

Ideenstudie | Neugestaltung Bahnhofsvorplätze | Heidelberg

Zusammenstellung der Ergebnisse



Ausloberin ist die Stadt Heidelberg,
Stadtplanungsamt
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

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

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

Marit Reichelt
Stadtplanungsamt
Abteilung Stadtgestaltung
Tel.: 06221-58 23060
marit.reichelt@heidelberg.de

Vorbereitung und Betreuung der Mehrfachbeauftragung

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

Ansprechpartnerin:
Aleksandra Gleich

Vorprüfer Architekturbüro Naumer:
Aleksandra Gleich
Dr. Wolfgang Naumer
Valentina Pappaianni

Weitere Vorprüfer:
Uwe Petry, Planungsbüro VAR
Raimund Haubrich, H2S Architekten
Sebastian Reißk, RNV
Wolfgang Scheeder, Stadt Heidelberg, Gebäudemanagement
Andreas Lippke, Stadt Heidelberg, Landschafts- und Forstamt
Marit Reichelt, Stadtplanungsamt Heidelberg
Anke Birk Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement

Titelseite Foto: Rothe

Inhaltsverzeichnis

Anlass, Zweck und Gegenstand des Verfahrens	4
Preisgericht	5
Impressionen aus der Preisgerichtssitzung	6

Preisträger

1004	Bierbaum Aichele Landschaftsarchitekten	8
1008	FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH	14
1005	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten	18
1006	Levin Monsigny Landschaftsarchitekten	22
Weitere Teilnehmer		26

Vergleichende Betrachtung

Übersicht Bauabschnitte	28
Übersicht Ausdehnung der einzelnen Plätze	30
Übersicht Abbruch, neue Bauwerke und Einbauten	31
Übersicht Bäume und Vegetation	32
Übersicht Fahrradparken	34
Übersicht Taxi, MIV, Anlieferung, Wendekreis	36
Übersicht Signaletik/ BLS	38

Anlass, Zweck und 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 diese 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 Stadtmobiliar, 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 und ein Hotelneubau durch die Deutsche Bahn, wirken sich auf den öffentlichen Raum aus und haben auch dessen Neugestaltung in den Fokus gerückt, die nun 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 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 Stadtrées 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.

Preisgericht

Fachpreisrichter:

Dipl.Ing. Annette Friedrich, Architektin und Stadtplanerin,
Leiterin Stadtplanungsamt, Stadt Heidelberg

Dr. Ernst Baader , Leitender Stadt- und Forstdirektor,
Leiter Landschafts- und Forstamt, Stadt Heidelberg

Prof.Dipl.Ing. Irene Lohaus, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, Dresden

Prof. Michael Braum, Städtebauer, Geschäftsführer IBA Heidelberg GmbH

Dipl.Ing. Stefan Helleckes, Landschaftsarchitekt BDLA, Karlsruhe

Prof. Dr. Hartmut Topp , Stadt- und Verkehrsplaner, Moderator, Kaiserslautern

stellvertretende Fachpreisrichter:

Dipl.Ing. Antje Heuer, Architektin BDA, Leipzig

Dipl.Ing. Simone Merkel, Abteilung Stadtgestaltung Stadtplanungsamt, Stadt Heidelberg

Dipl.Ing. Volker Schwarz , Landschaftsarchitekt, Landschafts- und Forstamt, Stadt Heidelberg

Sachpreisrichter:

Dipl.Verww. Wolfgang Erichson, Bürgermeister Stadt Heidelberg

Irmtraud Spinnler, Stadträtin (SPD)

Dipl.Ing. Manuel Steinbrenner, Stadtrat (Grüne), Architekt

RA Kristina Essig, Stadträtin (CDU)

Jens Aesche, DB Station&Service AG, Projektentwicklung

Dipl.Ing. Alexander Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, Stadt Heidelberg

stellvertretende Sachpreisrichter:

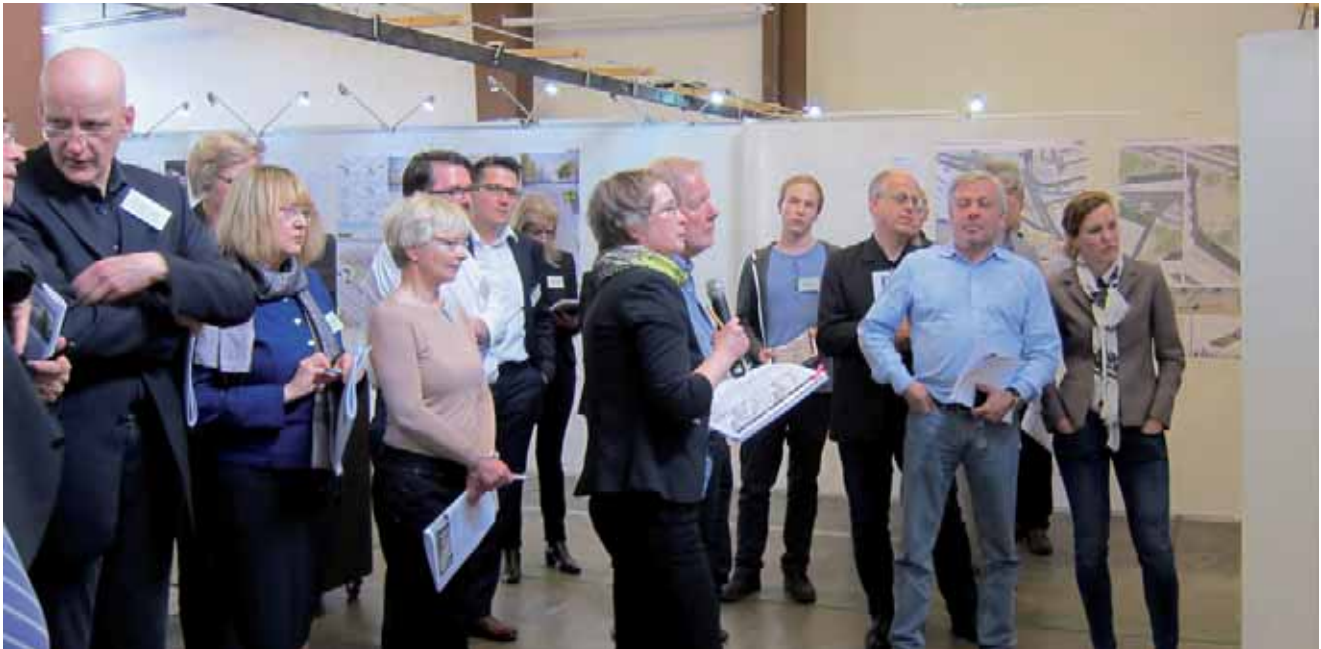
Hans Martin Mumm, Stadtrat (GAL)

Mathias Schiemer, Geschäftsführer Heidelberg Marketing GmbH

Katrin Heiser, DB Station&Service AG, Projektentwicklung Vermietung Region Südwest

Petra Keuchel, Amt für Verkehrsmanagement, Stadt Heidelberg

Impressionen aus der Preisgerichtssitzung am 03.05.2016 in Heidelberg





1004

1.Rang

**Bierbaum Aichele Landschaftsarchitekten**

Solmsstr. 2-22 | Gebäude 6a
60486 Frankfurt am Main

Untere-Zahlbacher-Straße 21
55131 Mainz

Mitarbeiter:
Burkhard Elfers,
Konrad Deines,
Rebecca Faller

Visualisierung:
verticalroom.de
Hauptstrasse 17-19
Gebäude 6317
55120 Mainz

Syra Schoyerer Architekten

Hauptstraße 17-19
Gebäude 6324
55120 Mainz

Julian Andreas Schoyerer

Steffen Brosda

Berater, Fachplaner, Sachverständige:
Ralf Spies
Senger Consult GmbH





Erläuterungstext

Gesamtkonzept Bahnhofsvorplätze

Die fehlende Fassung des Bahnhofsplatzes im Süden und die starke Trennwirkung der großen Straßenquerschnitte, sowie die deutlich höheren Gebäude (Printmedia Academy und BG RCI) gegenüber reduzieren den tatsächlich als Bahnhofspatz erlebbaren Raum auf eine unklare Platzfolge. Zudem haben sich die verkehrstechnischen Anforderungen und Paradigmen deutlich geändert. Der Bahnhof als Ort des Verkehrs wird heute neben dem Zug- und MIV auch durch den ÖPNV und insbesondere den Fahrradverkehr geprägt. Daher soll ein neues „Radhaus“ ein Manifest an die geänderten Begebenheiten schaffen und mit den gegenüberliegenden Gebäuden einen Dreiklang aus Hochpunkten bilden. Stadträumlich soll das neue Fahrradparkhaus die Platzfolge mit ihren jeweiligen Funktionen definieren. Zudem soll es neben der Tourist-Information auch eine Aussichtsplattform, eine kleine Bar mit öffentlichen Toiletten und einen Fahrradverleih beherbergen.

Konzept der einzelnen Teilbereiche

Der zentrale Bahnhofsvorplatz soll eine großzügige freie Vorfläche erhalten und den Bezug zwischen der Empfangshalle und der Kurfürstenanlage herstellen. Damit soll er zu einer intuitiv ablesbaren Orientierung beitragen. Sitzinseln mit „Raseninseln“ sollen eine Aufenthaltsqualität bieten. Die Platzfläche als solche freigehalten werden und soll unterschiedlichen Nutzungen und Veranstaltungen zur Verfügung stehen. Auf dem Willy-Brandt-Platz Nord soll ein weiterer kleiner Vorplatz im Bereich des Bahnhofsausgangs Nord entstehen, der durch eine weitere Sitzinsel eine Aufenthaltsqualität erhalten soll. Dieser soll von MIV und Anlieferungsverkehr freigehalten werden. An den kleinen Vorplatz schließt sich die zweite Bahnhofsvorfahrt mit Kiss&Ride, weiteren Kurzzeitstellplätzen und Stellplätzen für Behinderte und Polizei an. Auch die Hotelvorfahrt und die Zufahrt der Anlieferung soll hier erschlossen werden. Zwischen dem geplanten Hotelneubau und dem Bahnhofsgelände soll ebenfalls ein Platz mit Aufenthaltsqualität entstehen. Unter diesem Platz sollen Stellplätze für weitere 600 Fahrräder untergebracht werden, die durch eine

Fahrradrampe, einen Aufzug und Treppen erschlossen werden. Über eine Öffnung wird ein Bezug zwischen „Oben“ und „Unten“ hergestellt. Auf dem Willy-Brandt-Platz Süd soll das Fahrradparkhaus mit 910 - 1090 Fahrradstellplätzen entstehen. Zudem sind hier die Taxis, die Kurzzeitstellplätze, Behindertenstellplätze, Stellplätze für Mitarbeiter der DB und der Polizei und die Außengastronomie des IBIS-Hotels untergebracht.

Erschliessung und Verkehr

Um die Situation des Radverkehrs auf den Bahnhofsvorplätzen zu klären, wird eine gemischte Rad- und Fußgängerfläche vorgeschlagen. Im Bereich der Bushaltestelle vor der Empfangshalle wurde der Radweg auf die Busspur verlegt, um eine Entflechtung und eine blindengerechte Fußgängerführung herzustellen.

