

Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze

Stadt Heidelberg



Event-Plaza



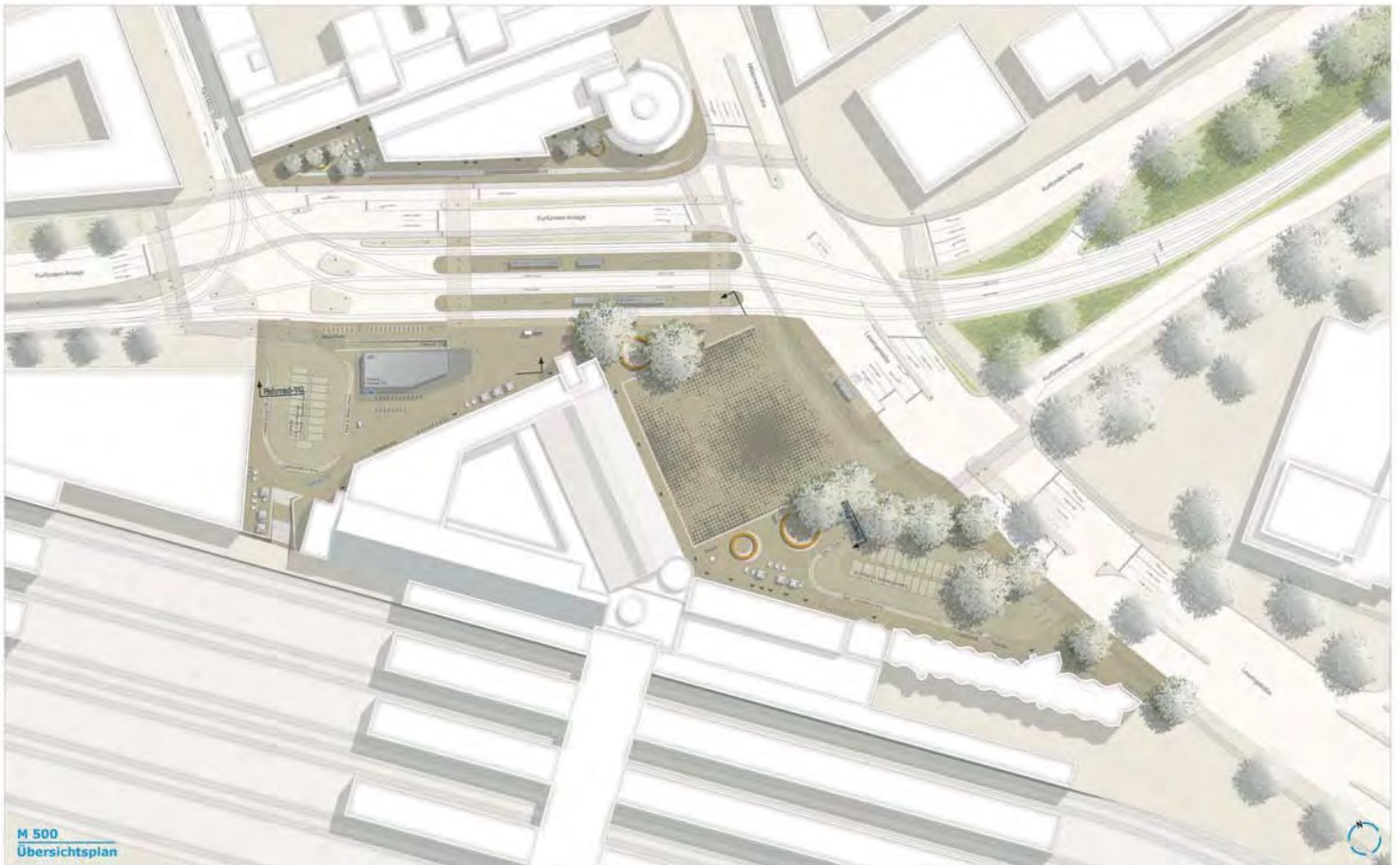
Willkommens-Plaza



M 200 - Event Plaza



M 200 - Fahrrad-TG



M 500
Übersichtsplan



M 1000
Baubeschnitte



M 1000
Befeuchtung

Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze

Stadt Heidelberg



Konzept

Für Heidelberg als international bekannte Stadt der Kultur und Bildung gehört eine hohe Anzahl an Besuchern zum Alltag der Stadt. Jedoch nicht nur für Besucher sondern auch für die Bürger der Stadt spielt der Willy-Brandt-Platz eine wichtige Rolle als zentraler Knotenpunkt im Hauptbahnhof. Eine Umgestaltung ist zur Schaffung eines repräsentativen und freundlichen Umfeldes mit einer intuitiven Orientierung desto notwendiger. In Zukunft soll nicht nur ein hochwertiger und einheitlicher Bodenbelag dieses wieder spiegeln, sondern auch eine klare Zonierung soll den Willy-Brandt-Platz strukturierten Konzeptbau) wird dieser in die Bereiche „Nord“ als Mobilitäts-Knotenpunkt mit der Touristen-Info als Willkommens-Plaza definiert, dem Hauptplatz als Event-Plaza und den Bereich „Süd“ als Verkehrs-Knotenpunkt.

