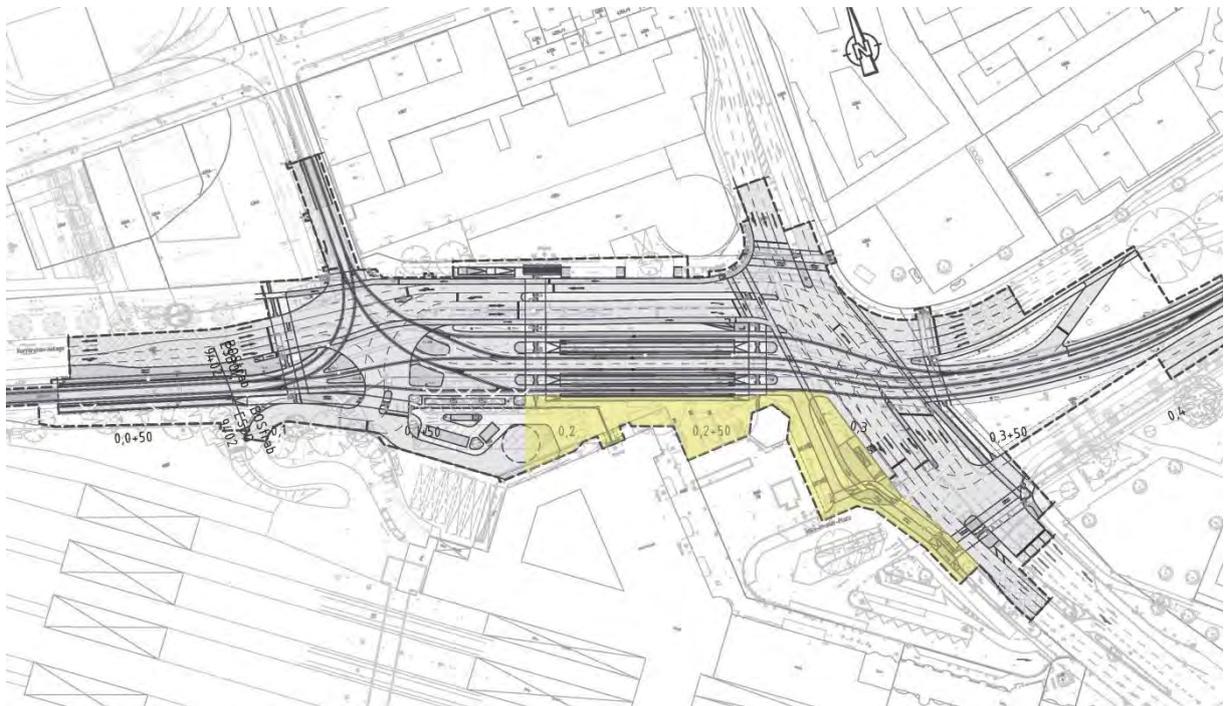


Abb. 19: Platzfläche (gelb), die im Zuge des Neubaus der Haltestelle baulich angepasst werden muss.

Die Umsetzung der Straßenbahnplanung hat für die rnv und die Stadt Heidelberg eine hohe Priorität. Folgende Elemente der Haltestellenplanung sind zu berücksichtigen und dürfen nicht verändert werden:

- Lage und Größe der Straßenbahnhaltestelle mit allen technischen und betrieblichen Einrichtungen, sofern sie nicht die Platzflächen berühren
- Lage und Linienführung der Bahnen und Busse im gesamten Plangebiet
- Lage und Anzahl der Fußgängerquerungen im Haltestellenbereich
- Lage der Radführung im Haltestellenbereich
- Verkehrswege des MIV im gesamten Planbereich
- Maststandorte der Fahrleitungsanlage
- Anordnung des Blindenleitsystems im Haltestellenbereich, wobei Vorschläge zum Material erwartet werden

Eine Ausnahme stellen die Fahrleitungsmaste auf dem Willy-Brandt-Platz Nord dar, die in den vorgegebenen Achsen verschoben werden können.

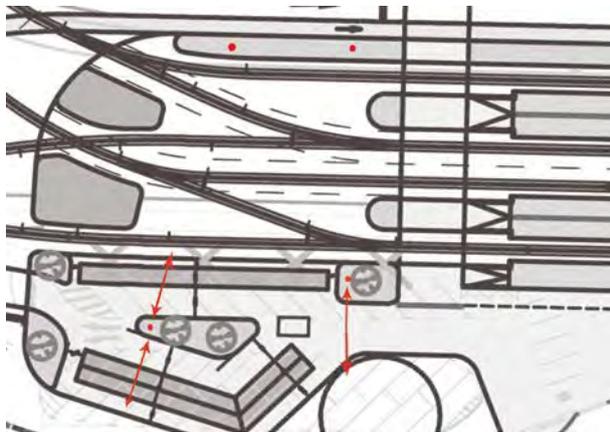


Abb. 20: Mögliche Verschiebezonen der Fahrleitungsmasten, Quelle rnv

Im Rahmen der Ideenstudie können losgelöst von der Planung der RNV folgende Bereiche in die planerischen Überlegungen einbezogen werden:

