

Stadt der Zukunft Heidelberg



Erste Planungskonferenz Wohnen in der Bahnstadt

3. Dezember 2004

Erste Planungskonferenz Wohnen in der Bahnstadt

Bürgerbeteiligung
am 3. Dezember 2004

Dokumentation

Konzept, Moderation, Ergebnisdokumentation

Kommunalentwicklung LEG
Baden-Württemberg GmbH

Dorothee Schäfer
Gabriele Siegele
Andreas Kohler

Herausgeberin

Die Oberbürgermeisterin der Stadt Heidelberg
Postfach 10 55 20
69045 Heidelberg

Redaktion / Layout
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Tel. 06221/58-21500
Fax 06221/58-48120
E-Mail: stadtentwicklung@heidelberg.de

Vorwort

Mit der Bahnstadt wird in den nächsten Jahren ein neuer Stadtteil entstehen, der nach der Siedlungsfläche größer als die Altstadt ist. Bei einem Projekt dieser Dimension ist die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar, um die richtigen Weichenstellungen für einen lebendigen Stadtteil mit ca. 5.500 Einwohner/innen und 7.000 Arbeitsplätzen zu erreichen.

So fand am 3. Dezember 2004 die erste Planungskonferenz zum Thema „Wohnen in der Bahnstadt“ statt, bei der Interessierte aus den Reihen der Bürger/innen und der Bau- und Wohnungswirtschaft aufgefordert waren, gemeinsam einen Empfehlungskatalog zu diesem Thema für Politik, Verwaltung, den Projektpartner aurelis, Investoren und privaten Interessenten zu erarbeiten.

Wie sieht das zukünftige Wohnungsangebot in der Bahnstadt aus? Was macht städtische Wohnqualität aus? Wie entsteht lebendige Nachbarschaft? Wie bleiben die Wohnungen bezahlbar? Wie sind ökologisches Bauen und gesundes Wohnen realisierbar? Diese und andere Fragen wurden in drei Arbeitsgruppen intensiv diskutiert.

Die erste Veranstaltung dieser Art stieß auf eine große Nachfrage: Knapp 80 Interessierte haben aktiv mitgearbeitet. Darunter waren auch viele Personen, die bekundet haben, einmal in der Bahnstadt wohnen zu wollen. Groß war auch das Interesse aus der Heidelberger Architektenschaft.

In engagierter Gruppenarbeit wurde eine Vielzahl an Anregungen und Vorschlägen zusammengestellt, die abschließend im gemeinsamen Plenum überprüft, stellenweise korrigiert und so, wie sie in der vorliegende Dokumentation dargestellt werden, akzeptiert.

Außer diesen Empfehlungen enthält die Dokumentation auch die Einführungen in das Projekt, die Impulsreferate in den jeweiligen Arbeitsgruppen sowie die individuell formulierten Ziele der Teilnehmer/innen als wichtigen Zwischenarbeitsschritt.

Bringt man die Ergebnisse auf den Punkt, so wünschen sich die Teilnehmer/innen, dass die Bahnstadt ein sozial ausgewogener Stadtteil wird, vielfältig gestaltet und genutzt, mit lebendigen Nachbarschaften und bezahlbaren Wohnungen, insbesondere für Familien. Dort sollen neueste ökologische Erkenntnisse umgesetzt und regenerative Energien im größtmöglichen Umfang genutzt werden.

Die Empfehlungen aus den einzelnen Arbeitsgruppen sind in Tiefe und Breite unterschiedlich, nicht jedes Thema konnte abschließend behandelt werden. Dies zeigt, wie wichtig Bürgerbeteiligung als kontinuierlicher Prozess ist. So wird es im Laufe der Projektentwicklung noch weitere Veranstaltungen zu unterschiedlichen Themen geben.

An dieser Stelle möchte ich allen Beteiligten und Teilnehmer/innen ganz herzlich für ihre Bereitschaft zur Mitarbeit danken. Sie haben uns erste wertvolle Empfehlungen gegeben, wie die Bahnstadt als Wohngebiet beliebt und attraktiv wird.



Beate Weber
Oberbürgermeisterin



Prof. Dr. Raban von der Malsburg
Erster Bürgermeister

**Grußworte**

Beate Weber, Oberbürgermeisterin

Franz Lucien Mörsdorf, Geschäftsführer aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Referenten

Ralf Bermich, Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Peter Bresinski, Geschäftsführer der GGH, Heidelberg

Dörte Domzig, Leiterin des Amtes für die Gleichstellung von Frau und Mann

Andreas Epple, Vorsitzender der Geschäftsführung, Epple und Kalkmann

Johannes Gerstner, Architekt

Olaf Hildebrandt, ebök, Ingenieurbüro, Tübingen

Roland Jerusalem, Stadtplanungsamt

Prof. Dr. Raban von der Malsburg, Erster Bürgermeister

Andrea Petri, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Dr. Tobias Robischon, Schader-Stiftung, Darmstadt

Manfred Ruf, Vorsitzender des Gutachterausschusses

Bruno Schmaus, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik

Teilnehmer/innen**AG 1:**

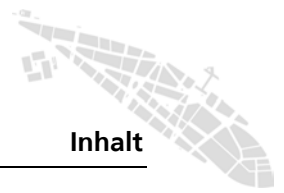
Bachhausen, Burkhard
Bernhardt, Eva
Breithecker, Georg
Erpf, Sabine
Forero-Franco, Carlos
Grefen-Aschoff, Barbara
Hammel, Markus
Kramer, Gustav
Kraus, Gerald
Kraus, Hans-Jörg
Lewis, Joe
Nestor, Christoph
Rasek, Dr. Eduard
Rohland, Katrin
Römer, Horst
Scharndke, Ulrich
Schwabbaur, Gunther
Schwaier, Arnold
Schultis, Prof. Dr. Joachim
Schwemmer, Ernst
Stockmeier, Dr., Marc R.
Thümmel, Willfried
Vollrath, Fritz
Wegerer-Bichouarine, Kristina

AG 2:

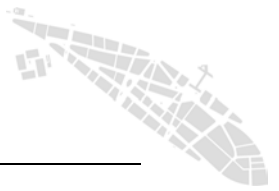
Albrecht-Bindseil, Nicolas
Baumgarth, Ralf
Flassak, Heidi
Furian, Wilfried
Geier, Vera
Greulich, Reiner
Hallstein, Renate
Hänsch, Ursula
Harbich, Oskar
Hauss, Christiane
Heizmann, Gertraud
Herdes, Michael
Kern, Richard
Kern, Stefan
Krämer-Selg, Ulrike
Lewerich, Charlotte
Mahler, Sabine
Merz, Reinhard
Morlack, Angelika
Nowoczyn, Bernd
Pörsch, Christian
Reinig-Ritter, Christine
Rüttenauer, Reinhold
Scheeder, Wolfgang
Schütte, Wolfgang
Spanhibel, Prof. Siglinde
Spors, Peter
Troszt, Veronika
Wäldin-Kern, Annemarie
Wedler, Frank
Weishuhn, Uwe
Wolfen, Eckhard