Materialien und Detailgestaltung

Die Flächen des Vorplatzes sollen eine einheitliche Pflasterung aus Natursteinpflaster im Reihenverband erhalten. Denkbar ist laut Entwurfsverfasser aber auch die Verwendung eines hochwertigen Betonwerksteins. Der Platz soll zudem eine Bänderung aus großformatigeren Natursteinplatten (Travertin wie am Bahnhofsgelände) erhalten, die seine Ausrichtung und den Bezug zur Empfangshalle und deren Lisenen betonen soll. Die Entwässerung und die taktile Führung können mit diesen Linien ergänzt werden. Die Platanen auf dem Bahnhofsvorplatz sollen weitestgehend erhalten bleiben und durch Nachpflanzungen ergänzt werden. Auf den kleineren Platzflächen wird eine weitere Baumart (Acer campere „Elsrijk“ vorgeschlagen. Die Sitzinseln sollen mit Scherrasen auch als Aufenthaltsfläche nutzbar gemacht werden. Alternativ kommt auf dem nördlichen Vorplatz eine Bepflanzung mit Stauden in Betracht.

Beleuchtungskonzept

Die Beleuchtung des Bahnhofsvorplatzes soll mittels zylindrischen Mastleuchten mit Mehrfachkopf erfolgen. In diesen Leuchten können neben den Leuchtmitteln zur Ausleuchtung der Flächen auch weitere Aufsätze zur Akzentuierung besonderer Bereiche sowie zur Fassadenbeleuchtung integ-

riert werden. Auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz sollen diese Leuchten als Stelen die Ausrichtung des Platzes betonen. Die Sitzinseln sollen unterhalb der Bänke eine dezente linienförmige Akzentbeleuchtung. Die Fassaden sollen zusätzlich über Bodeneinbauleuchten differenziert ausgeleuchtet werden.

Wirtschaftlichkeit

Die Möglichkeit der Abschnittsweisen Realisierung, die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des „Radhauses“ und dessen Erweiterungsmöglichkeit sollen zur Wirtschaftlichkeit des Entwurfs ebenso beitragen, wie die Verwendung einfacher Materialien und Nutzung eines kleinen Pflastermaßes. Zudem sollen alle Bauteile industrielle Serienprodukte sein, die wirtschaftlich hergestellt werden können.

Fahrradparken

Der Entwurf bietet insgesamt 2080 Fahrradstellplätze, davon 910 in einem Fahrradparkhaus auf dem Willy-Brandt-Platz Süd, 600 in einer Tiefgarage unter den Willy-Brandt-Platz Süd und 150 oberirdisch auf dem Willy-Brandt-Platz Süd. Außerdem wird über die Rampe zu der Tiefgarage auch ein Zugang zu Gleis 1 angeboten. Die Lage der angebotenen Zugänge und die Verteilung der Stellplätze entspricht weitestgehend der Machbarkeitsstudie Fahrradparken. Wichtige Nutzerströme werden hiernach berücksichtigt. Das Fahrradparkhaus soll über eine umlaufende Fahrradrampe und zwei Fahrradaufzüge erschlossen werden.

Beurteilung des Preisgerichts

Leitidee

Die Verfasser reagieren sensibel auf die Architektur des Hauptbahnhofs. Es entsteht ein ruhig gestalteter, vielfältig nutzbarer Bahnhofsvorplatz, der in überzeugender Weise, die für ein funktionierendes Bahnhofsumfeld erforderlichen Infrastrukturen, wie das Fahrradparken, Kurzzeitparkplätze, Kiss & Ride und Taxivorfahrt integriert

Konzept der Teilräume

Bahnhofsvorplatz

Es wird eine hochwertige Oberflächengestaltung in Naturstein (optional Betonwerkstein) vorgeschlagen, die durch lineare helle Travertinbänder gegliedert wird. Durch die Ausrichtung der Bänder wird der Bezug zur Bahnhofshalle und deren Stützen betont ohne eine der Entwurfsidee der 50er Jahre widersprechende Zentralität zu erzeugen. Die zurückhaltende Platzgestaltung weiß, das Bahnhofsgebäude angemessen in Szene zu setzen. Aufgrund der Oberflächenstruktur ist der Platz nicht zwingend darauf ausgerichtet die Fußgängerströme auf die Mittelinsel der Kurfürstenanlage zu lenken, was positiv bewertet wird. Die linsenförmigen Sitzinseln spielen sympathisch mit der Formensprache der Entstehungszeit, brechen zudem die Linearität der Travertinbänder. Sie werden als gelungenes gestalterisches Element von der Jury gewürdigt. Die vorhandenen Bäume werden bis auf vier erhalten, die dem Neubau des Fahrradhauses, in dessen Erdgeschoss die Touristeninformation ausreichend Platz findet, weichen. Dafür werden Ersatzpflanzungen vorgeschlagen. Die den Platz begrenzende Bushaltestelle in Nord Süd Richtung kann am Platz verlängert werden, sodass die im Entwurf dargestellte heute existierende parallel Führung entfallen könnte, was der Entwurfsidee gut täte.

Willy Brandt Platz Süd

In diesem Bereich werden neben dem Fahrradparkhaus, Kurzzeitparkplätze und der Taxenhaltepunkt vorgeschlagen.

Der vorgeschlagene Standort des Fahrradparkhauses wird städtebaulich ausdrücklich gewürdigt. Er hält einen würdigen Abstand zu dem Bahnhofshauptgebäude. Grundriss und Hülle sind im Rahmen der Detailplanung zu präzisieren.

Die PKW Stellplätze sowie deren Erschließung heben sich gestalterisch von der Platzfläche durch farbigen Asphalt ab.

Die, den Platz heute nördlich begrenzende Anbindung entfällt. In diesem Zug entsteht die Möglichkeit einer komfortablen fußläufigen Anbindung an die Südseite der Kurfürstenanlage.

Die Anbindung des Kraftverkehrs beschränkt sich auf die zu erweiternde südliche Einmündung. Hierbei ist zu prüfen, wie an dieser Stelle eine Anbindung aus und in alle Richtungen ermöglicht werden kann.

Willy Brandt Platz Nord

Der Willy Brandt Platz Nord übernimmt vorwiegend Erschließungsfunktionen. Hierzu gehören die Anlieferung für den Bahnhof, die Vorfahrt für das geplante Hotel, das notwendige Parken für Bahn und Polizei sowie einige Kiss & Ride Plätze. Darüber hinaus finden einige oberirdischen Fahrradstellplätze sowie die Fahrradverleihsysteme hier ihre Standorte.

Ergänzend wird über diesen Platz bahnbegleitend die Fahrradtiefgarage erschlossen mit direkten Zugangsmöglichkeiten zum Bahngleis. Hier ist in der Detaillierung die konkrete Ausführung mit den bahnbetrieblichen Anforderungen abzustimmen. Die Oberflächengestaltung entspricht der des Willy-Brandt-Platzes Süd. Sie überzeugt durch ihre Funktionalität und gestalterischen Zurückhaltung.

Die vorgeschlagene Lage der Sitzinseln ist in diesem Bereich zu überprüfen, da sie Fußwegebeziehungen sowie die Anlieferung stören. Aufgrund der klug gewählten dezentralen Standorte des Fahrradparkens (Parkhaus Ost + Tiefgarage West) besteht keine Notwendigkeit, der Einrichtung einer Rad- und Fußwegzone im Bereich der Plätze, wie von den Verfassern vorgeschlagen.

Wirtschaftlichkeit

bei den Platzoberflächen liegt die Arbeit im Falle des Natursteinbelags deutlicher über dem Budget. Die Kosten im Bereich des Fahrradparkens liegen deutlich unter dem Durchschnitt. Aufgrund der geringen unterirdischen Stellplatzanteile stellt sie sich als wirtschaftlichste Arbeit dar.

Resümee

Im Ergebnis überzeugt der Entwurf durch seine wohlüberlegte Durcharbeitung sowie die überzeugende Zonierung der unterschiedlichen Teilräume funktional als auch durch seine gestalterische Wertigkeit.

Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die in der schriftlichen Bewertung formulierten Kritikpunkte bei der Umsetzung/der weiteren Planung zu berücksichtigen. Weiterhin empfiehlt das Preisgericht einstimmig folgende Punkte für die weiteren Schritte der Umsetzung:

- Das in der Arbeit mit der Tarnzahl 1004 vorgeschlagene Fahrradparkhaus sollte überarbeitet werden.
- Die Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement sollte bezüglich der Lage der Haltestelle an der Lessingstraße prüfen, ob die Aufstellung von Bussen hintereinander denkbar ist.
- Die Deutsche Bahn sollte prüfen, ob ein direkter Zugang von der Fahrradtiefgarage in den Bahnhof denkbar ist.

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig, die Arbeit mit dem ersten Preis zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu wählen.

1004



1008

2. Rang



FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH

Bergische Landstraße 606
40629 Düsseldorf

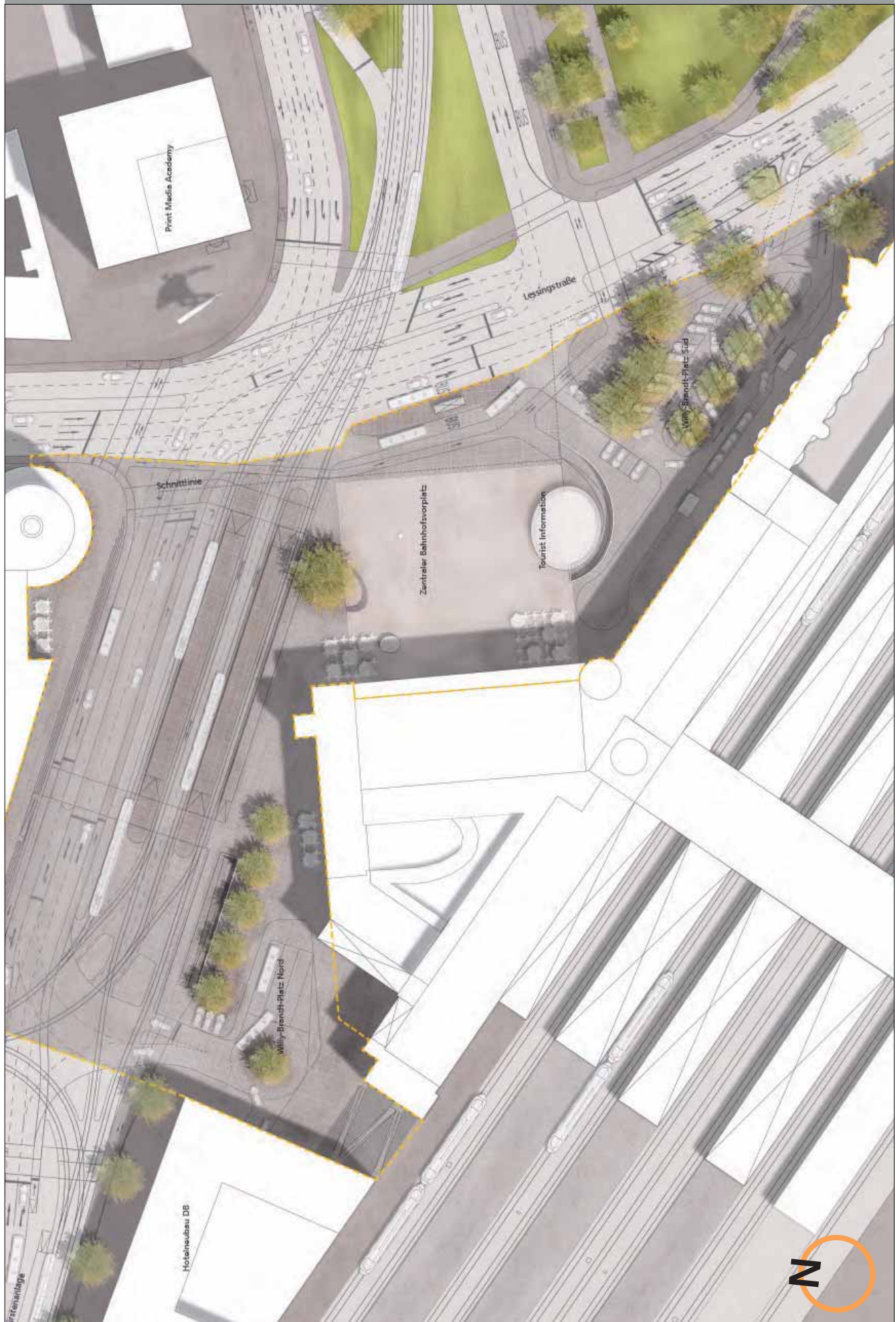
Küstriner Weg 9
50858 Köln

Mitarbeiter:
Simon Quindel
Gisela Stimpfl
Aleksandar Tomic

Berater, Fachplaner, Sachverständige:
Uwe Kloppe
Kristijan Perkovic
Lindschulte+Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH

