

Dokumentation "Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze"

Termin & Ort

Datum:	20.10.2015
Ort:	Stadtwerke Heidelberg, Kantine
Zeit:	18.00 – 21.00 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

Inhalt	Seite
1 Was ist der Hintergrund? Einführung	2
2 Information zum Haltestellenumbau Bahnhofplatz Nord, rnv GmbH	5
3 Vorstellung Rahmenbedingungen & Aufgabenstellung im Entwurf, Stadt Heidelberg	6
Rück-, Verständnisfragen	10
4 Vorstellung Ergebnisse im Plenum	12
Stadtgestaltung und Ästhetik	12
Radverkehr und -parken	12
Autoparken/Taxi/Fußgänger	13
Freiraumgestaltung	13
5 Schlussbemerkung	13

1. Was ist der Hintergrund? Einführung

Durch die Haltestellenneugestaltung am nördlichen Hauptbahnhof ergibt sich die Notwendigkeit einer zügigen, angepassten Neuplanung des angrenzenden Willy-Brandt-Platzes mit seinen drei Teilbereichen – nördlich des Bahnhofs, der Mitte mit zentralem Bahnhofsvorplatz und im südlichen Bereich (siehe Abb.1). Im Rahmen einer freiraumplanerischen Ideenstudie werden mehrere Planungsbüros (Arbeitsgemeinschaften aus Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern) Entwürfe zur Neugestaltung des Willy-Brandt-Platzes erarbeiten. Vorher haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen zur Aufgabenstellung für die Planungsbüros abzugeben. Auf der Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung am Dienstag, den 20.10.2015 in der Kantine der Stadtwerke Heidelberg lud die Stadt die Bürgerschaft dazu ein, sich an Aufgabenstellung oder Erstellung des Auslobungstextes für diesen Ideenwettbewerb zu beteiligen und Hinweise einzureichen. Ca. 80 Bürgerinnen und Bürger nahmen dieses Angebot an.

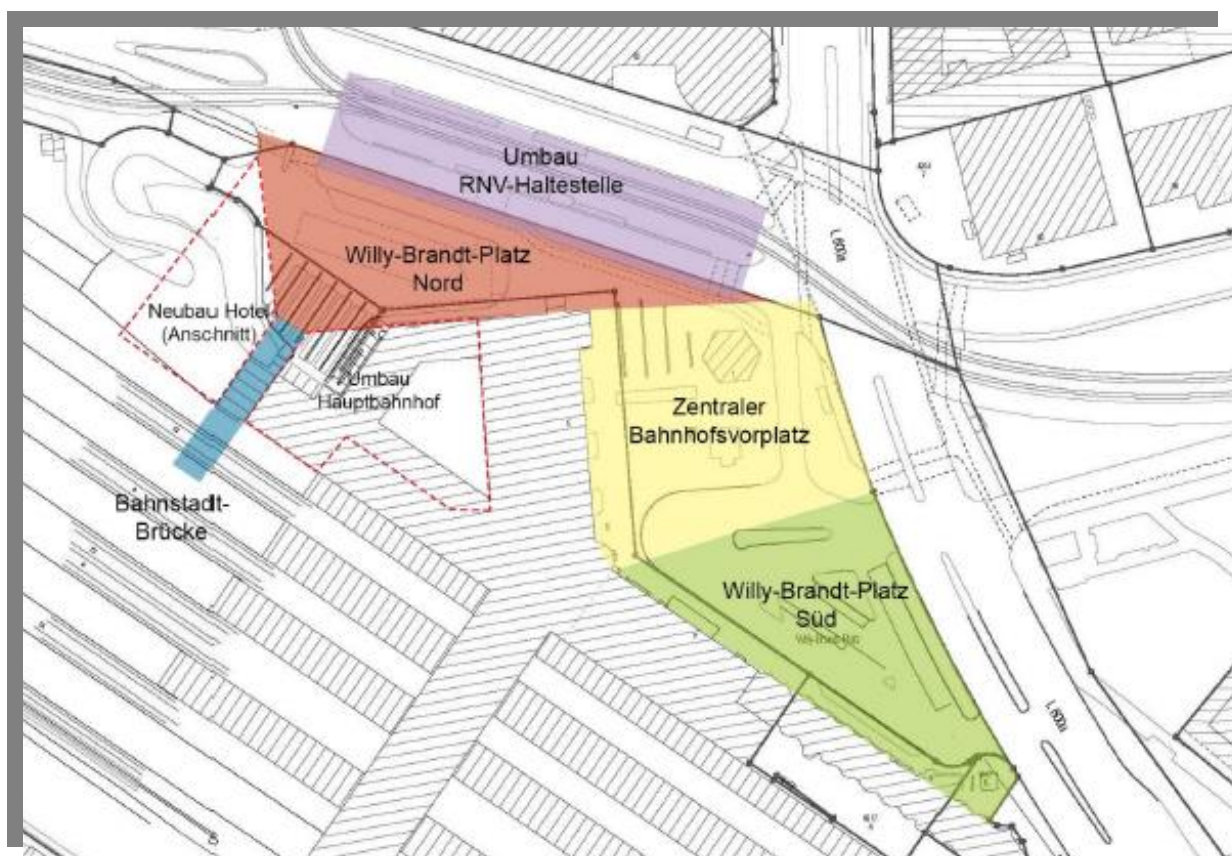


Abb.1: Überblick und Bezeichnungen der umzugestaltenden Areale

Frau Merkel vom Stadtplanungsamt der Stadt Heidelberg begrüßt die Anwesenden und übergibt das Wort an die Moderatorin der Veranstaltung, Frau Yvonne Knapstein von team ewen aus Darmstadt.

Bausteine der Bürgerbeteiligung

Frau Knapstein stellt die heutige Veranstaltung (B) in den Kontext der weiteren Bausteine der Bürgerbeteiligung zur Ausarbeitung der Aufgabenstellung. Neben der Veranstaltung wurde mittels einer nicht repräsentativen Online-Umfrage (A) ein Stimmungsbild eingeholt, was den Nutzerinnen und Nutzern der Bahnhofsvorplätze besonders wichtig ist. Darüber hinaus wurden per Losverfahren zwei BürgervertreterInnen für die Jury (C) aus einem Pool an Bewerbern ausgewählt, deren Aufgabe es ist, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung, die Einfluss in die Aufgabenstellung gefunden haben, weiterhin sichtbar zu machen und die Sach- und Fachpreisrichter im Preisgericht zu beraten. Sie nehmen dazu an der Preisrichtervorbesprechung, dem Ausgabe- und Rückfragekolloquium sowie der Jury-Sitzung teil (siehe Abb. 2).

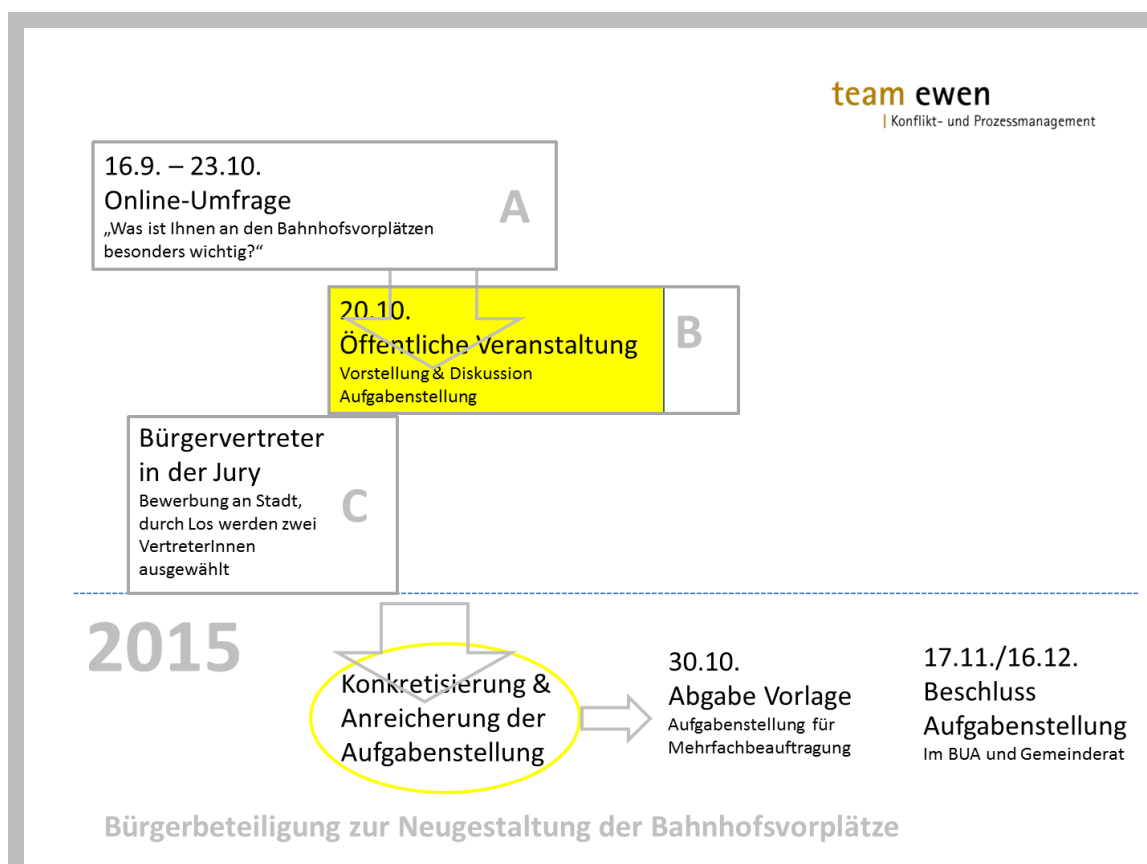


Abb.2: Weiterer Ablauf der Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze

Das Stimmungsbild aus der Online-Umfrage und die Hinweise und Anregungen aus der Bürgerveranstaltung fließen nach Möglichkeit in die Aufgabenstellung zur Ideenstudie ein. Die Stadtverwaltung prüft die Anregungen und Hinweise und erstellt daraufhin eine Beschlussvorlage für den Bau- und Umweltausschuss (BUA) sowie für den Gemeinderat, der den offiziellen Ausschreibungstext verabschiedet. Im Rahmen des Ausgabe-Kolloquiums (die Planungsbüros erhalten an diesem Termin die Aufgabenstellung) Anfang nächsten Jahres wird es eine öffentliche Veranstaltung geben, in der die Planer mit den Bürgern ins Gespräch kommen sollen. Zusätzlich erfolgt eine Rückmeldung, warum welche Anregungen und Hinweise Eingang in die Aufgabenstellung gefunden haben oder nicht. Am Ende des Prozesses werden die Planentwürfe öffentlich ausgestellt und im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung wird das Ergebnis der Jury-Sitzung vorgestellt.

Blick in die Online-Umfrage

Frau Knapstein stellt ein erstes Zwischenergebnis der Onlineumfrage vor. Das Meinungsbild zu der Frage, was Ihnen "an 1. Stelle" wichtig sei antworten die TeilnehmerInnen der Umfrage, dass Ihnen auf Platz 1 "kurze Wege", Platz 2. "Bäume und Grünflächen" und Platz 3 "Fahrradabstellplätze" wichtig seien. Die Rangfolge zur Abfrage der persönlich zweitwichtigsten Anliegen ergibt ein ähnliches Bild. Dort landen die Punkte (1) "Sitzmöglichkeiten", (2) "Bäume und Grünflächen" und (3) "kurze Wege" auf den drei ersten Plätzen.

2. Information zum Haltestellenumbau Bahnhofplatz Nord, rnv GmbH

Herr Reissk von der rnv GmbH stellt den Hintergrund des anstehenden Haltestellen Umbaus am nördlichen Willy-Brandt Platz vor. Der Umbau sei notwendig, da die Haltestellen wesentliche Anforderungen an ein sicheres und leistungsfähiges Öffentliches Nahverkehrsnetz nicht mehr gerecht werden. Die Haltestelle sei zu weit vom Hauptbahnhof entfernt, nicht barrierefrei zu erreichen und durch ihre Mittellage zwischen den Fahrspuren nicht sinnvoll angeordnet. Zu diesem Bauvorhaben gab es bereits im Jahre 2013 ein Beteiligungsverfahren im Rahmen des Mobilitätsnetz Heidelberg, bei dem der Umbau mit der Bürgerschaft diskutiert wurde und aus dem ein Variantenentwurf hervorging, der nun als fertiger Entwurf für das anstehende Planfeststellungsverfahren vorliege. Während des Planfeststellungsverfahrens – das Regierungspräsidium Karlsruhe ist die zuständige Genehmigungsbehörde – haben Bürgerinnen und Bürger weiter die Möglichkeiten zum Vorhaben Stellung zu nehmen (im Rahmen der vorgeschriebenen öffentlichen Auslage). Der Umbau der Haltestellen sei für den Zeitraum Dezember 2016 bis März 2018 geplant.

3. Vorstellung Rahmenbedingungen & Aufgabenstellung im Entwurf, Stadt Heidelberg

Frau Merkel, Abteilungsleiterin Stadtgestaltung im Stadtplanungsamt der Stadt Heidelberg, ging im Anschluss auf die Rahmenbedingungen des nun anstehenden gestalterischen Umbaus des Bahnhofsvorplatzes ein. Mit dem anstehenden Umbau der Haltestellen habe man nun die Gelegenheit, die Gestaltung der Plätze mit einzubeziehen und eine besser abgestimmte und kohärentere Raumgestaltung für die Bahnhofsvorplätze zu schaffen. Sie unterstrich in ihrer Präsentation die unterschiedlichen Funktionsanforderungen (u.a. "Tor zur Stadt", Transitraum, Verweilort, Begegnungs- und Verabschiedungsraum, etc.), die für den Bereich des Bahnhofs bedeutsam sind und die in der Planung mit bedacht und in Einklang gebracht werden müssen.

Um diese unterschiedlichen Anforderungen im Beteiligungsverfahren gut bearbeiten und diskutieren zu können, habe man Unterthemen gebildet, zu denen man sich mit den Teilnehmenden an sogenannten "Thementische" austauschen möchte. Sie stellte die unterschiedliche Themenbereiche vor und die mit ihnen jeweils verbundenen Ziele aus Sicht der Stadtverwaltung.

Ziele "Stadtgestaltung und Ästhetik"

Für den Ideenwettbewerb sei es wichtig, dass die Entwürfe der Bedeutung des Raumes als "Entrée" der Stadt gerecht werden. Dies sollte in einem kohärenten Konzept - die bestehende Architektur und Funktionsanforderungen - raumgestalterische Elemente wie bspw. Architektur und Lichtführung, in ein sinnstiftendes Ganzes zusammenführen.



Frau Merkel vom Stadtplanungsamt Heidelberg

Die Ziele im Einzelnen sind:

- Hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums
- Wiedererkennungswert im Sinne eines „Entree“ und dem Bahnhof als einem besonderen Ort
- Gestaltungsschwerpunkt Zentraler Bahnhofsvorplatz und Bereich Fuß- und Radwege-Brücke Bahnstadt
- Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatz nach Süden
- Ordnung des Fahrradparkens: gestalterische Einbindung der Flächen und stadtbildverträgliche Integration von damit verbundenen technischen Einbauten oder oberirdischen Ingenieurbauwerken
- Freihalten von Sichtbezügen zur Hauptfassade des Empfangsgebäudes
- Berücksichtigung des Denkmalschutzes: Kulturdenkmal besonderer Bedeutung § 12 DSchG / 15 Abs. 3 DSchG Umgebungsschutz.
- Integration von Kunst im öffentlichen Raum
- Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes
- Signaletik-Konzept mit intuitiver Führung
- Elemente der Repräsentation berücksichtigen, z.B. durch Beflaggung von Stadtereignissen
- Auskunft zu wichtigen Stadtinformationen
- Nutzung von digitalen Möglichkeiten

Ziele „Freiraumgestaltung“

Eng angegliedert daran beschäftigt sich der Thementisch "Freiraumgestaltung" mit Fragen wie der Bereich gestalterisch und ökologisch wertvoll gestaltet werden kann. Dort sind Unterthemen wie der Baumerhalt, die Schaffung von Begegnungsräumen und Verbesserung der Barrierefreiheit von Bedeutung.

Die Ziele im Einzelnen sind:

- Erhalt des Baumbestands, Baumgutachten ,Ersatz- und Neupflanzungen (?)
- Schaffung von öffentlichen Grünflächen (Art der Bepflanzung: Rasen, Sträucher, Stauden, Wechselbepflanzung)
- Hohe Aufenthaltsqualität und positive Atmosphäre
- Platz zum Aufenthalt und zur Begegnung
- Verwendung von hochwertigen, pflegeleichten und robusten Materialien wie Beläge und Ausstattungselemente
- Individualität des Stadtmobiliars
- Integrationen eines Blindenleitsystems in die Oberflächenbeläge
- Verbesserung der Orientierung auf den Platzflächen ermöglichen
- Angebote von Außengastronomie
- Bereitstellung von ausreichend Bewegungsflächen für Fußgänger und Flächen für Veranstaltungen freihalten
- Vermeidung von Angsträumen, Kriminalprävention

Ziele „Autoparken / Taxi / Fußgängerverkehr“

Mit dem Thementisch "Autoparken / Taxi / Fußgänger" beschäftige sich der dritte Thementisch, der Impulse für sinnvolle Leitungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer entwickeln soll. In diesem Zusammenhang erläuterte Frau Merkel, dass das von der Deutschen Bahn (DB) geplante Hotel im westlichen Bereich des Willy-Brandt- Platz Nord nicht Gegenstand des jetzigen Gestaltungskonzepts seien soll, da hier die Planungen noch nicht weitgediehen seien. Außerdem wies sie darauf hin, dass durch die geplante Verlagerung des Fernbusbahnhofs in die südliche Bahnhofstadt der Bereich am zentralen Bahnhofvorplatz in Zukunft entlastet werde.

Ziele „Fußgängerverkehr“ im Einzelnen sind:

- Verbesserung der Orientierung
- gute Verteilung der Fußgängerströme von und zu den Haltestellen fördern.
- Distanz der geplanten Fußgängerquerung zwischen Weststadt und Willy-Brandt-Platz Süd zum zentralen Bahnhofsvorplatz verringern, ggf. durch Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatzes
- Verbesserung der Fußgängerbeziehung zwischen westlicher Fußgängerquerung der Straßenbahnhaltestelle und dem Seiteneingang des Hauptbahnhofs mit Berücksichtigung des neu geplanten Seiteneingangs durch die DB
- Klar definierte Eingangssituation und Wegeführung zur Empfangshalle des Hauptbahnhofs
- Funktionierende Wegeverbindung von der geplanten Fußgänger-/Radfahrer-Brücke zum Bahnhofsvorplatz (Überbrückung der Höhenunterschiede und Wegeführung).
- Blindenleitsystem

Ziele „Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Taxi / Fernbusse“ im Einzelnen sind:

MIV

- Parken: Kurzzeitparker, Behindertenstellplätze, Kiss&Ride, Bundespolizei, Parken DB
- Anlieferfunktion (u.a. Warenanlieferung Bahnhofsbetriebe, Müllentsorgung) für den Bahnhof
- Anlieferfunktion (u.a. Warenanlieferung Hotel, IBIS-Hotel, Gastronomie z.B. McDonalds)
- Zufahrt zur Tiefgarage des geplanten Hotels

Taxi

- Taxi Haltepunkt und Taxi-Nachrückerzone

Fernbusse

- Verlagerung in die Bahnstadt

Ziele Radverkehr, -parken

Dem Radverkehr, bzw. -parken komme eine Schlüsselfunktion zu, da der Bereich des Bahnhofs sehr stark vom Radverkehr bzw. -parken heute in Anspruch genommen werde – wie die Zählung von knapp 1700 Rädern aufzeige - und die Prognosen für die kommenden Jahrzehnte ein Anwachsen des Radverkehrsvorkommens projizieren (2400 Stellplätze). Diesem Umstand müsse man mit dezentralen und adäquaten Angeboten von Stellmöglichkeiten Rechnung tragen. Mögliche Varianten werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Thema Radparken untersucht.