AG 3:

Elfner, Ricarda
Grünberg, H.-Peter
Haag, Prof. Holger
Herrmann, Helmut
Jahn, Dorit
Kaiser, Gerhard
Kessl, Stefan
Klein, Silke
Kromholz-Nolinski, Dr., Ingrid
Liebich, Johannes
Linhart, Dr., Friedrich
Meissner, Dr., Monika
Noack, Franz
Ohnimus, Brigitte
Pucher, Stephan
Ruebeling, Christoph
Ruder, Sigrid
Schotthöfer, Roswitha
Spiller, Ulf
Walter, Orlik
Weinmann, Richard Josef

**Inhalt**

1.	Vorgehensweise.....	5
2.	Grußworte.....	7
2.1	Oberbürgermeisterin Beate Weber	7
2.2	Franz Lucien Mörsdorf, Geschäftsführer aurelis Real Estate GmbH und Co. KG.....	10
3.	Grundlageninformation	15
3.1	Einführung in das Projekt, Erster Bürgermeister Prof. Dr. Raban von der Malsburg.....	15
3.2	Information zum Planungsstand, Roland Jerusalem, Stadtplanungsamt	27
3.3	Ziel der Veranstaltung, Andrea Petri, Amt für Stadtentwicklung und Statistik	41
4.	Ergebnisse der Arbeitsgruppen.....	43
4.1	Wer wird in der Bahnstadt wohnen? – Wohnungsnachfrage und -bedarf.....	43
4.1.1	Informationen	43
	Bruno Schmaus, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik	43
	Manfred Ruf, Vorsitzender des Gutachterausschusses	48
	Peter Bresinski, Geschäftsführer der GGH, Heidelberg	50
4.1.2	Ziele.....	57
4.1.3	Empfehlung	59
4.2	Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? – Soziales / Nachbarschaft.....	61
4.2.1	Informationen	61
	Dörthe Domzig, Leiterin des Amtes für die Gleichstellung von Frau und Mann.....	61
	Dr. Tobias Robischon, Schader-Stiftung, Darmstadt	63
	Andreas Eppe, Vorsitzender der Geschäftsführung Eppe und Kalkmann GmbH	65
4.2.2	Ziele.....	67
4.2.3	Empfehlung	71
4.3	Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? – Ökologie / Gesundheit	77
4.3.1	Informationen	77
	Ralf Bermich, Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung.....	77
	Olaf Hildebrandt, ebök, Ingenieurbüro, Tübingen	80
	Johannes Gerstner, Architekt, Heidelberg	82
4.3.2	Ziele.....	83
4.3.3	Empfehlung	85
5.	Zusammenfassung	87



1. Vorgehensweise

Ziel der Bürgerbeteiligung ist es, ein Votum aus der Bürgerschaft über die gewünschten Entwicklungen des neu entstehenden Stadtteils zu bekommen, das dem Gemeinderat und weiteren Gremien, aurelis und künftigen Investoren als Empfehlung für die Ausgestaltung des Gebietes nach den Vorstellungen der Bürgerschaft dienen kann.

Die Bahnstadt wird größer sein als die Altstadt und zu einem bedeutenden Akzent in Heidelberg werden. Die Planungskonferenz mit der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Bau- und Wohnungswirtschaft sollte Antworten darauf geben, wie das zukünftige Wohnungsangebot aussehen soll, was lebendige Nachbarschaften prägt, welche Wohnungstypen empfohlen werden, wie ökologisches und gesundes Bauen realisiert werden kann und wie diese gewünschte Ausstattung bezahlbar bleibt.

Zur Beteiligung am Diskussionsprozess wurde öffentlich über die Presse und über das Internet mit einem Faltblatt eingeladen. Außerdem wurden Personen und Institutionen, die Interesse am Gebiet bereits vorher erkennen ließen, zusätzlich informiert.

122 Personen haben sich angemeldet, rund 80 Personen haben aktiv an den Arbeitsgruppen teilgenommen.

Die Planungskonferenz arbeitete in drei Phasen (siehe Ablauf auf folgender Seite):

- Im **Plenum** wurden alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer so mit den Grundlagen vertraut gemacht, dass sie sich qualifiziert an der Arbeit beteiligen konnten. Die Grundsatzreferate informierten über die Absichten der Eigentümerin aurelis, über die städtischen Ziele für das Gebiet und den Stand des Planungsverfahrens. Außerdem wurde in den Ablauf und die Arbeitsweise der Veranstaltung eingeführt.
- In den **Arbeitsgruppen** wurden themenspezifisch, nach einführenden Fachreferaten, Ziele, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben, ausgetauscht. Gemeinsame Ziele wurden diskutiert und festgelegt und für jedes einzelne Thema mit Maßnahmen zum Erreichen der Ziele unterfüttert.
- Im anschließenden **Plenum** wurden alle Ziele und Maßnahmen aus den Arbeitsgruppen von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern überprüft und gebilligt. Dieses Schlussplädoyer ist die Empfehlung der Planungskonferenz an nachfolgende Gremien zur Entwicklung der Bahnstadt.

Erste Planungskonferenz

Wohnen in der Bahnstadt

Welche Wohnungen braucht Heidelberg
in Zukunft?

am Freitag, den 03. Dezember 2004,
von 15.00 bis 22.00 Uhr, Rathaus,
Großer Rathaussaal, Marktplatz 10,
69117 Heidelberg

Ablauf

15.00 Uhr Plenum

Begrüßung

Oberbürgermeisterin Beate Weber
Franz Lucien Mörsdorf, Geschäftsführer
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Einführung in das Projekt

Erster Bürgermeister, Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Information zum Planungsstand

Roland Jerusalem, Stadtplanungsamt

Ziel der Veranstaltung

Andrea Petri, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

16.00 Uhr Arbeitsgruppen

AG 1 - Wer wird in der Bahnstadt wohnen?

Wohnungsnachfrage und -bedarf

Fragen wie: Welche Rolle hat die Bahnstadt für den zukünftigen Wohnungsmarkt Heidelbergs? Welche Markt- und Preissegmente eignen sich für die Bahnstadt ? u.a.

Kurze Inputs von:

Bruno Schmaus, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Manfred Ruf, Vorsitzender des Gutachterausschusses
Peter Bresinski, GGH, Heidelberg

AG 2 - Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden?