- Willy-Brandt-Platz Nord
- Haltestelleninsel für die Busse und dem Übergangsbereich zwischen Bushaltestelle und zentralen Bahnhofsvorplatz, wobei an der Lage der Haltestelle grundsätzlich festzuhalten ist.
- Fußgängerquerung zwischen Willy-Brandt-Platz Süd und Weststadt in der Hinführung zum zentralen Bahnhofsvorplatz, wobei an der Lage der Querung grundsätzlich festzuhalten ist.
- Blindenleitsystem im Übergangsbereich zwischen Haltestelle und DB-Empfangsgebäude
- Gehweg und Freianlagen Kurfürstenanlage-Nord im Bereich BG Chemie

4.7.4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für die Ideenstudie ist die Neuordnung des MIV nach dem Haltestellenumbau maßgebend. Die wesentliche Änderung gegenüber dem Bestand ist, dass der MIV für beide Fahrtrichtungen künftig nur nördlich der Haltestelle geführt wird. Anpassungen der Fuß- und Radwegführung sind die Folge daraus. Die Leistungsfähigkeit wurde verkehrstechnisch untersucht.

Derzeit ist es noch möglich, die bestehenden Park+Ride-Stellplätze entlang des Gleises 1 zu erreichen. Mit dem Hotelbau der DB muss hierfür eine andere Lösung gefunden werden.

4.7.5. Taxis

Bisher sind die Einstiegszone und die Wartezone für nachrückende Taxis räumlich getrennt. In der Einstiegszone stehen bis zu drei Taxis. In der Wartezone finden derzeit 19 Taxis Platz. Die Andienung von Taxis soll weiterhin auf dem Willy-Brandt-Platz Süd stattfinden. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche und der Vielzahl der Funktionen auf dem Willy-Brandt-Platz Süd, soll die Wartezone auf 5 bis 7 Taxis verkleinert werden und ein großer Teil der nachrückenden Taxis in die Lessingstraße verlagert werden.

Für die Abwicklung des Taxi-Betriebs (Zustieg, Ausstieg, Wartezone) werden Vorschläge erwartet. Die Organisation der Ankunft und Abfahrt der Taxis muss gut ablesbar sein, insbesondere ist eine intuitive Reihenfolgenregelung für ankommende und abfahrende Taxis vorzusehen, um eine Benachteiligung der wartenden Taxis gegenüber neuankommenden zu vermeiden. Denkbar ist auch eine räumliche Trennung für Ankunft und Abfahrt.

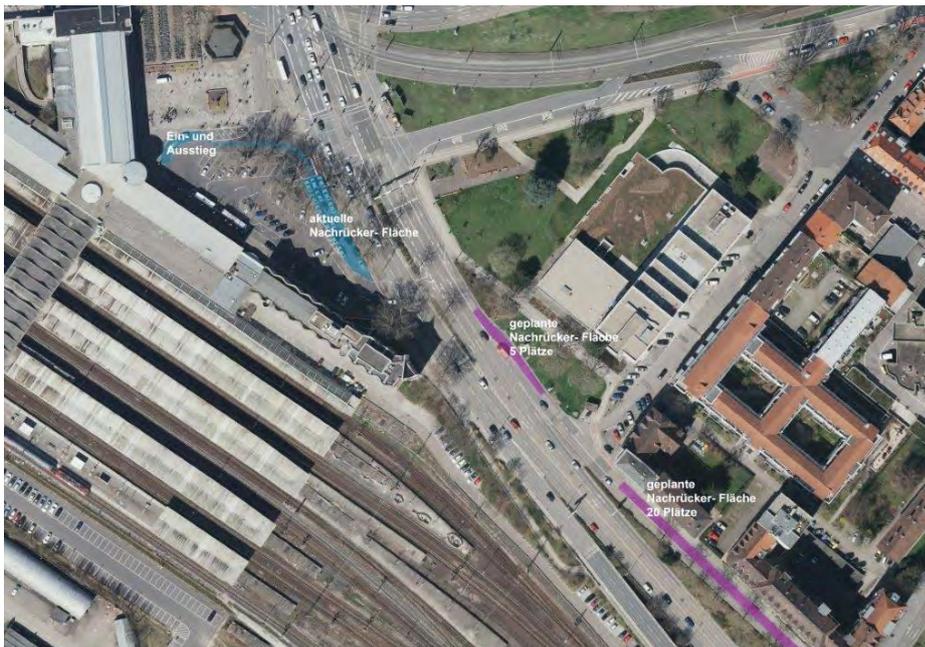


Abb. 21, Wartezone und Einstiegszone Taxis im Bestand

4.7.6. Fernbusse

Der Haltepunkt für Fernbusse, der sich derzeit am Rand des Willy-Brandt-Platzes Nord befindet, wird künftig in die Bahnstadt verlagert und spielt daher für die Ideenstudie keine Rolle.

4.8. Tourist Information

Auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz befindet sich der Pavillon der Tourist-Information. Die Tourist-Information wird jährlich von ca. 140.000 Touristen aufgesucht. Das Gebäude ist unterkellert. Im Keller befinden sich die Lagerräume für Prospekte und Informationsmaterial. Im Jahr 2011 wurde der Pavillon umfassend modernisiert. (Anlage 11)

Den Betreibern ist auch in Zukunft eine gute und eigenständige Lage auf dem Bahnhofsvorplatz sehr wichtig, eine Verlagerung in das Bahnhofsgebäude ist nicht erwünscht.

