



Lageplan 1:500



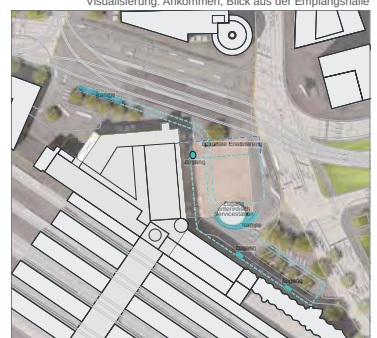
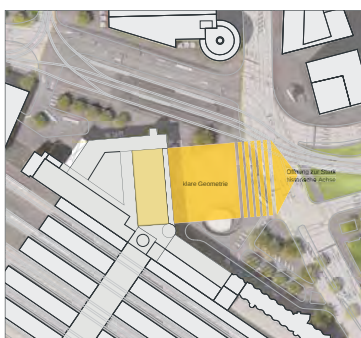
Geländeschnitt 1:250



Visualisierung: Blick auf die Empfangshalle

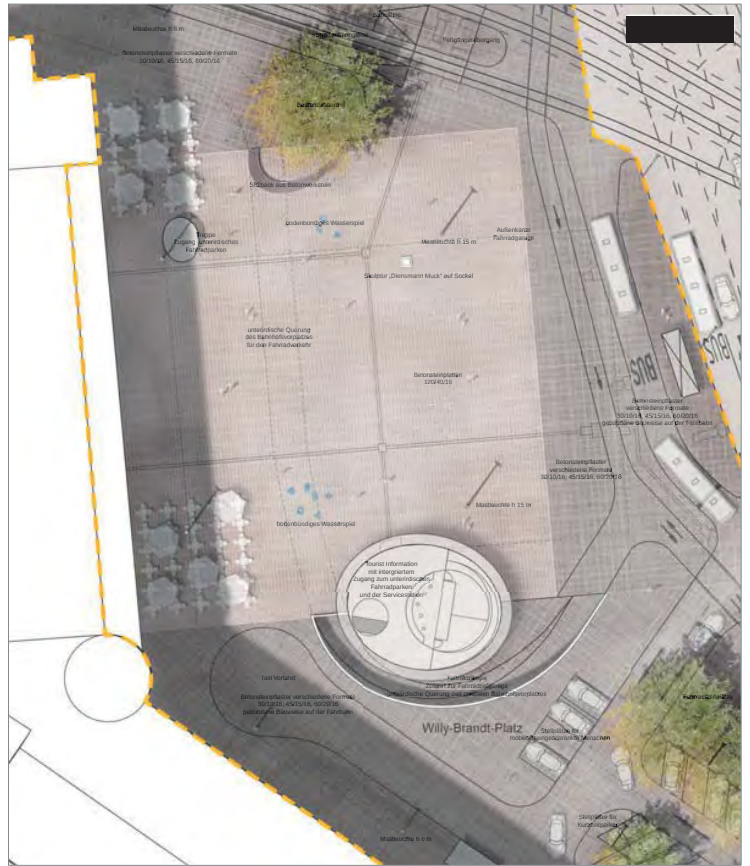


Visualisierung: Ankommen, Blick aus der Empfangshalle





Bearbeitungsteilbereiche 1:200



Bearbeitungsteilbereiche 1:200

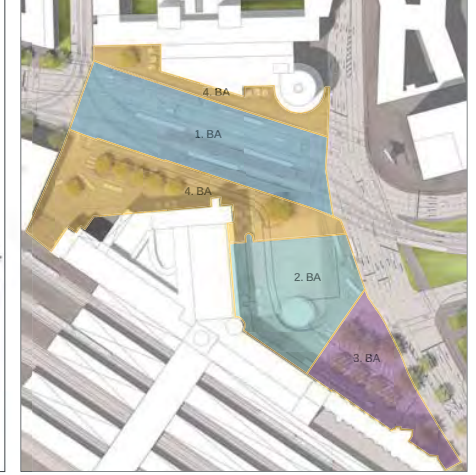
Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze Heidelberg