Die Ziele im Einzelnen sind:

- Neuordnung des Fahrradparkens
- Schaffung von räumlich sinnvoll verteilten Parkangeboten unter Berücksichtigung des Quell – und Zielverkehrs
- Berücksichtigung der verschiedenen Sicherheitsbedürfnisse einzelnen Nutzergruppen beim Parken des Fahrrads (Freies Abstellen, Anlehnbügel, verschließbare oder reglementierte Formen des Parkens)
- Berücksichtigung der Vermietstationen Nextbike und Call a Bike

Rück- und Verständnisfragen

Teilnehmende stellen im Anschluss an die Vorträge folgende Rück- und Verständnisfragen.

Sind zum Thema Radparken nur die Stellplätze oder die tatsächlichen Fahrräder gezählt worden?

Das Verkehrsmanagement der Stadt gibt an, dass man bei der Erhebung der derzeitigen Nutzung Fahrräder und nicht die Stellplätze gezählt habe. Zudem habe man die in Gebrauch stehenden Fahrräder gezählt und dies als Grundlage der Zählung genommen. Nichtsdestotrotz würden die aktuellsten Zahlen sogar von einem Gesamtbedarf von 3900 Stellplätzen für das Jahr 2030 ausgehen (700 für die Bahnstadt Süd und 3200 für Bahnhof Nord).

Wie lange dauert die Bauzeit des Haltestellen-Umbaus sowie die Bauzeit zur Umgestaltung der Plätze?"

Der Vertreter der rnv GmbH erläutert, dass der Umbau der Haltestellen ab Dezember 2016 ca. 1,5 Jahre in Anspruch nehmen werde. Es bestehe allerdings noch kein konkreter Bauablauf. Dieser werde noch konkretisiert und dann der Öffentlichkeit rechtzeitig kommuniziert. Zur Bauzeit zur Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze gibt Frau Merkel zu bedenken, dass die Beeinträchtigungen von den Ideen abhängen, die von den beauftragten Büros eingingen. Je aufwendiger das Konzept, desto höher die Anforderungen an die Bauphase. Das müsse man abwarten.

Spielt der südliche Bereich des Bahnhofs bei der Umgestaltung der Plätze eine Rolle? Wann soll der südliche Bahnhofsbereich realisiert werden?

Dazu erläutert ein Vertreter der Stadt, dass man den südlichen Bereich des Bahnhofs in die Bedarfsermittlung mitaufgenommen habe und diesen Bereich in der Stadtentwicklung mitbedenke, allerdings sei dieser Bereich derzeit planerisch und für die Ideenstudie nicht von Belang.

Die Stadt habe das Gelände nun von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) erworben. Die Stadt ist somit auch Eigentümer des südlichen Bahnhofsgeländes. Allerdings vergehen bis zur Realisierung einer Umgestaltung dieses Bereichs noch ein paar Jahre.

Ist der Bereich vor der ehemaligen Post [Mittelmairstrasse/Kurfürstenanlage] Gegenstand des Ideenwettbewerbs?

Der Bereich vor der ehemaligen Post sei ein potentieller Standort für ein neues Konferenzzentrum und werde nicht von den Umgestaltungsplanungen auf den Bahnhofsvorplätzen eingeschränkt werden. Ganz im Gegenteil, man schaffe durch die Ausweitung der Passantenquerung und der Anbindung der Fußgänger Querungen zum Bahnhofs-Vorplatz neue Möglichkeiten.

Haben die Umgestaltungsideen zu den Bahnhofsvorplätze Auswirkungen auf den Masterplan Neuheimer Feld und müsste dieser nicht mitbedacht werden?"

Vertreter der Stadt geben an, dass durchaus wechselseitige Auswirkungen von beiden Vorhaben ausgingen. Man sei aber mit den Planungen beim Masterplan Neuheimer Feld noch nicht so weit, dass konkrete Wechselwirkungen benannt werden können. Die Planungen und die Bürgerbeteiligung zum Vorhaben Masterplanung Neuenheimer Feld / Neckarbogen sowie die Entwicklungen um die Straßenbahn im Neuenheimer Feld seien abzuwarten.

4. Vorstellung Ergebnisse im Plenum

Nach der Diskussion an den Thementischen (detaillierte Sammlung der Hinweise siehe Anlage 3) zu den einzelnen thematischen Aspekten der Aufgabenstellung im Entwurf werden der Verlauf und die Ergebnisse der Diskussionen von SprecherInnen der Thementische vorgestellt.

Stadtgestaltung und Ästhetik

Teilnehmende des Thementischen seien übereingekommen, dass man den offenen und transparenten Charakter des Bahnhofs mit seiner Glasfassade in beide Richtungen (nach innen und nach außen hin) erhalten möchte. Dieser offene Charakter sollten mit Sichtachsen kombiniert werden, der großräumig die umliegenden Quartiere des Bahnhofsvorplatzes mit dem zentralen Bahnhofsvorplatz verbinde. Zudem habe man angeregt sogenannte Wissens-Objekte oder Wissen-Stationen als Informationstafeln gestalterisch zu integrieren, die symbolisch für die Wissenschaftsstadt Heidelberg stehen sollen und die Passanten mit Information versorgen sollen.

Radverkehr und Parken

Die Sprecherin vom Thementisch "Radverkehr und Parken" berichten, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Diskussion angeregt haben vorrangig oberirdische Radabstellplätze zukünftig anzubieten. Dies sei dem

Anliegen geschuldet weiter möglichst kurze Wege von Radstellplatz zur Bahn zu haben und den Radverkehr – als Merkmal der Universitätsstadt – weiter sichtbar im öffentlichen Raum zu haben. Man habe zudem angeregt Radabstellplätze zu überdachen. Die Abstellmöglichkeiten sollen weiter kostenfrei bleiben, allerdings sei eine Bewirtschaftung von ergänzenden unterirdischen Abstellmöglichkeiten denkbar. Insgesamt habe man sich für ein "Mosaik" von Abstellplätzen d.h. einer Kombination verschiedener Formen des Radparkens ausgesprochen. Zudem solle der Ideenwettbewerb Lösungen zur Entflechtung des Fuß- Rad und Autoverkehrs entwickeln.

Autoparken/Taxi/Fußgänger

Insgesamt wurden Ideen angeregt, die zu einer besseren Orientierung und Ordnung der Verkehrsströme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer dienlich sind. Das Zusammenspiel von Auto- und Taxiverkehr sollte verbessert werden und auf den südlichen Bereich beschränkt sein. Auch aus dem Bereich der Mittermaierstrasse sollte die Zufahrt zum Bahnhof verbessert werden. Die begrenzten Möglichkeiten des Willy-Brandt-Platz Süd für den Auto –und Taxiverkehr wurden ebenso diskutiert wie Möglichkeiten und Grenzen einer Verlagerung hin zum südlichen Bahnhofsbereich als Alternative. Dies beinhaltet aber womöglich Verlängerungen der Fahrtzeiten für Personen, die aus dem Norden kommen und auf das Auto angewiesen sind. Die Anforderungen des Taxiverkehrs als Baustein des Öffentlichen Verkehrs nahmen einen breiten Raum ein. Festgehalten wurde auch, dass der Lieferbereich weiter für größere Fahrzeuge nutzbar sein muss und dass die Rettungsfahrzeuge weiter einen freien Zugang haben müssen.

Freiraumgestaltung

Nach Ansicht der Teilnehmenden an diesem Thementisch wünsche man sich den Erhalt der bestehenden Bäume bzw. Ersatz, falls Bäume durch die Baumaßnahmen entfernt werden müssen. Man ziehe begrünte Bereiche kahlen grauen Bereichen vor. Wie bei Thementisch "Stadtgestaltung und

Ästhetik" befürworte man eine freie Sichtachse in Richtung Schloss. Der Platz solle Treffpunktmöglichkeiten unterschiedlicher Art anbieten. Zudem schlage man die Installation einer Speakers Corner vor und empfehle die Verwendung robuster und attraktiver Materialien. Insgesamt sollen die Funktionen der Bahnhofsvorplätze jedoch nicht durch die Freiraumplanung beeinträchtigt werden.

5. Schlussbemerkung

Frau Merkel beendet die Veranstaltung und bedankt sich bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für ihre rege Teilnahme. Sie dankt ebenfalls der Moderation und verwies darauf, dass die Stadt nun auf der Grundlage der eingegangenen Hinweise einen Entwurf vorlegen werde, der dann vom Gemeinderat und von Bau und Umweltausschuss verabschiedet werde.

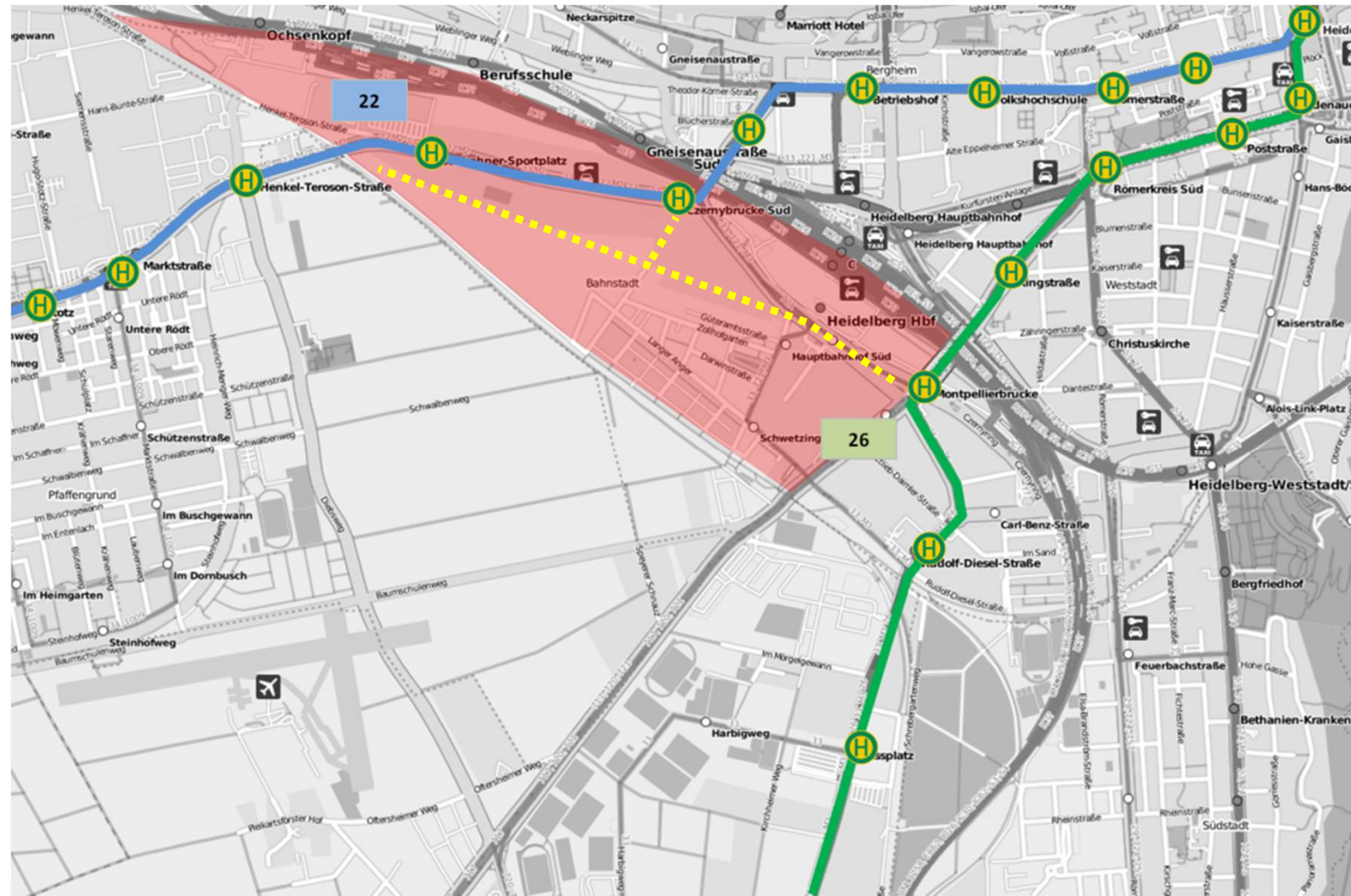
Bürgerinformation Kirchheim am 30.07.2015

Neue Linienführung der Straßenbahnlinien 22 und 26

Bereich Angebots- und Betriebsplanung, Stephan Heidenreich
Mannheim, 30. Juli 2015

Ausgangslage und heutige Linienführung

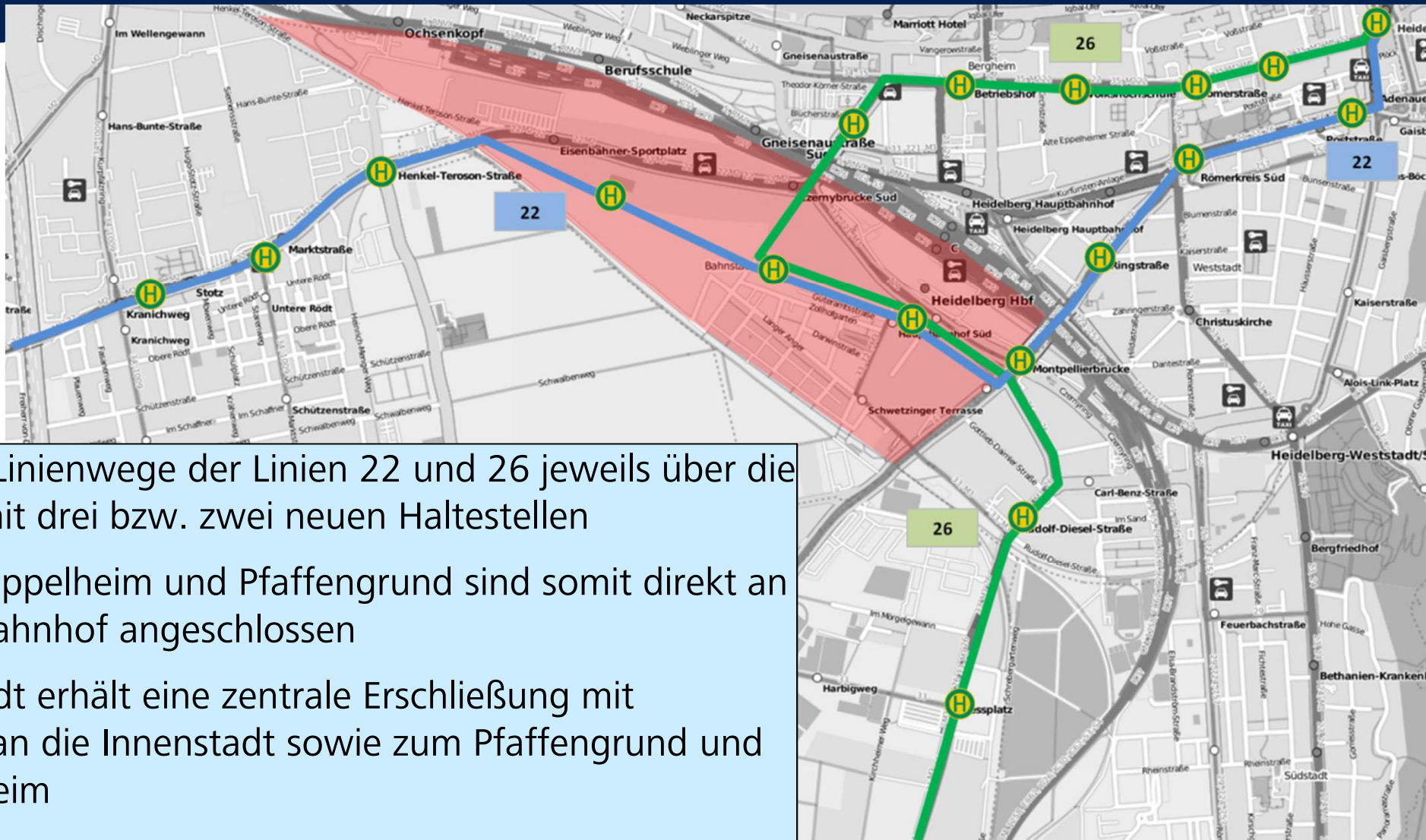
- Erschließung der Bahnstadt über neue Schienenachse entlang Czernyring – Grüne Meile
- Keine Erhöhung der Linienanzahl
- Wünsche aus Kirchheim zur besseren Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs mit der Straßenbahn
- Nördlich und westlich gelegene Stadtteile von Kirchheim aus aktuell nur schlecht erreichbar
- Verbesserte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus Richtung Pfaffengrund und Eppelheim



Grundsätze der Liniennetzgestaltung Straßenbahn in rnv-Gebiet

- Transparenter, einheitlicher und leicht begreifbarer Linienweg für alle Fahrten der betreffenden Linie
- Alle Straßenbahnen fahren tagsüber im einheitlichen 10-Minuten-Taktmuster
 - ➔ Leichte Merkbarkeit der Abfahrtszeiten
 - ➔ Tagesdurchgängige, immer gleiche Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien
- Pro Streckenast in der Regel nur eine Linie

Linienführung der Linien 22 und 26 zukünftig

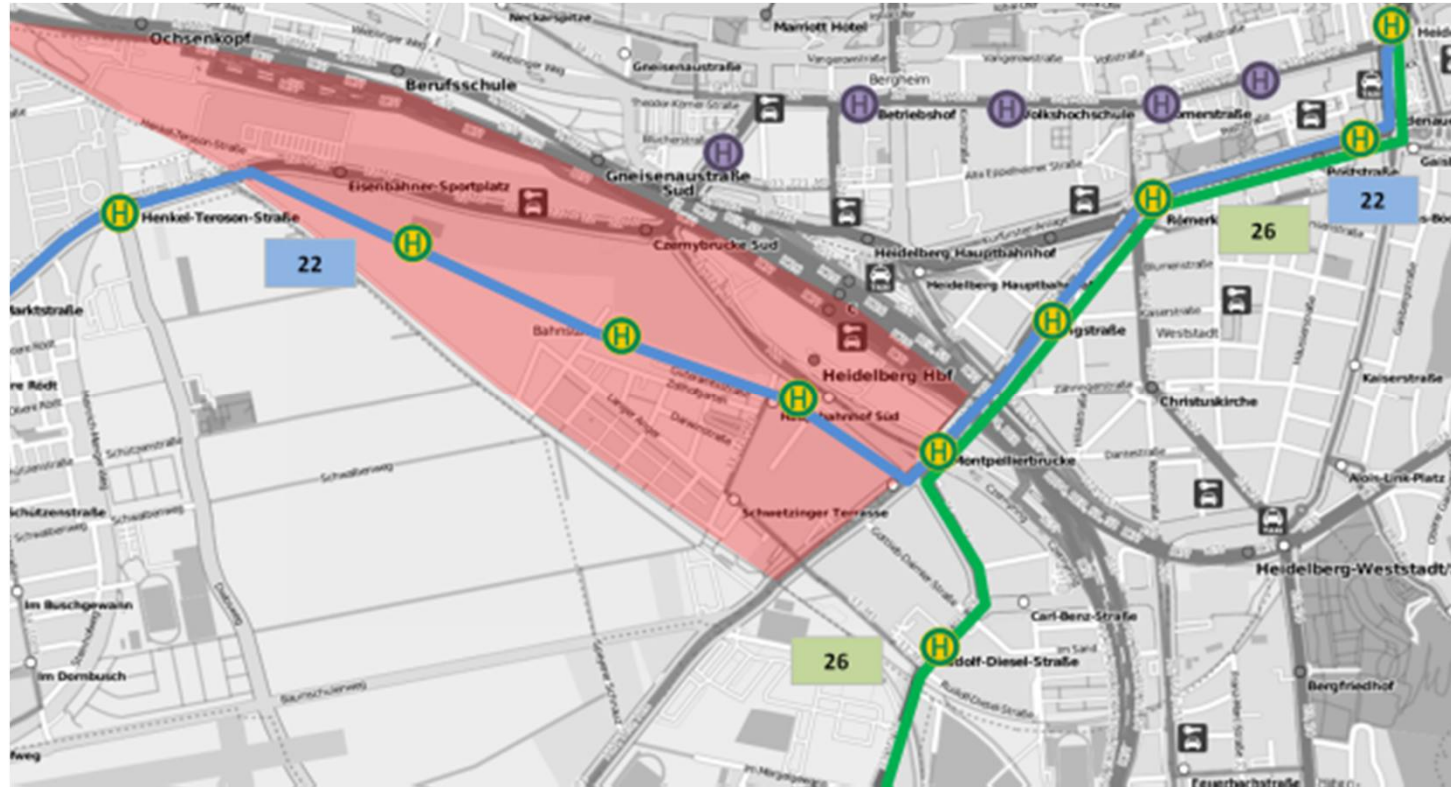


- Veränderte Linienwege der Linien 22 und 26 jeweils über die Bahnstadt mit drei bzw. zwei neuen Haltestellen
- Kirchheim, Eppelheim und Pfaffengrund sind somit direkt an den Hauptbahnhof angeschlossen
- Die Bahnstadt erhält eine zentrale Erschließung mit Anbindung an die Innenstadt sowie zum Pfaffengrund und nach Kirchheim
- In der Bahnstadt besteht eine Umsteigemöglichkeit zwischen den beiden Linien