Willkommens-Plaza

Der Bereich Nord ist zum auch die Vorzone der BG-Chemie und natürlich die ÖPNV-Haltestellen gehören wird auf Grund der sehr effizienten Erschließung [Platz der kurzen Wege] als Willkommens-Plaza ausgebaut und bietet sich zur direkten Verknüpfung von Bahnhofsgelände, den ÖPNV-Haltestellen, der Touristen-Info und der Fahrrad-Tiefgarage an. Die Vorzone der BG-Chemie wird barrierefrei ausgebaut und durch einen offenen Charakter visualisiert mit dem Bahnhofsgebäude in den Dialog gestellt, wobei baumreife Aufenthaltszonen das Verweilen fördern.

Event-Plaza

Der Hauptplatz dagegen als Entree der Empfangshalle schafft eine vollkommen neue Qualität und vermittelt vom Bahnhofsgebäude zur Kurfürstenanlage. Er etabliert einen neuen Veranstaltungsort für viele Stadt-Events und schafft somit einen angemessenen Auftakt für Heidelberg. Der Natursteinplattenbelag, der eine gestalterische Reflexion der Glasfassade der Empfangshalle ist, kennzeichnet die „Eventfläche“ und ist im Norden und Süden von Bogenrampen mit versenkten Sitzbänken geprägt.

Verkehrsknotenpunkt

Der Bereich Süd ist vor allem für den Individualverkehr und die Taxis der drei Verkehrsknotenpunkte: Gärtn-Zonen, Fahrradstellplätze und die effiziente Abwicklung des Verkehrs in Einklang mit dem Erhalt der Bestandsbauten stehen hier im Vordergrund. Die Verlagerung der PKW-Zufahrt in den Süden ermöglicht zudem eine sichere und für Fußgänger konfliktfreie Quertung von der Kurfürstenanlage zu dem Event-Plaza, ohne den Individualverkehr als zweites Mal auf dem Bahnhofsgebäude queren zum müssen.

Bike + Ride

Um der benötigten Kapazität von 1547 Fahrradstellplätzen in dem Wettbewerbgebiet gerecht zu werden und zugleich eine ästhetische Gestaltung des Willy-Brandt-Platzes zu ermöglichen ist eine Fahrrad-Tiefgarage notwendig. Abgesehen von den 108 Fahrrad-Stellplätzen auf den Platzflächen und dem 31. Mehrstöckigen, sieht die Planung die Schaffung von 1501 unterirdischen Fahrradstellplätzen vor (Gesamtstellplätze 1609 = 31 Mieträder).

Die favorisierte und sehr baufähigere Variante sieht die Fahrrad-TG im Norden unter dem „Willkommens-Plaza“ vor. Abgesehen von der sehr kompakten Bauweise, hat diese Variante den Vorteil, dass alle Bestandsbauten auf dem gesamten Willy-Brandt-Platz erhalten werden können. Zudem würden durch die im Planungsalter häufig auftretende Planungsänderungen der Tiefgarage keine Lüftungsbauwerke und Treppenanlagen auf dem Event-Plaza untergebracht werden müssen, die das Gesamtbild und Qualität des Event-Platzes stark beeinträchtigen würden.

Der Bau der Fahrrad-TG setzt jedoch eine Kooperation mit der Deutsche Bahn voraus, denn zusätzlich zu den 901 Stellplätzen der Fahrrad-TG unter dem „Willkommens-Plaza“ müsste eine Fahrrad-Parkanlage mit einer Kapazität von 600 Stellplätzen in dem UG des Bahn-Hotels an diese angeschlossen werden. Die Unterbringung der Touristen-Info im dem Dauerkomplex der Fahrrad-TG hat zudem den Synergieeffekt, dass die Pausenräume und die kleine Fahrradwerkstatt im UG der Touristen-Info für spätere Kontrolle sorgen. Das Treppenhaus zur TG ist zudem als separates Element in dem Info-Gebäude integriert und

unabhängig von Öffnungszeiten der Touristen-Info betreten werden.