Als Folge des Umbaus der Straßenbahnhaltestelle ändert sich das räumliche Umfeld des Pavillons. Damit entsteht ein Engpass im Bereich der Fußgängerampel. Insgesamt ist die räumliche Lage auf dem Platz dadurch nicht optimal. Mit einer Verlagerung des Pavillons könnten sich interessante Optionen für die Platzgestaltung ergeben, wenngleich es sich dabei um eine erhebliche Investition handeln würde, bei der das Kosten- und Nutzen-Verhältnis abzuwägen wäre. Aus diesem Grund soll der Pavillon grundsätzlich an Ort und Stelle verbleiben. Die Gesamtkonzeption muss auch mit dem bestehenden Pavillon eine hochwertige gestalterische Qualität aufweisen.

4.9. Der Bahnhofsvorplatz als Versammlungsort

Der Bereich des „Zentralen Bahnhofsvorplatzes“ dient seit vielen Jahren als Ausweichmöglichkeit und Entlastung für die stark frequentierten und begehrten Altstadtplätze. Neben dem Messplatz am Kirchheimer Weg ist der Bahnhofsvorplatz der einzige Platz, auf dem auf öffentlicher Verkehrsfläche auch gewerbliche Veranstaltungen, wie Produktpräsentationen und Verkaufsveranstaltungen zugelassen werden. Auch Heidelberg Event nutzt die Fläche des Öfteren um parallel zu anderswo stattfindenden Veranstaltungen (z.B. Schlossbeleuchtungen, Heidelberger Herbst, Weihnachtsmarkt etc.) auch bereits außerhalb der Kernaltstadt aufmerksam zu machen oder Sponsoren mit ihren oft gewerblichen Auftritten zu platzieren.

Dazu wird der Platz als Veranstaltungsort oder bei Versammlungen und Demonstrationen als Startpunkt gewählt. Die Funktion als Veranstaltungsort soll bei den Überlegungen zur Gestaltung Berücksichtigung finden. Die Neugestaltung darf nicht dazu führen, dass hier wesentliche Einschränkungen erfolgen oder gar Veranstaltungen überhaupt nicht mehr zweckmäßig durchführbar sind.

4.10. Kunst im öffentlichen Raum

Neben dem Haupteingang des Hauptbahnhofs im Bereich des Zentralen Bahnhofsvorplatzes steht eine Skulptur des „Dienstmann Muck“. Die Deutsche Bahn AG erhielt sie 2001 als Schenkung von dem Bildhauer Armin Guthier. Die Skulptur ist zu erhalten und an geeigneter gleichwertiger Position in das Gesamtkonzept zu integrieren.

Der „Dienstmann Muck“ wurde 1837 als Johannes Fries in Heidelberg Neuenheim geboren. Er arbeitete als Dienstmann Nr. 73 am Heidelberger Hauptbahnhof und erfreute sich großer Beliebtheit. Noch heute sind in der Heidelberger Altstadt zahlreiche Fotografien, Zeichnungen und Gemälde in verschiedenen Restaurants zu finden.

Die Lage der Skulptur ist veränderbar, sie sollte besser sichtbar gemacht werden. Der räumliche Bezug zum Empfangsgebäude sollte bestehen bleiben.



Abb. 22: Dienstmann Muck

4.11. Technische Einbauten

Alle vorhandenen technischen Einbauten sind in Anlage 24 dargestellt.

4.12. Vegetation

Für den Bahnhofsvorplatz und die nähere Umgebung liegt ein Baumgutachten vor, das bei der Bearbeitung zu berücksichtigen ist. Hiernach sind alle Bäume auf dem Bahnhofsvorplatz als erhaltenswert eingestuft. Der Erhalt der stadtbildprägenden Bäume ist als eine der prioritären Aufgaben bei der Entwicklung der Planungsidee zu behandeln. Das Gutachten wird in Anlage 13 zur Verfügung gestellt.

An der Höhenlage der Bäume dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden. Das Niveau des Oberbodens ist als Mindesthöhe zu erhalten. Eine Absenkung der derzeitigen Geländeoberkante im Kronentraufbereich ist generell nicht möglich, Erhöhungen sind jedoch in Teilbereichen vorstellbar. Weiterhin sind zum Schutz der Bäume, die Wurzelbereiche bzw. Kronentraufbereiche von Einbauten, wie zum Beispiel Fahrradständern freizuhalten.

Vier Bäume im Bereich des Willy-Brand-Platzes Nord entfallen aufgrund der geplanten Gleisverlegung im Zusammenhang mit der rnv-Haltestelle. Sie sind im Rahmen der Bearbeitung im Nahbereich der Entnahmestelle auszugleichen.

Die Vorplätze sollen einen möglichst großzügigen und urbanen Charakter erhalten sowie ausreichend Bewegungsfläche bieten. Gesucht wird hierbei nach einem Lösungsansatz, welcher das öffentliche Grün nicht nur als notwendige Rahmenbedingung erscheinen lässt, sondern die vielfältigen Funktionen des Platzes unterstützt, ohne die Übersichtlichkeit oder Zugänglichkeit zu verringern.

Der Bepflanzung kommt dabei die Aufgabe zu, eine positive Atmosphäre zu erzeugen und die Aufenthaltsqualität zu stärken.