Verworfenne alternative Linienführungen

- **Nur Linie 22 über die Bahnstadt, Linie 26 verbleibt wie gehabt**

- ☹️ Kirchheim nicht an Hauptbahnhof angebunden, somit wichtiges Maßnahmenziel nicht erreicht
- ☹️ Haltestelle Czernyring und komplette Bergheimer Straße ohne Straßenbahnbedienung, hier Ersatzbedienung mit zusätzlichem Kostenaufwand erforderlich



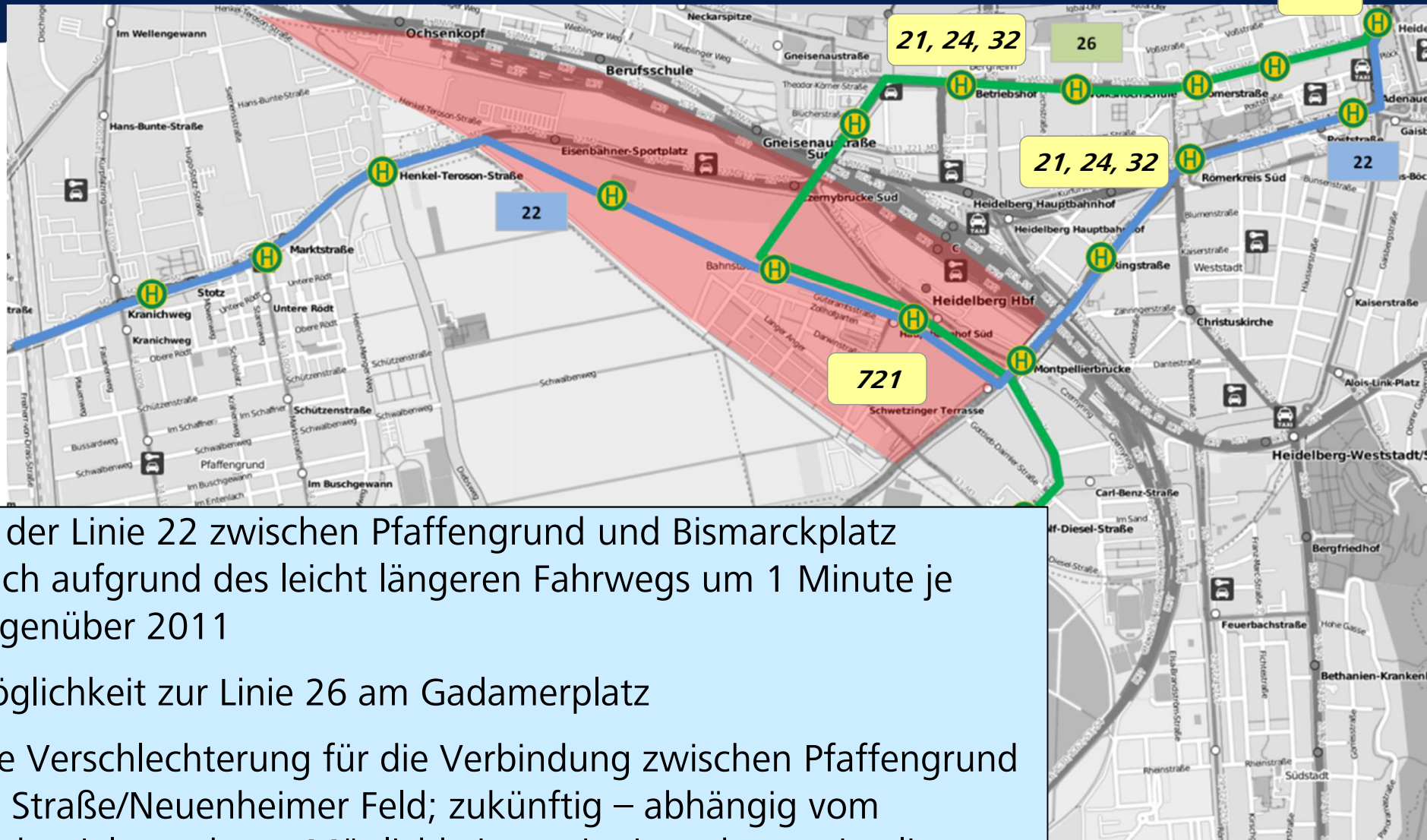
Verworfenne alternative Linienführungen

- Erschließung der Bahnstadt mit einer neuen Linie z. B. vom Bismarckplatz aus

- ☹️ Kirchheim und Pfaffengrund nicht an den Hauptbahnhof angebunden, somit wichtiges Maßnahmenziel nicht erreicht
- ☹️ Sehr hoher zusätzlicher Betriebsauswand, standardisierte Bewertung würde kippen
- ☹️ Zusätzliche Linie mit Endstelle am Bismarckplatz ist dort nicht abwickelbar



Veränderungen für die Linie 22

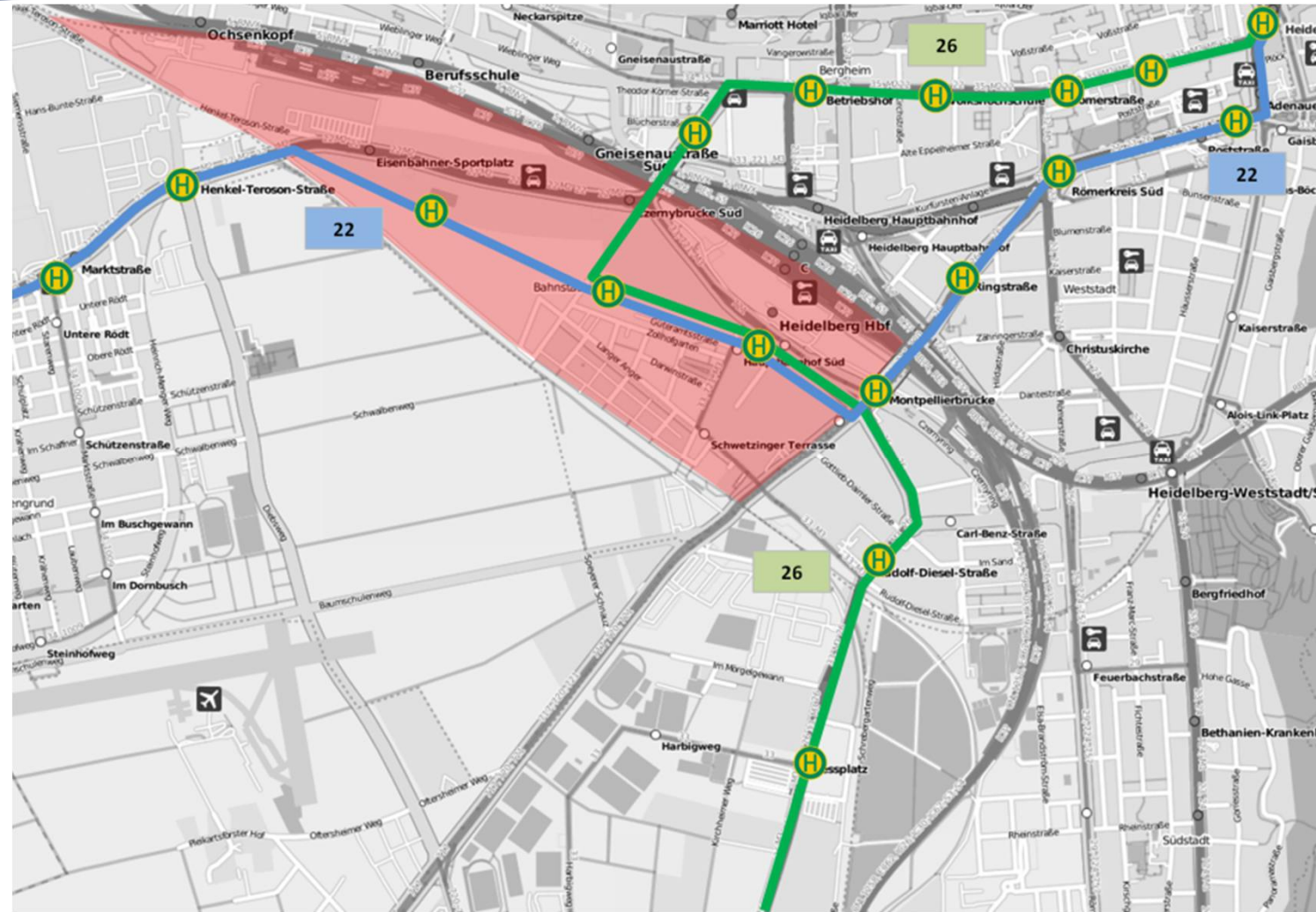


- Die Fahrzeit der Linie 22 zwischen Pfaffengrund und Bismarckplatz verlängert sich aufgrund des leicht längeren Fahrwegs um 1 Minute je Richtung gegenüber 2011
- Umsteigemöglichkeit zur Linie 26 am Gadamerplatz
- Geringfügige Verschlechterung für die Verbindung zwischen Pfaffengrund und Berliner Straße/Neuenheimer Feld; zukünftig – abhängig vom konkreten Fahrtziel – mehrere Möglichkeiten mit ein- oder zweimaligem Umstieg

Umsteigemöglichkeiten zum Neuenheimer Feld

Veränderungen für die Linie 26

- Die Linie 26 erschließt auf ihrem veränderten Linienweg die Stadtteile Bahnstadt und Bergheim zentral
- Die Fahrzeit Kirchheim – Bismarckplatz wird gegenüber dem aktuellen Fahrplan um 4 Minuten länger
- Die Erreichbarkeit der nördlichen und westlichen Stadtteile verbessert sich deutlich
>>>



Änderung bei der Erreichbarkeit

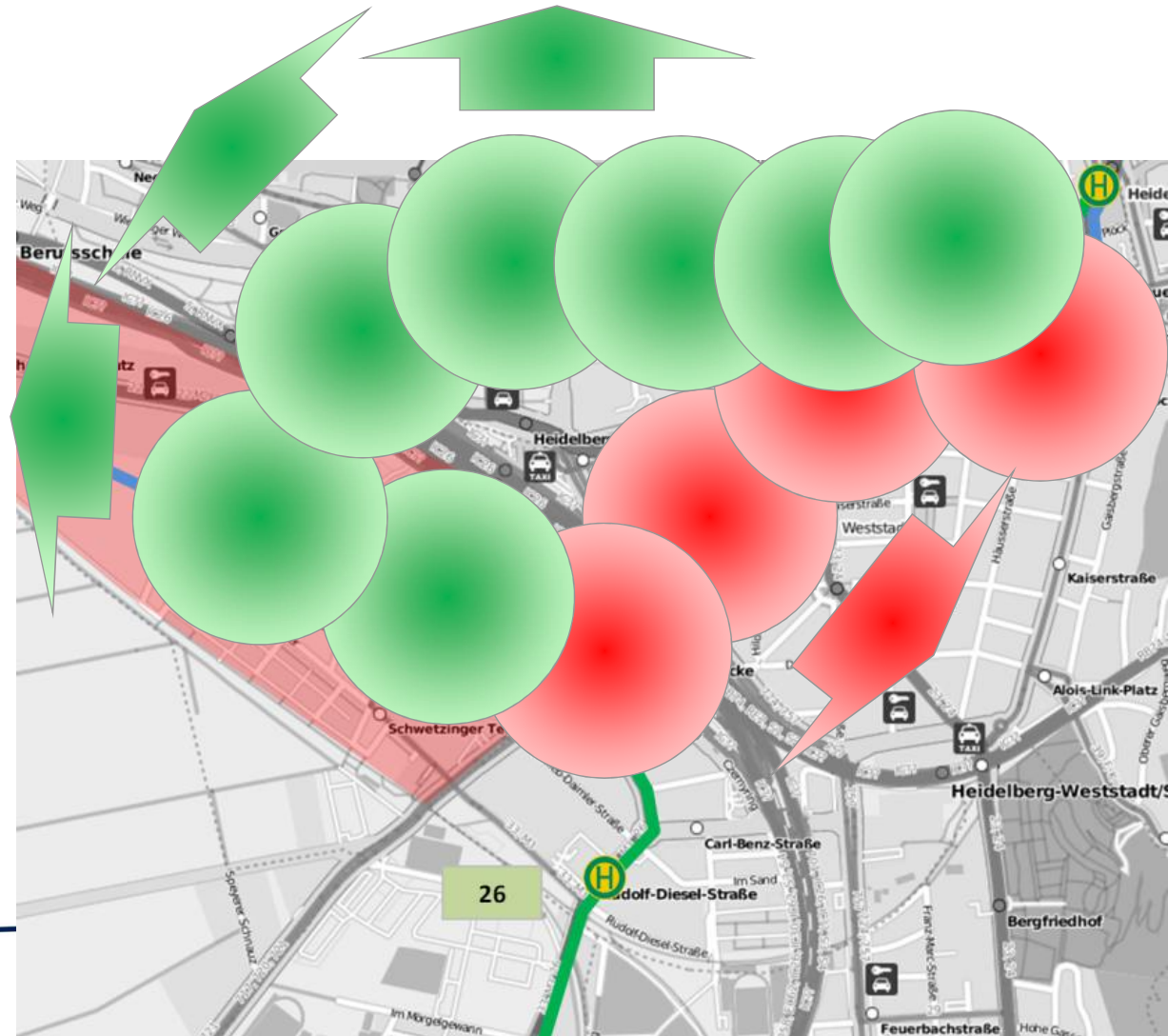
Direkte Erreichbarkeit von Haltestellen in der Innenstadt nach Umstellung der Führung der Linie 26:

**Von Kirchheim
aus nur mit
Umstieg
erreichbar:**

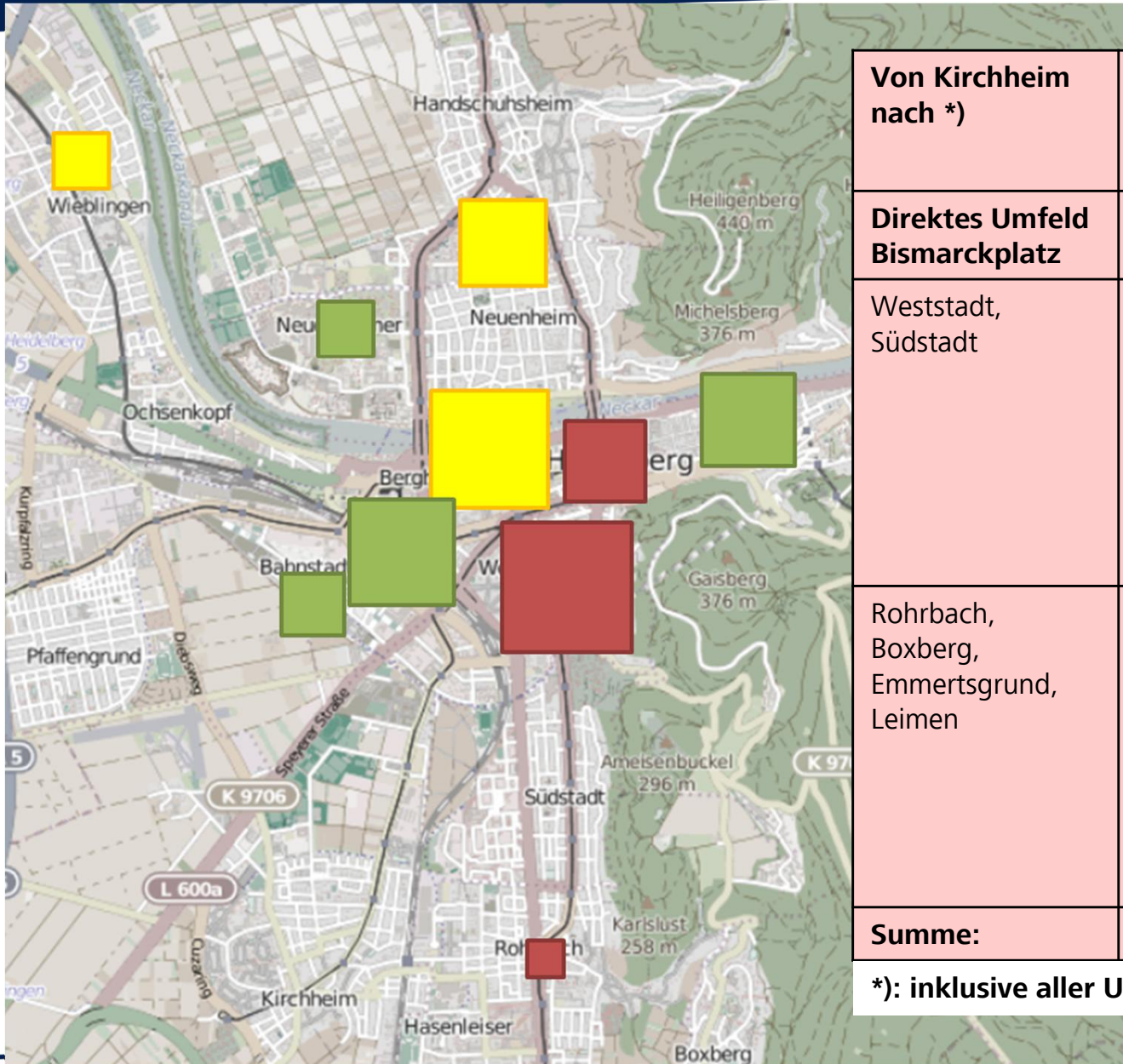
Ringstraße
Stadtbücherei
Poststraße/
Adenauerplatz

**Neu direkt
erreichbar:**

Hauptbahnhof Süd
Gadamerplatz
Betriebshof
Volkshochschule
Römerstraße
Altes Hallenbad



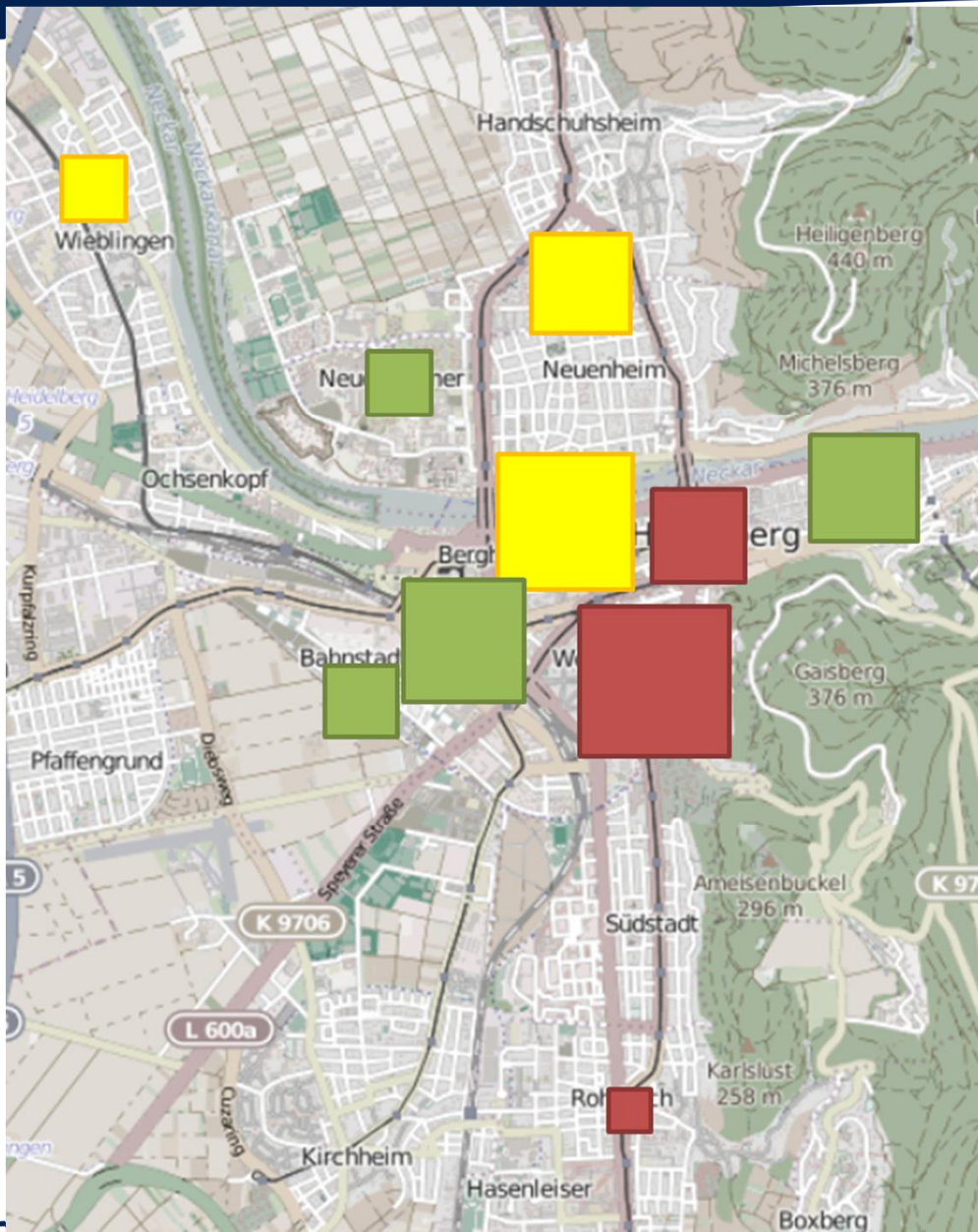
Fahrzeitänderungen und prognostizierte Nachfrage



