

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0151/2016/IV

Datum:
06.09.2016

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

**Überarbeitung Rahmenplan Bahnstadt
hier: Prüfauftrag Gemeinderat vom 21.07.2016**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	13.09.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	14.09.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	28.09.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	06.10.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bau- und Umweltausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die Information über die vorgesehene Überarbeitung der Rahmenplanung Bahnstadt zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

In seiner Sitzung vom 21.07.2016 hat der Gemeinderat entschieden, die Überarbeitung der Rahmenplanung Bahnstadt zu überprüfen. Dies soll durch die Auslobung zweier Wettbewerbsverfahren mit Bürgerbeteiligung erfolgen.

Begründung:

1. Ausgangslage

Mit dem Beschluss des Gemeinderats das neue Konferenzzentrum auf dem Baufeld T1 in der Bahnstadt zu realisieren, wurde eine Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnstadt erforderlich.

Diese Überarbeitung wurde mit der Drucksache 0183/2016/BV dem Gemeinderat vorgelegt und am 21.07.2016 mit Prüfauftrag an die Verwaltung beschlossen. Der Prüfauftrag lautet:

Eine zentrale Wegeföhrung und Ausrichtung der Wegebeziehungen in den Hauptbahnhof und zur Haltestelle / Konferenzzentrum ist zu berücksichtigen.

Die Lage eines „Hochhauses“ ist im Rahmen des Architektenwettbewerbs Konferenzzentrum zu berücksichtigen.

Die Überprüfung der städtebaulichen Entwicklung der Baufelder T1, südlich des Czernyrings, und B1/B2, nördlich des Czernyrings, kann sich nicht nur auf eine singuläre Betrachtung zweier Baufelder beschränken, sondern muss auch die Grundzüge der Rahmenplanung Bahnstadt insgesamt berücksichtigen. Der Prüfauftrag ist daher in folgendem städtebaulichen Kontext zu betrachten.

2. Städtebaulicher Kontext – Erweiterter Umgriff

Die städtebauliche Entwicklung Heidelbergs der letzten 150 Jahre wurde nicht unmaßgeblich durch die Entwicklung der Eisenbahn geprägt. Bestimmte Bereiche der Siedlungsstruktur und der Topographie Heidelbergs sind Folge dieser Entwicklung und auch noch heute für bestimmte städtebauliche Aufgabenstellungen relevant. Ohne deren Kenntnis ist die Stadtbaugeschichte Heidelbergs nicht immer nachvollziehbar, einzelne Situationen bleiben unverständlich. Hierzu ist ein kurzer historischer Exkurs sinnvoll:

Heidelberg stand am Anfang der Geschichte der Eisenbahn in Baden. Am 28. März 1838 beschloss der badische Landtag den Bau einer Linie von Mannheim nach Heidelberg. Nach zwei Jahren Bauzeit wurde der erste Bahnhof Heidelbergs am Rande der Altstadt im Bereich des heutigen Adenauerplatzes am 20. September 1840 eröffnet. Nach der Inbetriebnahme der ersten Bahnlinie von Heidelberg nach Mannheim folgte ein rasanter Ausbau der Bahnstrecken. Bereits im August 1846 wurde die Main-Neckar-Bahn als Verbindung nach Frankfurt eröffnet. In 1855 wurde die Verbindung über Karlsruhe bis nach Basel fertiggestellt. Im Oktober 1862 wurde die Odenwaldbahn als Verbindung zwischen Heidelberg und Mosbach in Betrieb genommen. Im Stadtgebiet führte die Strecke vom Bahnhof durch den Gaisbergtunnel, über die heutige Friedrich-Ebert-Anlage, und den Schlossbergtunnel zum Karlstor, wo ein zweiter Bahnhof entstand. Seitdem nannte man den ersten Bahnhof „Hauptbahnhof“. In 1873 wurde mit der Strecke Heidelberg – Schwetzingen – Speyer die vorerst letzte Strecke in Betrieb genommen. Ungefähr ab diesem Zeitpunkt wurden erste Überlegungen zur Verlagerung des Hauptbahnhofes angestellt.