Sollte eine Einigung mit der Deutschen Bahn über diese Variante nicht möglich sein, wäre eine Integration der aus der oberirdische vorgeschlagenen Fahrrad-TG auch möglich. Jedoch aus den beschriebenen Gründen und der Kosteneffizienz wäre dieses eine Kompromisslösung. Die Erreichbarkeit der Fahrradstellplätze am „Glass 1“ sollte im westlichen Bereich des „Willy-Brandt-Platzes“ durch eine Umfahrfahrt westlich um das Bahn-Hotel gelöst werden. Dieses stellt eine sehr praktikable Lösung dar und verursacht keine Verbauung durch eine Spindel und aufwändige Rampenkonstruktion zwischen dem Bahn-Hotel und dem neuen Bahnhofsgebäude. Zudem würde hoch frequentierter Fahrradverkehr zwischen den beiden Gebäuden die Verbindung des Bahn-Hotels mit dem restlichen Willkommens-Plaza deutlich stören.

Touristen Info (+Infotafeln)

Aus den für die Fahrrad-TG beschriebenen Vorteilen ist eine Verlagerung der Touristen-Info an den „Willkommens-Plaza“ sehr sinnvoll. Jedoch sind dieses nicht die einzigen Gründe. Durch den Umbau der Straßenbahn- und Busbahnhöfe stellt das Bestandsbauwerk der Touristen-Info noch mehr als zuvor eine Barriere auf dem Hauptplatz dar. Die Kurfürstenanlage wird ebenfalls beeinträchtigt, sowie auch das neue Event-Plaza ohne dieses Bestandsgebäude voll zur Geltung kommen kann. Das Raumprogramm des neuen Gebäudes bietet äquivalente Dimensionen zum Bestand, wobei zusätzlicher Raum für das separate Treppenhaus zur Fahrrad-TG und eine Fahrradreparaturwerkstatt im UG zu Verfügung steht. Abgesehen von der Touristen-Info werden an zentralen Stellen der Plätze Informationsstellen (mit Medienstationen / Kartel) und Wegweiser aufgestellt, die in Zukunft zur besseren Orientierung im gesamten Stadtgebiet fortgeführt werden könnten.



Fahrrad-Parkhaus

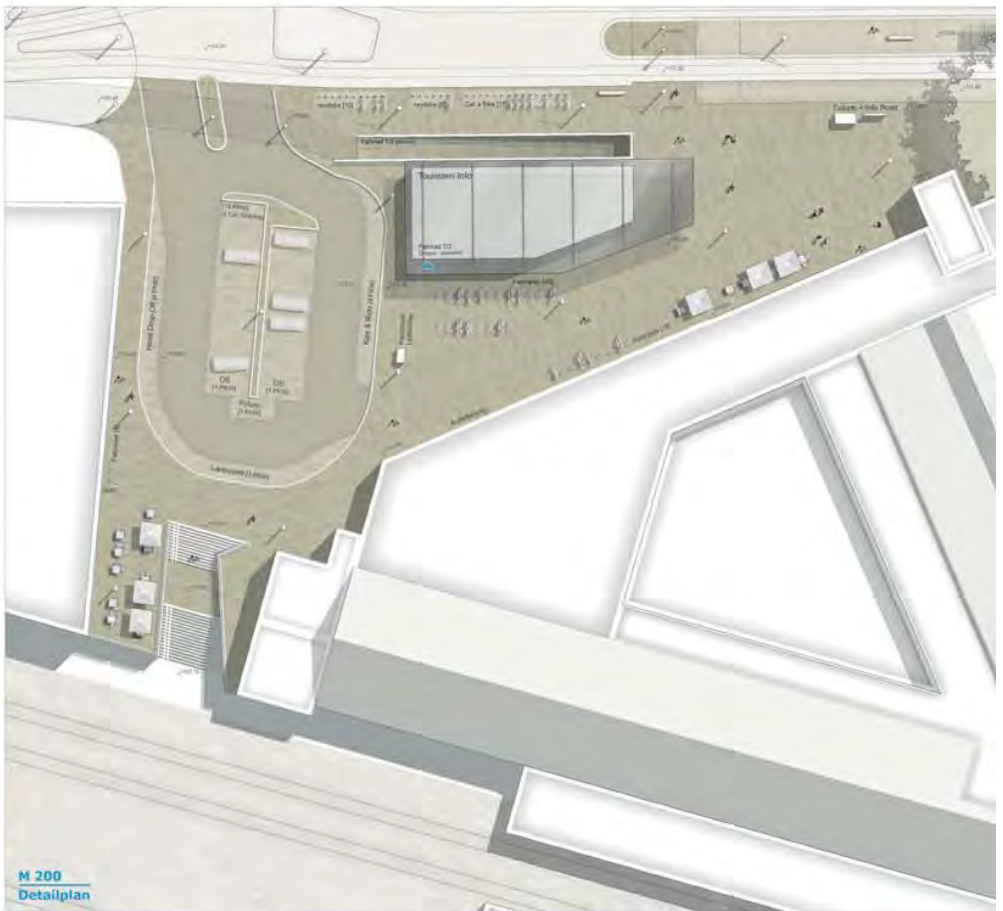
[901 Fahrrad TG + 600 Hotel TG]