1. Gesamtkonzept Bahnhofsvorplätze

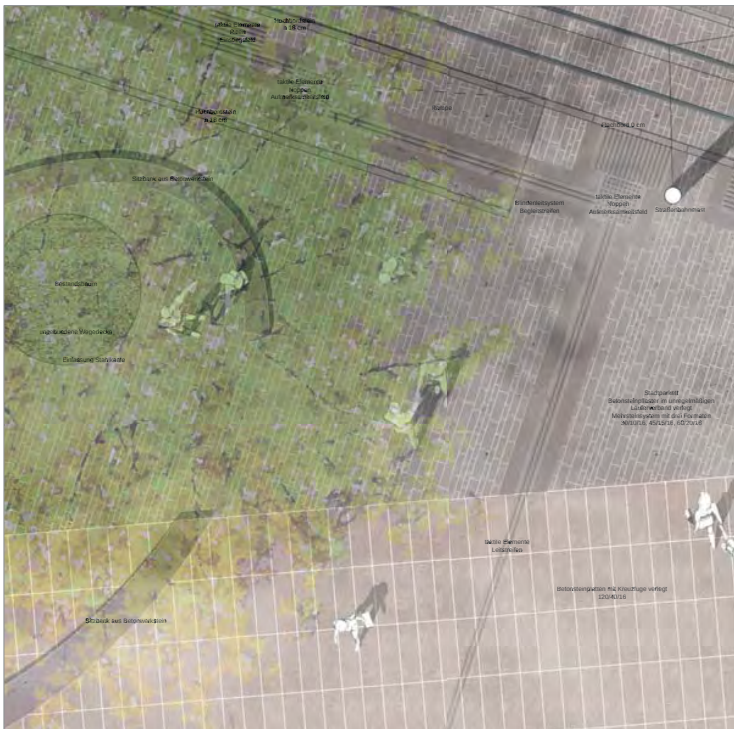
Der Bahnhofsvorplatz ist ein Ort des Ankommens, der Adieus, der Bewegung, der Orientierung und des Luft Holens. Ein repräsentativer und multifunktionaler Ort für Heidelberg! Ziel muss es daher sein, einen Platz zu schaffen der den Bürgern und Bürgerinnen, den Besuchern und Gästen Freude bereitet, der Raum zum durchatmen bietet und leistet. Der Willy-Brandt-Platz soll repräsentativ und zugleich attraktiv an Ort zum Wohlfühlen sein. Diesen Ort möchten wir mit unserem Beitrag schaffen. Einen Platz der mehr ist als eine reine Verkehrsfläche, der nicht an seinen vielen verschiedenen Funktionen existiert und Neuanbahnung vereint. Der einladig, begrüßt und nett verschieden. Kurzum ein Platz auf den man sich freut! Zentrales Element unseres Entwurfes ist dabei die großzügige aufgeräumte Platzfläche vor der historischen Hauptfassade des Bahnhofs. Ein neuer Tourist Informationspavillon an der richtigen Stelle ist zentraler Anlaufpunkt auf dem Platz. Die darunter befindliche Fahrradstation hat hier eine ihrer Auf- und Abgangsrampen. Die Skulptur „Dienstmann Muck“ steht selbstbewusst auf dem Vorplatz und freut sich auf Besucher und Betrachter. Locker auf dem Platz verteilte Wasserfontänen erfrischen nicht nur kleine Kinder sondern belieben auch durch die Geräusche des Platz. Eine ovale Sitzbank am Platzrand bietet einen Ort der Kommunikation, des Verweilens und der Erholung. Alle notwendigen Verkehrsfunktionen für Taxis, Stellplätze, Zu- und Abfahrten, oberirdische Fahrradstellplätze, Wendenhäuser und Anlieferungszone werden auf den seitlichen Bereichen angeordnet. So entsteht ein Ort für den Menschen einfach zu begreifendes Raumgefüge. Ein Ort des Wohlbefindens entwickelt sich. Der Verlagerung des Infopavillons wird in den Bau einer unterirdischen Fahrradstation sind unseres Erachtens nach der einzig richtige Weg, um den Freiraum für einen attraktiven Platz zu schaffen. Der neue Informations-Pavillon Der Pavillon bezieht sich auf die einzigartige Anmut und Leichtigkeit der Fassade des Hauptbahnhofs, und interpretiert das historische Gebäude mit seinen flachen und geraden Linien in eine elliptische Glashalle mit einem sehr flachen Dach. Gelegen am zentralen Bahnhofsvorplatz integriert der Pavillon die Eingangsrampe des