Die Planung soll hierzu Aussagen für konkrete Bepflanzungsvorschläge (Pflanzengattung/ Mischung/ Anzahl/ Höhe etc.) erhalten. Kleinteilige Grünelemente, wie Kübelpflanzungen sind nicht erwünscht. Die derzeit vorhandenen Hochbeete sollen zurückgebaut werden.

Im Falle von Ersatzpflanzungen von Bäumen könnte beim Einsatz von großkronigen Bäumen ein Zielkonflikt mit freizuhaltenden Sichtbezügen von und zur Empfangshalle entstehen.



Abb. 23: Baumbestand Zentraler Bahnhofsvorplatz



Abb. 24: Baumbestand Willy-Brandt-Platz-Süd

4.13. Beleuchtung

Zur Beleuchtung der Vorplätze sind Vorschläge zu erarbeiten, die zur Stärkung eines einheitlichen Erscheinungsbildes beitragen sollen. Dabei ist die Beleuchtung im umliegenden Straßenraum zu berücksichtigen. Auf allen Vorplatzbereichen soll eine hohe Freiraumqualität und sichere Nutzbarkeit auch bei Dunkelheit geschaffen werden.

Um Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden, sollte insbesondere die Beleuchtung von Wegen gleichmäßig sein und es ermöglichen, dass Personen in der Nähe aus mindestens vier Metern Entfernung gut zu erkennen sind. Es ist zu unterscheiden zwischen funktionaler Beleuchtung, die möglichst nach unten abstrahlen soll und ggf. Akzentbeleuchtung. Die Stadtwerke Heidelberg GmbH hat ein lichttechnisches Gutachten beauftragt, das als Grundlage der Bearbeitung dient (Anlage 9).

4.14. Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung soll über Straßenabläufe erfolgen, die Anschlusspunkte sind in die Planung einzubeziehen. Planungen in Form von Überbauungen von Kanaltrassen oder Kanalbauwerken bzw. Bepflanzungen sind frühzeitig mit der Fachabteilung des AZV abzustimmen. Mit der Kanalplanungsabteilung ist abzustimmen, inwieweit die Anschlusspunkte der Entwässerung zur Verfügung gestellt werden. Im ganzen Bereich liegen einige Kanäle verschiedener Durchmesser. Speziell im Bereich der Hotelentwicklung ist ein größerer Kanal betroffen (DN 288/1200). Dieser muss verlegt oder dinglich gesichert werden.

4.15. Sicherheit

Angsträume, schlecht einsehbare Bereiche und vandalismusanfällige Elemente sind mit dem Ziel der Kriminalprävention zu vermeiden.

4.16. Feuerwehr

Bei der Planung sind alle Bewegungs-, Aufstell- und Fahrbereiche der Feuerwehr zu beachten. Über die Vorgaben aus der LBO-AVO Baden-Württemberg hinaus, müssen die Flächen den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Flächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr auf Grundstücken und Zufahrten (VwV Feuerwehrflächen, Fassung vom 07.09.2012 (Anlage 20) sowie DIN 14090 (Anlage 19) entsprechen.

Die Flächen müssen ständig befahrbar sein und sind von festen Einbauten freizuhalten. Insbesondere gilt dies für Flächen vor Löschwassereinspeisestellen.

Prinzipiell ist ein temporäres Befahren der Flächen durch Taxis, Lieferfahrzeuge o.ä. möglich, sofern die feuerwehrtechnischen Belange hierdurch nicht beeinträchtigt werden. Die Befestigungs- und Belagsart müssen aus für Einsatzfahrzeuge tragfähigen Materialien bestehen.

4.17. Barrierefreiheit

Die Stadt Heidelberg verfolgt das Ziel eines barrierefreien öffentlichen Raumes. Es werden daher Aussagen zur Vereinbarkeit der Ziele eines weitgehend barrierefreien Raumes und denen der Stadtgestaltung nicht nur auf dem Platz, sondern auch in seinen Verknüpfungen mit dem Umfeld erwartet. Grundlage sind die Bestimmungen zur Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrs- und Freiräume.

4.18. Leitungen / Medien

Vorhandene Leitungen können der Anlage 7 entnommen werden. Der aktuelle Leitungsbestand kann des Weiteren über die elektronische Planauskunft der Stadtwerke Heidelberg eingeholt werden.

Internet-Adresse: <https://www.swhd.de/de/Unternehmen-Kopfnavigation/Netze/Netzservices/Netzauskunft/Netzauskunft1.html>

Sofern Fragen zur Verfügbarkeit einzelner Leitungen oder Leitungsabschnitte entstehen, kann Kontakt mit den Stadtwerken Heidelberg aufgenommen werden. Als Ansprechpartner stehen zur Verfügung.

- Elektrizität: Sven Brummer, Telefon: 06221-513-4194,
- Fernwärme: Emanuel Zimmer, Telefon: 06221-513-4587,
- Gas und Wasser: Willi Heist, Telefon: 06221-513-4299.

Im Bereich des geplanten Hotelkomplexes sind große Versorgungsstrassen der Stromversorgung vorhanden.

5. Planungsaufgabe

5.1. Allgemeine Anforderungen

Ausgelobt wird eine freiraumplanerische – stadtgestalterische Ideenstudie in Form einer Mehrfachbeauftragung.