Von Kirchheim nach *)	Fahrzeitverlängerung	Betroffene Fahrgäste/Tag (nur Linie 26)
Direktes Umfeld Bismarckplatz	Fahrzeit 4 Min. länger	700
Weststadt, Südstadt	Derzeit: • Ausstieg Ringstraße oder Stadtbücherei Neu: • Zusätzlicher Umstieg Hbf Süd oder Umstieg am Bismarckplatz	1.700
Rohrbach, Boxberg, Emmertsgrund, Leimen	Derzeit: • Umstieg Stadtbücherei Neu: • Zusätzlicher Umstieg Hbf Süd oder Umstieg am Bismarckplatz • Alternativ: Fahrt mit Buslinie 33	150 (mit Li. 26)
Summe:	-	2.550

*) inklusive aller Umstiege

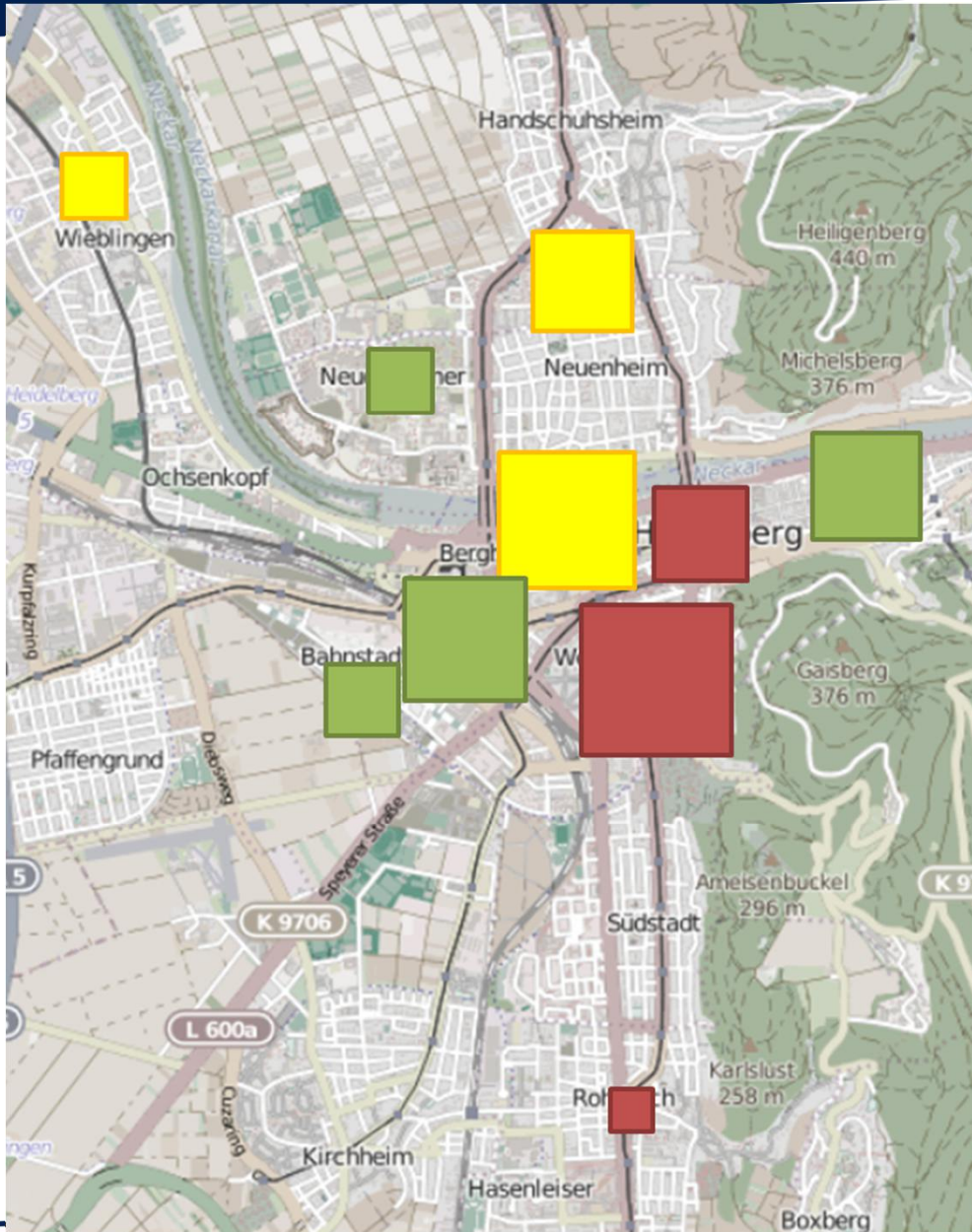
Fahrzeitänderungen und prognostizierte Nachfrage



Von Kirchheim nach *)	Keine wesentlichen Fahrzeitauswirkungen	Betroffene Fahrgäste/Tag (nur Linie 26)
Bergheim	Zentrale Erschließung über Bergheimer Straße mit im Mittel kürzerem Fußweg, aber mit etwas längerer Fahrzeit	1.400
Neuenheim, Handschuhsheim, Bergstraßen-Gemeinden	Derzeit: <ul style="list-style-type: none"> • Umstieg Stadtbücherei oder Bismarckplatz Neu: <ul style="list-style-type: none"> • Umstieg Betriebshof oder Bismarckplatz 	750
Wieblingen	Derzeit: <ul style="list-style-type: none"> • Umstieg Stadtbücherei (Linie 5), Poststraße (Linie 34) oder Bismarckplatz (Linie 35) Neu: <ul style="list-style-type: none"> • Umstieg Betriebshof (Linie 34/35) 	350
Summe:	-	2.500

*) : inklusive aller Umstiege

Fahrzeitänderungen und prognostizierte Nachfrage

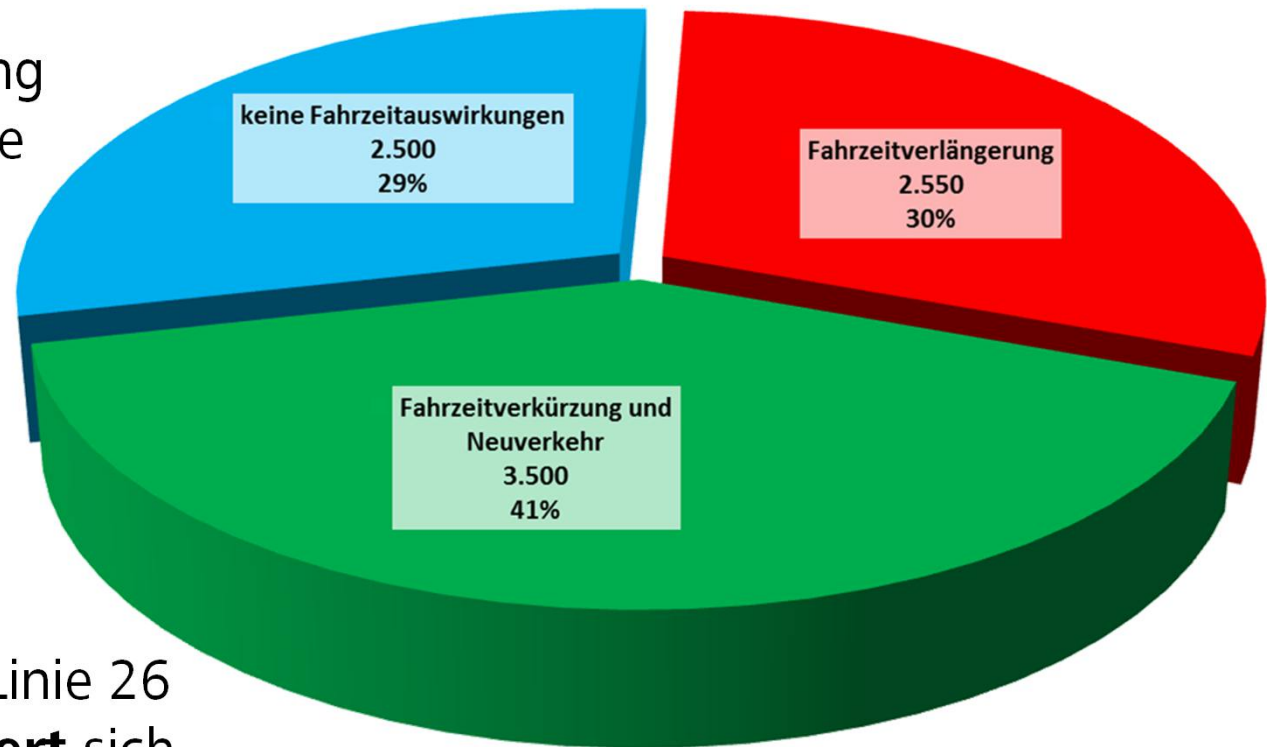


Von Kirchheim nach *)	Fahrzeitverkürzungen	Betroffene Fahrgäste/Tag (nur Linie 26)
Bahnstadt	Derzeit: Nur mit Bus erreichbar Neu: Zentrale Achse der Bahnstadt direkt mit Straßenbahn erreichbar im 10-Min-Takt	400
Hauptbahnhof	Derzeit: Nur mit Bus erreichbar Neu: Straßenbahn im 10-Min-Takt und deutlich kürzere Fahrzeit	1.200
Pfaffengrund, Eppelheim, Schwetzingen	Derzeit: Umstieg Bismarckplatz Neu: Umstieg Hbf Süd mit deutlicher Fahrzeitverkürzung	200
Neuenheimer Feld	Derzeit: Umstieg Stadtbücherei Neu: Umstieg Betriebshof mit zusätzlichen Fahrtenangebot und verkürzter Fahrzeit	350
Altstadt, Schlierbach, Ziegelhausen	Neu: mit Fahrtverkürzung der Linie 33 aufgrund direkterer Führung zwischen Messplatz und Bismarckplatz (nicht über die Bahnstadt) – noch nicht final beschlossen	850 (in Stand. Bew. mit Li. 26) (+ ca. 1.000 in Stand. Bew. mit Linie 33)
Neuverkehr Kirchheim – Innenstadt auf Linie 26		500
Summe (ohne Linie 33):		3.500

*) : inklusive aller Umstiege

Zusammenfassung

- Die Veränderung der Linienführung bringt für rund 40% der Fahrgäste der Linie 26 von und nach Kirchheim **Reisezeitvorteile**
- Für 30% der Fahrgäste der Linie 26 von und nach Kirchheim verhält sich die Maßnahme in Bezug auf die Reisezeit **neutral**
- Für rund 30% der Fahrgäste der Linie 26 von und nach Kirchheim **verlängert** sich die mittlere Reisezeit
- **Insgesamt gewinnt die Linie 26 alleine durch die veränderte Linienführung durch die Bahnstadt rund 500 Fahrgäste pro Tag hinzu.**



Planungsvariante Linie 33 mit verkürzter Linienführung

Fahrplan 2015

Varianten 2018

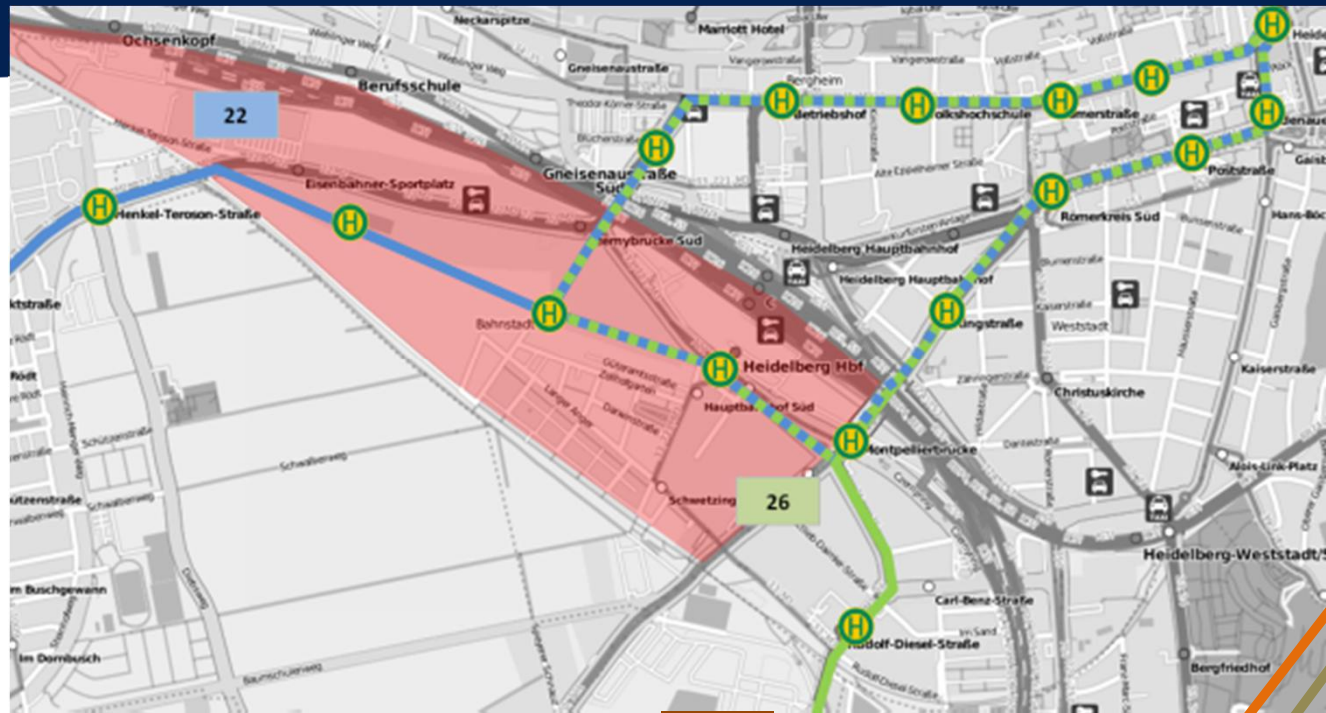
Linie 33 nicht über
Hbf Nordseite

Linie 33 nicht
über Bahnstadt

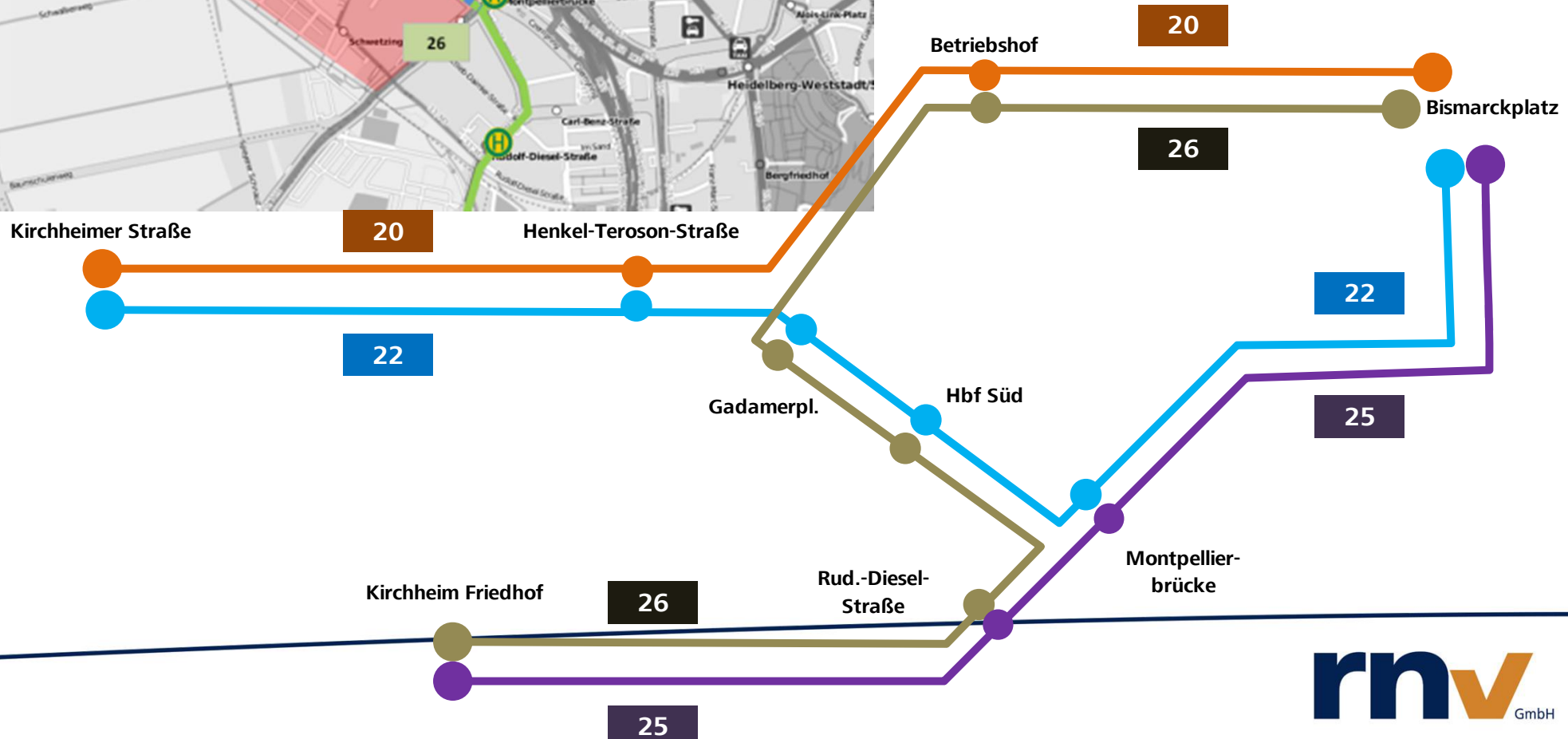
Linie 33 über
Patton Barracks,
genaue Route offen