Bekannter Weise dauerte es bis 1955, bis die Verlagerung des Hauptbahnhofes an seinen heutigen Standort realisiert wurde. Das „Baggerloch“ war vier Jahrzehnte lang ein beliebter Spielplatz und ist wohl ein fester Bestandteil der jüngeren Stadtgeschichte. Die Errichtung der Kurfürsten-Anlage, die im westlichen Abschnitt eine für Heidelberger Maßstäblichkeit ungewohnten Querschnitt von 70 Meter besitzt, ist eine unmittelbare Folge dieser Verlagerung. Auch an anderer Stelle zeigen sich die Folgen der Entwicklung der Eisenbahn. So folgt der Siedlungsrand des Stadtteils Pfaffengrund der ehemaligen Bahnlinie nach Schwetzingen.

Drucksache:

0151/2016/IV

00265661.doc

...

In dem Wettbewerbsbeitrag ist neben der Bahnrandstraße auch noch die Straßenbahnbrücke über den Hauptbahnhof zu erkennen. Die Idee einer ÖPNV-Brücke mit direkten Abgängen zu den Bahnsteigen basierte auf dem Verkehrsentwicklungsplan, verbunden mit einem Beschluss des Gemeinderates über eine Freihaltetrasse von 20 m Breite auf Bahngelände. Diese Idee wurde von Trojan + Trojan im Wettbewerb aufgegriffen.

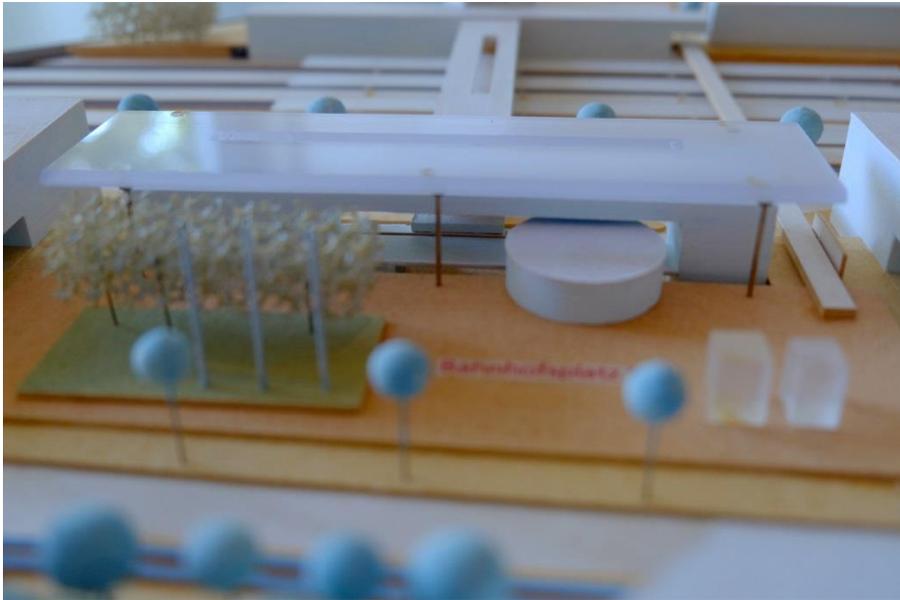
Wie in solchen Verfahren üblich, wurde der erste Preisträger mit der Erarbeitung einer Rahmenplanung beauftragt. Wesentliche Elemente der Wettbewerbsarbeit wurden im Folgenden durch Fachgutachten oder Machbarkeitsstudien weiter vertieft und verifiziert. Dies war auch hier der Fall. So wurde das Büro R + T mit einer Untersuchung der ÖPNV-Erschließung der Bahnstadt beauftragt. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurde mit Drucksache 478/2002 vorgelegt und in der Sitzung am 05.12.2002 wurde vom Gemeinderat beschlossen, auf die Freihaltetrasse für eine Straßenbahnbrücke zu verzichten. Die Gründe hierfür lagen an den hohen Herstellungskosten des Brückenbauwerks, der geringeren Bedienungsqualität und der Schwierigkeit nicht in verschiedenen Ausbaustufen vorgehen zu können.