Schwerpunkt Soziales / Nachbarschaft

Fragen wie: Wie können städtebauliche Elemente zusammenleben unterstützen? Wie entsteht lebendige Nachbarschaft? Wie wird städtisches Wohnen auch für Haushalte mit Kindern attraktiv? Wie soll Wohnraum sich verändern können? Was schafft Identifikation? u.a.

Kurze Inputs von:

Dörthe Domzig, Gleichstellungsamt
Dr. Tobias Robischon, Schader-Stiftung, DA
Andreas Eppler, Eppler und Kalkmann, HD

AG 3 - Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden?

Schwerpunkt Ökologie / Gesundheit

Fragen wie: Welche Anforderungen sind an ökologisches Bauen und gesundes Wohnen zu stellen? Wie lässt sich der Umweltverbrauch verringern? Welche nachhaltigen Bauformen gibt es? u.a.

Kurze Inputs von:

Ralf Bermich, Amt für Umweltschutz, Energie
und Gesundheitsförderung
Olaf Hildebrandt, ebök, Ingenieurbüro, Tübingen
Johannes Gerstner, Architekt, Heidelberg

Imbiss

Ab ca. 20.30 bis 22.00 Uhr Plenum

Verabschiedung des Empfehlungskataloges zu

- den Anforderungen an das Wohnen in der Bahnstadt
- Realisierungsmöglichkeiten / Qualitätssicherung

Moderation

Dorothee Schäfer, Andreas Kohler, Gabriele Siegele
Kommunalentwicklung LEG, Baden-Württemberg



2. Grußworte

2.1 Oberbürgermeisterin Beate Weber

Zur Planungskonferenz „Wohnen in der Bahnstadt“ begrüße ich Sie herzlich.

Es ist faszinierend zu sehen, wie groß das Interesse an diesem Thema ist. Das ist ein gutes Zeichen dafür, dass die Bahnstadt schon so reizvoll geworden ist, dass man neugierig wird und gerne mitmachen möchte. Wir haben das auch in den Umfragen gesehen: man ist wirklich gespannt darauf, was sich in der Bahnstadt tut und auch wann sich etwas tut.

Zur Zeit sind wir intensiv mit der Bahnstadt befasst, wie beispielsweise im letzten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss. Diese Woche tagte der Fachbeirat zum ersten Mal. Sie können sicher sein, dass wir den Entwicklungsprozess so zügig wie möglich voran treiben.

Viele von Ihnen haben auf Ihrem Weg hierher die Altstadt durchquert. Die Dimensionen sind immer wieder eindrucksvoll, wenn man zu Fuß vom Bismarckplatz zum Rathaus geht. Stellen sie sich vor, dass ein solches Gelände, noch größer, dort entsteht, wo jetzt noch Brachflächen sind. Es war kaum vorstellbar gewesen, dass in einer Stadt, von der man den Eindruck hat, dass sie so dicht bebaut ist, noch solche Entwicklungsgebiete vorhanden sind. So richtig ist uns das bewusst geworden, als wir das erste Mal durch die Bahnstadt gelaufen sind und gemerkt haben, welche Ausdehnungen sie tatsächlich hat. Auf allen Karten sieht man dies zwar, aber erst, wenn man den Bereich das erste Mal durchschritten hat, merkt man, was für ein unglaubliches Potenzial dort vorhanden ist.

Wir hoffen natürlich alle, dass das, was wir dort mit Ihnen gemeinsam und vielen, vielen Partnern planen und später auch bauen, einmal als ein gelungenes Stück Stadtgeschichte betrachtet werden und historisch als richtige Entscheidung bewertet wird. Das ist auch für mich ein aufregendes Projekt und als wir den Startschuss gesetzt haben, hatten wir alle das Gefühl einen besonderen Augenblick erleben zu dürfen. Es ist etwas Besonderes, ein so großes Gebiet neu zu planen und zu überlegen, wie es optimal entwickelt werden kann. Wir wollen natürlich, dass es modern ist, also den heutigen Vorstellungen von Wohnen und Bauen entspricht, attraktiv und vor allem nachhaltig wird. Dabei haben wir auch erkannt, dass man Erfahrungen von anderen Städten nicht einfach übertragen kann, denn die lokalen Rahmenbedingungen sind immer unterschiedlich.

Damit dies alles gelingt, brauchen wir Ihre Unterstützung, also die der Bürgerinnen und Bürger. Deswegen ist Ihre Meinung heute zum Thema Wohnen gefragt. Wir brauchen Sie als Beraterin und Berater, nicht nur mit Ihrem beruflichen Sachverstand, sondern auch mit Ihrem persönlichen Lebensgefühl. Es geht nicht um theoretische Schönheit und Funktionalität von Gebäuden oder Gebieten, es geht auch um emotionale Beziehungen, die sich dort aufbauen sollen. Wir wissen alle, wie wichtig das Wohnen in der persönlichen Umgebung, in der eigenen Wohnung ist, aber auch das Gefühl, das man in der eigenen Wohnumgebung hat. Auch für das, was sich außerhalb der Wohnung abspielt, haben wir Verantwortung.

Ihr Wissen und das von den Interessierten aus der Bau- und Wohnungswirtschaft, die mit ihrer Fachkunde hier sind, ist gefragt. Der Workshop wird sicher für alle interessant sein, die sich vorstellen können, in die Bahnstadt zu ziehen oder dort zu investieren.

Wer wird in der Bahnstadt wohnen? Wie soll dort gewohnt werden? Wie muss dort gebaut werden, damit lebendige Nachbarschaften entstehen? Wohnen ist nicht nur gebauter Raum, es sind die Beziehungen zwischen Menschen. Kann man diese fördern in der Vorplanung? Wie können wir ökologisches Wohnen ermöglichen? Die Wohnungen sollen außerdem alle bezahlbar bleiben. Darüber gab es im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss eine interessante Debatte. Man muss sehen, welche Auswirkungen die vorhandenen Ansprüche auf die Preise haben. Wenn man eine gute Vorbereitung und einen gut gestalteten öffentlichen Raum will, dann hat das Folgen.

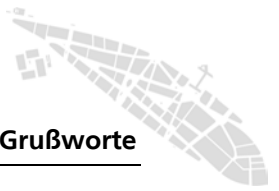
Welche Rolle spielt die Bahnstadt für den zukünftigen Wohnungsmarkt in Heidelberg? Das ist ein besonders wichtiges Thema. Wir sind in Heidelberg in der glücklichen Situation, dass wir im Augenblick so viele Beschäftigte haben, wie nie zuvor: 97.000 bei 148.000 wohnberechtigten Einwohnern. Sie wissen, dies bedeutet, trotz vieler Auspendler, dass viele gerne in Heidelberg wohnen würden, aber hier nicht wohnen können. Obwohl sie hier gerne arbeiten, leben sie im Umland, da es keine Möglichkeit gibt, entsprechend ihrer persönlichen und finanziellen Bedürfnisse hier Wohnraum zu bekommen.