EG (Baro + Infobereich)



UG (Lager + Personräume)



M 200
Detailplan

Touristen-Info + Treppenhaus Fahrrad-TG [separat]



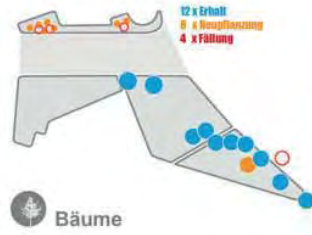
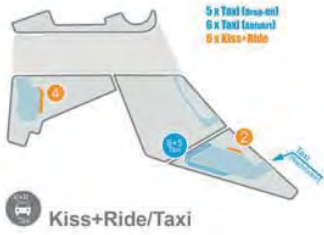
Beschilderung



M 25
Ausstattung

Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze

Stadt Heidelberg



Verkehr [Organisation]

Während das „Willkommens-Platz“ im Norden den Schwerpunkt auf den Öffentlichen Nahverkehr legt, werden dort auch der Kiss+Ride Stellplätze (4 PKW) angeboten. Dieses hat den Vorteil, dass die bring-intensiven Verkehre der Taxis und Kiss+Ride Nutzer getrennt werden. Für das DB-Hotel wird zudem ein Drop-Off an zentral gelegener Stelle angeboten und eine Halbtaxi für Anlieferfahrzeuge der Einzelhändler/Gastronomie. Als Kurzzeit-Parker werden 15 PKW Stellplätze angeboten, welche 4 Car-Sharing Stellplätze mit E-Ladestation beinhalten, sowie auch die 3 Stellplätze für die Polizei und Deutsche Bahn.

Das Event-Plaza dagegen wird zu einer fußgängerfreundlichen Umgebung umgestaltet, wofür der Linienverkehr von dem PKW und Anlieferungs-Verkehr des städtischen Bereiches des Willy-Brandt-Platzes getrennt wird. Die Linienbus-Verkehrsweg wird hierfür durch eine Kontaktschleife an den Kreuzungspunkt Lessingstraße / Karlsruferanlage angehängen.

Der südliche Platzbereich Verkehrs-Knotenpunkt dient vor allem dem Kurzzeitparken (13 PKW) und bietet für die Taxis einen Drop-Off und Einsteigebereich (11 Taxis). Die Nachrücker der Taxis werden südlich des Bahnhofs an der Lessingstraße angeordnet. Zusätzlich werden für die von Süden kommenden Fahrzeuge ebenfalls eine Kiss+Ride Halbtaxi (2 PKW) angeboten.

Um den Kfz-Verkehr des Verkehrs-Knotenpunktes Süd ausschließlich über die südliche Einmündung ohne Abbiegebeschränkungen nach Nord und Süd abzuführen zu können, ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich. Die Freigabe für die Ausfahrt vom Parkplatz wird über Detektoren, wie z.B. Kontaktschleifen auf Anforderung geschaltet. Der aus Süden kommende Verkehr auf der Lessingstraße wird mit einem Vorrangal geregel, das mit den folgenden, vorhandenen Lichtsignalanlagen koordiniert geschaltet wird. Für die Anforderung aus der Nebeneinrichtung gibt die Hauptrichtung der Hauptrichtung vor, so dass kein wesentlicher Eingriff in den Verkehrsfluss zu erwarten ist. Der Stauraum für den vom Parkplatz Richtung Norden abfließenden Verkehr sollte auf den vorhandenen vier Fahrstreifen ausreichend sein. Der vom Parkplatz Süd in Richtung Süden abfließende Verkehr ist als rechtsabfließender Verkehr wie heute unproblematisch.