In der folgenden Rahmenplanung von 2003 ist die Straßenbahnbrücke nicht mehr enthalten. An der ursprünglichen Idee, die Überführung der Bahnsteigzugänge nach Süden zu verlängern und ihn in einem querliegenden, repräsentativen Eingangsbauwerk enden zu lassen, hält Trojan + Trojan jedoch fest.



2003: Ausschnitt Rahmenplan Bahnstadt

Das Eingangsbauwerk hatte auch die Aufgabe die vorhandene Topographie in dem neuen Bahnhofplatz Süd abzufangen und zwischen den Höhenniveaus Bahnkörper, mit Bahnrandstraße, und dem Czerynring zu vermitteln. Die Vermittlung zwischen den beiden Höhenniveaus mittels Gebäudestellung und Freitreppe lässt sich aus den beiden Modellfotos recht gut erkennen.



Modellfoto – Bahnhofplatz Süd vom Czerynring



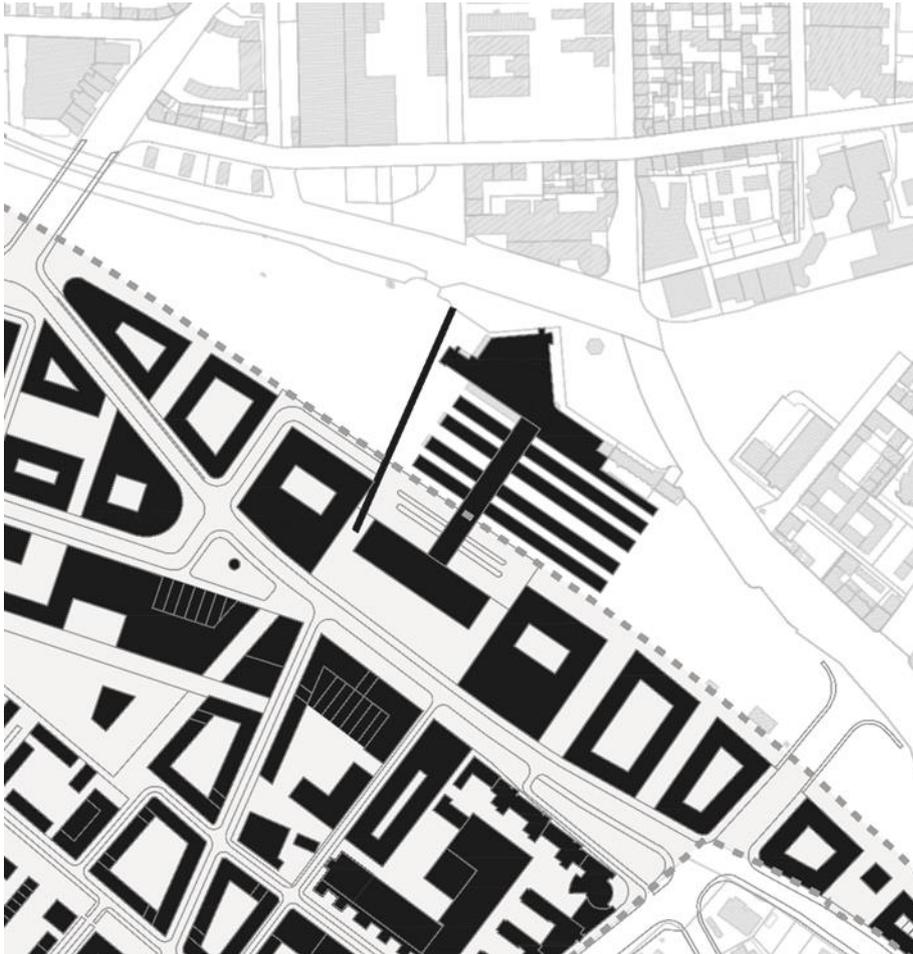
Modellfoto – Bahnhofplatz Süd von der Bahnseite

4. Qualifizierung der Rahmenplanung durch Fachgutachten und Wettbewerbe

Nach dem Beschluss der Rahmenplanung 2003 wurde die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen im Zuge einer Due Diligence überprüft und dahingehend optimiert, dass die Herstellung einer durchgehenden Bahnrandstraße durch eine reduzierte Erschließungsstraße (Max-Planck-Ring) ersetzt wurde.