Es gibt viele Gründe, diesen in Heidelberg bereitzustellen. Wir hatten uns vor einigen Jahren vorgenommen pro Jahr 700 Wohnungen in der Stadt bereitzustellen, nicht nur von Seiten der Stadt, auch von Privaten. Diese Zahl haben wir in den letzten drei bis vier Jahren bei weitem nicht erreicht. Bei dem Bodenangebot und den Bodenpreisen ist das auch nicht einfach. Wir haben eine sehr starke Nachfrage nach Wohnungen gerade von jüngeren Menschen, die noch nicht so viel Geld zur Verfügung haben. Unabhängig von ihrem künftigen beruflichen Werdegang müssen sie ihre junge Familie unterbringen. Oft verfügt man erst über ausreichend Geld für eine angemessene Wohnung, wenn man älter ist. Aber eigentlich braucht man die ja auch schon für jüngere Familien.

Sie werden heute über diese und andere Themen diskutieren mit dem Ziel für Politik und Verwaltung, unseren Projektpartner aurelis, die Investoren und privaten Interessenten Empfehlungen zu erarbeiten. Wir werden uns als Stadt aus den Diskussionen heraushalten. Diese Veranstaltung ist vor allen Dingen für Sie da. Deswegen haben wir die Leitung an die Kommunalentwicklung Baden-Württemberg abgegeben.

Ihr Empfehlungskatalog wird dann im neu eingerichteten Fachbeirat behandelt und vom Gemeinderat beschlossen werden. Das, was heute hier diskutiert wird, ist daher außerordentlich wichtig. Darüber hinaus werden Sie erfahren, welche anderen Arbeiten zur Bahnstadt im Augenblick bearbeitet werden, z. B. der Umweltbericht.

Mit der Bürgerbeteiligung haben wir in den Heidelberger Stadtteilen einige sehr interessante und gute Erfahrungen gesammelt. Allerdings hatten wir noch nie eine Bürgerbeteiligung für einen Stadtteil, den es noch gar nicht gibt. Auch für uns ist das Neuland und Sie haben sich sicher noch nie für einen Stadtteil engagiert, den man noch gar nicht anschauen und einschätzen kann.



Ich bin froh darüber, dass uns die Firma aurelis so großartig unterstützt. Sie hat auch die Hälfte der Kosten für diese Veranstaltung übernommen. Herzlichen Dank. Die Kommunalentwicklung Baden-Württemberg leistet professionelle Unterstützung. Sie werden in den Arbeitsgruppen in Ruhe diskutieren können.

Wir wollen mit Ihnen gemeinsam nach den Kriterien der Nachhaltigkeit urbanes Wohnen von morgen in einem lebendigen Stadtteil entwickeln. Das ist unser Grundprinzip im Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010. Dort steht, dass wir uns verpflichten, Binnenentwicklung vor Außenentwicklung zu betreiben, also möglichst Flächen zu bebauen, die nicht neu im Grünen entstehen. Wir beschränken uns im Wesentlichen auf das, was schon da ist. Mit dieser Fläche in der Bahnstadt haben wir diesbezüglich großes Glück gehabt.

Ich wünsche Ihnen jede Menge Ideen und Anregungen, wahrscheinlich haben Sie viele Ideen im Kopf und hoffen, dass das alles jetzt heute hier einfließt. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Arbeit und bedanke mich bei Ihnen für Ihren Einsatz.



2.2 Franz Lucien Mörsdorf, Geschäftsführer aurelis Real Estate GmbH und Co. KG

Sehr geehrte Damen und Herren,

Es gilt das gesprochene Wort

auch ich darf Sie ganz herzlich zu der Planungskonferenz begrüßen. Ich bedanke mich insbesondere bei Frau Oberbürgermeisterin Weber und bei Herrn Prof. von der Malsburg, dass Sie die Plattform für diese konstruktive Zusammenarbeit geschaffen haben. Mein Dank geht selbstverständlich auch an Herrn Jerusalem vom Stadtplanungsamt und Frau Petri vom Amt für Stadtentwicklung und Statistik, die nicht nur die heutige Veranstaltung vorbereitet haben, sondern mit denen wir auch in der Vergangenheit lösungsorientiert und produktiv zusammengearbeitet haben - und sicherlich auch in Zukunft werden. Mein Dank gilt auch den Mitarbeitern der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg, die als Moderatoren der Arbeitsgruppen einen wesentlichen Beitrag zur heutigen Veranstaltung leisten.

Für diejenigen, die uns noch nicht kennen, darf ich zunächst einige Worte zu **aurelis** sagen. **aurelis** besitzt 61 ha der Fläche, auf der künftig „die Bahnstadt“ entstehen soll. Wir sind jedoch nicht als Bauträger tätig, sondern übernehmen die Funktion als „Landentwickler“. Was heißt das?

aurelis hat die Flächen von der Deutschen Bahn AG übernommen. Die DB AG übernimmt den Rückbau der gesamten Bahninfrastruktur wie Gleise, Schwellen, Gleisschotter, Elektro- und Steuerungsleitungen. Diese Maßnahmen sollen im kommenden Jahr beginnen.

Die „Landentwicklung“ beginnt mit allen Planungen und Gutachten, die für die künftige Entwicklung relevant sind. Dazu gehören beispielsweise Standort- und vor allem Umweltgutachten. Da wir wissen, dass die Ökologie gerade bei einer Wohnnutzung von besonderem Interesse ist, möchte ich darauf gesondert eingehen.

Bodenuntersuchungen

Aufgrund der Vornutzung durch den Bahnbetrieb können Bodenverunreinigungen auftreten. Daher haben wir umfassende Bodenuntersuchungen vornehmen lassen, die über die Art und das Ausmaß von Verunreinigungen Auskunft geben. Für die zukünftige Bahnstadt haben wir gemeinsam mit dem städtischen Umweltamt zunächst das Untersuchungsprogramm definiert. Dann wurden von einer Arbeitsgemeinschaft verschiedener Fachbüros an 94 Stellen 187 Bodenproben entnommen - teilweise aus einer Tiefe bis zu 20 m. Außerdem wurden zwei Grundwassermessstellen eingerichtet. Die entnommenen Bodenproben wurden nach den Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes und weiterer bodenschutz- und abfallrechtlicher Vorschriften analysiert. Insgesamt zeigte sich für die untersuchte Fläche ein positives Bild. Großflächige Bodenbelastungen wurden nicht vorgefunden. Bei 4 Proben wurden für einzelne Schadstoffe Werte über den strengen Prüfwerten für eine Wohnbebauung festgestellt und zwar in den obersten Bodenschichten. Dieses Erdreich wird im Zuge der Baumaßnahmen abgetragen und ordnungsgemäß entsorgt.