Im Rahmen der Ideenstudie sind Lösungen zu entwickeln, die den Bahnhofsvorplatz als einen besonderen Ort begreifen, als einen der „schönsten“ Plätze in Heidelberg. Der Bahnhofsvorplatz soll ein repräsentativer Ort werden, der eine „Einladungskultur“ der Stadt widerspiegelt. Das Image von Heidelberg als Wissenschaftsstadt soll an diesem Ort erfahrbar werden.

Die stadträumliche Anbindung des Bahnhofs nach Norden in Richtung Universitätsgelände, nach Osten in Richtung Innenstadt/ City und nach Süden in Richtung Bahnstadt soll verbessert werden.

Die Vielzahl der sich zum Teil überlagernden Funktionen gilt es im Rahmen der geforderten Lösung ebenso zu berücksichtigen wie die Schaffung von gestalterisch hochwertigen Flächen. Die Qualitäten und den individuellen Freiflächencharakter der verschiedenen Plätze sind herauszuarbeiten, effektive Orientierungsmöglichkeiten zu schaffen und die Aufenthaltsqualität der einzelnen Bereiche zu erhöhen.

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten liegt der gestalterische Schwerpunkt auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz im Einklang mit der Hauptfassade des Empfangsgebäudes und dem neu entstehenden Raum im Bereich des Brückenendes der geplanten Fußgänger- und Radfahrer-Brücke aus der Bahnstadt auf dem Willy-Brandt-Platz Nord. Für diese Räume wird eine hohe städtebauliche und Gestaltungsqualität erwartet. Den Eingangssituationen von und in die umgebenden Gebiete soll zu einer neuen Qualität verholfen werden.

Ausgehend vom zentralen Bahnhofsvorplatz soll eine integrierte Freiraumgestaltung auf die benachbarten Teilplätze Willy-Brandt-Platz Nord und Willy-Brandt-Platz Süd abgeleitet werden. Es werden Aussagen zu Gestaltung, verkehrlichen Funktionen, Oberflächen, Stadtmöblierung und Beleuchtung erwartet.

Die unterschiedlichen Verkehrsströme sind durch ein geeignetes Konzept zu verknüpfen und in einer Weise zu ordnen, dass sie sich gegenseitig nicht behindern. Die unterschiedlichen Anforderungen des Ankommens, Abfahrens und Umsteigens sind schlüssig zu integrieren.

Es ist darauf zu achten, dass die Plätze möglichst kriminalpräventiv gestaltet sind.

Die Aufgabenstellung enthält Hinweise und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger. Die Ausloberin legt Wert auf eine Sichtung durch die Teilnehmer (Anlagen 15, 16, 17).

5.2. Anforderungen Stadtgestaltung und Ästhetik

- Erarbeitung eines gestalterisch zusammenhängendem Konzept für die einzelnen Teilflächen
- Hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums
- Wiedererkennungswert im Sinne eines „Entree“ und dem Bahnhof als einem besonderen Ort
- Der Gestaltungsschwerpunkt soll auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz und auf dem neu entstehenden Raum im Bereich des Anlandepunktes der Fußgänger- und Radfahrer-Brücke aus der Bahnstadt liegen.
- Zurückgewinnung des Zentralen Bahnhofsvorplatz als repräsentativen Platz
- Berücksichtigung des Denkmalschutzes und sensibler Umgang mit dem Bahnhofsgebäude als Kulturdenkmal, Umgebungsschutz berücksichtigen
- Ordnung des Fahrradparkens: gestalterische Einbindung der Flächen und stadtbildverträgliche Integration von damit verbundenen technischen Einbauten oder oberirdischen

Ingenieurbauwerken

- Freihalten von Sichtbezügen zu: von und zur Hauptfassade des Empfangsgebäudes, Kurfürstenanlage und Schloss
- Integration von Kunst im öffentlichen Raum
- Beleuchtungskonzept differenziert nach Architektur und Plätzen, ggf. Anstrahlung des Bahnhofs
- Signaletik-Konzept, das die Besucher intuitiv zu den verschiedenen Zielen wie Innenstadt, ÖPNV, Fuß- und Radwege-Brücke Bahnstadt, Taxen usw. führt.
- Ästhetisch wertige Gestaltung von Maßnahmen, die der Barrierefreiheit dienen
- Elemente der Repräsentation berücksichtigen, z.B. durch Beflagung von Stadtereignissen
- Auskunft zu wichtigen Stadtinformationen geben wie beispielsweise Stadtplan und Veranstaltungshinweise, auch Nutzung von digitalen Möglichkeiten

5.3. Anforderungen Freiraumgestaltung

- Erhalt des Baumbestands, Ersatz- und Neupflanzungen
- Schaffung von hochwertigen öffentlichen Grün zur Unterstützung der vielfältigen Funktionen des Platzes
- Hohe Aufenthaltsqualität und positive Atmosphäre, auch durch Bepflanzung
- Konkrete Bepflanzungsvorschläge (Pflanzengattung, Mischung; Anzahl, Höhe etc.)
- Rückbau der Hochbeete
- Ausschluss von kleinteiligen Begrünungselementen wie Kübelpflanzen
- Fläche zum Aufenthalt und zur Begegnung
- Verwendung von hochwertigen, pflegeleichten und robusten Materialien wie z.B. bei Belägen und Ausstattungselementen
- Individualität des Stadtmobiliars
- Integrationen eines Blindenleitsystems
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Verbesserung der Orientierung auf den Platzflächen ermöglichen
- Angebote von Außengastronomie ermöglichen
- Bereitstellung von ausreichend Bewegungsflächen für Fußgänger
- Flächen für Veranstaltungen freihalten
- Vermeidung von Angsträumen, Kriminalprävention
- Optional Öffentliche Toiletten (entwurfsabhängig)