Baubauabschnitte

Die Einteilung des Planungsgebietes bietet sich in drei Bauabschnitten an. In der Phase A wird der durch die RNV-Planung bedingten Umbaumaßnahmen zum größten Teil umgesetzt, und die Verbindung des nördlichen Ausgangs vom Bahnhofgebäude zu den RNV-Haltestellen hergestellt. Ausschließlich den östlichen Bereich am Event-Plaza, sollte auf Grund der zukünftig veränderten Verkehrssituation für Fußgänger erst für die Anschlussbereiche in der Bauphase C stattfinden um einen flüssigen Bauablauf ohne Temporäreinbauten herstellen zu können. Das Bestandsgebäude der Touristen-Info bleibt während der Bauphase A und B durchgehend in Nutzung.

Als zeitliche Einordnung würde sich die Bauphase B in Kombination mit dem Bau des Bahn-Hotels anbieten, sodass die Fahrrad-TG direkt mit der Fahrradstallanlage des Hotels im U2 verbunden werden kann. Während der Bauphase B sollte der Bereich des letzten Bauabschnittes optimaler Weise als intakter Bestand bis dahin erhalten bleiben, sodass Kurzzeit-Parker und Taxiverkehr auch während der Bauzeit bedient werden können.

Während der Bauphase C findet bereits die Umgewönnung der Fahrrad-TG an die neue Stellplatzsituation mit der Fahrrad-TG statt. Der Taxiverkehr kann während der Bauphase C temporär auf den Drop-Off Zonen des Bahn-Hotel, sowie dem Ladeseiten stattfinden. Das Bestandsgebäude der Touristen-Info wird abgerissen.

Materialien + Möblierung + Vegetation

Für den Platzraum wird ein hochwertiger Granitplattenbelag (Plattenformate: 30x50 cm, 30x25 cm) verwendet, der auf dem Event-Plaza durch unterschiedlich Farbvarianten ein interessantes Muster ergibt. Die Fahrbahnen des Parkplatzes und der Linienbusspur werden dagegen in einem passenden Farbschema hergestellt. Der Unterbau auf den Parkplätzen, sowie dem Event-Plaza werden auf einen hochfrequentierten LKW-Verkehr ausgelegt, um eine nachhaltige Belagqualität gewähren zu können. Das

barrierefreie Leitsystem wird mittels Führung in den Granitplattenbelag integriert. Schlichte Stadtmöbel und Leuchtmöbel aus pulverbeschichtetem Stahl fügen sich ins Stadtbild ein, wobei die Stadtmöbel auf Grund des Kontrasts mit einer Holzauflage versehen sind. Die Statuen des Dienstmann Muck wird an repräsentativer Stelle südlich der Empfangshalle positioniert und zur Geltung gebracht.

Der Erhalt des vorhandenen Baumbestandes hat für den Entwurf eine hohe Priorität, wobei nur ein einziger Gedächtnis durch die Verkehrsänderung an der Lessingstraße und drei Kleinbäume bei der BG-Chemie auf Grund der Ausweitung entfallen.

Die im südlichen Platzbereich gelegenen Platane werden durch eine weitere Platane (Platanus acerifolia) ergänzt. Die Aufferhaltungsbereiche des BG-Chemie Areal werden durch den Französischen Ahorn (Acer monspesulanum) bepflanzt, wobei die zierenden Blätter, eine attraktive Herbstfärbung, sowie die Staedtklimaresistenz diesen für den Standort zu einer guten Wahl machen.

Wirtschaftlichkeit

Bei der Herstellung des Willy-Brandt-Platzes liegt eines der Hauptaugenmerke auf einem robusten, aber auch durchaus ästhetischen Ausbau. Dieser wird nicht nur durch seine werthaltigen Materialien ausgemacht, die geringe Lebenszykluskosten erwarten lassen, sondern auch durch seine offenen und multifunktionalen Raumproportionen. Diese werden auch in Zukunft eine flexible Nutzung versprechen und keine monofunktionalen Räume erzeugen, sodass die Wahrscheinlichkeit einer vorzeitigen Umgestaltung in Zukunft geringgehalten wird. Der weitestgehende Erhalt von den Bestandsbauten und deren Raumqualität trägt weitere Kostensparnis.

Ein weiterer Aspekt dieses Projekt möglichst wirtschaftlich abzuwickeln und die Unterhaltungskosten gering zu halten ist die additive Mehrfachnutzung von Objekten wie einer Kombination aus Fahrrad TG und Touristen-Info, deren Baukosten und Unterhaltungskosten dadurch reduziert werden und deren Nutzungen sich positiv miteinander verbinden.