unterirdischen Fahrrad-Parkhauses und vereint so zwei Funktionen in einem Raum. Der Pavillon lässt so elegant die Ränge aus der Sicht des Platzes verschwinden. 2. Konzept der einzelnen Bahnhofsvorplätze 3. Erschließung und Verkehr 4. Flächen, die im Zuge der Haltestellenplanung angepasst werden Ein Baustein zur Zurückgewinnung des Bahnhofsvorplatzes ist die Verlagerung des Fahrradparkens in den Untergrund in Anlehnung an Variante 3 aus der Machbarkeitsstudie. Die angepasste Variante 3 sieht an neuen Infopavillon eine Fahrradrampe vor, die in einem zentralen Verteilungspunkt der Tiefgarage endet. Auf diese Weise kann die Verteilung zwischen Doppelstockparken, Premiumparken, Komfort- / Langzeitparken und Sonderparken optimiert werden. Insgesamt wird eine Anzahl von 1584 Stellplätzen erreicht. Um die Anbindung der Fahrradrampe direkter und konfliktär zu gestalten, wurde die Position des buslichen Radweges mit der Bushaltestelle der Fernbusse an der Lessingstraße getauscht. Ein Platzgewinn für den zentralen Bahnhofsvorplatz erscheint möglich, die Ein- und Ausfahrt für die Busse konnte in die LZA-Steuerung integriert werden. Die verkehrliche Erschließung des Willy-Brandt-Platzes-Süd verfolgt für den MVN den Leitgedanken alle äußeren Ein- und Ausfahrtsbeziehungen analog zum Bestand zu gewährleisten und eine klare, logische innere Verkehrsführung anzubieten. An der inneren Verkehrsführung sind im Einrichtungsverkehr der Hauptanteil der Parkstände für das Kurzparken (42) das Kirs & Riede (4) die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen (4) und der Taxischalterplatz angeordnet. Der Taxischalterplatz mit seiner Zu- und Abfahrt ist baulich in den Bahnhofsvorplatz integriert, hält 7-8 Wartepositionen für den Einstieg vor und ist ausschließlich für Taxis freigegeben. Die Nachrücker sind außerhalb des Plangebietes in der Lessingstraße und können als Linksalbsteiger aus dem Osten kommend auf direktem Wege zum Taxischalterplatz vorfahren. Der Übergang an der Lessingstraße wurde für den Zweischrittsradweg optimiert, wie auch die Weiterführung als baulicher Einrichtungsradweg verbessert. Über die baulichen Radwege sind ca. 150 m bis 200 m Fahrradparken logistisch günstig und konfliktminimiert zum Fußgängerverkehr angeordnet und ergänzen das Parkangebot für den Radverkehr an der Oberfläche. Eine 70 bis 90 Radabstellplätze sind erzielbar, eine Überdachung des