5.4. Anforderungen Verkehr

5.4.1. Fußgängerverkehr

- Verbesserung der Orientierung
- gute Verteilung der Fußgängerströme von und zu den Haltestellen fördern.
- Distanz der geplanten Fußgängerquerung zwischen Weststadt und Willy-Brandt-Platz Süd zum zentralen Bahnhofsvorplatz verringern, ggf. durch Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatzes
- Verbesserung der Fußgängerbeziehung zwischen westlicher Fußgängerquerung der Straßenbahnhaltestelle und dem Seiteneingang des Hauptbahnhofs mit Berücksichtigung des neu geplanten Seiteneingangs durch die DB
- Gut funktionierende Wegeverbindung vom erweiterten Bahnhofsgelände, dem Hotelneubau und der geplanten Fußgänger- und Radfahrer-Brücke bis zur Haltestelle
- Verbesserung der Fußgängerbeziehung zwischen Mittermaierstraße und Haupteingang Bahnhofsgelände
- Klar definierte Wegführung zu den bestehenden und geplanten Eingängen des Hauptbahnhofs
- Durchgängigkeit für Fußgänger zwischen den Haltestellen und den Fahrradabstellplätzen gewährleisten
- Funktionierende Wegeverbindung von der geplanten Fußgänger-/Radfahrer-Brücke zum Bahnhofsvorplatz (Überbrückung der Höhenunterschiede und Wegführung).
- Blindenleitsystem und Barrierefreiheit

5.4.2. Fahrradverkehr und Fahrradparken

- Neuordnung des Fahrradparkens
- Schaffung von räumlich sinnvoll verteilten Parkangeboten unter Berücksichtigung der Verteilung des Quell – und Zielverkehrs
- Schaffung einer Zugangsmöglichkeit zu den geplanten Fahrradabstellanlagen auf Gleis 1 ausgehend vom Willy-Brandt-Platz Nord unter Berücksichtigung der Bahnhofserweiterung und des Hotelneubaus
- Auseinandersetzung mit den in der Machbarkeitsstudie Fahrradparken aufgezeigten Bausteinen des Fahrradparkens
- Berücksichtigung der verschiedenen Sicherheitsbedürfnisse einzelner Nutzergruppen beim Parken des Fahrrads (Freies Abstellen, Anlehnbügel, verschließbare oder reglementierte Formen des Parkens)
- Verbesserung des Flächenangebots im Bereich des Überweges Lessingstraße zur Konfliktvermeidung zwischen wartenden Radfahrern an der Ampel und weiterführenden Radverkehr über den Willy-Brandt-Platz Süd
- Das Rastermaß zwischen Fahrradanklehbügeln beträgt 1,20 Meter
- Überdachte Fahrradabstellplätze wo entwurfsbedingt möglich
- Berücksichtigung von besonderen Anforderungen (Fahrräder mit Anhänger, Ladestationen Pedelecs)

- Berücksichtigung der Fahrradvermietanlagen nextbike und Call a Bike
- Kurze Wege zwischen Fahrradabstellplätzen und den Eingängen des Empfangsgebäudes

5.4.3. ÖPNV

Restriktionen der rnv-Planung beachten, wie

- Lage und Größe der Straßenbahnhaltestelle mit allen technischen und betrieblichen Einrichtungen, Lage und Linienführung der Bahnen und Busse im gesamten Plangebiet
- Lage und Anzahl der Fußgängerquerungen im Haltestellenbereich,
- Lage der Radführung im Haltestellenbereich,
- Verkehrswege des MIV im gesamten Planbereich, Maststandorte der Fahrleitungsanlage

5.4.4. MIV

- Konfliktfreie Abwicklung zwischen den Verkehrsarten
- Parken: Kurzzeitparker, Behindertenstellplätze, Kiss&Ride, Bundespolizei, Parken DB
- Andienung (u.a. Warenanlieferung Bahnhofsbetriebe, Müllentsorgung) für den Bahnhof
- Andienung (u.a. Warenanlieferung Hotel, IBIS-Hotel, Gastronomiebetriebe)
- Hotelvorfahrt und Zufahrt zur Tiefgarage des geplanten Hotels

5.4.5. Taxi

- Taxi Haltepunkt und Taxi-Nachrückerzone

5.4.6. Fernbusse

- Verlagerung in die Bahnstadt (nicht Gegenstand dieser Auslobung)