Die Beprobungsergebnisse des Schotters stehen noch aus. Diese Untersuchungen werden von der Deutschen Bahn AG beauftragt. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden sie bewertet und



entsprechende Sanierungskonzeptionen erarbeitet. Auch hierbei ist das städtische Umweltamt selbstverständlich eng eingebunden.

Rolle von aurelis

Als Landentwickler ist **aurelis** zudem in starkem Maße involviert in sämtliche Planungsgutachten sowie informellen Planungen und Bauleitplanverfahren. Hierzu werden Ihnen seitens der Vertreter des Stadtplanungsamtes vertiefende Erläuterungen gegeben.

Als Landentwickler übernehmen wir auch die Funktion eines Erschließungsträgers. Gemeinsam mit der Stadt planen wir Straßen und öffentliche Freiflächen.

Besteht Planungsrecht, veräußern wir die Baufelder. Die Bebauung übernehmen somit unsere Kunden, die Investoren.

Insofern wird **aurelis** später nur bedingt Einfluss auf die Gestaltung nehmen können. Wir können aber gemeinsam mit der Stadt Heidelberg Grundlagen für Bebauungspläne schaffen, die Spielraum lassen für Aspekte des „lebenswerten Wohnens in der Stadt“. Dabei haben wir bereits erhebliche Erfolge erzielt. Ich werde Ihnen das im Folgenden kurz vorstellen.

Zusammengefasst heißt das: **aurelis** macht ein Flächenangebot. In welcher Typologie die Gebäude entstehen, wird entscheidend von den Bauträgern, von deren Experimentierfreude und Kreativität sowie von der Nachfragestruktur abhängen. Wir fühlen uns dennoch verantwortlich dafür, schon heute die Anforderungen der Stadt, künftiger Investoren und der späteren Bewohner miteinander so gut wie möglich in Einklang zu bringen.

Planungsziele und Entwicklungsaspekte

Der Stadtentwicklungsplan der Stadt Heidelberg geht von einer künftigen Einwohnerzahl in der Bahnstadt von rd. 5.000 Bewohnern aus. Außerdem gibt es die städtische Prognose, dass insgesamt 700 neue Wohnungen pro Jahr erforderlich sind, um die Nachfrage zu befriedigen. Das stimmt uns optimistisch, denn der überwiegende Teil des nachgefragten Wohnraums soll auf aurelis-Flächen entstehen.

Gleichwohl sind wir uns der anstehenden Aufgaben bewusst, die die Entwicklung einer solchen Brachfläche erfordert. Der städtebauliche Rahmenplan liegt vor; jetzt gilt es, genauer zu definieren, in welcher Form die stadtentwicklungspolitischen Vorgaben in realisierbare Wohnbaukonzepte umgesetzt werden sollen und können. Deshalb müssen wir uns heute die Fragen stellen: Wer wird künftig welche Art von Wohnungen nachfragen und wie können wir die Bahnstadt für diese attraktiv gestalten?

Wir müssen allerdings auch bedenken - und das möchte ich an dieser Stelle sehr deutlich sagen - dass die Entwicklungskosten den Grundstückspreis mitbestimmen. Wenn wir uns also einig darüber sind, dass die Bahnstadt für eine breite Bevölkerungsstruktur erschwinglich sein soll, müssen wir mit unseren Erwartungen vernünftig bleiben.

Weiterhin müssen wir die Größe des Gebietes und den Entwicklungszeitraum berücksichtigen. Der Güter- und Rangierbahnhof umfasst rd. 35 ha. Wir gehen davon aus, dass die Entwicklung dieser Flächen bis zu 15 Jahre einnehmen kann. Wissen wir heute tatsächlich, wie sich die Woh-

nungsnachfrage über diesen Zeitraum quantitativ und qualitativ entwickeln wird? Ein Grundgerüst von Ideen zu erarbeiten, das an Veränderungen des Marktes flexibel angepasst werden kann, sollte deshalb heute unser Ziel sein.

Städtebauliche Ziele für die Bahnstadt

Im Rahmenplan sind bereits wesentliche Aspekte festgelegt worden, die den „Wohlfühlfaktor“ für das Wohnen in der Bahnstadt bedacht haben. Denn die Wohnqualität hängt nicht nur von den Haus- und Wohntypologien ab, sondern - gerade bei einem Gebiet in der Größe von rd. 35 ha - von der Gestaltung des gesamten Umfeldes.

Ein wesentlicher Wohlfühlfaktor wird sicherlich der hohe Grünanteil im Wohngebiet sein: Da gibt es zunächst die Nähe zum Pfaffengrund. Darüber hinaus sieht das städtebauliche Planungskonzept rd. 140.000 m² öffentliche Grünflächen und ansprechend gestaltete Plätze vor. Zusammen mit dem „privaten Grün“ wird damit eine hohe Verweilqualität geschaffen. Diese Planung wird später noch detailliert vom Vertreter des Stadtplanungsamtes vorgestellt.

Einkaufsmöglichkeiten sind in der Planung ebenso berücksichtigt wie soziale Einrichtungen. Vorgesehen sind zwei Kindertagesstätten und eine Grundschule. Private Versorgungseinrichtungen können sich beispielsweise in den zentralen Bereichen in den Erdgeschosszonen ansiedeln. Wir sind überzeugt, dass dies insbesondere junge Familien ansprechen wird.

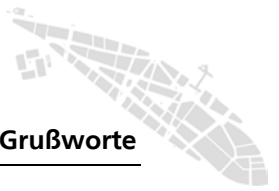
Vielfalt an Bautypen und Wohnformen

Die städtebauliche Rahmenplanung sieht eine urbane Stadtstruktur von differenzierten Bautypen vor. Damit soll ein uniformes Wohngebiet wie auf der grünen Wiese vermieden werden. Statt dessen sollen individuelle Wohnformen möglich sein wie Haus-im-Haus-Typen, Maisonettewohnungen, Großwohnungen für Wohngemeinschaften und Familien oder auch Sonderwohnformen für Studierende oder Senioren.

Mit der Mischung der Bautypologie in unterschiedlich verdichteter Form kann ein differenziertes Angebot geschaffen werden, das vom dreigeschossigen Reihenhaushaus bis zum klassischen Geschosswohnungsbau reicht.

Wir haben Bereiche, wie etwa am zentralen Freiraum Zollhofgarten, wo die klassische Blockrandbebauung für den Geschosswohnungsbau auf Baufeldern von 4.000 bis 5.000 m² Größe (GFZ 2,0 - 2,4) vorgesehen ist.