Prof. Juan Pablo Molestina
William Lyons, Molestina Architekten





Erläuterungstext

Gesamtkonzept Bahnhofsvorplätze

Ziel des Entwurfsverfassers ist es, einen Platz zu schaffen, der mehr ist als eine reine Verkehrsfläche, sondern ein Ort zum Wohlfühlen. Zentrales Element hierbei soll die großzügige aufgeräumte Platzfläche vor der historischen Hauptfassade des Bnhhofes sein.

Konzept der einzelnen Teilbereiche

Der zentrale Bahnhofsvorplatz soll das zentrale Element des Entwurfs sein. An der Kante zum Willy-Brandt-Platz Süd befindet sich hier die neue Tourist-Info. Die darunter befindliche Fahrradstation soll hier eine ihrer Auf- und Abgangsrampen haben. Die Skulptur des Dienstmanns Muck soll hier ebenfalls ihren Platz finden. Locker auf dem Platz verteilte Wasserfontänen sollen den Platz durch ihre Geräusche beleben. Eine ovale Sitzbank am Platzrand soll einen Ort der Kommunikation und des Aufenthalts bieten. Alle notwendigen Verkehrsfunktionen für Taxis, Stellplätze, Zu- und Abfahrten, oberirdische Fahrradstellplätze, Wendehämmer und Anlieferungs-zonen sollen in den Bereiche des Willy-Brandt-Platzes Nord und Süd angeordnet.

Erschliessung und Verkehr

Das Fahrradparken soll zur Zurückgewinnung des Bahnhofsvorplatzes in Anlehnung an Variante 3 der Machbarkeitsstudie in den Untergrund verlagert werden. Im neuen Info-Pavillon der Tourist-Info ist eine Fahrradrampe vorgesehen, die in einem zentralen Verteilerpunkt der Tiefgarage enden soll. Auf diese Weise soll die Verteilung zwischen den unterschiedlichen Stellplatzarten optimiert werden. Für eine direkte und konfliktfreie Gestaltung der Fahrradrampe wurde die Position des baulichen Radweges mit der Bushaltestelle an der Lessingstrasse getauscht. Die verkehrliche Erschließung des Willy-Brandt-Platzes Süd soll für den MIV den Leitgedanken verfolgen, alle äußeren Ein- und Ausfahrtsbeziehungen analog zum Bestand zu gewährleisten und eine klare, logische innere Verkehrsführung anzubieten. An der inneren Verkehrsführung sollen im Einrichtungsverkehr der Hauptanteil der Kurzzeitparker (42), Kiss&Ride (4) und der

Taxihalteplatz angeordnet werden. Letzterer soll mit seiner Zu- und Abfahrt baulich in den Willy-Brandt-Platz Süd integriert werden und 7-8 Positionen für den Einstieg vorhalten. Nachrücker sollen außerhalb des Plangebiets in der Lessingstrasse untergebracht werden und als Linksabbieger aus dem Osten kommen auf direktem Weg zum Taxihalteplatz vorfahren. Der Überweg an der Lessingstrasse soll für den Zweirichtungsradweg optimiert und die Weiterführung als Einrichtungsradweg soll verbessert werden. Der Willy-Brandt-Platz Nord ist bezüglich des MIV auf eine Stichstraße mit Wendeanlage reduziert und erschließt die Hoteltiefgarage, die Vorfahrt zum Hotel und eine Ladezone für die Anlieferung auch für LKW.

Materialien und Detailgestaltung

Die Oberflächengestaltung soll der gewählten Entwurfshaltung folgen und im Bereich des zentralen Bahnhofsvorplatzes aus großformatigen Betonwerksteinplatten bestehen. Die Bereiche des Willy-Brandt-Platzes Nord und Süd sollen einheitlich mit variierenden Formaten aus Betonwerkstein belegt werden. Fahrbahnen sollen durch Flachborde markiert werden. Die angrenzende Hauptstraße soll mit Asphalt befestigt werden. Alle Oberflächen sollen einen homogenen warmen Grauton erhalten. Sämtliche Einbauten wie Bänke, Papierkörbe, Infosysteme usw. sollen ebenfalls mit anthrazitfarbenen Oberflächen versehen werden. Bäume sollen, wo es sinnvoll erscheint erhalten und auf den seitlichen Platzbereichen entsprechend ergänzt werden.

Beleuchtungskonzept

Das Lichtkonzept soll eine „technische“ funktionale und zugleich ästhetische Beleuchtung mit Lichtstelen vorsehen. Im Bereich des zentralen Bahnhofsvorplatzes sollen 4 hohe Lichtmasten Akzente setzen.

Wirtschaftlichkeit

Mit der Realisation in mehreren Bauabschnitten und der Option einer vergrößerten und leistungsfähigeren Fahrradtiefgarage (Erweiterung 4. BA) sowie einer baulichen Bündelung der Tiefgara-

ge, des Fluchttreppenhauses und des Infopavillons soll trotz höherer Baukosten für den Hochbau eine wirtschaftlich sinnvolle Gesamtinvestition entstehen. Die Bauabschnitte sind laut Entwurfsverfasser so gewählt, dass ein möglichst effektiver und reibungsloser Ablauf ermöglicht werden soll.

Fahrradparken

Der Entwurf bietet insgesamt 1649 Fahrradstellplätze. Davon werden 1584 Stellplätze in einer Fahrradtiefgarage angeboten, die sich unter dem zentralen Bahnhofsvorplatz und dem Willy-Brandt-Platz Süd erstreckt. Die Zufahrt erfolgt, der Machbarkeitsstudie entsprechend, über zwei Rampen im Bereich Willy-Brandt-Platz Nord und Süd. Über eine Rampe im Bereich des Stellwerks wird ein Zugang zum Gleis 1 angeboten. Die Tiefgarage kann nach dem Abstellen des Fahrrads über drei Treppenaufgänge, davon zwei im Bereich Willy-Brandt-Platz Süd und einen auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz verlassen werden. Auf dem Willy-Brandt-Platz Nord werden 65 oberirdische Fahrradstellplätze angeboten.

Beurteilung des Preisgerichts

Zentrales Element des Entwurfes ist die Freistellung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes und Schaffung eines offenen, freien Platzes der sich auf die zentrale Achse zur Innenstadt ausrichtet. Die Rückgewinnung des zentralen Bahnhofsvorplatzes als Entrée zur Stadt erscheint mit diesem Entwurf städtebaulich gut gelöst. Der Tourist-Info Pavillon wird an der südlichen Platzseite neu positioniert ohne das HBF-Gebäude direkt zu verstellen.

Die gestalterischen Elemente reduzieren sich auf wenige Elemente. Großformatige Betonplatten im Bereich des Vorplatzes, in Kreuzfuge verlegt, erinnern an die Gestaltung der 50er Jahre. Unaufdringliche Wasserspiel-Elemente rechts und links vor dem Bahnhof-Gebäude und gut positionierte Betonsitzelemente schaffen eine Aufenthaltsqualität, die dem Anspruch an den Platz gerecht wird. Gleichzeitig sind die wichtigen Verkehrsbeziehungen klar organisiert. Gastronomische Angebote seitlich neben dem Bfs-Gebäude tragen zu einer sozialen Kontrolle und Belebung des Platzes bei. Die Taxi-Vorfahrt vor dem Hauptgebäude wirkt deplatziert und müsste weiter abgerückt werden.

Auch das Beleuchtungskonzept mittels vier gleichmäßig positionierter Mastleuten unterstreicht die gestalterische Qualität des Entwurfes.

Aus Sicht des Denkmalschutzes wird der Tourist Pavillon allerdings als zu dicht vor dem Bahnhofsgebäude gesehen und kritisch bewertet. Hier sollte ein größerer Abstand gehalten werden.

Die Gestaltung des Willy-Brandt-Platzes ist klar gegliedert, die Erschließung und Passantenströme erscheinen gut organisiert. Der W-B-Platz Nord wird als funktionale Verkehrsfläche klar angeordnet und bietet variable Lösungen für die weiteren Planungsoptionen in diesem Bereich. Die Lösung zum Fahrradparken wird als stadt-bildverträglich gesehen. Eine zentrale Zufahrtsrampe erfolgt seitlich an den Tourist-Pavillon. Eine weitere Zufahrt erfolgt über die Nordseite am Willy-Brandt-Platz und verbindet zwei TG-Bereiche. Durch eine relativ lange Tunneldurchfahrt wird die Radgarage technisch aufwändig und erscheint wirtschaftlich ungünstig. Auswirkungen auf den Baumbestand ergeben sich durch die Tunnelzufahrt Parkhaus sowie durch die Neuplatzierung des Pavillons. Insgesamt geht der Entwurf jedoch nachhaltig mit dem Baumbestand um und schafft durch zwei neue Baumreihen am W-B-Platz und vor dem Hauptgebäude eine neue und sinnvolle Zonierung der Platzflächen.

Der zu erwartende Aufwand für die Platzoberfläche liegt über dem Budget. Die Kosten im Bereich des Fahrradparkens liegen deutlich über dem Durchschnitt, da hier umfangreiche Rampen und Räume zum Fahrradparken eingeplant wurden.

Insgesamt wird die städtebauliche wie auch freiraumplanerische Qualität des Entwurfs als hochwertig erachtet. Durch die unvorteilhafte Lösung der Fahrradtiefgarage erscheint eine Realisierung allerdings fragwürdig.