Fahrzeitverkürzung
um bis zu 6 Minuten

Beispiel der Überlagerung von 4 Linien jeweils im 20-Min.-Takt/1

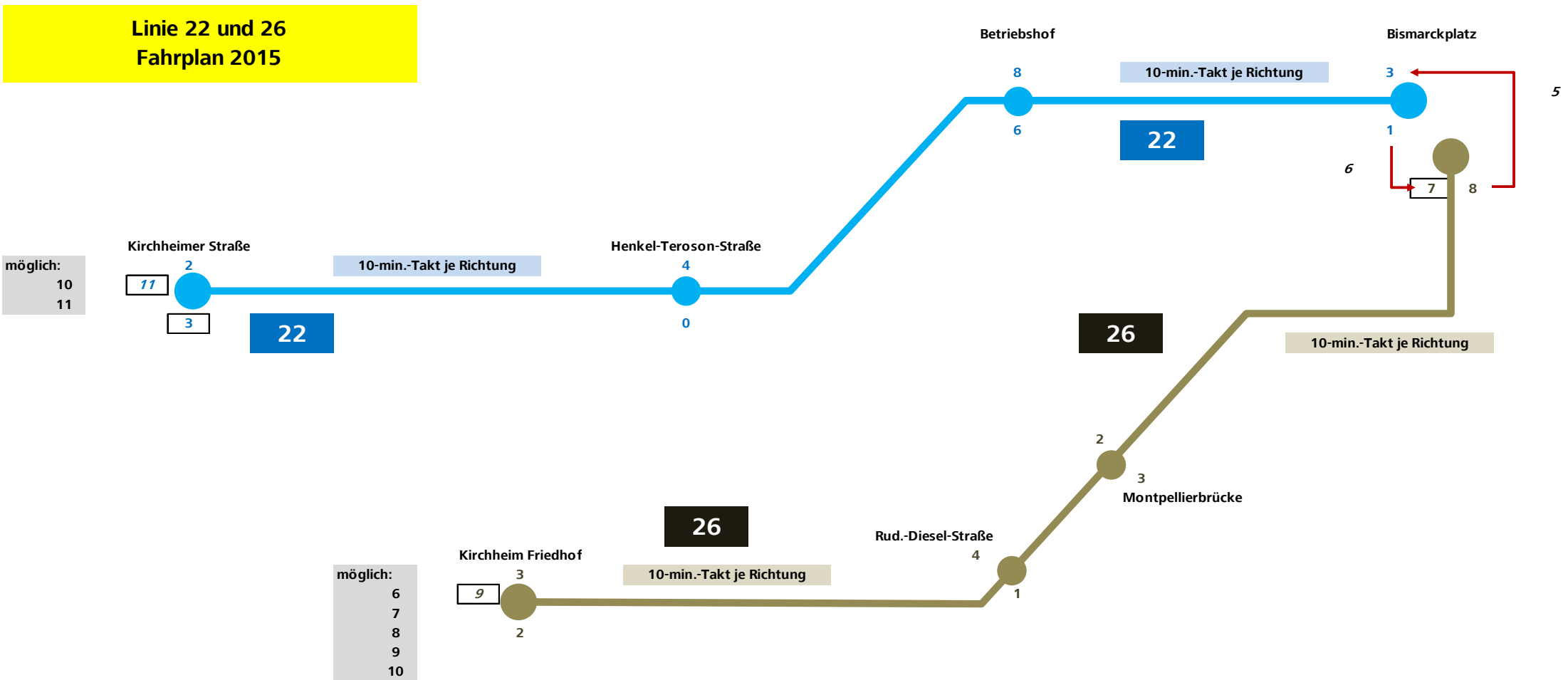


- Erschließung der Bahnstadt mit jeweils nur jeder zweiten Fahrt der Linien 22 und 26, d. h. vier statt zwei Linien



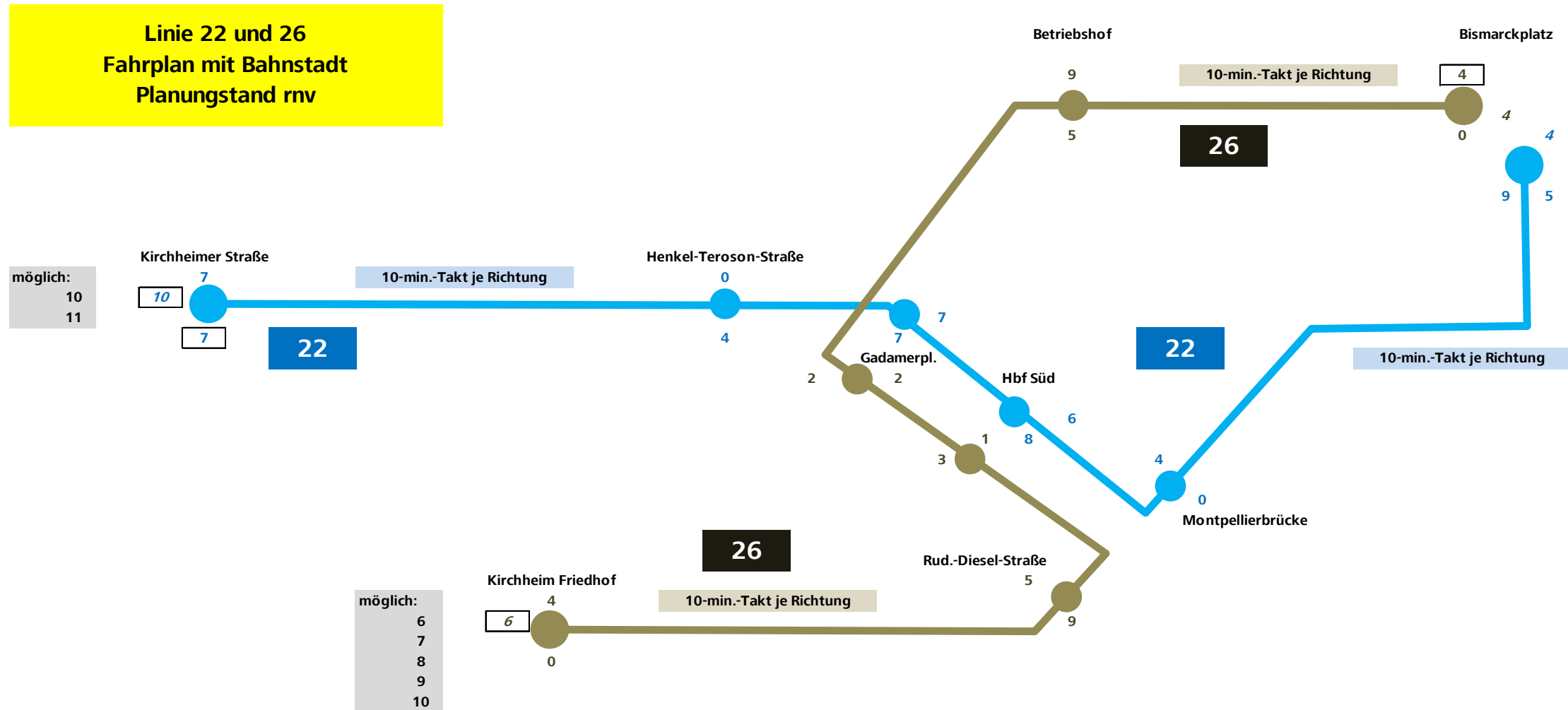
Beispiel der Überlagerung von 4 Linien jeweils im 20-Min.-Takt/2

Linie 22 und 26
Fahrplan 2015



Beispiel der Überlagerung von 4 Linien jeweils im 20-Min.-Takt/3

Linie 22 und 26 Fahrplan mit Bahnstadt Planungsstand rnv



Beispiel der Überlagerung von 4 Linien jeweils im 20-Min.-Takt/4

Linie 22 und 26
Fahrplan mit Bahnstadt
Variante 20+20

1. Schritt: 22 und 26 jeweils 20-minütig

möglich:
10
11

Kirchheimer Straße



20-min.-Takt je Richtung



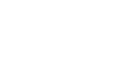
Henkel-Teroson-Straße



02



Hbf Süd



22



20-min.-Takt je Richtung



Betriebshof



20-min.-Takt je Richtung



26

Bismarckplatz



Takthalbierung und sehr problematische Fahrplanlage in der Bahnstadt

Kirchheim Friedhof



26

20-min.-Takt je Richtung

Rud.-Diesel-Straße



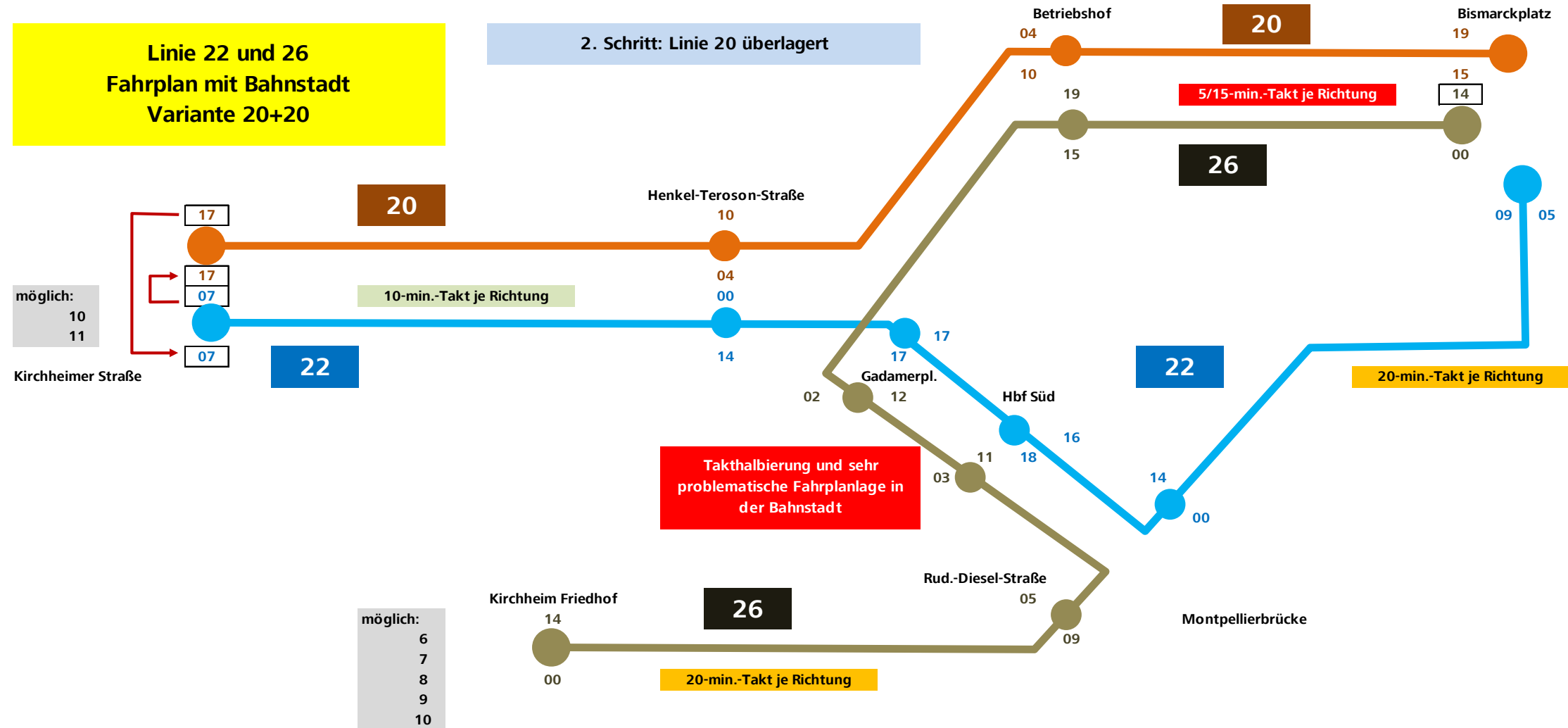
Montpellierbrücke

möglich:
6
7
8
9
10

Beispiel der Überlagerung von 4 Linien jeweils im 20-Min.-Takt/5

Linie 22 und 26
Fahrplan mit Bahnstadt
Variante 20+20

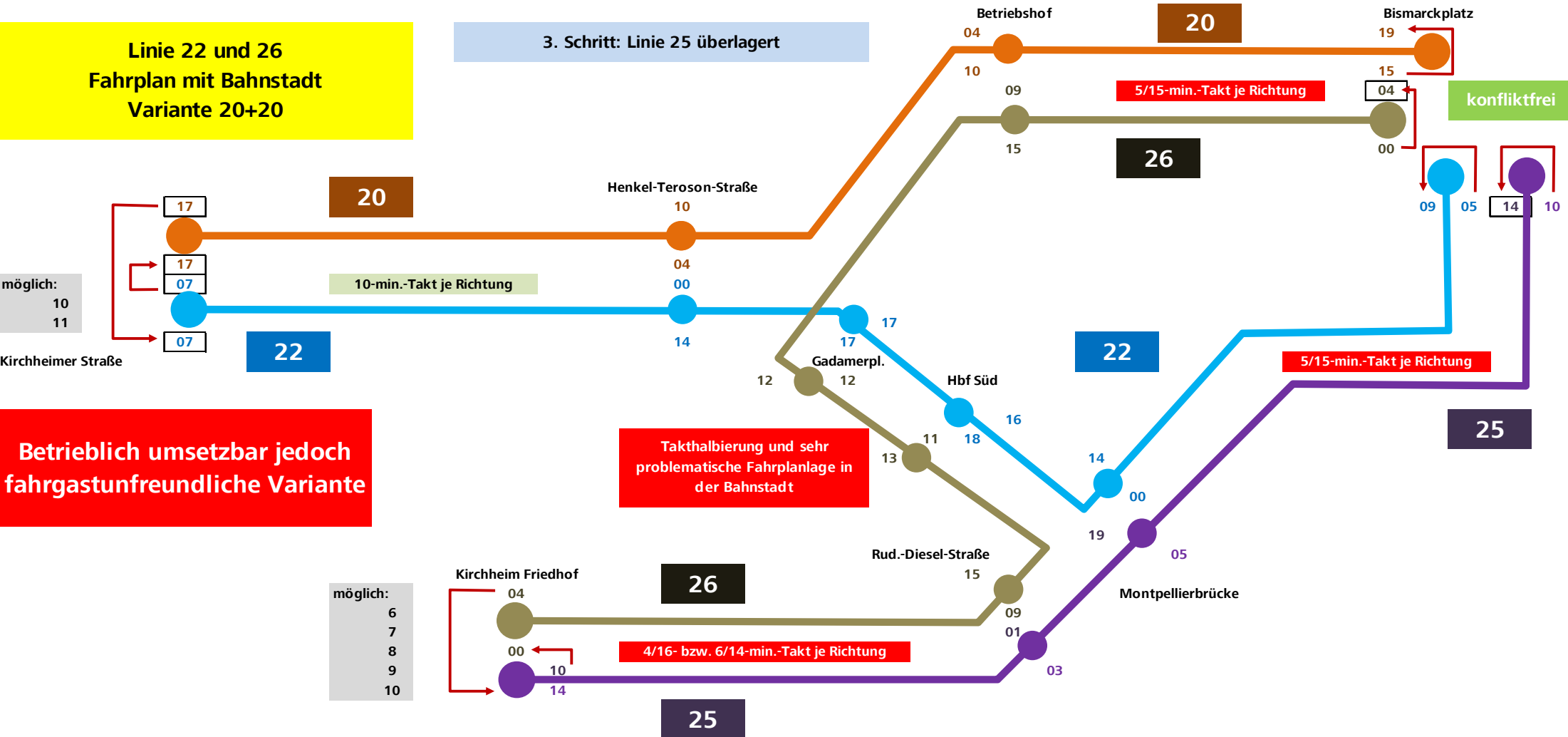
2. Schritt: Linie 20 überlagert



Beispiel der Überlagerung von 4 Linien jeweils im 20-Min.-Takt/6

Linie 22 und 26
Fahrplan mit Bahnstadt
Variante 20+20

3. Schritt: Linie 25 überlagert



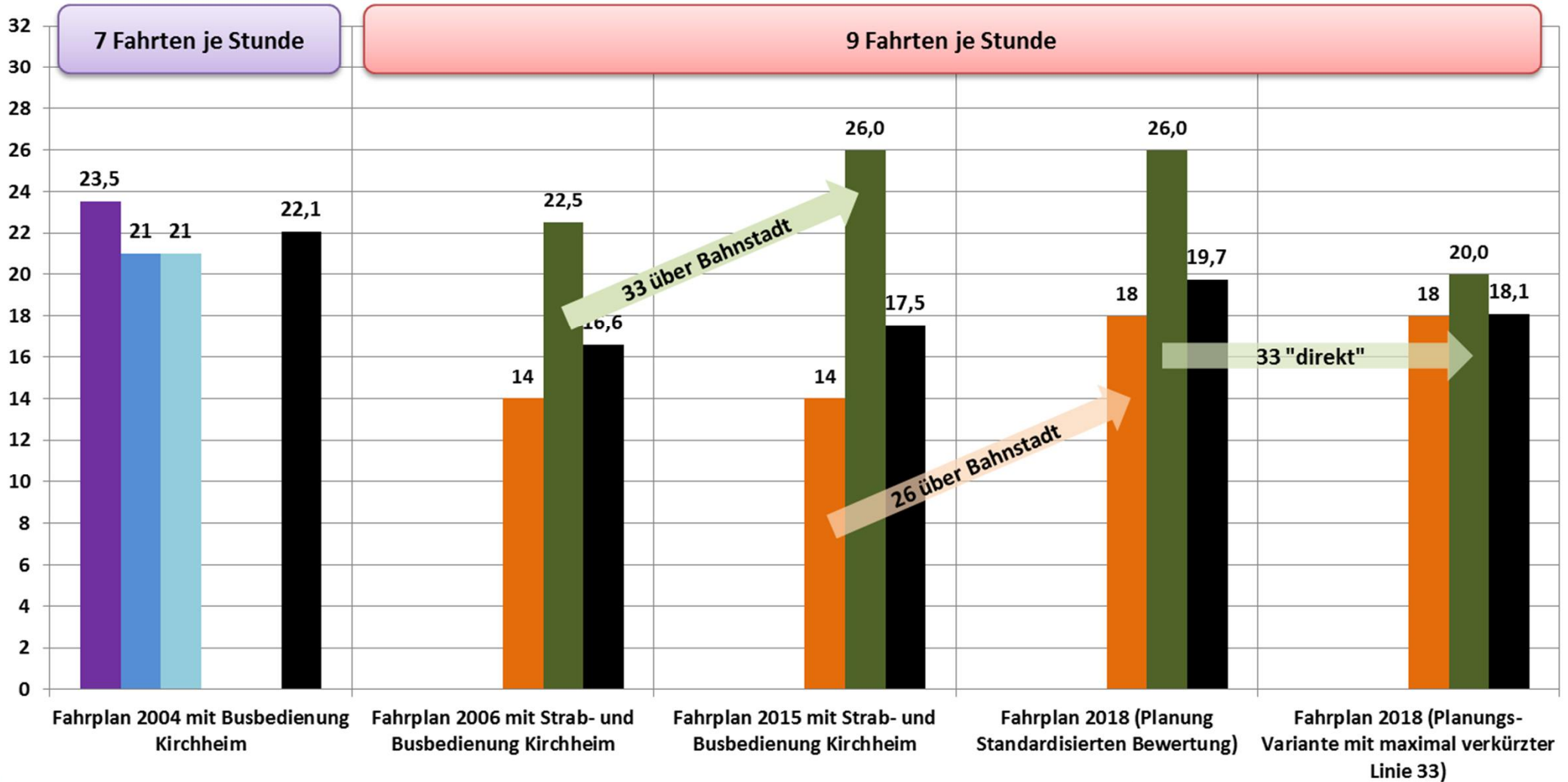
Fazit Linienüberlagerung:

- Mehr Direktverbindungen im 20-Minuten-Takt, aber ...
 - Transparenz und Begreifbarkeit deutlich verschlechtert
 - Halbierung des Fahrtenangebots in der Bahnstadt und Aufgabe des 10-Minuten-Takts
 - Nur 4/16-Minuten-Takt im Abschnitt Kirchheim – Innenstadt möglich
 - Anschlüsse Regionalverkehr in Kirchheim im 10-Minuten-Takt nicht abänderbar

Fahrzeitvergleich Kirchheim Rathaus - Bismarckplatz

Fahrzeitvergleich Kirchheim Rathaus - Bismarckplatz 2004 - 2006 - 2015 - 2018 (Planung)

■ Linie 11
 ■ Linie 41
 ■ Linie 42
 ■ Linie 26
 ■ Linie 33
 ■ alle



In der Standardisierten Bewertung sind alle Linien, einschließlich des Regionalverkehrs, berücksichtigt