Eine weitere Prüfung betraf die Verortung der Fuß- und Radwegebrücke. Nach der Planung Trojan + Trojan lag diese im Osten zwischen dem Hauptbahnhof und dem IBIS-Hotel und führte direkt auf den Willy-Brand-Platz. Dies hätte jedoch einen baulichen Eingriff in die denkmalgeschützten Bahnsteigdächer zur Folge gehabt, daher wurde die Lage der Brücke nach Westen verlegt.

Des Weiteren wurde die Rahmenplanung durch sektorale Fachplanungen und Konzepte weiter verfeinert. Hierzu zählte das Ausgleichskonzept, das Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung, das Erschließungs- und Parkraumkonzept, die Energiekonzeption und das Konzept öffentlicher Raum. Alle diese Aspekte führten zusammen zu einer Fortschreibung der Rahmenplanung in 2007.



2007: Ausschnitt Rahmenplan Bahnstadt

Neben den sektoralen Vertiefungen war insbesondere die Durchführung von Wettbewerbsverfahren zu bestimmten Teilräumen ein wesentlicher Beitrag zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Rahmenplanung. Mittlerweile wurden sechs Wettbewerbsverfahren und zwei Vergabeverfahren zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen durchgeführt. Für den Bereich Bahnhofplatz Süd ist hier insbesondere der Wettbewerb zum „Campus am Zollhofgarten“ zu erwähnen, da sich aus diesem Wettbewerb eine neue städtebauliche Figur am Bahnhof ergab.

Als innovative Weiterentwicklung der Rahmenplanung 2007 ist hier die starke Akzentuierung der Freiräume über eine Abfolge von Plätzen zu nennen. Vom Zollhofgarten mit Halle 02, über einen „Campus-Platz“ zum Bahnhofplatz Süd. Das bisher querliegende Eingangsbauwerk wird in die Achse des Querbahnsteigs gedreht und nimmt dessen Bauflucht auf.

Hierdurch entsteht ein deutlich größerer, zusammenhängender Platz von bis zu 125 Meter Länge und einer Breite im Mittel von 75 Meter mit einer Gesamtfläche von circa 9.500 Quadratmeter. Der Platz wird im Westen durch das Baufeld B1 und im Osten durch das Baufeld B2 räumlich gefasst. Im Süden grenzt der Platz an den Czernyring, mit einem Übergang zum Baufeld T1, und kann auf der Nordseite niveaugleich bis zur Bahnfläche geführt werden. Im Detail noch nicht gelöst war auf der Nordseite die städtebauliche Anforderung eines Platzes an die Geschlossenheit des Raumes.

