

**VERTRAULICH**  
bis zur Feststellung des  
schriftlichen Ergebnisses der  
letzten nicht öffentlichen  
Ausschusssitzung durch  
die/den Vorsitzende/n!

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

**Stadtraum Hauptbahnhof  
Konzept für den Bahnhofsvorplatz und  
Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der  
Nordseite**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	29.04.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt	19.05.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bauausschuss	08.06.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	09.06.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	01.07.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

**Inhalt der Information:**

*In der Sitzung des Gemeinderates am 17.11.2009 wurde der Antrag Nummer 0083/2009/AN zur „Verlegung der ÖPNV-Haltestelle auf der Nordseite des Hauptbahnhofes an den Bahnhof“ und der Antrag Nummer 0084/2009/AN „Konzept für den Bahnhofsvorplatz“ eingebracht. Da beide Anträge räumlich-funktional miteinander in Wechselwirkung stehen, werden beide gemeinsam beantwortet.*

*Die Bezirksbeiräte Bergheim und Weststadt/Südstadt, der Bauausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die folgende Information zur Kenntnis.*

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern.
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Die Funktionalität des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes reduziert sich derzeit überwiegend auf Verkehrsbelange. Durch eine Verlagerung der Haltestelle an den Hauptbahnhof können die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und RNV optimiert werden. Dadurch ergeben sich Spielräume für eine Neuordnung des Umfeldes. Hierdurch kann die stadträumliche Aufenthaltsqualität und die Gestaltung erhöht werden. <b>Ziele:</b>
QU 1	-	Solide Haushaltswirtschaft <b>Begründung:</b> Derzeit sind für die Maßnahmen keine Haushaltsmittel vorhanden. Eine Umsetzung würde daher zu Lasten anderer Projekte gehen.
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die Schwerpunkte der städtebaulichen Entwicklung liegen aus Sicht der Verwaltung im Bereich der Bahnstadt. Bei der Entwicklung der Bahnstadt spielen der Hauptbahnhof, und hier insbesondere der Bahnhofplatz-Süd, eine ganz zentrale Rolle. Die Verwaltung ist daher bemüht, die Investitionen in der Bahnstadt zu bündeln.

## B. Begründung:

Der von den Architekten Helmuth Conradi und Heinz Dutschmann in den Jahren 1953 bis 1955 gebaute Heidelberger Hauptbahnhof stellt sicherlich eines der interessantesten Bauwerke der Nachkriegsmoderne in der Stadt dar und dürfte eines der, wenn nicht sogar das, bedeutendste Baudenkmal dieser Epoche in Heidelberg sein. Seine Entstehungsgeschichte ist auch eng mit den großen Meilensteinen der jüngeren Stadtentwicklung verbunden. Die Kurfürsten-Anlage sowie der Römerkreis als Verkehrsanlagen sind ebenso Folge der Verlagerung des Hauptbahnhofs wie die nachfolgende Bebauung im Bereich der Landesbehörden, das Mengler-Haus und der Bankenzone in den sechziger Jahren. In den siebziger und achtziger Jahren folgten das Landratsamt und das Gesundheitsamt ebenso wie die Erweiterungen der Stadtwerke und der Heidelberger Druckmaschinen. Mit der Errichtung der BG-Chemie-Bebauung Anfang der neunziger Jahre kam die Entwicklung in diesem Bereich zu einem vorläufigen Abschluss. Weitere Bereiche wie zum Beispiel das CBC-Grundstück konnten bis heute nicht entwickelt werden. Ende der Neunziger setzte noch einmal mit der Glockengießerei und der Print-Media-Academy ein Entwicklungsschub ein, der sich jedoch nicht verstetigte. Erst in den letzten Jahren ist mit der Neubebauung der Behördenbauten wieder eine Entwicklung in diesem Bereich eingetreten.

Neben seiner architektonischen und stadtbaugeschichtlichen Bedeutung stellt der Hauptbahnhof einen der großen Stadteingänge Heidelbergs dar. Mit seinen täglich mehr als 40.000 Fahrgästen ist er der wichtigste Umschlagsplatz für den öffentlichen Personenverkehr. Er ist die erste Adresse Heidelbergs für Geschäftsreisende, Berufspendler und Touristen und als Visitenkarte der Stadt von großer Bedeutung. Dabei ist die Bedeutung des Hauptbahnhofs in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. Dies führte allerdings auch dazu, dass neue Funktionen wie zum Beispiel Fernreisebusse hinzukamen, beziehungsweise, wie bei den Fahrrädern, Dimensionen annahmen, die der ursprünglichen Planung von Conradi und Dutschmann sicherlich nicht zu Grunde lagen. Auch die Bedeutung des Bahnhofsbereichs als Knotenpunkt für den motorisierten Individualverkehr ist gestiegen. Dies alles hat dazu geführt, dass die Situation im Bahnhofsumfeld als nicht befriedigend einzustufen ist.