Fazit

- Die Fahrzeiten zwischen Kirchheim und den übrigen Stadtteilen werden für einen Teil der Fahrgäste länger oder kürzer. Im Saldo haben rund 700 Fahrgäste mehr pro Tag Vorteile als Nachteile
- Zwischen Kirchheim Rathaus und Bismarckplatz erhöht sich bei maximal möglicher Fahrwegverkürzung der Linie 33 die mittlere Fahrzeit über alle Linien um weniger als eine Minute.
- Durch die neue Führung der Linie 26 entsteht unter Berücksichtigung aller Fahrgäste kein Nachteil für die Erschließung von Kirchheim durch die Straßenbahn
- Für die Bewohner des Pfaffengrunds ergeben sich durch die neue Führung der Linie 22 ebenfalls mehr Vor- als Nachteile
- Verkehrliche und betriebliche Randbedingungen lassen keine andere Linienführung zu, wenn die Straßenbahnerschließung der Bahnstadt unter Einbeziehung der bestehenden Linien erfolgen soll
- Der hohe Nutzen-Kosten-Indikator in der Standardisierten Bewertung für die Bahnstadt-Maßnahme von 1,9 macht die Vorteile für den Gesamtverkehr deutlich

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



BACKUP

Bisherige Informationsveranstaltungen und Beschlüsse mit Bezug zur Führung der Linie 26 (1/2)

Datum	Sitzung/Gremium	Titel der Veranstaltung	Beteiligungsgegenstand
05.04.2011	Gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Kirchheim, Pfaffengrund, Bergheim, Wieblingen, Weststadt und Südstadt	Information der Bezirksbeiräte über TOP 4 „ Erschließung Bahnstadt mit Straßenbahn, Sachstandsbericht und Ausblick mit Zeitschiene“	Trasse durch die Grüne Meile, Zeitschiene; Keine konkreten Aussagen zu Linienkonzepten möglich, da noch keine Standardisierte Bewertung vorlag
26.09.2012	Öffentliche Informationsveranstaltung	Informationsveranstaltung Mobilitätsnetz 2020	<u>Alle Maßnahmen des Mobilitätsnetz Heidelberg (Erläuterung zu Straßenbahn- und Busliniennetz)</u>
<u>14.03.2013</u>	Gemeinderats-sitzung	Mobilitätsnetz Grundsatzbe-schluss und Rahmenantrag GVFG-Bundesfördermittel (ersetzt Drucksache 0044/2013/BV)	Gemeinderatsbeschluss über das Weiterverfolgen der Planung des Mobilitätsnetzes Heidelberg im angegebenen Rahmen im Stadtgebiet Heidelberg. <u>Der Gemeinderat hat damit die Linienwege der Straßenbahnlinien und die dem Förderantrag zugrunde gelegten Buslinienführungen beschlossen.</u>
05.09. bis 19.09. 2013	Öffentliche Bege-hungen der geplan-ten Trassen	Maßnahmen aus dem Mobili-tätsnetz	Trassenbegehung
24.04.2013 und 18.09.2013	Öffentliche Informa-tionsveranstaltung	Maßnahme Mobilitätsnetz: Straßenbahntrasse Pfaffen-grund	Planungen zur Straßenbahntrasse Pfaffengrund (Gleiserneuerung) keine Erläuterung zum Stra-ßenbahn- und Busliniennetz
10.09.2013	Öffentliche Bürger-veranstaltung	Bürgerveranstaltung zum ge-planten Umbau Hauptbahnhof Nord	Erläuterungen der geplanten Haltestellenanlage und deren verkehrliche Veränderungen

Auszug aus Gemeinderatsvorlage 5.3.2015

Bisherige Informationsveranstaltungen und Beschlüsse mit Bezug zur Führung der Linie 26 (2/2)

Datum	Sitzung/Gremium	Titel der Veranstaltung	Beteiligungsgegenstand
12.11.2013	Öffentliche Informationsveranstaltung	Information zum Thema Standardisierte Bewertung der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes	<u>Präsentation der verschiedenen Planfälle (Gesamtnetz, Ostwestbahn und Campusbahn); Grundlage immer: Straßenbahnlinienführung in der Bahnstadt mit Linie 22 und Linie 26 über den Czerny-Ring und Hauptbahnhof Süd.</u>
18.11.2013	Öffentliche Informationsveranstaltung	Information über die zukünftige Straßenbahnführung in der Bahnstadt	<u>Erläuterung der geplanten Linienführungen in der Bahnstadt (siehe oben).</u>
12.12.2013	Öffentliche Bürgerveranstaltung	Bürgerveranstaltung zum geplanten Umbau Hauptbahnhof Nord	Erläuterungen der geplanten Haltestellenanlage und deren verkehrliche Veränderungen
31.03.2014	Öffentliche Informationsveranstaltung	Information zum Thema Standardisierte Bewertung der Maßnahmen des Mobilitätsnetzes	<u>Ausführliche Erläuterungen zu Straßenbahn- und Busliniennetz</u>
18.07.2014	Öffentliche Informationsveranstaltung	Information über die Planfeststellung der Straßenbahnplanung in der Bahnstadt	<u>Erläuterung zu Straßenbahn- und Busliniennetz</u>
07.10.2014	Bezirksbeirat Kirchheim	Information über die „Neue Linienführung der Straßenbahnlinie 26 und Veränderungen der Linienführung der Buslinie 33 nach Bau der Straßenbahntrasse in der Bahnstadt“	Erläuterung der Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und deren Auswirkungen auf die künftige Erschließung im Stadtteil Kirchheim

Auszug aus Gemeinderatsvorlage 5.3.2015

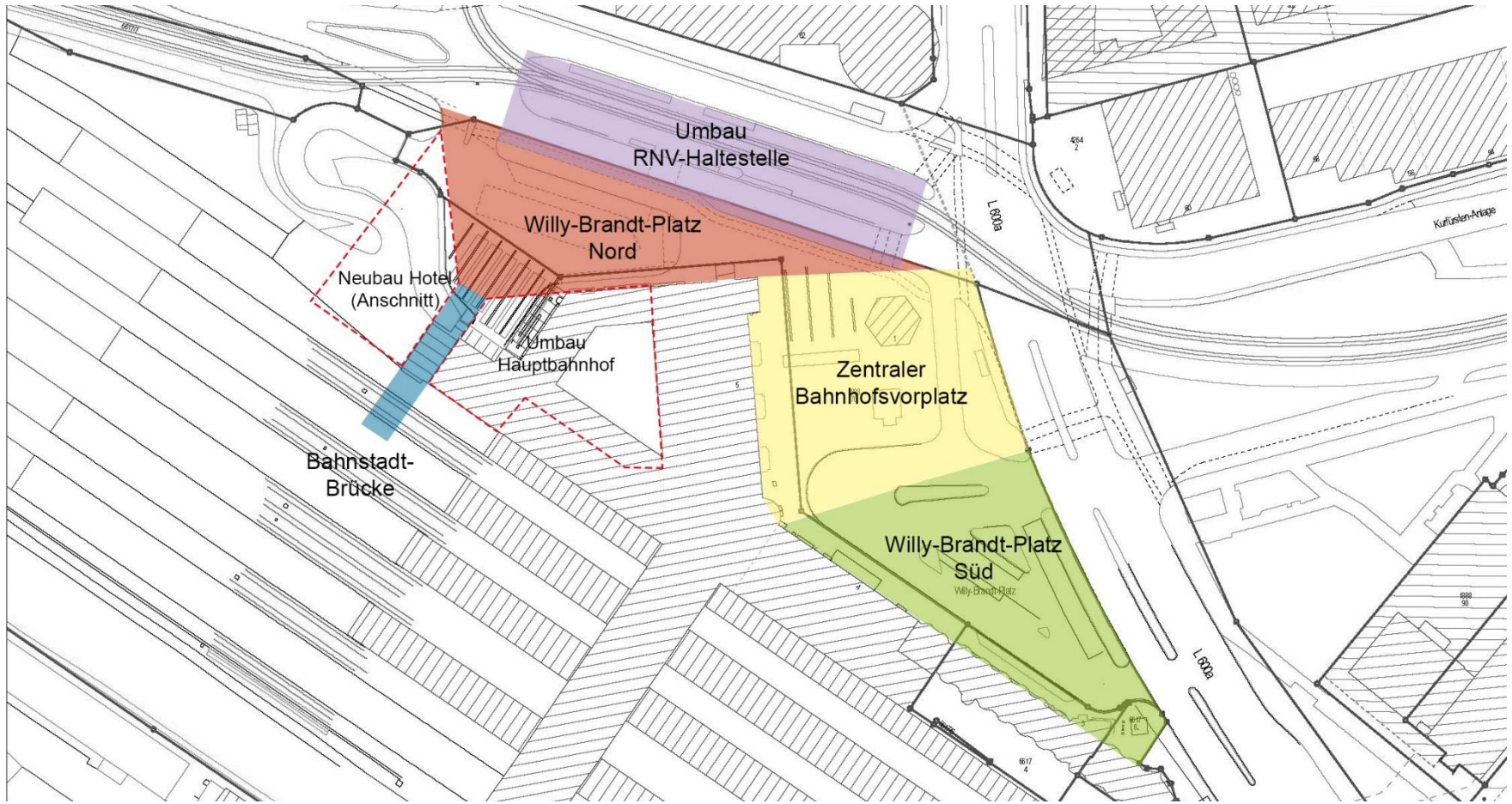
Ideenstudie
Neugestaltung Bahnhofsvorplätze
mit Realisierungsteil

Beteiligungsveranstaltung

Stadtplanungsamt, Simone Merkel
Heidelberg, 20. Oktober 2015



Flächen und Begrifflichkeiten



Zentraler Bahnhofsvorplatz

Impressionen



Zentraler Bahnhofsvorplatz

Impressionen



Zentraler Bahnhofsvorplatz

Impressionen



Zentraler Bahnhofsvorplatz

Impressionen



Willy-Brandt-Platz Nord

Impressionen



Willy-Brandt-Platz Süd

Impressionen



Funktionen

Ankommen

Weiterreisen

**Abschied und
Wiedersehen**

Funktionieren

ÖPNV, MIV, Rad; Taxi,
Parken

Repräsentation

„Entree“ der Stadt

Einsteigen

Treffen

Beobachten

Informieren

Warten

Aussteigen

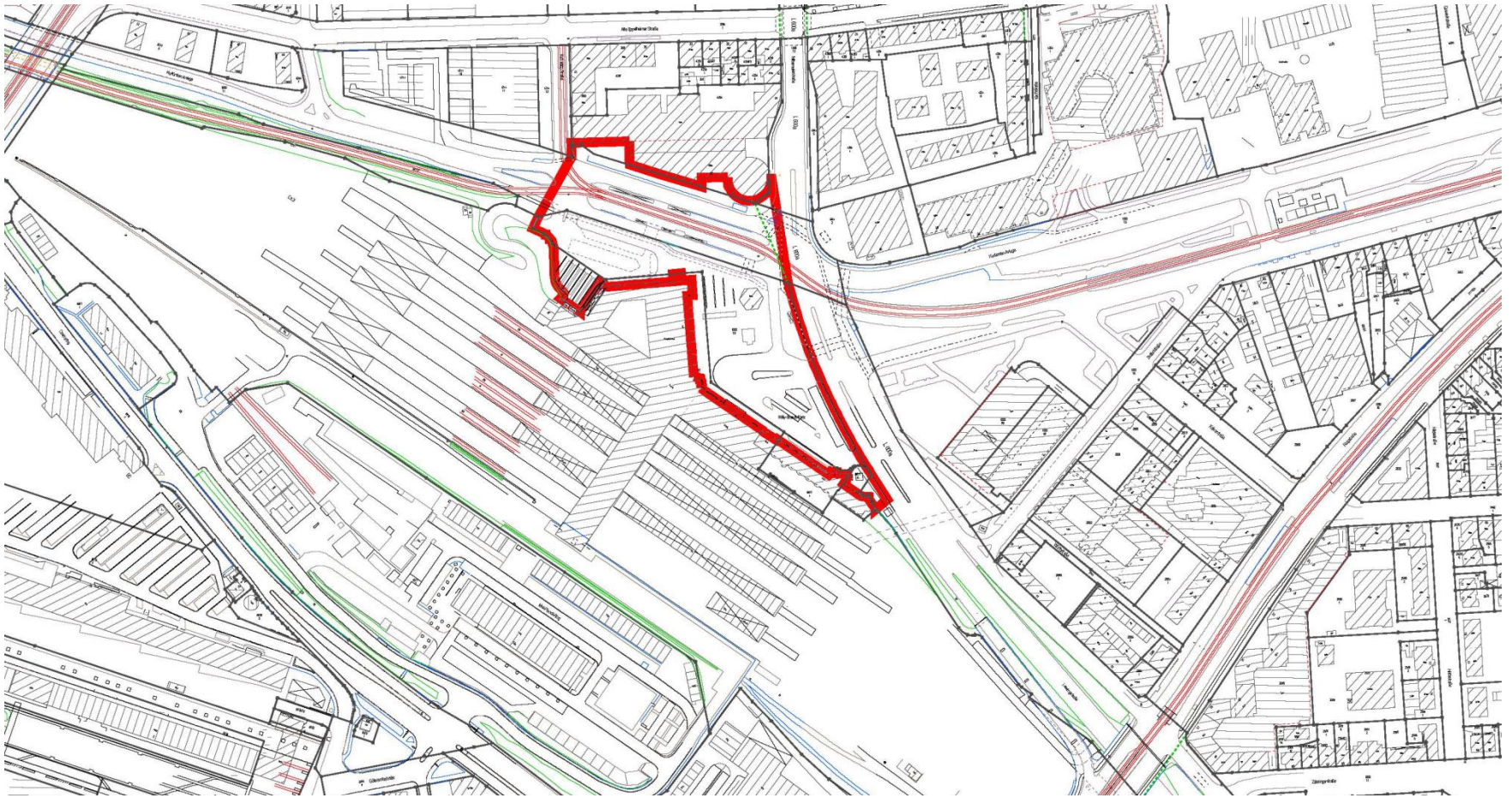
Orientieren

Verzehren

Einkaufen

Abfahren

Bearbeitungsgebiet Ideenstudie



Programm für die Auslobung Ziele Stadtgestaltung und Ästhetik

- **Hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums**
- **Wiedererkennungswert im Sinne eines „Entree“ und dem Bahnhof als einem besonderen Ort**
- **Gestaltungsschwerpunkt Zentraler Bahnhofsvorplatz und Bereich Fuß- und Radwege-Brücke Bahnstadt**
- **Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatz nach Süden**
- **Berücksichtigung des Denkmalschutzes: Kulturdenkmal besonderer Bedeutung gem. § 12 DSchG. / § 15 Abs. 3 DSchG Umgebungsschutz.**
- **Ordnung des Fahrradparkens: gestalterische Einbindung der Flächen und stadtbildverträgliche Integration von damit verbundenen technischen Einbauten oder oberirdischen Ingenieurbauwerken**
- **Freihalten von Sichtbezügen zur Hauptfassade des Empfangsgebäudes**

Programm für die Auslobung Ziele Stadtgestaltung und Ästhetik

- Integration von Kunst im öffentlichen Raum
- Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes
- Signaletik-Konzept mit intuitiver Führung
- Elemente der Repräsentation berücksichtigen, z.B. durch Beflaggung von Stadtereignissen
- Auskunft zu wichtigen Stadtinformationen
- Nutzung von digitalen Möglichkeiten

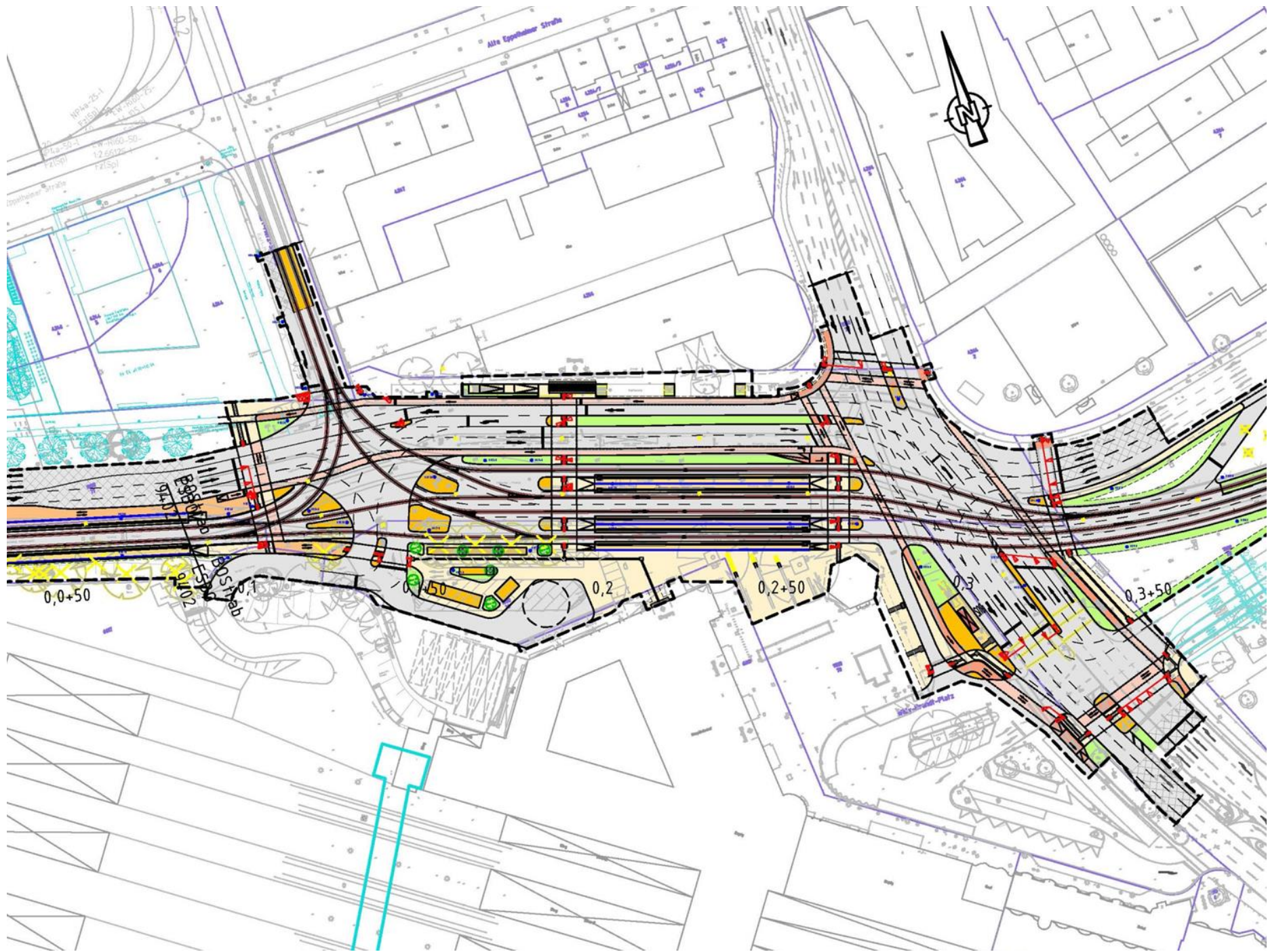
Programm für die Auslobung Ziele Freiraumgestaltung

- **Erhalt des Baumbestands, Baumgutachten ,Ersatz- und Neupflanzungen (?)**
- **Schaffung von öffentlichen Grünflächen (Art der Bepflanzung: Rasen, Sträucher, Stauden, Wechselbepflanzung)**
- **Hohe Aufenthaltsqualität und positive Atmosphäre**
- **Platz zum Aufenthalt und zur Begegnung**
- **Verwendung von hochwertigen, pflegeleichten und robusten Materialien wie Beläge und Ausstattungselemente**
- **Individualität des Stadtmobiliars**
- **Integrationen eines Blindenleitsystems in die Oberflächenbeläge**
- **Verbesserung der Orientierung auf den Platzflächen ermöglichen**
- **Angebote von Außengastronomie**
- **Bereitstellung von ausreichend Bewegungsflächen für Fußgänger und**
- **Flächen für Veranstaltungen freihalten**
- **Vermeidung von Angsträumen, Kriminalprävention**

Programm für die Auslobung

Ziele Verkehr: Fußgängerverkehr

- Verbesserung der Orientierung
- gute Verteilung der Fußgängerströme von und zu den Haltestellen fördern.
- Distanz der geplanten Fußgängerquerung zwischen Weststadt und Willy-Brandt-Platz Süd zum zentralen Bahnhofsvorplatz verringern, ggf. durch Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatzes
- Verbesserung der Fußgängerbeziehung zwischen westlicher Fußgängerquerung der Straßenbahnhaltestelle und dem Seiteneingang des Hauptbahnhofs mit Berücksichtigung des neu geplanten Seiteneingangs durch die DB
- Klar definierte Eingangssituation und Wegeführung zur Empfangshalle des Hauptbahnhofs
- Funktionierende Wegeverbindung von der geplanten Fußgänger-/Radfahrer-Brücke zum Bahnhofsvorplatz (Überbrückung der Höhenunterschiede und Wegeführung).
- Blindenleitsystem