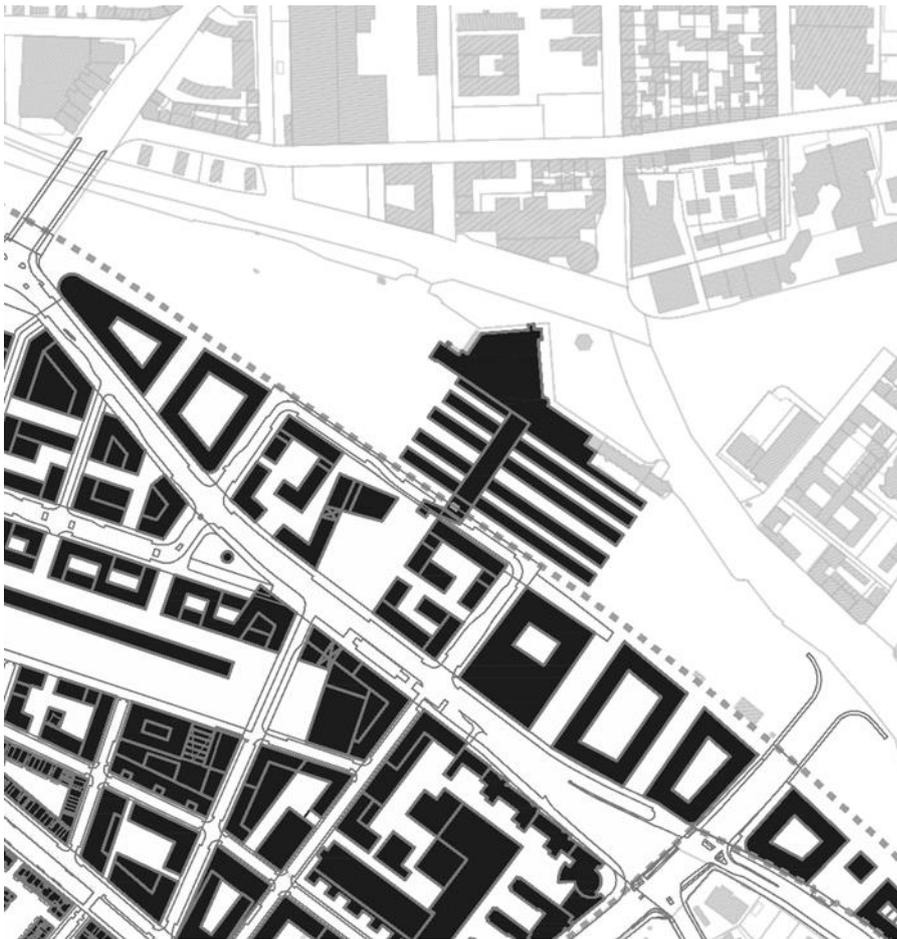
Des Weiteren sieht der Entwurf vor, dass das Baufeld B2 in seiner räumlichen Lage nunmehr ein Pendant zu dem südlich gelegenen Baufeld T1 bildet und dem Czernyring, der an dieser Stelle zusammen mit der Straßenbahnhaltestelle immerhin eine Breite von 42 Meter besitzt, eine städtebauliche Fassung gibt. Außerdem werden die Raumkanten der Baufelder südlich des Czernyrings aufgenommen und nach Norden bis zur Bahn verlängert. Hieraus ergibt sich eine konsequentere Symmetrie über den gesamten Bereich zwischen der Schwetzingen Terrasse bis zum Hauptbahnhof.



2009: Ausschnitt Wettbewerbsbeitrag Machleidt + Partner, Mola Winkelmüller und sinai Freiraumplanung

Im Weiteren traten zwei Faktoren ein, die die Entwicklung im Bahnhofsbereich beeinflussen. Zum einen wurde mit der Drucksache 0390/2015/BV beschlossen, die Planung und Realisierung der Fuß- und Radwegebrücke auf unbestimmte Zeit zurückzustellen. Hieraus ergibt sich eine zumindest temporäre Funktionsänderung des Querbahnsteigs. In der bisherigen Planung war die Verlängerung des Querbahnsteigs ein barrierefreier Zugang der Bahnstadt zu den Bahnsteigen des Regional- und Fernverkehrs. Die stadtteilverbindende Funktion sollte unabhängig von der Bahn über separate Fuß- und Radwegbrücken erfolgen. Diese Funktion wird nun über den Querbahnsteig abgedeckt werden, da dieser auf absehbare Zeit die direkte Wegverbindung nach Bergheim darstellen wird. Hierfür ist ein öffentlicher Zugang zum Querbahnsteig unabdingbar. Auch werden sich die Wegebeziehungen / Fußgängerströme auf dem Platz anders verteilen, was sich auf die Verteilung der Platznutzungen auswirken wird.