1005

3. Rang



RMP Stephan Lenzen
Landschaftsarchitekten

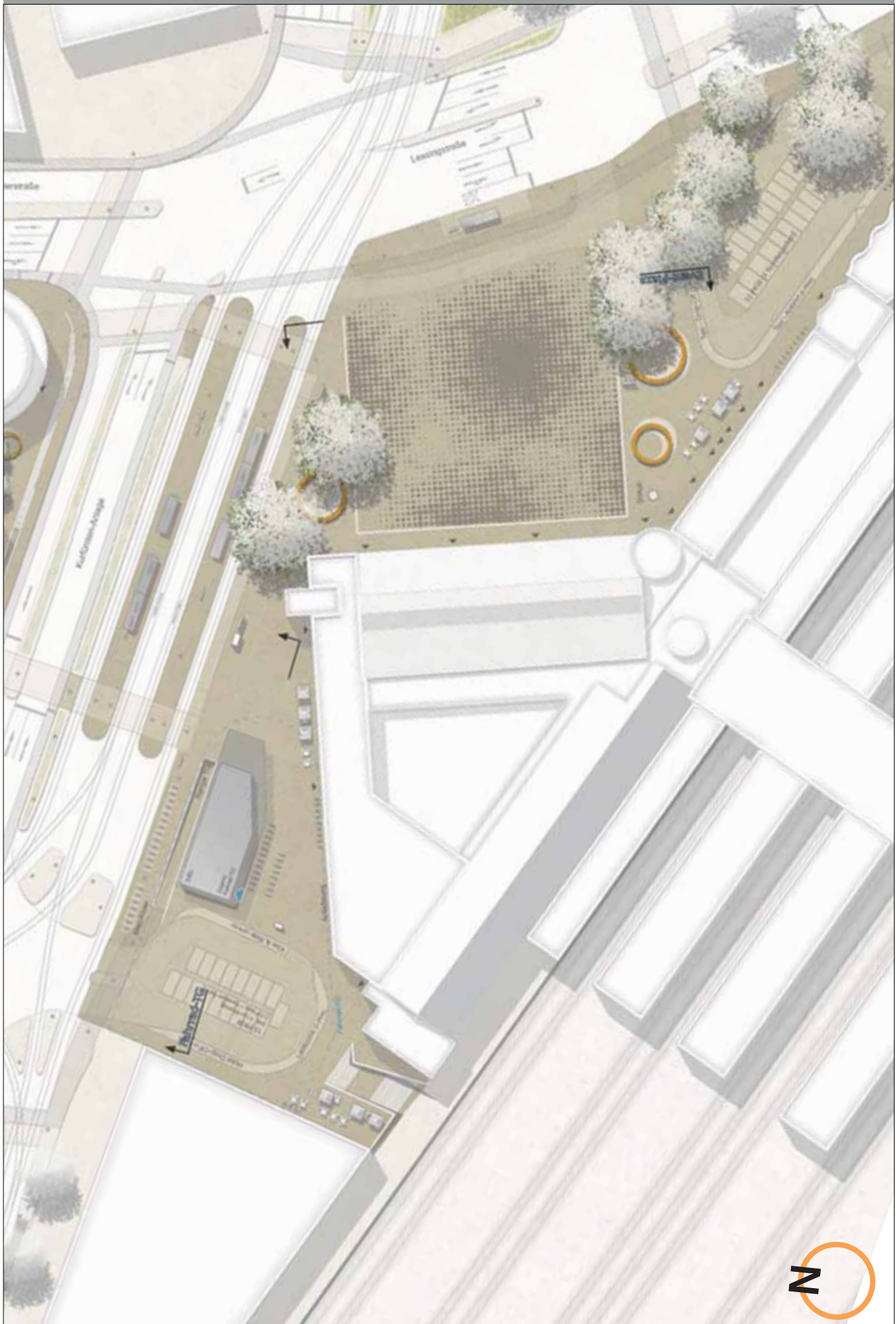
Klosterbergstraße 109
53177 Bonn

Neuhöfer Str. 23
21107 Hamburg

Mitarbeiter:
Volker Lescow,
Inês Nunes,
David Manuel Gomes Ferreira

Visualisierung:
Jens Gehrcken





Erläuterungstext

Gesamtkonzept Bahnosvorplätze

Nach der Idee des Entwurfsverfasser soll in Zukunft nicht nur ein hochwertiger und einheitlicher Oberflächenbelag die wichtige Rolle des Bahnhof als zentraler Knotenpunkt widerspiegeln, sondern auch eine klare Zonierung soll den Willy-Brandt-Platz strukturieren. Konzeptuell soll dieser in die Bereiche „Nord“ als Mobilitätsknotenpunkt mit der Tourist-Info als „Willkommens-Plaza“ definiert werden, dem zentralen Bahnhofsvorplatz als Event-Plaza und dem Bereich „Süd“ als Verkehrsknotenpunkt.

Konzept der einzelnen Teilbereiche

Der zentrale Bahnhofsvorplatz soll vom Bahnhofsgelände zur Kurfürstenanlage vermitteln. Hier soll ein neuer Veranstaltungsort für Stadt-Events etabliert werden. Ein Natursteinplattenbelag, der die eine gestalterische Reflektion der der Glasfassade der Empfangshalle sein soll, soll die „Eventfläche“ kennzeichnen. Dieser Bereich soll im Norden und Süden von Begegnungszonen mit kreisrunden Sitzbänken gerahmt werden. Der Willy-Brandt-Platz Nord, zu dem auch die Vorzone der BG-Chemie gehören soll und die ÖPNV Haltestellen, soll aufgrund einer effizienten Erschließung als Willkommensplatz ausgebaut werden und eine direkte Verknüpfung von Bahnhofsgelände, den ÖPNV-Haltestellen, der Tourist-Info und der Fahrrad-Tiefgarage herstellen. Die Vorzone der BG-Chemie soll barrierefrei ausgebaut und visuell mit dem Bahnhofsgelände in einen Dialog gestellt werden. Baumüberstandene Aufenthaltszonen sollen das Verweilen fördern.

Der Willy-Brandt-Platz Süd soll vor allem für den Individualverkehr und die Taxis den Verkehrsknotenpunkt bilden. Gastro-Zonen, Fahrradabstellplätze und die effiziente Abwicklung des Verkehrs soll hier in Einklang mit dem Erhalt der Bestandsbäume stehen. Die Verlagerung der PKW-Zufahrt in den Süden soll zudem eine sichere und konfliktfreie Querung für Fußgänger von der Kurfürstenanlage zum „Event-Plaza“ ermöglichen, ohne den MIV ein zweites Mal auf dem Bahnhofsgelände queren zu müssen.

Erschliessung und Verkehr

Am „Willkommensplaza“ auf dem Willy-Brandt-Platz Nord soll der Schwerpunkt auf dem ÖPNV liegen und auch der Großteil der Kiss&Ride Stellplätze untergebracht sein. Dies soll zu einer Entzerrung der „bringintensiven“ Verkehre Kiss&Ride und Taxis führen. Für das geplante Hotel soll zudem eine Drop-off Stelle angeboten werden, sowie eine Haltebuch für Anlieferfahrzeuge. Als Kurzzeitparker werden 15 PKW-Stellplätze angeboten, ebenso 4 Carsharingplätze mit E-Ladestationen und 3 Stellplätze für Polizei und DB-Mitarbeiter. Der Event-Plaza dagegen soll lediglich für Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Dafür wird die Linienbus-Verkehrinsel durch eine Kontaktschleife an den Kreuzungspunkt Lessingstrasse/ Kurfürstenanlage angebunden. Der südliche Platzbereich soll als Verkehrsknotenpunkt dienen und insbesondere Kurzzeitparker und Taxis einen Einstieg- und Ausstiegsbereich bieten. Der KFZ Verkehr hier soll ausschließlich die südliche Einmündung ohne Abbiegebeschränkungen nach Norden und Süden abgeführt werden, dies macht eine Lichtsignalanlage erforderlich.

Materialien und Detailgestaltung

Für den Platzraum soll ein Granitplattenbelag mit den Plattenformaten 30x50 cm und 30x25 cm zum Einsatz kommen. Auf dem Event-Plaza soll durch den Einsatz unterschiedlicher Farbtintensitäten ein Muster entstehen. Die Fahrbahnen der Parkplätze und der Linienbusspur soll in einem passenden Farbasphalt hergestellt werden. Der Unterbau auf den Parkplätzen und dem Event-Plaza soll auf hochfrequentierten LKW-Verkehr ausgelegt werden. Ein barrierefreies Leitsystem soll mittels Fräsung in den Granitplattenbelag integriert werden. Als weitere Ausstattungselemente sollen schlichte Stadtmöbel und Leuchtstelen aus pulverbeschichtetem Stahl zum Einsatz kommen. Die Sitzbänke sollen mit Holzaufgaben versehen sein. Die Statue des Dienstmanns Muck soll an einer repräsentativen Stelle südlich der Empfangshalle positioniert werden. Der vorhandene Baumbestand soll erhalten werden. Dennoch entfallen einige Bäume, zum einen eine Gleditschie durch die Verkehrsänderung an der Lessingstrasse, drei Kleinbäume bei der BG-Chemie aufgrund der Ausnivellierung des Geländes und fünf Bestandsbäume an der Grün-Böschung am zu-

künftigen Bahnhofshotel. Die im südlichen Platzbereich gelegenen Platanen sollen durch eine weitere Platane ergänzt werden. Die Aufenthaltsbereiche des BG-Chemie Areals sollen durch Französischen Ahorn bepflanzt werden.

Beleuchtungskonzept

Keine Angaben durch den Entwurfsverfasser.

Wirtschaftlichkeit

Das Hauptaugenmerk bei der Herstellung des Bahnhofsvorplatzes soll auf einem robusten und ästhetischen Ausbau liegen. Dieser soll durch werthaltige Materialien und geringe Lebenszykluskosten gelingen, ebenso wie durch multifunktionale Raumproportionen, die auch in Zukunft flexible Nutzungen zulassen sollen. Zudem soll eine additive Mehrfachnutzung von Ausstattungsobjekten, wie zB einer Kombination aus Fahrrad-Tiefgarage und Tourist-Info, ebenfalls zu einer wirtschaftlichen Abwicklung und geringen Unterhaltskosten führen. Oberflächenbeläge und Ausstattungselemente sollen gezielt in gängigen Formaten und Ausführungen gewählt werden, so dass Unterhalt und Pflege unkompliziert möglich sein sollen.

Fahrradparken

Der Entwurf bietet insgesamt 1628 Fahrradstellplätze, davon 1501 in einer Fahrradtiefgarage im Bereich des Willy-Brandt-Platzes Nord. Die Zufahrt zu der Tiefgarage erfolgt über eine Rampe auf dem Willy-Brandt-Platz Nord. Weitere 54 Stellplätze werden auf dem Willy-Brandt-Platz Nord oberirdisch angeboten. Des Weiteren sind 31 oberirdische Stellplätze für Mietfahrräder vorgesehen. Ein Zugang zu Gleis 1 ist über eine Treppe mit Rampe vorgesehen.

Beurteilung des Preisgerichts

Das Konzept des Entwurfs ist durch eine Entflechtung der Funktionen und die Gliederung in drei Teile mit der funktionalen Bestimmung Willkommens Plaza, Event Plaza und Verkehrsknoten bestimmt; die starke großzügige Geste zur Stadt überzeugt in der Ausbildung, steht dabei

aber durchaus im Widerspruch zum „Willkommen“ auf dem nördlichen Teilplatz. Im Norden die vom Verfasser so definierte Willkommens Plaza, zentral dagegen entfaltet sich der ausgerollte Teppich. Die klare Haltung des Entwurfs ist trotz der innewohnenden Widersprüchlichkeit auch dessen Vorzug.