Im Süden schließt sich die so genannte „Wohnterrasse“ an, die aufgrund ihrer Lage zum Pfaffengrund besonders attraktiv ist. Hier sehen wir das Potential für selbst genutztes Eigentum in Form von Reihenhäusern und Geschosswohnungen sowie für Mietwohnungen und Stadtvillen. Baufelder mit einer durchschnittlichen Größe von 8.000 m² (GFZ 1,0 - 1,6) sind so angelegt, dass kleine, überschaubare Nachbarschaften entstehen. Neben privaten Freiflächen entstehen hier auch Quartiersplätze, als Treffpunkte für die Anwohner und zur Einrichtung wohnungsnaher Spielplätze.



In diesem Gebiet wollen wir gerade die Haushalte für das Projekt gewinnen, die bislang Heidelberg gemieden haben und ins Umland abwanderten. Hier soll städtisches Wohnen als Alternative zum „Wohnen auf der Grünen Wiese“ ermöglicht werden.

Abschluss

Sehr geehrte Damen und Herren, wir hoffen und erwarten, im Ergebnis der heutigen Veranstaltung zusätzliche, hilfreiche Anregungen zu den beschriebenen städtebaulichen Ansätzen zu erhalten.

Wir freuen uns auf die Ideen, die heute entwickelt werden. Ich hatte bereits zu Beginn gesagt: **aurelis** fühlt sich verantwortlich dafür, schon heute die Anforderungen der Stadt, künftiger Investoren und der späteren Bewohner so gut wie möglich in Einklang miteinander zu bringen. In diesem Sinne stehen wir für ein flexibles Konzept, das marktkonforme Anpassungen verträgt und das die ökonomischen Erfordernisse genauso berücksichtigt wie die architektonischen, ökologischen und sozialen.

Vielen Dank für Ihr Interesse an unserem Thema - und uns allen viel Erfolg bei dem heutigen Arbeitsprogramm!



3. Grundlageninformation

3.1 Einführung in das Projekt

Erster Bürgermeister Prof. Dr. Raban von der Malsburg

Eine großartige Aufgabe für die ganze Stadt liegt vor uns. Sie ist zugleich eine Riesenverpflichtung für uns, alles richtig zu machen. Es sind viele Stadtteile im letzten Jahrhundert neu gegründet worden, auch Heidelberg hat sich da hervorgetan und keineswegs alle sind ein Erfolg gewesen. Deswegen ist eine gründliche Vorbereitung wichtig. Es ist das wichtigste Projekt, das wir derzeit haben.

Die Bahnstadt ist das größte Entwicklungsprojekt, relativ gesehen, das Europa überhaupt zu bieten hat. Die Größe der Aufgabe kann auch Angst machen. Ich teile diese Angst nicht. Heidelberg hat positive Entwicklungsdaten. Ich sehe die wichtigste Aufgabe eines Kommunalpolitikers darin, für Arbeit in ausreichendem Maße und für Wohnung in ausreichendem Maße zu sorgen. Das sind die Hauptaufgaben.

Die **Ausgangslage** und unsere Wirtschaftsdaten sind ausgezeichnet; das ermutigt uns, dieses Projekt nicht nur als richtig sondern als notwendig anzusehen. Die Prognos AG hat zusammen mit dem Handelsblatt die Zukunftsfähigkeit deutscher Städte in wirtschaftlicher Hinsicht untersucht: Der zukunftsfähigste Raum ist München und Umgebung gefolgt von Darmstadt und dann Heidelberg. Heidelberg ist nach München und Darmstadt an dritter Stelle, was die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit, Dynamik, Stärke, demografische Entwicklung und den Arbeitsmarkt betrifft. Nur etwas weiter hinten sind wir bei dem Wohlstand. In Heidelberg gibt es weniger Millionäre als am Starnberger See, aber vielleicht stimmt mich das auch gar nicht so traurig. Wir haben im Grunde eine sehr ausgewogene Sozialstruktur, wir haben sehr wenig Sozialhilfeempfänger in Heidelberg und relativ wenig Reiche. Im Ganzen ist Heidelberg, was die Wirtschaftsentwicklung betrifft, unter der Kategorie Top-Zukunftschancen ganz vorne unter allen deutschen Städten.

Dies ist auch der Grund, warum die Zahl der **Arbeitsplätze** in unserer Stadt, während sie in den meisten anderen Städten gesunken ist, in jedem Jahr - auch in den schlechten zurückliegenden Jahren - gestiegen ist. Unser Ziel war, im Stadtentwicklungsplan von 1997 beschlossen, die Zahl von 94.000 zu halten. Tatsächlich sind wir von 94.000 auf fast 97.000 angestiegen und haben auch heute steigende Arbeitsplatzzahlen. Die Leute wollen in Heidelberg und Umgebung wohnen. Unser Ziel für die **Bevölkerungsentwicklung** war, 143.000 Einwohner zu erreichen, also ganz leicht anzusteigen. Tatsächlich haben wir das bereits erreicht und wir werden in den nächsten 20 Jahren um etwa 10.000 Einwohner anwachsen, nicht weil wir die Bahnstadt bauen, sondern unabhängig davon wird der Druck auf Heidelberg groß sein. Erstens, weil viele Menschen innerhalb Deutschlands von Nordosten in den Südwesten ziehen. Zweitens, weil wir hier eine große Universität haben, die zusammen mit den anderen Hochschulen pro Jahr 7.000 junge Menschen in die Stadt holt und viele nach dem Studium gerne in Heidelberg bleiben würden. Diesen Zuwachs an Bevölkerung müssen wir mit Wohnungen versorgen und deswegen hat die



Stadt beschlossen, im Jahr 700 Wohnungen netto zusätzlich in der Stadt zu ermöglichen. Die Stadt baut diese nicht alle selbst, im Wesentlichen tun das Privatleute und Investoren.

Wie haben wir dieses Ziel realisiert: 1993 und 1997 haben wir es überschritten, seit 1999 gehen die Zahlen stetig zurück.

Das Problem ist, **Baufläche** in Heidelberg ist äußerst knapp und extrem teuer. Nach dem letzten Grundstücksmarktbericht kostet der Quadratmeter Wohnbauland in Neuenheim, wenn Sie es überhaupt bekommen würden, 1.020 Euro. Die Spanne ist übrigens sehr groß; im Emmerstgrund sind es nur 135 Euro und die Bahnstadt wird dazwischen liegen.

Wir brauchen dringend mehr Bauland in Heidelberg. Wachsende Bevölkerungszahl, sinkendes Wohnungsangebot: Die Folge: Heidelberg ist eine der teuersten Wohnstädte Deutschlands. Viele Menschen, die in Heidelberg Arbeit finden, Dank wachsender Zahl von Arbeitsplätzen, sind gezwungen, in das Umland abzuwandern, nicht nur in die Nachbarorte, die noch teurer sind als Heidelberg, sondern viel weiter weg drei, vier, fünf Orte, um sich jeden Morgen auf überfüllten Straßen in die Stadt reinzuquälen. Deswegen müssen wir etwas tun.