5.5. Funktionale Anforderungen an die einzelnen Plätze

Willy-Brandt-Platz Nord		Nachweis
Fußgängerverkehr	Berücksichtigung der Wegebeziehungen zwischen den Fußgängerquerungen und den Nordzugängen (Bestand und Planung) des Hauptbahnhofes sowie zum Hotelneubau	
	Funktionierende Wegeverbindung von der geplanten Fußgänger- und Radfahrer-Brücke zum Bahnhofsvorplatz (Überbrückung der Höhenunterschiede und Wegeführung)	
	Kurze barrierefreie Wege berücksichtigen	
Radverkehr	Mindestanforderung: 1500 Fahrrädern, Prognostizierter Bedarf: 1850 Fahrrädern bezogen auf alle Plätze Verteilung Ziel- und Quellverkehr beachten!	entwurfsabhängig
Fahrradvermietensystem	nextbike (oder Berücksichtigung beim WBP Süd)	16 Fahrräder
	DB Call a Bike (oder Berücksichtigung beim WBP Süd)	15 Fahrräder
MIV	Parken Bundespolizei	1 Stellplatz
	Parken DB Mitarbeiter	2 Stellplätze
	Kurzparken: Es besteht ein Gesamtbedarf an 50 Stellplätzen im Bahnhofsumfeld. Der überwiegende Teil soll auf dem Willy-Brandt-Platz Süd abgewickelt werden.	entwurfsabhängig
Andienung und Warenanlieferung	Hauptbahnhof (u.a. Warenanlieferung Bahnhofsbetriebe, Müllentsorgung) Wendekreis berücksichtigen (LKW)	
	Burger King, Polizei	
	Vorfahrt zum geplanten Hotel und Zufahrt zur Tiefgarage	
	Andienung Bahnhofserweiterung	
Außergastronomie	Flächen für Außergastronomie (auf dem DB-eigenen Grundstücksstreifen (ca. 5m).	
Baumbestand	Die 4 Bäume im Bereich der heute vorhandenen nextbike-Anlage entfallen im Zuge der rnv-Maßnahme	

Zentraler Bahnhofsvorplatz		Nachweis
Fußgängerverkehr	Berücksichtigung der Wegebeziehungen zu den Haltestellen, den Taxis und zum Fußgängerquerung Lessingstraße	
	Definierte Wegeführung zu den beiden Eingängen in die Empfangshalle	
Radverkehr	Mindestanforderung: 1500 Fahrrädern, Prognostizierter Bedarf: 1850 Fahrrädern bezogen auf alle Plätze Verteilung Ziel- und Quellverkehr beachten! Anzahl auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz gering halten.	entwurfsabhängig
Andienung		
Außengastronomie	Ggf. zusätzliche Flächen für Außengastronomie auf dem DB-eigenen Grundstücksstreifen (ca.7m).	
Nischen im EG-Bereich Empfangshalle	Vorschläge für die Einbindung in das Platzkonzept bei späterem Umbau	
Baumbestand	Muss erhalten bleiben	
Platzbegrenzung	Prüfung, ob Erweiterung in Richtung Süden möglich und sinnvoll ist unter Berücksichtigung der neuen Fußgängerquerung in der Lessingstraße	
Blickbeziehungen	zur Fassade der Empfangshalle freihalten	
	In die Kurfürstenanlage und zum Schloss ermöglichen	
Pavillon der Tourist Information	Grundsätzlich erhalten, optional: Ersatzneubau nur bei überzeugendem Gesamtkonzept Platzgestaltung muss auch mit Bauwerk funktionieren	
Kunst	Skulptur des „Dienstmann Muck“ besser positionieren	

Willy-Brandt-Platz Süd		Nachweis
Fußgängerverkehr	Berücksichtigung der Wegebeziehungen zu den Haltestellen, den Taxis und zum Fußgängerquerung Lessingstraße	
Radverkehr	Mindestanforderung: 1500 Fahrrädern, Prognostizierter Bedarf: 1850 Fahrrädern bezogen auf alle Plätze Verteilung Ziel- und Quellverkehr beachten!	entwurfsabhängig
Fahrradvermietsystem	nextbike (oder Berücksichtigung beim Willy-Brandt-Platz Nord)	16 Fahrräder
	DB Call a Bike (oder Berücksichtigung beim WBP Nord)	15 Fahrräder
MIV	Kiss & Ride	4 Stellplätze
	Kurzparken: Es besteht ein Gesamtbedarf an 50 Stellplätzen im Bahnhofsumfeld. Der überwiegende Teil soll auf dem Willy-Brandt-Platz Süd abgewickelt werden.	entwurfsabhängig
	Behindertenstellplätze	4 Stellplätze
	Ein- und Ausfahrtsbeziehungen auf dem Platz klären (entscheidet über die Notwendigkeit eines Wendekreises)	
Taxis	Einstieg	5 Stellplätze
	Nachrücker Anm. Weitere Nachrücker sollen sich außerhalb des Plangebiets befinden. Sie sind nicht zu berücksichtigen.	5-7 Stellplätze
Andienung und Warenanlieferung	IBIS-Hotel, Mc Donald, Gastronomie Zapata Ggf. Wendekreis berücksichtigen (LKW und Bus)	
Fernbusse	Werden langfristig verlagert, müssen nicht berücksichtigt werden.	
Außengastronomie	Flächen für Außengastronomie im Gehwegbereich Bestand berücksichtigen	
Baumbestand	Die Bäume sind zu erhalten. 2 Bäume im südlichen Platzbereich können überplant werden, da diese nicht mehr vital sind.	

5.6. Anforderungen an die Ausstattung und die Materialien

Es werden Aussagen erwartet zu Gestaltung, Oberflächenmaterial, Stadtmöblierung und Beleuchtung für den Willy-Brandt-Platz Nord. Die vorgeschlagenen Oberflächen sind anhand von Materialmustern zu veranschaulichen. Die Entscheidung über die Oberflächen gilt dann ebenso für die spätere Gestaltung des Zentralen Bahnhofsvorplatz und des Willy-Brandt-Platzes Süd.