Zum anderen war das Verfahren zur Standortfindung des Konferenzentrums ein weiterer wichtiger Impuls in der Entwicklung in diesem Bereich. Die Entscheidung das Konferenzzentrum auf dem Baufeld T1 anzusiedeln führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsplatzes. Die beiden Entwicklungen auf T1 und B1/B2 können sich wechselseitig ergänzen und voneinander partizipieren. Eine zeitnahe und aufeinander abgestimmte Entwicklung beider Bereiche ist eine große Chance in der Entwicklung der Bahnstadt. Evident ist allerdings auch, dass diese Entwicklung eine weitere Fortschreibung der Rahmenplanung erforderlich macht. Diese wurde mit der Drucksache 0183/2016/BV vorgelegt. In die Fortschreibung eingeflossen ist die Frage der Platzschließung im Norden (wobei der Platz mit einer Fläche von circa 6.500 Quadratmeter immer noch größer als der Universitätsplatz ist), sowie einem unabhängigen Platzzugang. Dies darf jedoch nicht als abschließende Planung verstanden werden, sondern sollte als Grundlage für eine weitere Vertiefung der Planung mittels konkurrierender Planungsverfahren dienen.



2016: Ausschnitt Rahmenplan Bahnstadt

5. Weiteres Vorgehen

Der bisherige Planungsprozess in der Bahnstadt zeichnet sich dadurch aus, dass die Rahmenplanung mittels Wettbewerbsverfahren weiter qualifiziert wird, dass die Wettbewerbsergebnisse einer fachplanerischen Prüfung unterzogen wird, die Ergebnisse in einer Öffentlichkeitsbeteiligung reflektiert werden und die politischen Gremien sich über die Fortschreibung der Rahmenplanung befassen. Dieser Planungsprozess wird als bisher erfolgreich eingeschätzt. Seitens der Verwaltung wird daher vorgeschlagen auch in Zukunft so weiter vorzugehen.

Für die beiden Bereiche T1 und B1/B2 bedeutet dies, dass hier in enger Abstimmung und unter Beteiligung der Öffentlichkeit Wettbewerbsverfahren ausgelobt werden sollen. Mit der Drucksache 0068/2016/BV hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 28. April 2016 beschlossen, ein entsprechendes Beteiligungskonzept zur vierten Phase der Bürgerbeteiligung „Neues Konferenzzentrum Heidelberg“ zu erstellen. Ein entsprechendes Konzept wurde zwischenzeitlich im „Koordinationsbeirat Neues Konferenzzentrum“ erarbeitet und wird mit der Drucksache 0268/2016/BV dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt. Zentraler Punkt hierbei ist die Auslobung eines Architektenwettbewerbs für das Konferenzzentrum. Eine Aufgabe des Wettbewerbs wird es sein, sich über die Blick- und Wegebeziehungen zum Konferenzzentrum sowie über dessen Adressbildung Klarheit zu verschaffen.

Auch für den Bereich B1/B2 soll ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden. Das Wettbewerbsgebiet soll den Bereich zwischen Czernyring und Max-Planck-Ring umfassen. Von dem Wettbewerb werden nicht nur Aussagen zu den privaten Baufeldern sondern insbesondere auch Aussagen zu dem öffentlichen Platz dazwischen erwartet. Hierbei geht es nicht allein um Fragen der Oberflächengestaltung, sondern insbesondere um die Fragen der Anbindung an den Querbahnsteig, der Platznutzungen, Wegeführungen, Erdgeschosszonen, Außengastronomie, Zugänge zur Tiefgarage, Fahrradabstellanlagen und ähnliches mehr. Auch hierzu soll eine adäquate Bürgerbeteiligung durchgeführt werden.

Über die Ergebnisse der Wettbewerbe hat der Gemeinderat dann Beschlüsse über das weitere Vorgehen zu treffen.

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:

QU 3 + Bürger/Innenbeteiligung und Dialogkultur fördern

Begründung:

Die Stadt Heidelberg unterstützt und fördert das Wettbewerbswesen als wesentliches Element der Baukultur und der Öffentlichkeitsbeteiligung

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

In Vertretung
gezeichnet
Hans-Jürgen Heiß