Die Bahnstadt ist unsere große Chance. Ein riesiges Gebiet, das Untersuchungsgebiet umfasste 116 ha. Frau Oberbürgermeisterin hat dies mit den 90 ha der Altstadt verglichen. Die Bahnstadt wird also die größte Stadterweiterung, die Heidelberg in den letzten 800 Jahren jemals gehabt hat.

Das **Gebiet** liegt auf der einen Seite äußerst günstig am Hauptbahnhof. Auf der anderen Seite liegt es direkt am Pfaffengrunder Feld. Das berechtigt uns zu der Vorstellung, dass es ein schönes Wohngebiet wird und verkehrsgünstig gelegen ist. Eine riesige Fläche, mit unbeschreiblich vielen Gleisen, die da liegen. Im Bewusstsein der meisten Heidelberger ist dies gar nicht so recht präsent. Langsam entsteht hier eine grüne Wildnis, einzelne von den Bauten werden erhalten bleiben, einige stehen unter Denkmalschutz, einige werden verschwinden.

Kurz nach dem ersten Weltkrieg gab es den Güterbahnhof bereits in Teilen, wenn auch die Gleise noch nicht voll ausgebaut waren. Nach dem 2. Weltkrieg ist alles da, der Hauptbahnhof ab 1955 hier gelegen, bis 1975 etwa brummte der Güterbahnhof prächtig, etwa 70 bis 80 volle Güterzüge sind hier pro Tag abgefertigt worden, seitdem steht der Güterbahnhof weitgehend leer.

Wir sind daran gegangen uns zunächst einmal die **Grundbesitzverhältnisse** zu betrachten. Aurelis ist der bei weitem größte Grundbesitzer in diesem ganzen Gebiet. Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Finanzminister, besitzt Flächen, die gegenwärtig von den Amerikanern genutzt sind. Sie haben angekündigt, dass sie diese Flächen Ende 2006 - vielleicht 2007 - freimachen werden. Weiteren Grund besitzt die Post. Die Stadt Heidelberg hat so gut wie nichts. Ihr gehören der Czernyring und die Eppelheimer Straße, aber keine Bauflächen. Das ist ein Problem dieses Gebiets: die Infrastruktur, die die Stadt zu schaffen hat, muss aus den Erlösen der Wertsteigerung finanziert werden. Wir diskutieren gerade lebhaft darüber, anlässlich des Rahmenvertrags, den wir in wenigen Wochen hoffentlich entscheidungsreif vorliegen haben, wie das alles finanziert werden kann.



Wettbewerb 2001: Das Wettbewerbsergebnis orientiert sich relativ stark

1. an den Grundbesitzverhältnissen und vorgefundenen Strukturen - man kann in den Flächen den alten Güterbahnhof erkennen - und
2. an alten städtebaulichen Mustern z.B. der Blockrandbebauung. Dies finden Sie in der Weststadt und in Bergheim wieder. Die städtebauliche Struktur wird nicht ganz anders als in der Weststadt sein. Klar geordnete Straßenzüge, Blockrandbebauung, Innenbereiche, in denen man Ruhe vor dem Verkehrslärm hat und Privatheit. Das unterscheidet sich von allem, was im 20. Jahrhundert an Städtebau ausprobiert wurde, etwa dem Emmertsgrund, und verbindet sich mit all dem, was die restlichen 4.900 Jahre vorher im Städtebau gut funktioniert hat. Es gab den Vorwurf, dies sei konservativ. Ja es ist konservativ, aber es wird gut funktionieren.

Beschlossen hat der Gemeinderat durchweg einstimmig einige **Grundpläne**, wie z.B. die Nutzungskarte (Folie 17). Sie enthält zum Feld hin relativ lockeren Wohnungsbau, nach innen verdichtet sie sich etwa 3-geschossig weiter innen 4-bis 5-geschossig. In den unteren Bereichen kann Gewerbe sein, z.B. Handel, Büros, in den oberen gewohnt werden. Gegenwärtig versuchen wir so viel „Wohnen“ wie möglich unterzubringen, weil hierfür die Nachfrage besteht. In zehn Jahren kann das auch anders aussehen.

Das Architekturbüro Trojan und Trojan, das den Wettbewerb einstimmig gewonnen hatte, hat uns ein Stadtmodell (Folie 20 ff) entworfen, das Sie im Palais Graimberg besichtigen können. Beim Pfaffengrunder Feld werden wir eine 3-geschossige Wohnbebauung in Reihenhäusern haben, vielleicht gibt es auch einen Akzent von 8 Geschossen, der möglich sein kann. Zur Bahn hin werden wir etwa 4- bis 6-geschossige Bebauung haben.

Je mehr wir nach Nordosten kommen, zum Verkehrslärm an den lauten Bereichen der Hauptverkehrsachsen Czernyring, Eppelheimer Straße und den Bahngleisen, um so mehr wechseln die Nutzungen hin zu gewerblichen Nutzungen, Kerngebietsnutzungen, Gewerbegebietsnutzungen, in denen Wohnungen allenfalls in seltenen Ausnahmefällen auftauchen. Grundsatz ist: so viel Wohnungen als möglich, Platz für 5.000 bis 6.000 Menschen. Arbeitsplätze sind sehr viel schwerer abzuschätzen, bezogen auf die Fläche variiert das stärker. Vielleicht werden es 6.000 bis 7.000 sein, von denen allerdings in diesem Gebiet ca. 2.500 bereits vorhanden sind. Also klarer Schwerpunkt auf Wohnen.

Das **Verkehrskonzept** (Folie 18) ebenfalls beschlossen, sieht die Hauptverkehrsstraßen vor. Es entsteht eine neue Hauptverkehrsstraße 1. Ordnung, die über die Gleispakete mit einer neuen Brücke nach Süden geführt wird und als Bahnrandstraße zwischen der Bebauung Eppelheimer Straße und den Bahngleisen unter der Czernybrücke durchgeführt wird. Die Möglichkeit bleibt offen, wie vom Gemeinderat gewünscht, gegebenenfalls einen Königsstuhltunnel anzuschließen. Der ist allerdings in der Verkehrsplanung nicht beschlossen worden. Die Möglichkeit für künftige Generationen bliebe. Die Bahnrandstraße wird mehrfach ans Straßennetz angeschlossen.

Das Gebiet selbst soll wesentlich weniger Verkehr haben. Die Wohnsammelstraßen im Gebiet „Grüne Meile“ und „Langer Anger“ sollen relativ verkehrsberuhigt sein. Dort sind die Wohnungen, dort hat man sein Schlafzimmer ggf. auch zur Straße hin, das sollte möglich sein.