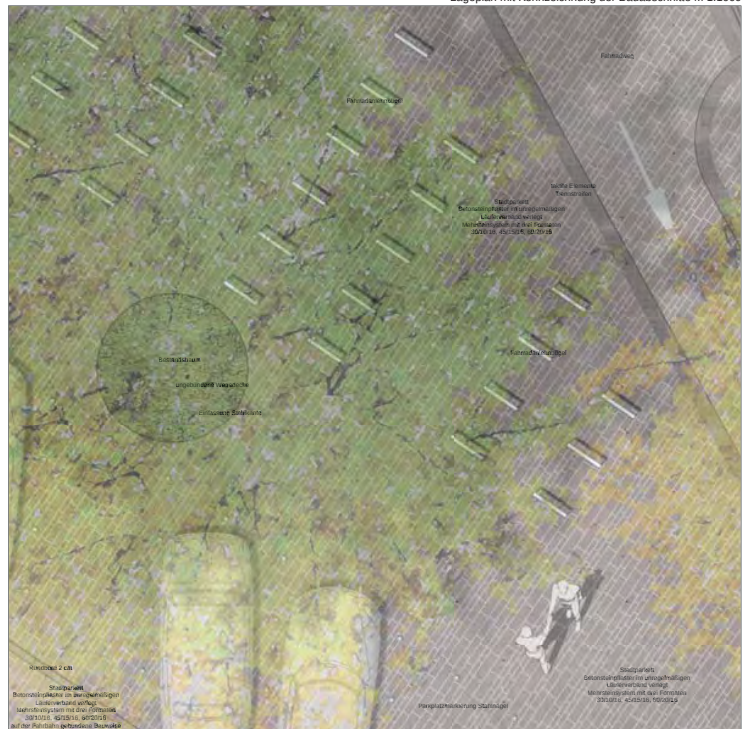
Fahrradparkens ist denkbar. Die Führung der Fußgänger ist eindeutig an den bestehenden Quellen und Zielen des Willy-Brandt-Platzes-Süd z.B. dem Hotel und der Fortführung zu den Eingängen des Bahnhofs orientiert oder führt entlang der Lessingstraße zu den Haltestellenbereichen des Bahnhofsvorplatzes bzw. der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof Nord. Funktional ist der Willy-Brandt-Platz-Nord im MVN auf eine Sichtstraße mit Wendeanlage mit Durchmesser D=38m bis 20m reduziert und erschließt damit die Hotelhofgarage, die Vorfahrt zum Hotel und eine Ladezone für die Änderung / Warenanlieferung auch für LKW. Die Dimension der Ladezone ermöglicht bedarfsweise bis zu 3 nebeneinander stehende Sattelzüge. Weiteres Kurzparken ist konzeptionell nicht vorgesehen, eine Nutzungsmöglichkeit für Kurzparken ist in der Hotelhofgarage vorstellbar. 5. Materialien und Detailgestaltung Die Oberflächengestaltung folgt der gewählten Entwurfs- und besteht aus großformatigen Betonwerksteinplatten für den zentralen Platzbereich. Die seitlichen Platzbereiche werden einheitlich mit variierenden Formaten aus Betonwerksteinen belegt. Fahrbahnen werden durch Flachborde markiert. Die angrenzende Hauptstraße wird mit Asphalt befestigt. Alle Oberflächen erhalten einen homogenen warmen Grauton. Sämtliche Einbauten wie Bänke, Papierkörbe, Infosysteme, etc. folgen dem Materialkatalog und werden mit antirutschfähiger Oberfläche versehen. Das Lichtkonzept sieht eine „technische“ funktionale und zugleich kathetische Beleuchtung mit Lichtblenden vor. Im zentralen Platzbereich sollen 4 hohe Lichtmasten Akzente setzen. Bäume werden wenn es sinnvoll erscheint erhalten und auf den seitlichen Platzbereichen entsprechend ergänzt. Mit der Realisation in mehreren Bauabschnitten und der Option (Erweiterung 4. BA) einer vergrößerten und noch leistungsfähigeren Fahrradgarage, sowie der baulichen Bündelung Tiefgarage, Fluchtstiegenhaus und Informationszentrum trotz höherer Baukosten und der MWT sind die angestrebten 400. Euro ausreichend. Die jährlichen Unterhaltungskosten setzen wir mit 2,20 Euro / netto / qm an. Aufgrund der robust gehaltenen Oberflächen und langlebigen Materialien können hier niedrige Unterhaltungskosten angesetzt werden.



Lageplan mit Kennzeichnung der Bauabschnitte M 1:1000



Leitdetail M 1:50



Leitdetail M 1:50