Diese Willkommensgeste geht einher mit dem Aufgreifen der natürlichen Touristenströme und der der Konzentration von Touristeninfo, Zufahrt zur Fahrradtiefgarage, PKW-Stellplätzen und dem Fußgängerüberweg/Zugang zu den Bahnsteigen.

Konfliktreich erscheint die Zufahrt für Räder von Osten und Süden über Platzteile in die Fahrradtiefgarage. Die komplett im Nordbereich angeordnete Anlage berücksichtigt die Nutzerströme von Süden her kommend nicht. Die Anzahl der Stellplätze ist zu gering, das dezentrale Parken ist nicht erfüllt. Die Willkommens Plaza bietet Abgang zu Gleis 1 und Ausblick auf die Bahnstadt, was positiv beurteilt wird. Der Abstand der Touristeninfo zum Bahnhofsgebäude erscheint aus denkmalpflegerischer Sicht zu gering. Hotelvorfahrt und Anliefersituation Empfangsgebäude sind sehr gut gelöst.

Der zentrale Platz überzeugt mit seiner großzügigen Geste. Kontrovers diskutiert wird der dem zentralen Platz zugemessene Eventcharakter; die Materialwahl Granitplatten in unterschiedlichen Formaten und Farbintensitäten erscheint symbolisch aufgeladen und zeitgemäß. Die sparsame Möblierung unterstützt den Eingangsgestus. Das Empfangsgebäude wird gut sichtbar im Bereich Haupthalle und Ostflügel, gelungen ist auch die Integration der Außengastronomiebereiche. Gestalterisch verbunden sind zentraler WBP und WBP Süd, was der Aufenthaltsflächengröße und -qualität dient. Die Arbeit stellt die Ausfahrt in die Lessingstraße in Richtung Norden dar.

Zur Beleuchtung sind wenig Aussagen getroffen. Die Arbeit weist die geringsten Kosten auf. Der Entwurf liegt bei den Oberflächen über dem Budget. Die Kosten im Bereich des Fahrradparkens liegen im Vgl. der Arbeiten günstig, da nur im beschränkten (und damit in nicht ausreichendem) Umfang unterirdische Räume in Anspruch genommen werden.

1006

4. Rang



Levin Monsigny Landschaftsarchitekten

Brunnenstr. 181
10119 Berlin

Mitarbeiter:
Rob Grotewal,
Kristina Rusnakova,
Christiane Wetzel,
Franziska Kreft

Berater, Fachplaner, Sachverständige:
Matthias Heinz
LK Argus GmbH, Berlin

Glass Kramer Löbbert Architekten

Schlesische Str. 27
10997 Berlin

Mitarbeiter:
Julia Brilmayer
Kai Canver
Karolina Gajda





Erläuterungstext

Gesamtkonzept Bahnhofsvorplätze

Die primären Funktionen „Ankunft und Weiterreise“ des Bahnhofsvorplatzes sollen inszeniert werden, indem sie großzügig und übersichtlich angeordnet werden. Die Blickbeziehung von der Empfangshalle über die Kurfürstenanlage auf die Altstadt und das Schloss soll freigehalten und weiter betont werden, indem der Baumbestand im nördlichen und südlichen Platzbereich mit weiteren Platanen ergänzt wird. Sie sollen zudem die ebenerdigen Stellplätze für Fahrräder und PKWs in den Stadtraum einbinden und Aufenthaltsqualität für Rundbänke erzeugen. Kreisförmige Intarsien im Platzbelag sollen Auskunft über Wissenschaftler geben, die den Ruf Heidelbergs als Wissenschaftsstadt begründen. Weitergehende Informationen sollen Touristen im Touristenpavillon an der Kante zum Willy-Brandt-Platz Süd erhalten.

Konzept der einzelnen Teilbereiche

Auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz soll eine Fahrradtiefgarage weitere Abstellmöglichkeiten für bis zu 1920 Fahrräder bieten. Die Zufahrtsrampe mit einem Gefälle von 6% zu der Fahrradtiefgarage soll durch einen Pavillon hervorgehoben werden, der in seiner Material- und Formsprache Bezug zum Bahnhofgebäude nehmen soll. Im Erdgeschoss des Pavillons soll die Touristinformation untergebracht werden. Im Untergeschoss befinden sich Lagerflächen und Platz für eine Fahrradstation. Diese Station soll auch soziale Kontrolle für die Tiefgarage gewährleisten. Zudem soll ein direkter Zugang in die Empfangshalle sowie Treppenaufgänge und ein Aufzug auf den Vorplatz geschaffen werden. Der Fußgängerverkehr soll auf allen Teilbereichen jedoch vorrangig sein. Daher sind die Platzflächen vor den Gebäudeeingängen vollständig hindernisfrei ausgebildet. Neben Freisitzen der Gastronomie sollen Rundbänke Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten. Im Bereich des Willy-Brandt-Platzes Nord soll der Bedarf an Fahrradstellplätzen gedeckt werden. Vorgeesehen ist die Schaffung von 500 ebenerdigen Abstellmöglichkeiten sowie, über einen Aufzug erschlossen, 740 weitere Abstellmöglichkeiten im Bereich des Gleises 1. Auf dem Willy-Brandt-Platz Süd befinden sich mit Kurzparkern

und Kiss&Ride die Stellplatzangebote für den MIV. Entlang der Platzfläche sind Taxi-Halteplätze angeordnet.

Erschließung und Verkehr

Die Verkehrsführung der rnv-Planung soll in wesentlichen Grundzügen übernommen werden. Der Zufahrtsbereich auf den Willy-Brandt-Platz Nord soll entsprechend dem zukünftigen baufeld des Hotels mit seiner Vorfahrt angepasst werden. Auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz soll der separate Radweg mit der auf 4,5 m verbreiterten Busspur zusammengelegt werden. Auf diese Weise soll die Platzgastronomie verbessert, sowie die Querung von der Lessingstrasse zum Bahnhof für Fußgänger vereinfacht werden. Um den Parksuchverkehr zu reduzieren, sollen Behindertenstellplätze, Kurzparker und Kiss&Ride auf dem Willy-Brandt-Platz Süd konzentriert werden. Neben diesen 40 Parkplätzen, sollen sich hier noch 5 Taxi-Stellplätze für Einstiege und 7 weitere für Nachrücker befinden. Auch eine Anlieferzone sowie eine Vorfahrt am IBIS-Hotel sollen vorgesehen werden. Auf dem Willy-Brandt-Platz Nord finden sich die Hotel-Vorfahrt zum künftigen baufeld, eine Warenanlieferung sowie Dienstparkplätze für Bundespolizei/DB-Mitarbeiter. Die Belagsflächend es Platzes sollen für Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr befahrbar sein.

Materialien und Detailgestaltung

Die Belagsflächen des gesamten Platzes sollen gleichmäßig aus Granitpflaster hergestellt werden, um einen ruhigen untergrund für die das helle Bahnhofsggebäude und die neuen Einbauten von Tourist-Info und Fahrradtiefgarage zu erhalten. Das Granitpflaster soll in mehreren Formaten im Römischen Verband verlegt werden. Damit soll es möglich sein, den Platzbelag ohne Richtungswechsel durchgehend von der Nord- und Ostfassade der Empfangshalle aus zu verlegen. Die gesägte und gestrahlte Oberfläche soll befahrbar sein, einen hohen Gehkomfort bieten. Taktile Leitsysteme sollen in die Belagsflächen integriert werden und zu den Eingänge des Bahnhofs führen. Die Belagsflächen sollen weitestgehend von Einbauten freigehalten werden, um die stadt-räumliche Qualität des Empfangshalle des Bahnhofs sowie des Informationspavillons zur Geltung zu bringen und gleichzeitig die freie Bewegung der Passanten zu ermöglichen. Außerhalb der

Hauptgerichtungen sollen Rundbänke angeordnet werden. Auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz sollen sie die Glaskuppeln der Fahrradtiefgarage säumen, auf dem Willy-Brandt-Platz Nord und Süd umgeben sie die Baumstandorte. In den Granitbelag des zentralen Bahnhofsvorplatzes sollen belagsbündig helle Betonscheiben eingefügt werden. Als Intarsien sollen sie Informationen zu bedeutenden Wissenschaftlern, die in Bezug zu Heidelberg stehen, geben.

Beleuchtungskonzept

Der zentrale Bahnhofsvorplatz soll hell ausgeleuchtet werden mittels seitlich regelmäßig angeordneten hohen Lichtmasten. Gemeinsam mit den bei Dunkelheit leuchtenden Glasflächen der Empfangshalle sollen sie seine Fläche im Stadtraum hervorheben. Die weiteren Platzflächen sollen gleichmäßig über Mastleuchten ausgeleuchtet werden, um keine dunklen Angsträume auf dem Willy-Brandt-Platz entstehen zu lassen. Sämtliche Leuchten sollen mit LED Technik ausgestattet werden.

Wirtschaftlichkeit

Keine Angaben durch den Entwurfsverfasser.

Fahrradparken

Der Entwurf bietet insgesamt 3195 Fahrradstellplätze. Hiervon sind 1920 Stellplätze in einer Fahrrad tiefgarage unterhalb des zentralen Bahnhofs untergebracht. Ein Teilbereich dieser Tiefgarage sieht die Nutzung der Bunkeranlage unter dem Bahnhofsgebäude vor und soll vollautomatisch betrieben werden. Die Zufahrt erfolgt über eine Rampe im Bereich des Willy-Brandt-Platzes Süd. Die Tiefgarage kann zu Fuß über einen Treppenaufgang auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz verlassen werden. Weitere 740 Stellplätze sollen auf Gleis 1 zur Verfügung stehen. Dieser Bereich soll über einen Aufzug im Bereich des Stellwerks auf dem Willy-Brandt-Platz Nord zugänglich gemacht werden. 500 oberirdische Stellplätze sowie 35 Stellplätze für Mietfahräder sollen oberirdisch auf dem Willy-Brandt-Platz Nord zur Verfügung stehen.

Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit überzeugt durch eine offene Platzmitte vor der Empfangshalle mit Blickbezug in Richtung Kurfürsten-Anlage und baumbestandene Platzbereiche im Norden und Süden.

Die seitliche Ergänzung mit neuen Platanen in lockerer Anordnung stellt einen angemessenen Umgang mit dem Bahnhofsgebäude und dessen Entstehungszeit dar.

Die Bäume im nördlichen Platzbereich sind jedoch hinsichtlich der Anlieferung und Entsorgung des Bahnhofs auch im Hinblick auf den geplanten Hotelneubau zu überprüfen.

Die Platzierung von ebenerdigen Fahrradstellplätzen unter Bäumen im Norden und in der Fahrradtiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz wird als differenziertes und gut nutzbares Angebot bewertet. Die Fahrradrampe an der Rückseite der Tourist-Information hat eine günstige Lage. Der Ausgang aus der Tiefgarage direkt in das Empfangsgebäude wurde kritisch diskutiert. Der offene Platzbereich wird mit Glaskuppeln und hellen Betonscheiben heiter und im Sinne der 50er Jahre akzentuiert und stellt über die Belichtung/Ausleuchtung eine Beziehung zwischen Fahrradtiefgarage und Bahnhofsvorplatz her. Das Beleuchtungskonzept ist insgesamt nachvollziehbar.