Der Oberflächenbelag soll gut nutzbar, fußgängerfreundlich, robust und gut begehbar für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sein. Ein Blindenleitsystem ist gestalterisch in das Oberflächengestaltungskonzept zu integrieren.

Bei den Oberflächen ist zu beachten, dass einige der Platanen als Schlafbäume für eine am Bahnhof ansässige Halsbandsittich-Kolonie dienen, was zur Verkotung der darunter liegenden Flächen führt. Die Oberflächen müssen in dieser Hinsicht gut zu reinigen sein.

Die Auswahl der Materialien und die Dimensionierung des Oberbaues sind so vorzunehmen, dass eine Befahrung der Platzflächen mit einem 40 to LKW (bis 10 to Achslast) bedenkenlos möglich ist.

Wie für die gesamte Gestaltung der Plätze, ist auch bei der Auswahl der verschiedenen Ausstattungselemente wichtig, dass sie funktional, robust und hochwertig sind und einen einheitlichen Charakter unterstützen. Befahrbare und nicht befahrbare Flächen müssen dabei unterscheidbar bleiben. Wasserspiele sind explizit nicht erwünscht.

Vandalismusprävention und Materialwahl haben hohe Priorität. Die gewählten Materialien sollen pflegeleicht, möglichst robust und hinsichtlich der Kosten sowie dem künftigen Unterhaltungsaufwand dem Ort angemessen, sowie den Zielen der Nachhaltigkeit entsprechend ausgewählt werden.

Sitzgelegenheiten mit und ohne Rückenlehne sind in ausreichender Anzahl vorzusehen. Abfallbehälter sollen so gestaltet sein, dass auch größere Fast-Food-Verpackungen darin entsorgt werden können. Die Stadt Heidelberg verwendet Abfallbehälter des Typs Santo der Firma ESE, dieser Typ soll auch am Bahnhof Verwendung finden.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass Standorte für Fahnenmaste benötigt werden, um wichtige Veranstaltungen zu bewerben.

Technische Ausstattungselemente der rnv-Planung sind vom Planer bei der Bearbeitung zu berücksichtigen.

5.7. Rahmenbedingungen

Es sind die Restriktionen aus der Haltestellenplanung (Kapitel 4.7.3), die Dokumentation Baumbestand (Anlage 13) und die Empfehlungen aus der Machbarkeitsstudie Fahrradparken (Anlage 8) zu beachten.

5.8. Baukosten / Wirtschaftlichkeit

Das Gesamtkonzept der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll die Gesichtspunkte einer nachhaltigen Entwicklung der Örtlichkeit, eine wirtschaftliche Herstellung und Unterhaltung sowie geringe Folgekosten gewährleisten.

Als Herstellungskosten werden 400 €/m² (brutto inklusive Baunebenkosten) zugrunde gelegt. Darin nicht enthalten sind die Kosten für Ingenieurbauwerke, die durch die Lösung für das Fahrradparken ggf. erforderlich werden.

Dieser Kostenrahmen ist bei der Konzeption zwingend zu berücksichtigen und einzuhalten. Im Erläuterungsbericht sind die Kosten nachvollziehbar darzustellen.

Die mittel- und langfristige zu erwartenden Unterhaltskosten sind eines der maßgeblichen Kriterien bei der Beurteilung der Mehrfachbetreuungsarbeiten und im Erläuterungsbericht darzulegen.

Teil C – Anlagen (digital) soweit die Unterlagen digital weiterverarbeitbar vorliegen

- Anlage 1: Luftbilder
- Anlage 2: Bearbeitungsgebiet DXF
- Anlage 3: Übersichtsplan/Handlungsfelder und Themen
- Anlage 4: Lageplan Bestand Denkmalschutz/Maßstab 1:2000
- Anlage 5: Geländeschnitt Umgebung/ Maßstab 1:500
- Anlage 6: Planung Mobilitätsnetz Heidelberg, Hauptbahnhof Nord
(Umbau der Straßenbahnhaltestelle,
Planstand: Planfeststellungsbeschluss /-antrag rnv)
- Anlage 7: Tiefbauplan, Leitungsführungen
- Anlage 8: Machbarkeitsstudie Fahrradparken
- Anlage 9: Lichttechnisches Gutachten
- Anlage 10: Pläne zum Bahnhofsgebäude
- Anlage 11: Pläne Pavillion Tourist-Information
- Anlage 12: Freiflächenplan F+U
- Anlage 13: Dokumentation Baumbestand
- Anlage 14: Vermessung Portal der Empfangshalle mit Verortung der Lisenen der Glasfassade
und der Eingänge
- Anlage 15: Ergebnisse der Online-Umfrage
- Anlage 16: Ergebnisse der Bürgerbeteiligungsveranstaltung mit Stellungnahme der Verwaltung
- Anlage 17: Zusammenfassung der schriftlichen Anregungen der Bürger mit Stellungnahme der
Verwaltung
- Anlage 18: Vorgabe Layout Pläne
- Anlage 19: DIN 14090
- Anlage 20: VwV Feuerwehrflächen
- Anlage 21: Fotodokumentation
- Anlage 22: Formular Verfassererklärung
- Anlage 23: Verpflichtungserklärung (Datennutzung)
- Anlage 24: Übersicht technische Einbauten