NRW 25-1
17.1.1
17.1.2
17.1.3
17.1.4
17.1.5
17.1.6
17.1.7
17.1.8
17.1.9
17.1.10
17.1.11
17.1.12
17.1.13
17.1.14
17.1.15
17.1.16
17.1.17
17.1.18
17.1.19
17.1.20
17.1.21
17.1.22
17.1.23
17.1.24
17.1.25
17.1.26
17.1.27
17.1.28
17.1.29
17.1.30
17.1.31
17.1.32
17.1.33
17.1.34
17.1.35
17.1.36
17.1.37
17.1.38
17.1.39
17.1.40
17.1.41
17.1.42
17.1.43
17.1.44
17.1.45
17.1.46
17.1.47
17.1.48
17.1.49
17.1.50
17.1.51
17.1.52
17.1.53
17.1.54
17.1.55
17.1.56
17.1.57
17.1.58
17.1.59
17.1.60
17.1.61
17.1.62
17.1.63
17.1.64
17.1.65
17.1.66
17.1.67
17.1.68
17.1.69
17.1.70
17.1.71
17.1.72
17.1.73
17.1.74
17.1.75
17.1.76
17.1.77
17.1.78
17.1.79
17.1.80
17.1.81
17.1.82
17.1.83
17.1.84
17.1.85
17.1.86
17.1.87
17.1.88
17.1.89
17.1.90
17.1.91
17.1.92
17.1.93
17.1.94
17.1.95
17.1.96
17.1.97
17.1.98
17.1.99
17.1.100

Boschstr.
0,0+50
0,2
0,2+50
0,3
0,3+50



Mikrobahnhof-Platz

Programm für die Auslobung Ziele Verkehr: ÖPNV

Restriktionen der rnv-Planung beachten

- Lage und Größe der Straßenbahnhaltestelle mit allen technischen und betrieblichen Einrichtungen, Lage und Linienführung der Bahnen und Busse im gesamten Plangebiet
- Lage und Anzahl der Fußgängerquerungen im Haltestellenbereich,
- Lage der Radführung im Haltestellenbereich,
- Verkehrswege des MIV im gesamten Planbereich, Maststandorte der Fahrleitungsanlage



Programm für die Auslobung

Ziele Verkehr: MIV, Taxi, Fernbusse

MIV

- **Parken: Kurzzeitparker, Behindertenstellplätze, Kiss&Ride, Bundespolizei, Parken DB**
- **Anlieferfunktion (u.a. Warenanlieferung Bahnhofsbetriebe, Müllentsorgung) für den Bahnhof**
- **Anlieferfunktion (u.a. Warenanlieferung Hotel, IBIS-Hotel, Gastronomie z.B. McDonalds)**
- **Zufahrt zur Tiefgarage des geplanten Hotels**

Taxi

- **Taxi Haltepunkt und Taxi-Nachruckerzone**

Fernbusse

- **Verlagerung in die Bahnstadt**

Programm für die Auslobung Ziele Verkehr: Radfahrer

- Neuordnung des Fahrradparkens
- Schaffung von räumlich sinnvoll verteilten Parkangeboten unter Berücksichtigung des Quell – und Zielverkehrs
- Berücksichtigung der verschiedenen Sicherheitsbedürfnisse einzelnen Nutzergruppen beim Parken des Fahrrads (Freies Abstellen, Anlehnbügel, verschließbare oder reglementierte Formen des Parkens)
- Berücksichtigung der Vermietstationen Nextbike und Call a Bike



Fahrradparken

Die Lösung der Fahrradparkens ist entwurfsentscheidend

Bestand 2015	Stellplätze
Willy-Brandt-Platz Nord	670
Zentraler Bahnhofsvorplatz	726
Willy-Brandt-Platz Süd	106
Gleis 1 Radhof	119
Boxen	43
Öffentliche Mieträder	31
Summe	1695
Bedarfsprognose 2030	2400



Machbarkeitsstudie Fahrradparken in Arbeit

Untersuchung von verschiedenen dezentralen Lösungen

- Erreichbares Kontingent
- Bedienung der verschiedenen Richtungen des Ziel- und Quellverkehrs
- Stadtbildverträgliche Einbindung auf Umgebung und Bahnhofgebäude
- Platzsparende Anordnung
- Akzeptanz durch die Nutzer
- Vergleichende Wirtschaftlichkeitsberechnung

Lösungen für Fahrradparken



Ideenstudie Umgestaltung Bahnhofsvorplätze

Zeitplan

27.10.2015	Preisrichtervorbesprechung
17.11.2015 BUA	Beschluss Endfassung Aufgabenstellung
16.12.2015 GR	
12.01.2016	Ausgabekolloquium mit Begehung und Teilnahme der Öffentlichkeit
13.01.2016 - 29.02.2016	Bearbeitungszeit 1 (6 Wochen)
01.03.2016	Rückfragenkolloquium
02.03.2016 - 18.04.2016	Bearbeitungszeit 2 (6 Wochen)
18.04.2016	Abgabe Mehrfachbeauftragung
18.04.-28.04.2016	Vorprüfung
03.05.2016	Jury-Sitzung
09.05.2016 - 25.05.2016	Ausstellung der Arbeiten und Bürgerinformation
28.06.2016 BUA	Auswahl und Zustimmung Siegerentwurf
21.07.2016 GR	
August/September 2016	Festlegung Oberflächen und Bemusterung
September 2016	Beginn Ausführungsplanung Willy-Brand-Platz Nord durch Siegerbüro

Vielen Dank

Simone Merkel
Stadtplanungsamt
Stadt Heidelberg
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

Telefon 06221 58-23150
Simone.merkel@heidelberg.de
www.heidelberg.de

Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden aus der Veranstaltung vom 20.10.2015

2. Stadtgestaltung und Ästhetik -	
2.1. <i>Hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums</i>	
2.4. <i>Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatzes nach Süden</i>	
	mit spezieller Berücksichtigung des neuen Fußgänger-Überwegs und den neu entstehenden Sichtachsen
	aktuelle Nutzung unpraktisch
2.7. <i>Freihalten von Sichtbezügen zur Hauptfassade des Empfangsgebäudes</i>	
	Auch <u>von</u> der Hauptfassade zur Stadt/Schloss sollten Sichtbezüge freigehalten werden. Dies gilt insbes. für Sichtbezüge zur Kurfürstenanlage deren „ <u>Boulevard</u> “-Charakter - gestärkt werden soll. (Grünflächen mitbedacht)
2.8. <i>Integration von Kunst im öffentlichen Raum</i>	
	Fahrrad-Nutzung künstlerisch repräsentieren
2.9. <i>Erarbeitung eines Beleuchtungskonzepts differenziert nach Architektur und Plätzen, ggf. Anstrahlung des Bahnhofs.</i>	
	mit Mitteln des Lichtes Räume verbinden. bei gleichzeitiger Vermeidung von „Lichtsmog“
2.10 <i>Signaletik-Konzept, das die Besucher intuitiv zu den verschiedenen Zielen wie Innenstadt, ÖPNV, Fuß- und Radwege-Brücke Bahnstadt, Taxen usw. führt</i>	
2.12. <i>Auskunft zu wichtigen Stadtinformationen geben, wie auch Nutzung von digitalen Möglichkeiten</i>	<i>beispielsweise Stadtplan und Veranstaltungshinweise,</i>
	„Wissens“-Objekte / „Wissens“-Station (bspw. Info-Tische) – mit künstlerischem Wert – einbeziehen. (bis in die Kurfürstenanlage hinein). Diese sollten zum Wissenschaftsstandort Heidelberg passen.
	Umgestaltung und potentielle Verlagerung des Info-Pavillons.

2. Stadtgestaltung und Ästhetik -
<i>Weitere Anregungen:</i>
<i>2.15 Lärmschutz-akustische Beziehungen mitbedenken</i>
<i>2.16. Schutz vor Geruchsbelästigung durch Abgase, Einsatz von Düften</i>
<i>2.17. „MUCK“ besser sichtbar machen</i>
<i>2.18. Barrierefreiheit wertig (ästhetisch wertvoll) gestalten</i>
<u>Grundsätzliche Hinweise, die über den Beteiligungsgegenstand hinaus gehen:</u> Auftrag zu eng. Es fehlt: <ul style="list-style-type: none">- Bahnhof innen u.a. Kontext Erweiterung Ladehof- Ehemalige Post: Konferenzzentrum

Stadtgestaltung & Ästhetik

Fehlt etwas?
Wird etwas anders gesehen?

2. Stadtgestaltung und Ästhetik

2.1 Hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums

2.2 Wiedererkennungswert im Sinne eines „Eintree“ und dem Bahnhof als einem besonderen Ort

2.3 Der Gestaltungsschwerpunkt soll auf dem zentralen Bahnhofsvorplatz und auf dem neu entstehenden Raum im Bereich des Brückenkopfes der Fuß- und Radwege-Brücke aus der Bahnstadt entstehen.

2.4 Vergrößerung des zentralen Bahnhofsvorplatzes nach Süden

2.5 Berücksichtigung des Denkmalschutzes. Beim Hauptbahnhof handelt es sich um ein Kulturdenkmal besonderer Bedeutung gem. § 12 DSchG. Weiterhin besteht gemäß § 15 Abs. 3 DSchG der sogenannte Umgebungsschutz.

2.6 Ordnung des Fahrradparkens: gestalterische Einbindung der Flächen und stadtbildverträgliche Integration von damit verbundenen technischen Einbauten oder oberirdischen Ingenieurbauwerken

2.7 Freihalten von Sichtbeziehungen zur Hauptfassade des Empfangsgebäudes

2.8 Integration von Kunst im öffentlichen Raum

2.9 Erarbeitung eines Beleuchtungskonzept differenziert nach Architektur und Plätzen, ggf. Anstrahlung des Bahnhofs

2.10 Signaletik-Konzept, das die Besucher intuitiv zu den verschiedenen Zielen wie Innenstadt, ÖPNV, Fuß- und Radwege-Brücke Bahnstadt, Taxen usw. führt.

2.11 Elemente der Repräsentation berücksichtigen, z.B. durch Beflaggung von Stadtereignissen

2.12 Auskunft zu wichtigen Stadtinformationen geben, wie beispielsweise Stadtplan und Veranstaltungshinweise, auch Nutzung von digitalen Möglichkeiten

2.13. Transparenz-Erhaltung im Bf-Gebäude selbst und aus dem Bf-Gebäude - Lichtbeziehungen

2.14. Aufstellfläche für Versammlungen beschreiben.

zu 2.4) & spezielle Berücksichtigung des neuen Fußgänger-Überwegs und den neu entstehenden Sichtachsen.

zu 2.12) Wissens-Objekte / „Wissens-Station (Info-Tische) - mit künstlerischem Wert- Einbeziehen. (in die Kunstfest-Anlage hinein)


zu 2.7) auch von der Hauptfassade zur Stadt / ~~Straße~~ ^{ins} auch „Boulevard“-Charakter der Kunstfest-Anlage stärken. (Anlieger mitbedacht)

zu 2.12) und Umgestaltung und potentielle Verlagerung des Info-Pavillons

zu 2.9) mit Mitteln des Lichtes Räume vorbilden. / Vermidung „Lichtmog“

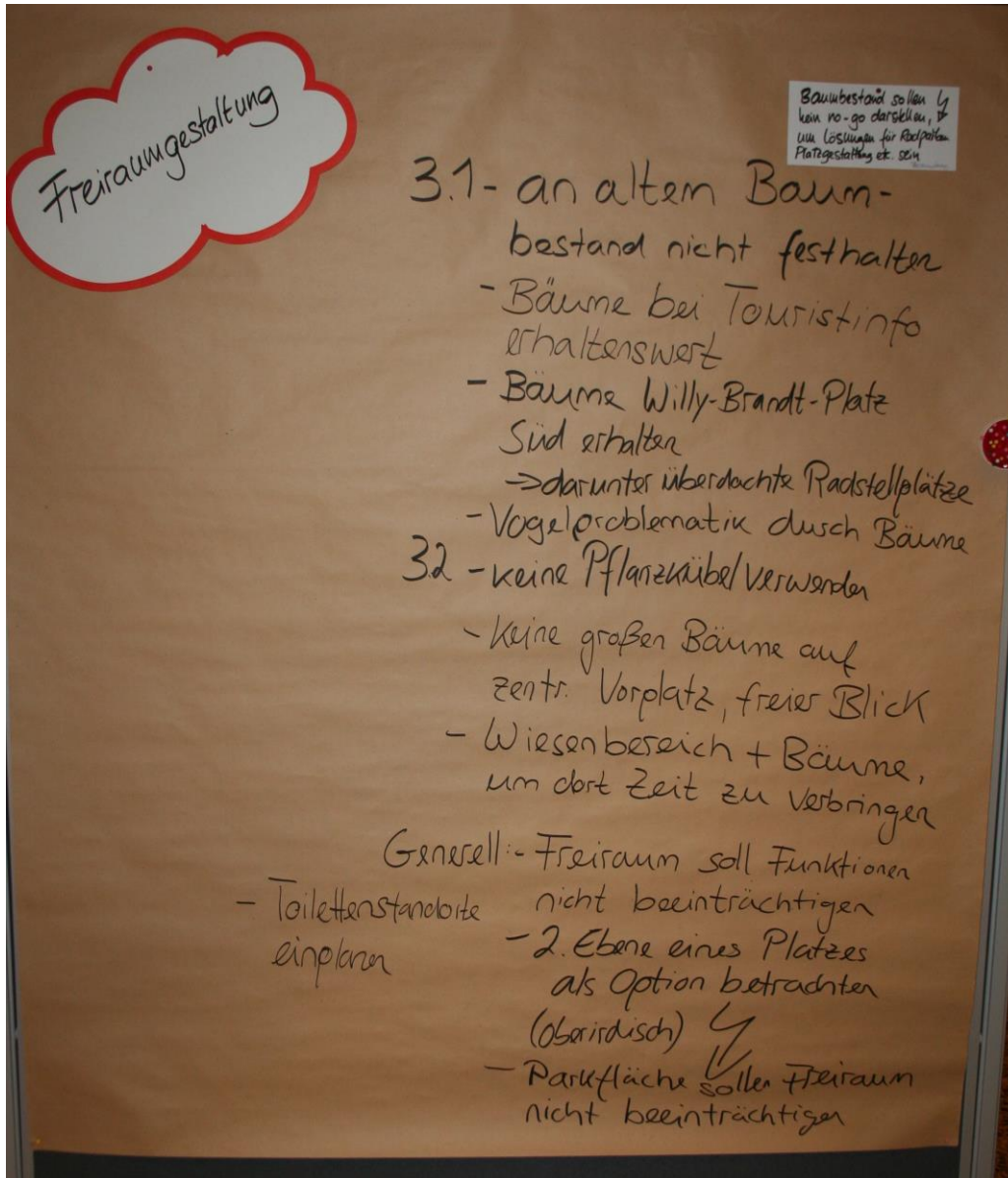
zu 2.10) Lichtes Räume vorbilden. / Vermidung „Lichtmog“

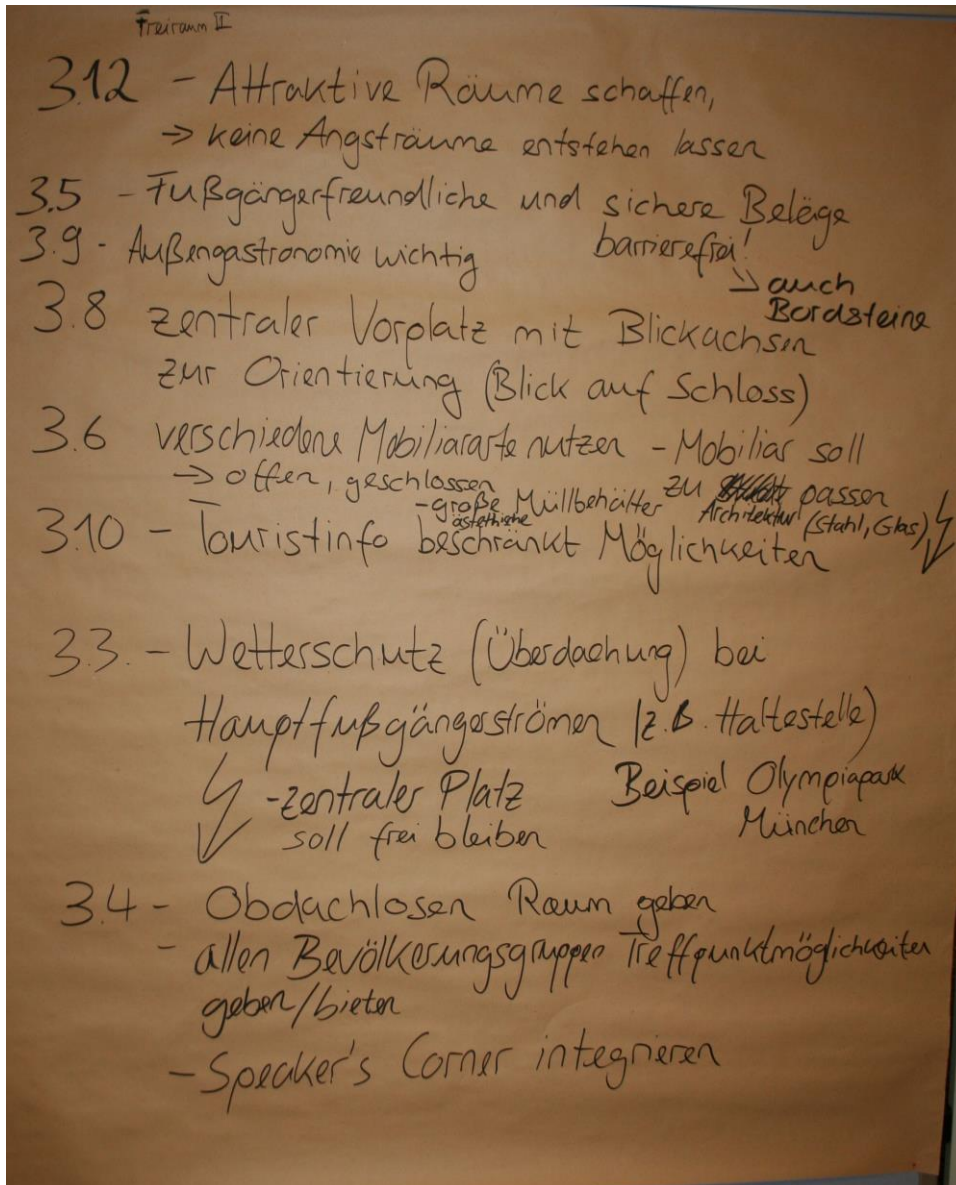
zu 2.15) Lärmschutz-Akustische Beziehungen mitbedenken.