Das Preisgericht würdigt die Aufnahme eines taktilen Leitsystems in den Entwurf. Die Betonung der rechteckigen Grundform des Platzes erscheint unnötig.

Die Sitzmöglichkeiten aus Rundbänken in den Seitenbereichen unter den Bäumen verstärken das räumliche Konzept der Arbeit und stellen ein gutes Angebot dar.

Die Anordnung der neuen Tourist-Information wird vom Preisgericht kritisch gesehen. Sie ist zu nah am Bahnhofsgebäude und schnürt den südlichen Platzbereich und den Ostflügel des Gebäudes ab.

Die Erschließungsvorfahrt im südlichen Platz ist gut gelöst, es wird jedoch bedauert, dass eine neue Ausfahrt im Süden nicht zum Wegfall der Taxizufahrt im Kreuzungsbereich der Fußgänger von der Kurfürstenanlage geführt hat.

Bei den Oberflächen liegt der Entwurf deutlicher über dem Budget. Die Kosten im Bereich des Fahrradparkens liegen im Vergleich der Arbeiten über dem Durchschnitt, da die kompakte unterirdische Anlage mit einer vollautomatischen Abstellanlage kombiniert wird.

Weitere Teilnehmer

1001



Vehovar & Jauslin Architektur AG,

Geerenweg 2
CH-8048 Zürich

1002



Inga Hahn, Hahn Hertling von Hantelmann

Charlottenstr. 95
10969 Berlin

1003



Christian Jürgensmann

Friedrich-Wilhelm-Straße 89
47051 Duisburg

Stephan Kulle

Wiedstraße 23
47999 Krefeld

1007

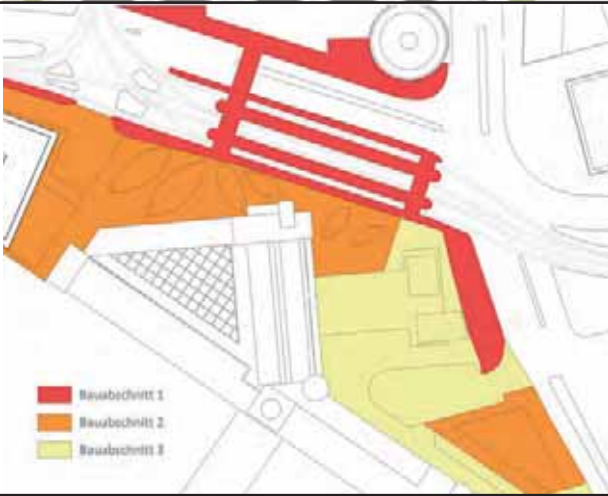


Adriane Gunzer, Mailänder Consult GmbH

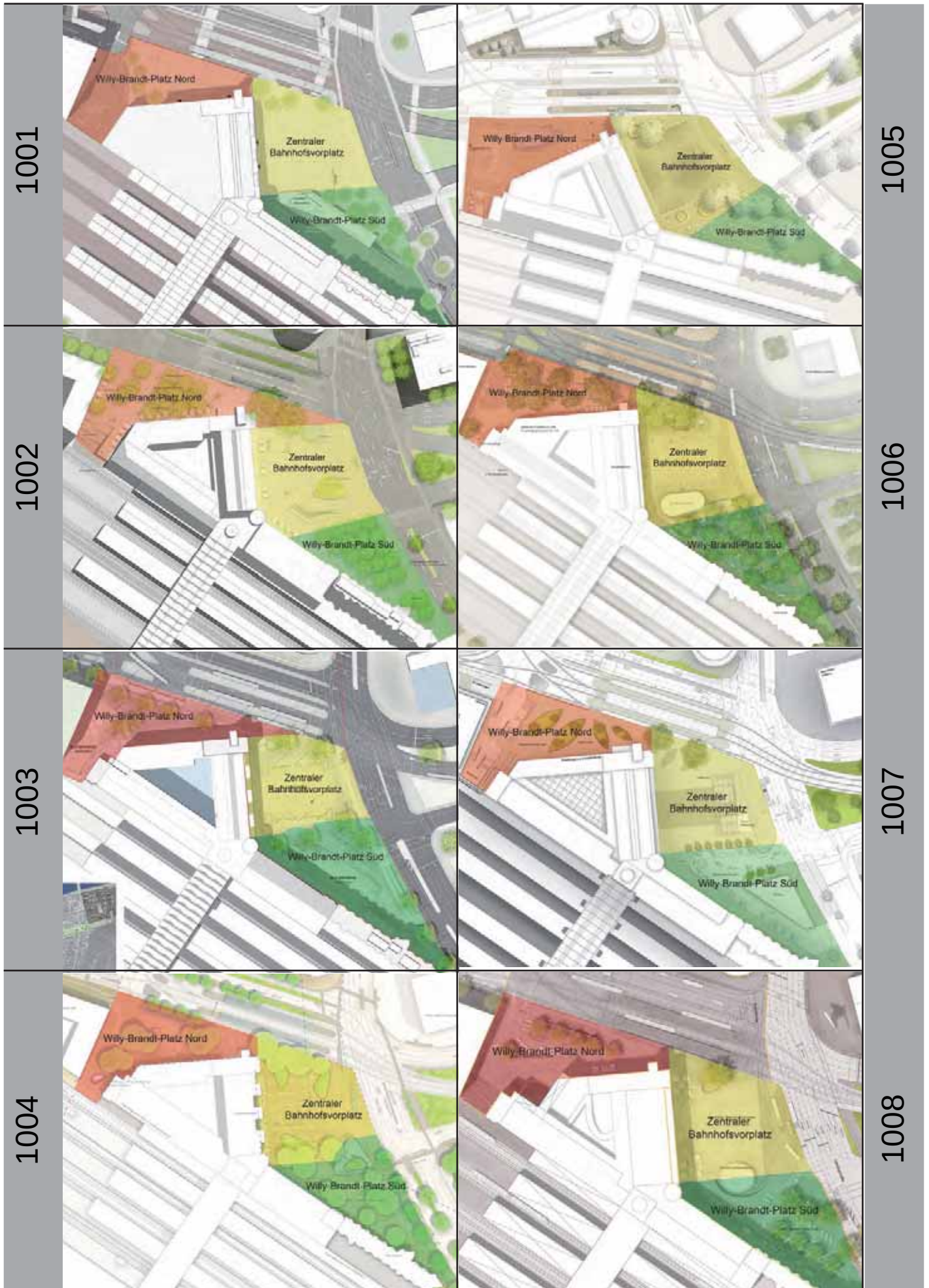
Mathystraße 13
76133 Karlsruhe

Übersicht Bauabschnitte

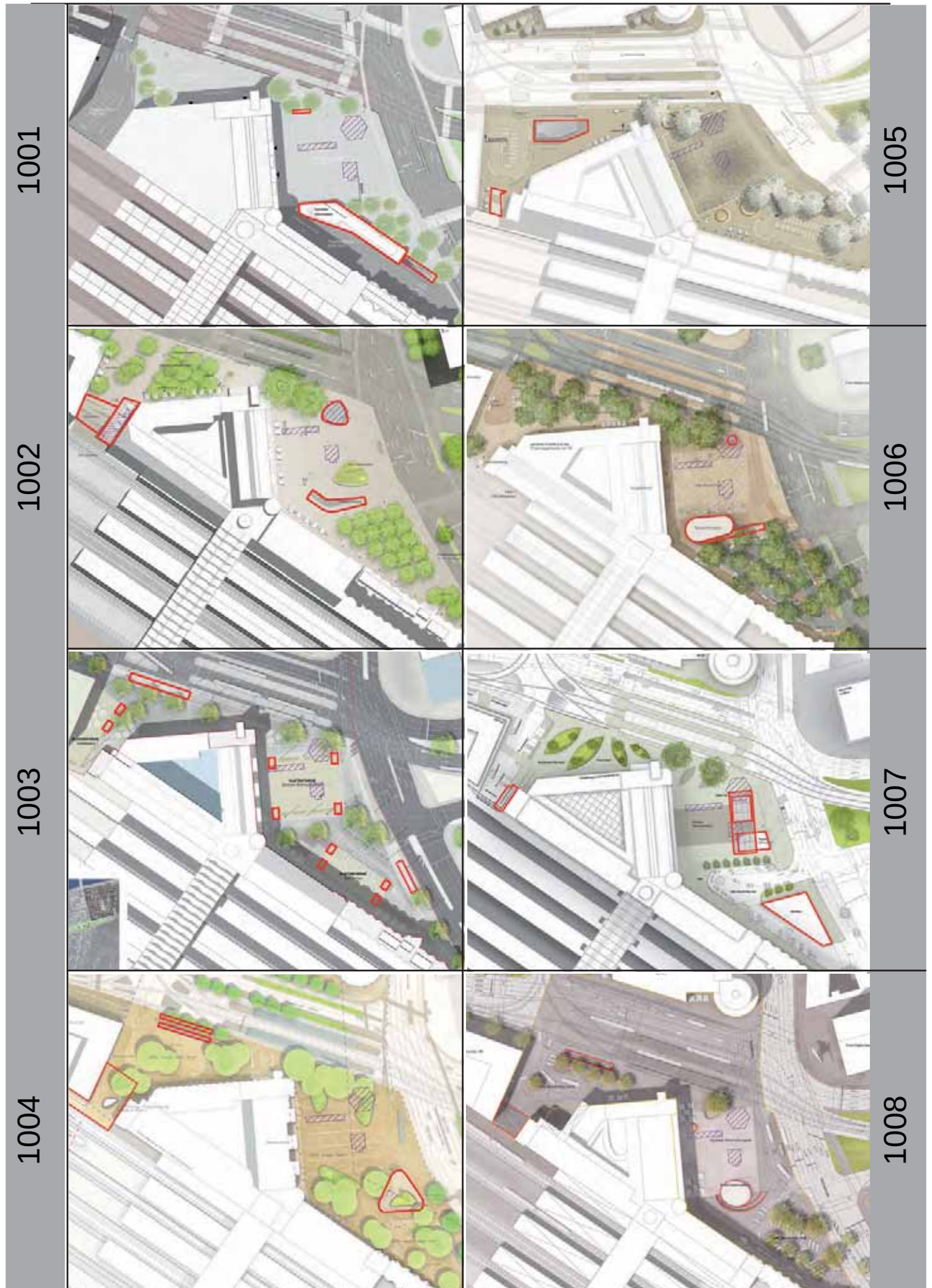
1001		BA 1 betrifft den Großraum Willy-Brandt-Platz Nord. Dieser findet idealerweise gleichzeitig mit dem Neubau der RNV-haltestellen statt. Zu dem Bereich gehören der zukünftige Hotelvorbereich, der WBP Nord und zwei Baumzonen. Hauptsächlich soll es sich um Bodenbelagsarbeiten, Baumpflanzungen, Bestuhlung, Beleuchtung handeln. BA 2 betrifft den WBP Süd mit Baumpflanzungen, Bodenbelagsarbeiten, Erstellung der Tiefgarage PKW, der Rampen und der Tourist Info. In BA 3 soll der bestehende Pavillon der Tourist Info abgerissen, der zentrale Bahnhofsvorplatz mit einer Fahrradtiefgarage unterbaut und der gesamte Platzboden realisiert werden, inklusive Möblierung und Beleuchtung.
1002		Ein standardisierter, durchgängiger Pflasterverband soll die abschnittsweise Realisierung erleichtern. Die unterirdische Fahrradgarage soll auch in zwei Bauabschnitten realisierbar sein: Einmal unter dem Bahnhofsvorplatz mit Anbindung an das Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes und einmal im Zuge der der Bauarbeiten zur Bahnhofserweiterung im Norden. BA 1 soll, da er nur von Fußgängern frequentiert wird, in einer ungebundenen Bauweise denkbar sein. Aus dem Gestaltungskonzept der Plätze heraus soll er sich kurzfristig im Rahmen der rnv Baumaßnahme realisieren lassen. Für eine spätere Fahrradtagenunterquerung müssten die Platten noch einmal aufgenommen und wieder neu verlegt werden.
1003		Die Bauabschnitte und das Vorgehen sind von dem Entwurfsverfasser nicht näher beschrieben worden.
1004		Die geplanten Baumaßnahmen sollen laut Erläuterungsbericht nach oder während der Herstellung der neuen ÖPNV Haltestellen umsetzbar sein. Alle Bauabschnitte sollen ohne Zwischenlösungen schrittweise umsetzbar sein.