Das Thema des Bahnhofsumfeldes, seine Funktionalität und Gestaltung, sowie die verkehrliche Anbindung werden daher seit längerer Zeit diskutiert und hinterfragt. Insbesondere die zunehmende funktionale Überlastung des Hauptbahnhofs durch die Vielzahl unterschiedlicher Raumansprüche gaben in der Vergangenheit Anlass, die Situation planerisch zu überarbeiten. Der wohl bekannteste konzeptionelle Ansatz wurde Anfang des neuen Jahrtausends von Professor Burelli erarbeitet, der diesen Bereich in eine Abfolge von räumlich überschaubaren Plätzen gliederte und die gesamte Verkehrserschließung durch einen Nord-Süd-Tunnel löste.

Auf die Burelli-Planung soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden, sie ist hinlänglich dokumentiert. Sie wird auch seit Mitte dieses Jahrzehnts nicht mehr weiter verfolgt. Der Fokus der weiteren Entwicklung des Bahnhofs soll vielmehr auf die Südseite gelegt werden. Mit der Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnstadt Ende 2007, der Gründung der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und dem Beschluss zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme hat der Bahnhofsbereich eine bis dahin nicht bekannte Dynamik erlangt. Die Anbindung der Bahnstadt an den Bahnhof hat die Entwicklungsprioritäten von Nord nach Süd gelenkt.

Ein grundlegender Baustein für diese Entwicklung ist die Verbindung von Hauptbahnhof und Bahnstadt, welche über die Verlängerung der Querbahnsteighalle ermöglicht werden soll. Die Planung für den südlichen Bahnhofsplatz – Stand Wettbewerbsergebnis Campus II – sieht vor, dass der Querbahnsteig an das südliche Bahnhofsgebäude anschließt und ein Zugang zum Bahnhofsplatz Süd möglich ist. Um die Anbindung der Bahnstadt an den Hauptbahnhof zeitnah realisieren zu können, wurde als erster Schritt ein Konzept erarbeitet, das die Verlängerung des Querbahnsteigs und eine Park & Ride sowie eine Bike & Ride-Anlage südlich des Bahnhofs vorsieht. Die Zufahrt beziehungsweise der Zugang erfolgen vom Czernyring aus. Die Umsetzung soll 2011 erfolgen. Dabei soll die Querbahnsteigverlängerung endgültig hergestellt werden, die Park & Ride / Bike & Ride-Anlage kann je nach Voranschreiten der Bebauung des südlichen Bahnhofsplatzes entweder integriert oder zurückgebaut werden. Eine weitere wichtige Verbindung ist die in der Rahmenplanung Bahnstadt vorgesehene Fuß- und Radwegebrücke, die in Verlängerung der Achse Güteramtsstraße westlich des Hauptbahnhofs in Höhe der Emil-Maier-Straße endet und somit eine attraktive Verbindung zum Neuenheimer Feld bilden wird. In der weiteren Entwicklung wird daher der Bahnhofsplatz-Süd mit hoher Priorität verfolgt. Nach der derzeitigen Zeitplanung zur Rahmenplanung Bahnstadt sollen für den Bereich Bahnhofsplatz-Süd und die beiden angrenzenden Baufelder B 1 und B 2 ab 2012 ein Bebauungsplan erarbeitet werden.

Die Entwicklung des Bahnhofsplatz-Süd bietet weiterhin auch Chancen für die Aufwertung des Nordbereichs. So können zum Beispiel bestimmte Nutzungsbausteine wie das Fernbusterminal nach Süden verlagert werden. Dies eröffnet Gestaltungsmöglichkeiten auf der Nordseite, die in dieser Form bisher nicht gegeben waren. Um die Neuordnung des Bahnhofsbereichs-Nord langfristig planerisch anzugehen, gibt es seit Anfang 2009 eine Arbeitsgruppe zwischen der Stadtverwaltung und der Deutschen Bahn. Ziel ist es hier zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen, wie der Bereich des Hauptbahnhofs durch Umbau und Ergänzung an der Nordwestseite zu einer städtebaulichen Aufwertung des Umfelds beitragen kann. In diesem Zusammenhang werden auch nach Möglichkeiten gesucht, wie die Abwicklung der Kurzzeitparkplätze und die wenig

ansehnliche Fahrradabstellanlage gelöst werden können. Auch die Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle an den Hauptbahnhof ist Gegenstand der Erörterungen mit der DB. Eine kurzfristige Umsetzbarkeit dieser Maßnahme wird allerdings von beiden Seiten nicht gesehen. Als umsetzbar wird ein nutzerfreundlicher Umbau der Straßenbahnhaltestelle gesehen. Hierzu wird nach Rückbau des leer stehenden Kioskgebäudes der Übergang in die Hauptlaufrichtung der Fahrgäste verschoben. Die Bordsteine werden in diesem Bereich abgesenkt, die Bahnsteige entsprechend erhöht und die Haltestelle mit neuen Wartehäuschen ausgestattet. Hierzu ist zunächst eine mit dem Maßnahmenträger HSB/RNV abgestimmte Vorplanung zu erstellen und die Zuschussfrage zu klären. Eine Umsetzung steht dann unter dem Vorbehalt der Bereitstellung entsprechender Mittel bei der HSB und im städtischen Haushalt. Der städtische Anteil wird derzeit mit zirka 100.000 € angenommen.

gezeichnet  
Bernd Stadel