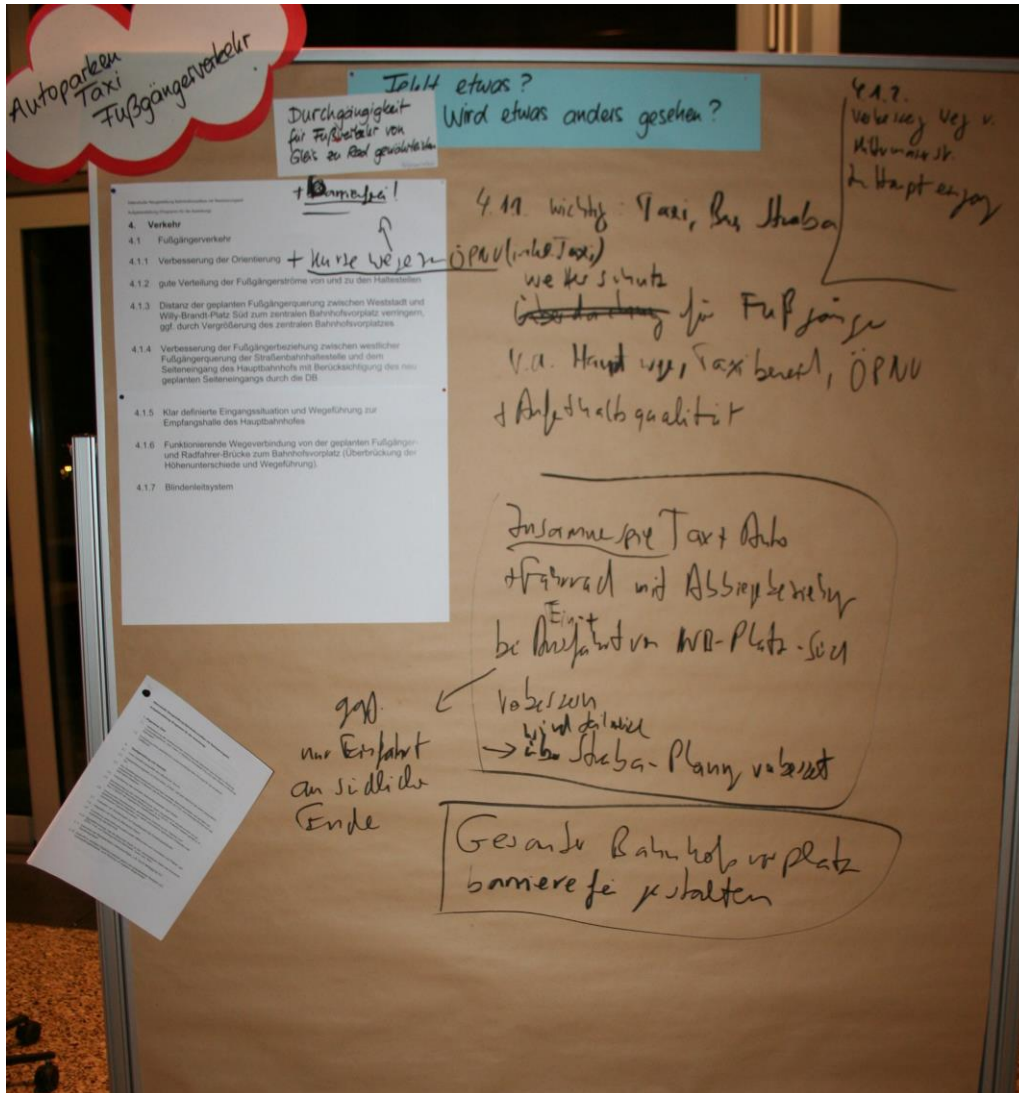
3. Freiraumgestaltung
<i>3.1. Erhalt des Baumbestands, Ersatz- und Neupflanzungen</i>
Baumbestand soll gute Lösungen für Radparken, Platzgestaltung etc. nicht behindern
an altem Baumbestand nicht zwingend festhalten
Bäume bei Touristinfo erhaltenswert
Bäume Willy-Brandt—Platz Süd erhalten darunter überdachte Radstellplätze
Vogelproblematik durch Bäume (Vögel lassen sich auf Bäumen nieder und verdrecken Mobiliar, Bodenbelag)
<i>3.2. Schaffung von öffentlichen Grünflächen (Art der Bepflanzung: Rasen, Sträucher, Stauden, Wechselbepflanzung)</i>
Keine Pflanzkübel verwenden
Keine großen Bäume auf zentralen Vorplatz, damit freier Blick gewährleistet ist
Wiesenbereich + Bäume, um dort Zeit zu verbringen
Generell: Freiraum soll Funktion nicht beeinträchtigen.
Toilettenstandorte einplanen
2. Ebene eines Platzes als Option betrachten (oberirdisch)
<i>3.3 Hohe Aufenthaltsqualität und positive Atmosphäre</i>
Wetterschutz (Überdachung) bei Hauptfußgängerströmen (z.B. über Haltestelle) Beispiel Olympiapark München ¼ - zentraler Platz soll frei/unüberdacht bleiben
<i>3.4. Platz zum Aufenthalt und zur Begegnung</i>
Obdachlosen Raum geben

3. Freiraumgestaltung	
	allen Bevölkerungsgruppen Treffpunktmöglichkeiten geben / bieten
	Speaker's Corner integrieren
3.5.	<i>Verwendung von hochwertigen, pflegeleichten und robusten Materialien wie Beläge und Ausstattungselemente</i>
	Fußgängerfreundliche und sichere Beläge, barrierefrei → auch Bordsteine
3.6.	<i>Individualität des Stadtmobiliars</i>
	verschiedene Mobiliararten nutzen – Mobiliar soll zu Architektur passen (Stahl, Glas) → Sitzmöglichkeiten offen, geschlossen anbieten
	große und ästhetische Müllbehälter
3.8.	<i>Verbesserung der Orientierung auf den Platzflächen ermöglichen</i>
	zentraler Vorplatz mit Blickachsen zur Orientierung (Blick auf Schloss)
3.10.	<i>Bereitstellung von ausreichend Bewegungsflächen für Fußgänger</i>
	Außengastronomie wichtiger Faktor zur Belebung des Platzes
	Touristeninfo beschränkt Möglichkeiten
3.12.	<i>Vermeidung von Angsträumen, Kriminalprävention</i>
	Attraktive Räume schaffen, keine Angsträume entstehen lassen
	<i>Weitere Anregungen:</i>
3.13.	<i>Generell: Freiraum soll Funktion nicht beeinträchtigen.</i>
3.14.	<i>Toilettenstandorte einplanen</i>
3.15.	<i>zweite Ebene eines Platzes als Option betrachten (oberirdisch)</i>



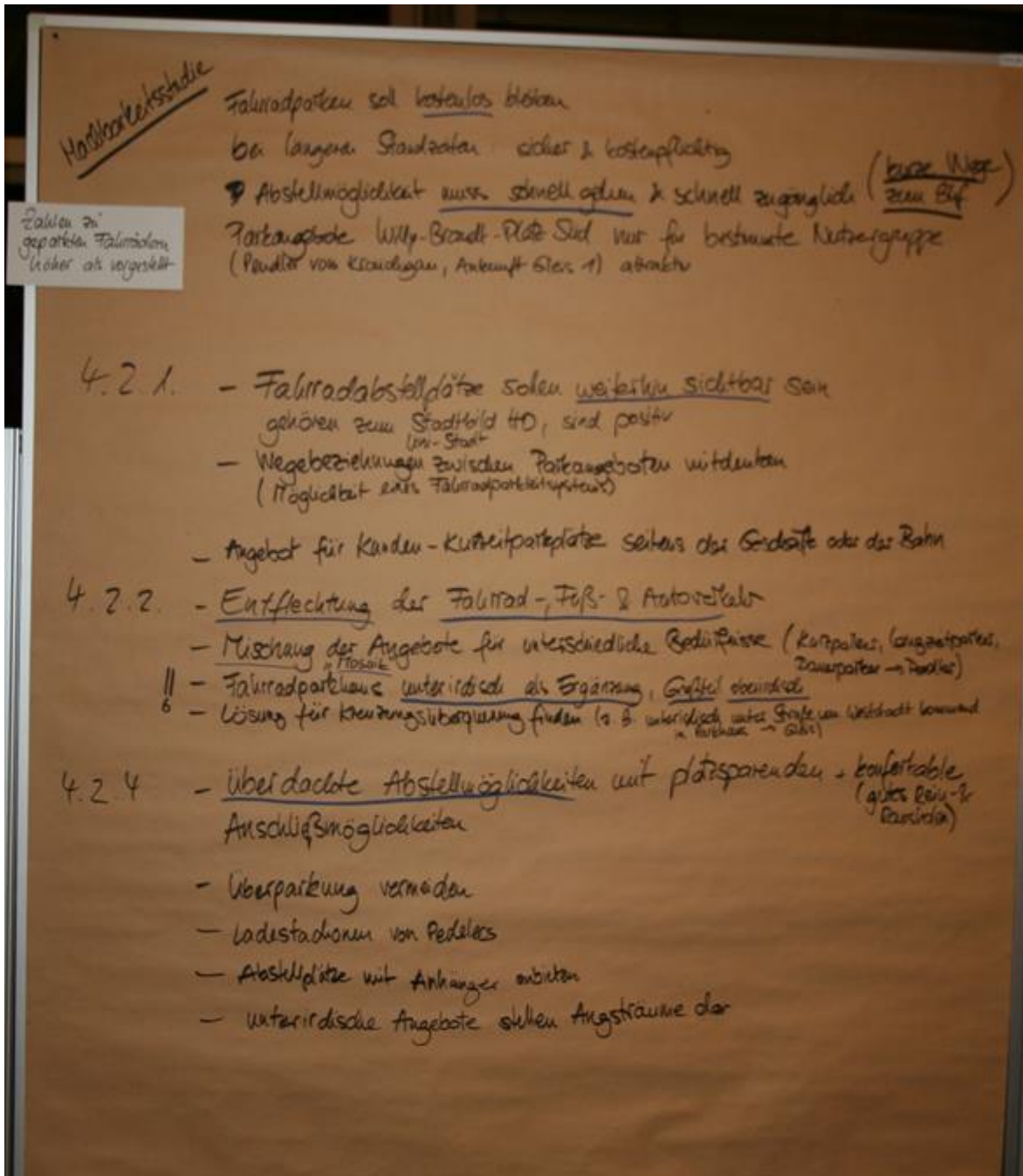


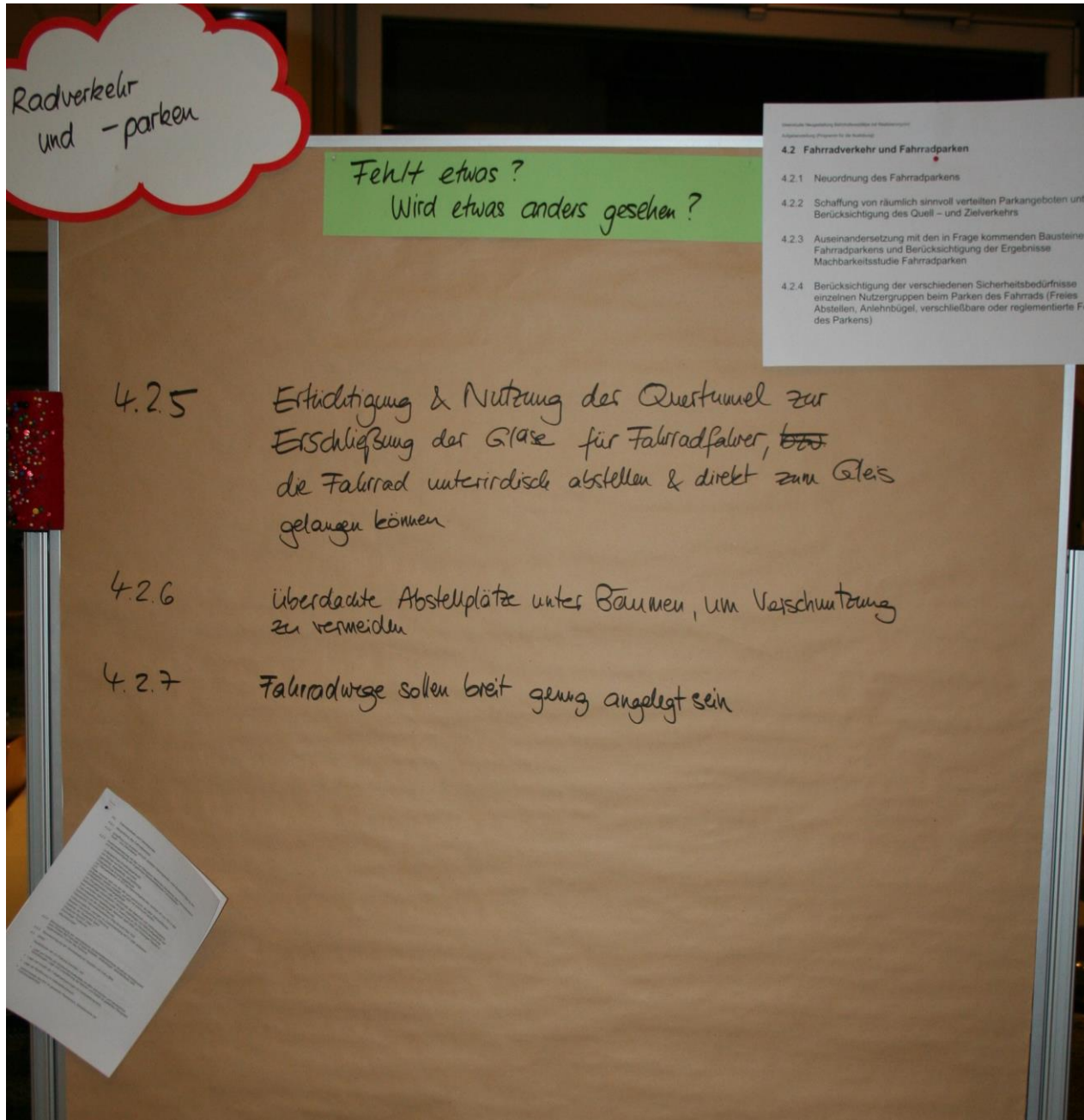
4. Verkehr
4.1 Fußgängerverkehr
<i>4.1.1. Verbesserung der Orientierung</i>
und zusätzlich kurze, barrierefreie Wege zum ÖPNV (Straßenbahn, Bus und auch Taxi)
Wetterschutz für Fußgänger auf Hauptwegen, incl. der Wege zum ÖPNV / Taxi
Aufenthaltsqualität verbessern
Durchgängigkeit für Fußverkehr zwischen Bahnsteigen und Fahrradabstellplätzen gewährleisten
<i>4.1.2. gute Verteilung der Fußgängerströme von und zu den Haltestellen</i>
Verbesserung der Fußwegebeziehung von der Mittermaierstraße zum Haupteingang
Zusammenspiel Taxi + Auto + Fahrrad (mit allen Abbiegebeziehungen) beim Ein- und Ausfahren vom Willy-Brandt-Platz-Süd verbessern. Idee: Gegebenenfalls nur Einfahrt an südlichem Ende des Platzes erlauben.
Gesamten Bahnhofsvorplatz barrierefrei gestalten



4. Verkehr
4.2 Fahrradverkehr und Fahrradparken
<i>4.2.1. Neuordnung des Fahrradparkens</i>
Fahrradabstellplätze sollen weiterhin sichtbar sein, gehören zum Stadtbild HD (Uni-Stadt) , sind positiv
Wegebeziehungen zwischen Parkangeboten mitdenken (Möglichkeit eines Fahrradparkleitsystems d.h. wo sind noch Stellplätze frei)
Angebot für Kunden-Kurzzeitparkplätze für die Geschäfte oder die Bahn vorsehen
<i>4.2.2. Schaffung von räumlich sinnvoll verteilten Parkangeboten unter Berücksichtigung des Quell – und Zielverkehrs</i>
Entflechtung der Fahrrad-, Fuß- & Autoverkehr
Mischung der Angebote für unterschiedliche Bedürfnisse (Kurzparker, Langzeitparker, Dauerparker, Pendler) „Mosaik“
Fahrradparkhaus unterirdisch als Ergänzung, Großteil oberirdisch
Lösung für Kreuzungsüberquerung finden (z.B. unterirdisch unter Lessingstraße von Weststadt kommend in Parkhaus, dort parken und dann zu Fuß zum Gleis)
<i>4.2.3 Auseinandersetzung mit den zur Diskussion stehenden Bausteinen des Fahrradparkens und Berücksichtigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Fahrradparken</i>
<u>Grundsätzliche Hinweise zu Machbarkeitsstudie:</u>
Fahrradparken soll <u>kostenlos</u> bleiben
bei längeren Standzeiten ist Sicherheit wichtig und es darf auch kostenpflichtig sein
Abstellmöglichkeit <u>muss schnell gehen</u> und schnell zugänglich sein (d.h. kurze Wege zum Bahnhof)
Parkangebote Gleis 1/ TG Hotelneubau nur für bestimmte

4. Verkehr
4.2 Fahrradverkehr und Fahrradparken
Nutzergruppe (Pendler von Kraichgau, Ankunft Gleis 1) attraktiv
<i>4.2.4. Berücksichtigung der verschiedenen Sicherheits-bedürfnisse einzelnen Nutzergruppen beim Parken des Fahrrads (Freies Abstellen, Anlehnbügel, verschließbare oder reglementierte Formen des Parkens)</i>
überdachte Abstellmöglichkeiten mit platzsparenden + komfortablen (gutes Rein- & Rauskommen) Anschlussmöglichkeiten
Überparkung vermeiden (Gemeint ist hier, dass bei zu großem Abstand der Fahrradanhänger die Möglichkeit besteht, ein weiteres Fahrrad dazwischen zu zwängen)
Ladestationen von Pedelecs ermöglichen
Abstellplätze mit Anhängern anbieten
unterirdische Angebote stellen Angsträume dar
Weitere Anregungen:
<i>4.2.6. Ertüchtigung & Nutzung der Quertunnel zur Erschließung der Gleise für Fahrradfahrer, die Fahrrad unterirdisch abstellen & direkt zum Gleis gelangen können</i>
<i>4.2.7. überdachte Abstellplätze unter Bäumen, um Verschmutzung zu vermeiden</i>
<i>4.2.8. Fahrradwege sollen breit genug angelegt sein</i>





4. Verkehr ÖPNV / MIV / Taxi
4.3. <i>Restriktion der mv-Planung beachten</i>
weniger Platzbedarf für Regionalbusse
Taxi Haltepunkt und Taxi-Nachrückzonen
4.4. <i>MIV</i>
ist der Willy-Brandt -Platz Süd noch der richtige Ort für privates PKW Parken oder sollte eine vollständige Verlagerung auf die Bahnstadt-Seite erfolgen?! <u>Dafür</u> : Platz-Kapazitäten auf Willy-Brandt-Platz-Süd eigentlich zu gering für privates PKW Parken <u>Dagegen</u> : <u>längere</u> Anfahrt aus der Innenstadt
Anlieferung für Geschäfte im Bahnhofsgebäude mit großen LKW muss möglich sein / bleiben auch auf dem WBP Süd
4.5. <i>TAXI</i>
Unterstellmöglichkeit für wartende Taxifahrer Möglichkeit Infos für Kollegen zu hinterlassen („schwarzes Brett“)
mehr Platz zum Aufstellen für Nachrücker und Möglichkeit auszuscheren (z.B. bei Bestellung großer Fahrzeuge)
geordnetes Aufstellen der wartenden Taxis nach Unternehmen sinnvoll?
<i>Weitere Anregungen Taxi / Fuß / MIV</i>
Gute Orientierung / Wegweisung bereits im Bahnhofsgebäude wichtig
Diskutierte Frage: Sollte auch am Hbf-Süd ein Taxistand vorgesehen werden?
Anregung: Mitnutzung der Toilettenhäuschen der rnv durch Taxifahrer ermöglichen

4.3 ÖPNV
Restriktionen der mv-Planung beachten, wie

- Lage und Größe der Straßenbahnhaltestelle mit allen technischen und betrieblichen Einrichtungen, Lage und Linienführung der Bahnen und Busse im gesamten Plangebiet
- Lage und Anzahl der Fußgängerquerungen im Haltestellenbereich,
- Lage der Radführung im Haltestellenbereich,
- Verkehrswege des MIV im gesamten Planbereich, Maststandorte der Fahrleitungsanlage

4.4 MIV

- Parken: Kurzzeitparker, Behindertenstellplätze, Kiss&Ride, Bundespolizei, Parken DB
- Anlieferfunktion (u.a. Warenanlieferung Bahnhofsbetriebe, Müllentsorgung) für den Bahnhof
- ⊗ Anlieferfunktion (u.a. Warenanlieferung Hotel, IBIS-Hotel, Gastronomie z.B. McDonalds)
- Zufahrt zur Tiefgarage des geplanten Hotels

4.5 Taxi

- Taxi Haltepunkt und Taxi-Nachrückerzone

4.6 Fernbusse

- Verlagerung in die Bahnstadt

An Rektungs-
wege denken!

Wildes Fahrradparken
produzieren

Längere
Anfahrt aus
der Innen-
stadt

4.4: Ist WR-Platz ^{Süd} ~~West~~
noch der wichtigste Ort für
priv. PKW parken o der
Verlagerung auf Bahnstadt Seite

→ Unklarheit hinsichtlich
für ~~Fahrer~~ wartende
Taxifahrer + Infos für Kollegen
+ mehr Platz
+ Möglichkeit Auszusuchen
(groß Fahrzeug / Beladungen...)

Zu 4.2:
weniger Platzbedarf
für Regionalbusse

→ in 4.3 darstellen

4.4 ⊗ Anlieferung mit
großer LKW!

4.5: geordnetes Aufstellere
der Wartenden.