In BA A sollen die durch die rnv-Planung bedingten Baumaßnahmen umgesetzt und die Verbindung des nördlichen Ausgangs zu den Haltestellen hergestellt werden, ohne mit dem Bau der späteren Fahrrad-TG in Konflikt zu geraten. Die Anschlüsse der Haltestellen sollen Richtung Norden komplett ausgeführt werden. Im östlichen Bereich der Event-Plaza sollte die rnv den Umbau ausführen und an den momentanen Bestand an der Lessingstr. anschließen, bis im BA C die neue Verkehrsregelung des südlichen Parkplatzes greift. Das Bestandsgebäude der Tourist Info soll während BAA und B in Nutzung bleiben. BA B soll zusammen mit dem Bau des Hotels erfolgen. Während BA B soll BA C intakt bleiben, bei dessen Ausbau sollen Taxi- und Parkverkehr auf dem WBP Nord stattfinden.		1005
Die Bauabschnitte und das Vorgehen sind von dem Entwurfsverfasser nicht näher beschrieben worden.		1006
Die Bauabschnitte und das Vorgehen sind von dem Entwurfsverfasser nicht näher beschrieben worden.		1007
Laut Erläuterungsbericht sind die Bauabschnitte von dem Entwurfsverfasser so gewählt worden, dass ein möglichst effektiver und reibungsloser Ablauf möglich sein soll. Die Tiefgarage soll optional im 4. BA unter dem Standort des bisherigen Pavillons der Tourist Info erweitert werden können.		1008

Übersicht Ausdehnung der einzelnen Plätze



Übersicht Abbruch, neue Bauwerke und Einbauten

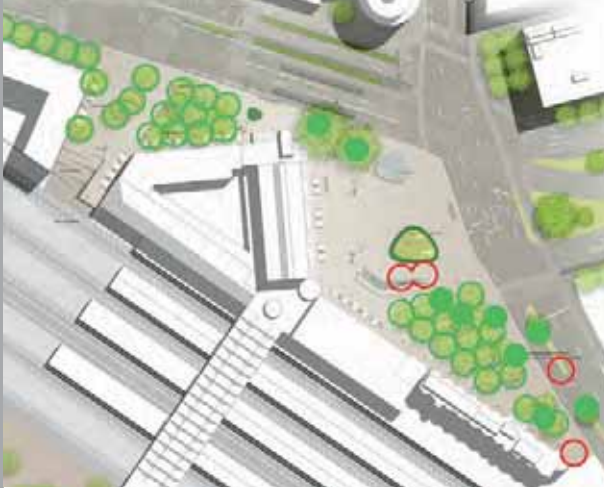


Abbruch



neue Bauwerke

Übersicht Bäume und Vegetation

1001		Seitlich der Platzbereiche sollen Baumzonen entstehen, die ruhige Inseln für Aufenthalt und Kommunikation bieten. Der Baumbestand soll so nicht nur erhalten bleiben, sondern noch aufgestockt werden. Die Baumin-seln sollen den Blick des Besuchers vom Bahnhof in die Stadt rahmen.
1002		Wo möglich, soll der Baumbestand erhalten und in die neuen Baumhaine der Willy-brandt-Plätze Nord und Süd integriert werden. Die beiden großen Bestandsbäume im Bereich der Tourist Info sollen im Stammbereich freigestellt und mit bankartigen Einfassungen, die den Baumscheiben das Oberflächenwasser zuführen, geschützt werden.
1003		Auf dem Willy-Brandt-Platz Nord soll eine Reihe Platanen einen grünen Rahmen schaffen, etwa 330 Radständern Orientierung geben und die Rampe der Fahrradtiefgarage flankieren. Der gesamte Bereich des oberirdischen Fahrradparkens auf dem Willy-Brandt-Platz Süd soll mit Platanen in bodengleichen Baumscheiben überstellt werden, die teilweise in kleine Taschen in der Fahrradtiefgarage gesetzt werden. Als Baumart soll durchgehend die Platane eingesetzt werden, 2 Bestandsbäume sollen erhalten bleiben.
1004		Die den Bahnhofsvorplatz prägenden Platanen sollen so weit wie möglich erhalten und durch Nachpflanzungen ergänzt werden. Als weitere Baumart in den kleineren Pflanzflächen wird z.B. „Acer Campere Elsrijk“ vorgeschlagen. Die Sitzinseln sollen mit Scherrasen bepflanzt werden und auch als Aufenthaltsfläche nutzbar sein. Am WBP Nord soll zu einem späteren Zeitpunkt bei zu starker Beschattung die Rasenfläche durch eine dauerhafte und pflegeleichte Staudenpflanzung ersetzt werden.

○ Neupflanzung

● Bestandsbaum

○ entfallener Baum

○ Grüninseln

Für den Entwurf soll nur ein Baum auf dem Willy-Brandt-Platz Süd entfallen sowie drei Kleinbäume bei der BG-Chemie, aufgrund der Ausnivellierung. Des Weiteren entfallen laut Erläuterungen fünf Bestandsbäume in der Grün-Böschung am zukünftigen Bahnhof. Die im südlichen Platzbereich gelegenen Platanen sollen durch weitere Platanen ergänzt werden. Die Aufenthaltsbereiche des BG-Chemie Areals sollen durch den französischen Ahorn bepflanzt werden.



1005

Der Daumbestand auf dem Willy-Brandt-Platz Nord und Süd soll durch weitere Platanen ergänzt werden. Diese sollen die oberirdischen Stellplätze für Fahrräder und PKW's einbinden und eine Aufenthaltsqualität für Rundbänke erzeugen.



1006

Als Bepflanzung für die „Grün-Inseln“ wird mexikanisches Fiedergras vorgeschlagen. Es soll mit 2-3 Mandelbäumen je Insel ein Grün-Ensemble bilden. 7 Stadtbirnen in aufgelösten Baumfeldern längs des zentralen Platzes soll eine Raumkante ausbilden.



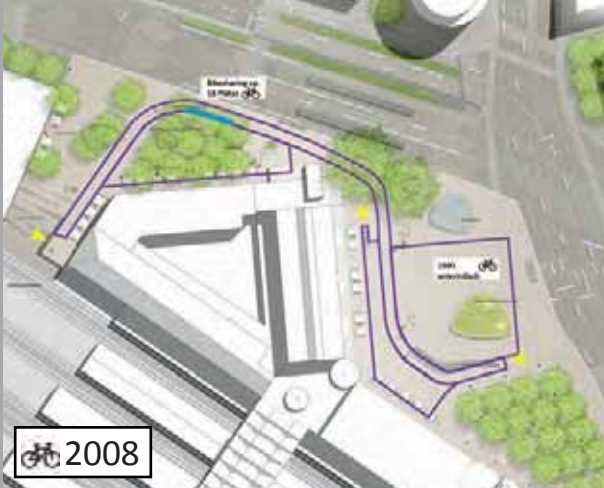
1007

Bäume sollen wenn es sinnvoll erscheint erhalten und auf den seitlichen Platzbereichen entsprechend ergänzt werden.

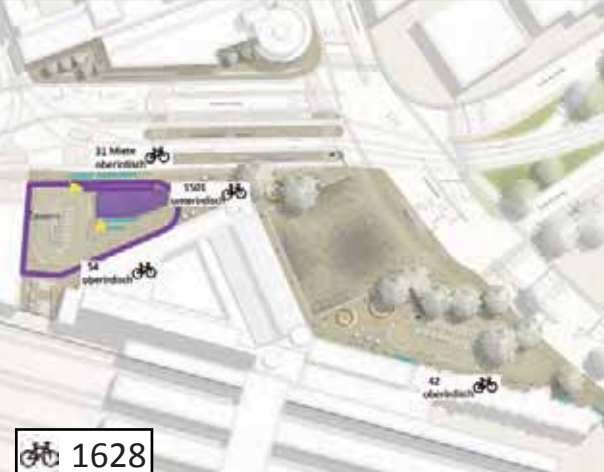


1008

Übersicht Fahrradparken

1001		Verkehrsanbindung: Laut Machbarkeitsstudie wird ein großer Zustrom von Nutzern von Westen erwartet. Es gibt jedoch nur einen Zufahrt in die TG über den WBP Süd. Das macht eine komplette Umfahrung des Bahnhofsvorplatzes nötig. Lage der Zugänge: Es gibt nur einen Zugang über die Rampe auf dem WBP Süd. Aufgrund der Ausdehnung der TG unter dem zentralen Bahnhofsvorplatz erscheint die Herstellung eines weiteren Zugangs nicht möglich. Dezentrales Parken: Nicht erfüllt, kein Zugang zu Gleis 1 Rampen: Die Rampenlängen erscheinen zu kurz, Organisation nicht eindeutig ablesbar Organisation der Anlage: Es besteht keine „Verbindung nach Oben“ durch natürliche Belichtung oder zahlreiche Zugänge auf den Platz.
1002		Verkehrsanbindung: Wichtige Nutzerströme laut Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Lage der Zugänge: Entwurf entspricht weitestgehend der Machbarkeitsstudie, Zufahrt über zwei Rampen im Bereich WBP Nord und Süd Dezentrales Parken: Aufgrund der Ausdehnung der unterirdischen Bereiche erfüllt, allerdings nur unterirdisch, Zugang zu Gleis 1 aber keine Stellplätze nachgewiesen. Rampen: Die Rampenlängen ist plausibel Organisation der Anlage: „Verbindung nach Oben“ durch mehrere Zugänge auf den Platz. Entlang der Lessingstr. ist keine Radspur ausgewiesen.
1003		Verkehrsanbindung: Wichtige Nutzerströme laut Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Lage der Zugänge: Entwurf entspricht weitestgehend der Machbarkeitsstudie, Zufahrt über zwei Rampen im Bereich WBP Nord und Süd Dezentrales Parken: Erfüllt, kein Zugang zu Gleis 1 Rampen: Die Rampenlängen ist plausibel Organisation der Anlage: Lage der oberirdischen Stellplätze sollte geprüft werden, die Wege der Nutzer von und zu diesen Stellplätzen erscheinen z.T. unklar. Die kombinierte Bus-/Radspur an der Lessingstraße sollte geprüft werden.
1004		Verkehrsanbindung: Wichtige Nutzerströme laut Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Lage der Zugänge: Entwurf entspricht weitestgehend der Machbarkeitsstudie, Zufahrt über zwei Rampen im Bereich WBP Nord und Süd Dezentrales Parken: Erfüllt, Zugang zu Gleis 1+Stellplätze Rampen: Die Rampenlängen ist plausibel Organisation der Anlage: Die Organisation innerhalb

— unterirdisches Parken
 — oberirdisches Parken
 ▼ Eingänge Fahrradparken

Verkehrsanbindung: Wichtige Nutzerströme laut Machbarkeitsstudie nicht berücksichtigt. Lage der Zugänge: Zufahrt nur über WBP Nord über eine Rampe. Aufgrund der Ausdehnung der TG unter dem WBP Nord ist die Herstellung eines weiteren Zugangs nicht möglich. Dezentrales Parken: Nicht erfüllt, Konzentration auf WBP Nord, Zugang zu Gleis 1 möglich, aber keine Plätze nachgewiesen. Rampen: Die Rampenlängen weitestgehend plausibel, die Breite erscheint zu schmal. Organisation der Anlage: Zu wenig Stellplätze nachgewiesen, Nachweis von 600 Stellplätzen in der TG des Hotels nicht möglich laut Aufgabenstellung.		1005
Verkehrsanbindung: Laut Machbarkeitsstudie wird ein großer Zustrom von Nutzern von Westen erwartet. Es gibt jedoch nur einen Zufahrt in die TG über den WBP Süd. Das macht eine komplette Umfahrung des Bahnhofsvorplatzes nötig. Lage der Zugänge: Es gibt nur einen Zugang über die Rampe auf dem WBP Süd. Aufgrund der Ausdehnung der TG unter dem zentralen Bahnhofsvorplatz erscheint die Herstellung eines weiteren Zugangs nicht möglich. Im Bereich der Rampe zu viele Verkehrspunkte. Dezentrales Parken: Erfüllt, Zugang zu Gleis 1 + Stellplätze Rampen: Die Rampenlänge erscheint plausibel Organisation der Anlage: 1 Fahrradlift zu Gleis 1 fragwürdig bei 740 Stellplätzen. Nutzung der Bunkeranlage für Stellplätze wird in der Studie abgeraten.		1006
Verkehrsanbindung: Laut Machbarkeitsstudie wird ein großer Zustrom von Nutzern von Westen erwartet. Die Gewichtung der Stellplätze konzentriert sich auf den WBP Süd. Lage der Zugänge: Es gibt nur einen Zugang über den WBP Süd. Dadurch eher Konzentration des Fahrradverkehrs statt Entflechtung. Dezentrales Parken: Nicht erfüllt, Zugang zu Gleis 1 aber kein Stellplatznachweis. Rampen: Rampe „Rad-Haus“ + Gleis 1 erscheinen nicht plausibel Organisation der Anlage: Die innere Organisation des „Rad-Hauses“ ist nicht optimal gelöst.		1007
Verkehrsanbindung: Wichtige Nutzerströme laut Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Lage der Zugänge: Entwurf entspricht weitestgehend der Machbarkeitsstudie, Zufahrt über zwei Rampen im Bereich WBP Nord und Süd Dezentrales Parken: Teilweise erfüllt, kein Stellplatznachweis, Zugang zu Gleis 1, kein Stellplatznachweis. Rampen: Die Rampenlängen zur TG ist plausibel, zu Gleis 1 scheint die Rampe insgesamt nicht plausibel. Organisation der Anlage: Die Führung des Radwegs hinter der Bushaltestelle Lessingstraße scheint gut durchdacht und plausibel.		1008

Übersicht Taxi, MIV, Anlieferung, Wendekreis

1001		Taxiverkehr: Langer Weg für Einsteiger von der Empfangshalle, schlechte Blickbeziehung zum Taxistand/ versteckt hinter der Tourist Info, evtl. Konflikt mit dem derzeitigen IBIS Stellplatz Verkehrsführung: Ausfahrt ist nur auf die Lessingsstraße Richtung Rohrbach möglich, die Innenstadt oder Weststadt können nicht direkt angefahren werden
1002		Taxiverkehr: Insgesamt zu wenige Stellplätze, evtl Konflikt des Standorts mit Anlieferung McDonalds Verkehrsführung: Ausfahrt ist nur auf die Lessingsstraße Richtung Rohrbach möglich, die Innenstadt oder Weststadt können nicht direkt angefahren werden
1003		Taxiverkehr: Insgesamt zu wenige Stellplätze, evtl Konflikt des Standorts mit Anlieferung McDonalds Verkehrsführung: Ausfahrt ist nur auf die Lessingsstraße Richtung Rohrbach möglich, die Innenstadt oder Weststadt können nicht direkt angefahren werden
1004		Taxiverkehr: Insgesamt zu wenige Stellplätze Verkehrsführung: Ausfahrt ist nur auf die Lessingsstraße Richtung Rohrbach möglich, die Innenstadt oder Weststadt können nicht direkt angefahren werden

Taxi Taxis

P MIV

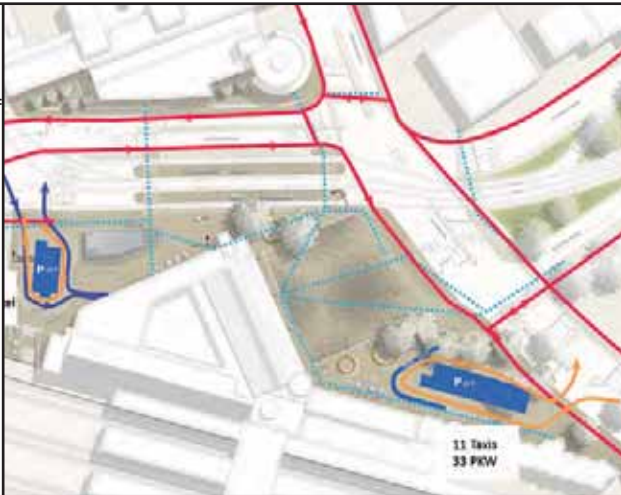
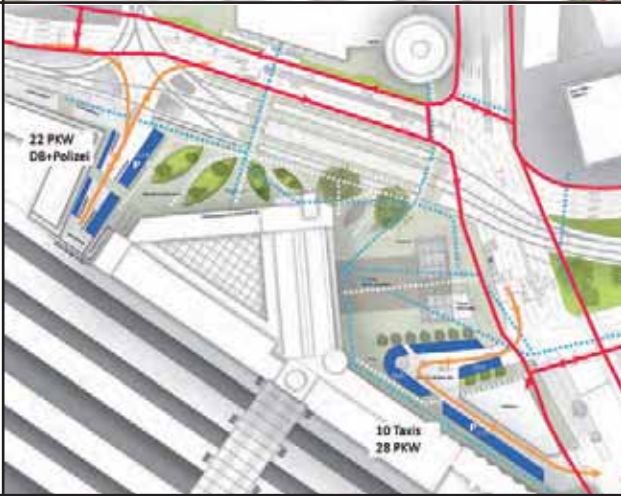
Wendekreis

Anlieferung

Fahrradweg

oooo Fußgängerbeziehungen

.... Fußgängerbeziehungen aus der Auslobung

Taxiverkehr: Konflikt des Standorts mit Kiss&Ride zu erwarten. Verkehrsführung: Ausfahrt ist in beide Richtungen auf die Lessingstraße angedacht		1005
Taxiverkehr: Im Prinzip ist die derzeitige Situation beibehalten und nur die Lage der Erschließungsschleife verlegt worden Verkehrsführung: Ausfahrt ist in beide Richtungen auf die Lessingstraße angedacht		1006
Taxiverkehr: Standort ist näher am Bahnhofsgebäude als bisher Verkehrsführung: Ausfahrt ist nur auf die Lessingstraße Richtung Rohrbach möglich, die Innenstadt oder Weststadt können nicht direkt angefahren werden		1007
Taxiverkehr: Insgesamt zu wenige Stellplätze Verkehrsführung: Durchdachte Lösung der Ein- und Ausfahrt, größerer (zweispuriger) Wendekreis wäre vorteilhaft		1008

Übersicht Blindenleitsystem und Signaletik

1001		Auf den Plänen ist keine Darstellung des Blindenleitsystems erfolgt. Es ist lediglich eine Abbildung von in den Belag eingelassenen Rippen vorhanden. Aus den Erläuterungen geht hervor, dass die Verlegerichtung der Oberflächenbeläge den Hauptverkehrsströmen auf den jeweiligen Teilflächen folgen soll und das BLS entsprechend anzulegen ist.
1002		Aus den Erläuterungen geht hervor, dass eine klare räumliche Gliederung der einzelnen Verkehrsbereiche für eine klare Orientierung sorgen soll. Zusätzliche Schilder und Systeme sollen auf ein Minimum reduziert werden. Informationssträger sollen in Ausstattungsgegenstände integriert werden, z.B. Windschutz als Infotafel. Ein Rasenmodell mit Messingintarsien auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz soll die Lage des Standorts verdeutlichen. Die Verkehrsströme sollen mit der Gestaltung (Rasenmodell, Rampe) gelenkt werden. Zu einem BLS werden keine Angaben gemacht. Das gesamte Areal soll in einer Ebene ohne Borde barrierefrei erschlossen werden.
1003		Auf den Plänen ist das abgebildete Blindenleitsystem dargestellt. Die Leitlinien für sehingeschränkte Menschen sollen sich laut Erläuterungen der Geometrie des Konzepts folgend in die Gestaltung integrieren. Auf dem Platz soll es keine Aufkantung, Stufen oder Borde geben, alles soll niveaugleich angelegt sein und am Bordstein der Lessingstraße enden.
1004		Der zentrale Bahnhofsvorplatz und ein Bereich des WBP Nord erhalten eine Bänderung, welche eine Ausrichtung und den Bezug zur Empfangshalle und deren Lisenenbetonen. Die Entwässerung und die taktile Führung soll mit diesen Linien ergänzt werden können.

Blindenleitsystem

Abgesehene von der Tourist Info sollen an zentralen Stellen des Plätze Informationstafeln, evtl. mit Mediaeinheiten/Karte, und Wegweiser aufgestellt werden.		1005
Taktile Leitsysteme sollen in die Belagsflächen integriert werden und zu den Eingängen des Bahnhofs führen.		1006
Die „Grün-Inseln“ des WBP Nord sollen die Fußgängerbeziehungen zwischen westlicher Fußgängerüberquerung und der Straßenbahnhaltestelle und dem Seiteneingang des Hauptbahnhofs aufnehmen und die Bewegungsströme lenken.		1007
Das in den Oberflächenbelag integrierte BLS soll von den Eingängen der Empfangshalle alle wichtigen Fußgängerbeziehungen abbilden und der Geometrie des zentralen Bahnhofsvorplatzes folgen.		1008

Büro für Architektur + Wettbewerbsbetreuung
Wolfgang Naumer
Freier Architekt BDB
S4, 17
68161 Mannheim
Fon 0621 4327881
Fax 0621 72492855
info@naumer-architekt.de