Der öffentliche Verkehr (Folie 19) wird vor allen Dingen vom Rückgrat der Straßenbahn geprägt. Wir streben generell an, verstärkt auf die Straßenbahn als leistungsfähiger Verkehrsträger zu setzen, der mehr als doppelt so viele Personen wie Busse aufnehmen kann. Die Straßenbahn soll, wenn die Bahnstadt vorangeschritten ist, aus der Eppelheimer Straße, wo sie heute läuft, verlegt werden in die Grüne Meile und am Brückenkopf des Bahnhofs vorbeifahren. Damit hat man Anschluss von der Straßenbahnhaltestelle zum Bahnhof, wenn man nicht sowieso zu Fuß zum Hauptbahnhof geht, der einen neuen Südeingang bekommen wird.

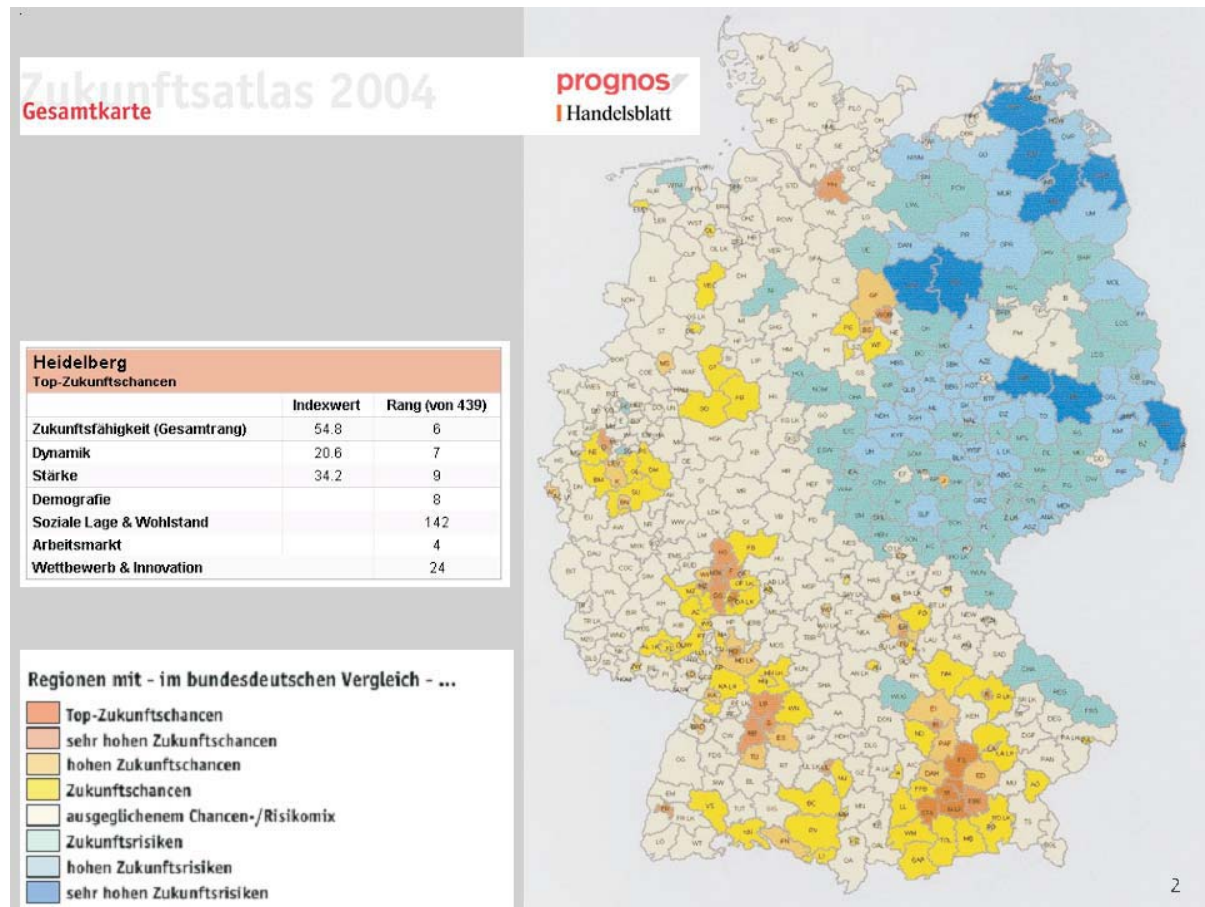
Der neue **Bahnhofsvorplatz** entsteht, weil der Hauptbahnhof durch Verlängerung der Gleisbrücke nach Süden hin geöffnet wird. Die Bahnrandstraße ist hier eine Etage tiefer, etwa 5 m niedriger gelegen. Man kann also dort mit dem Auto vorfahren. Busse können vorfahren, Taxen stehen, oben hat man als Fußgänger etwas mehr Ruhe. Davor ist eine Straßenbahnhaltestelle.

Vorgesehen sind sehr viel Grünflächen. Der öffentliche Grünflächenanteil in der Bahnstadt wird 27 % der gesamten Flächen betragen. Ich kenne keinen Stadtteil in Heidelberg und auch sonst kein neues Baugebiet, das so viele Grünflächen hat. Allein 3.000 Bäume sind vorgesehen. Der erste wird im Frühjahr 2005 als symbolischer Start des Baugebiets gepflanzt werden. Ich freue mich darauf.

Die Bahnstadt



Prof. Dr. Raban von der Malsburg
Stadt Heidelberg



Bevölkerungs-Entwicklung in Heidelberg

Ziel: 143.000 Einwohner

2001	141.509
2010	148.966
2020	151.066
Zuwachs	6,75 %

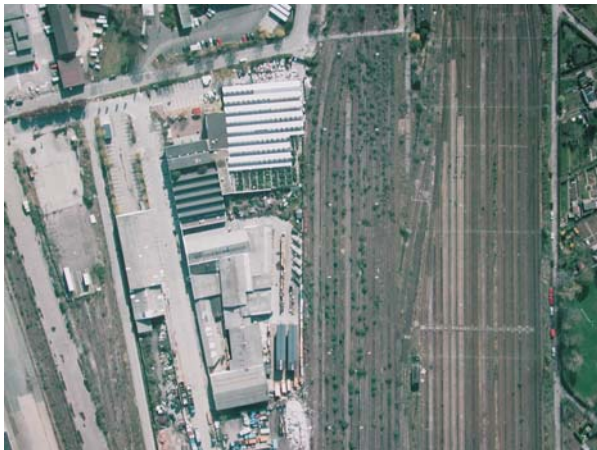
3

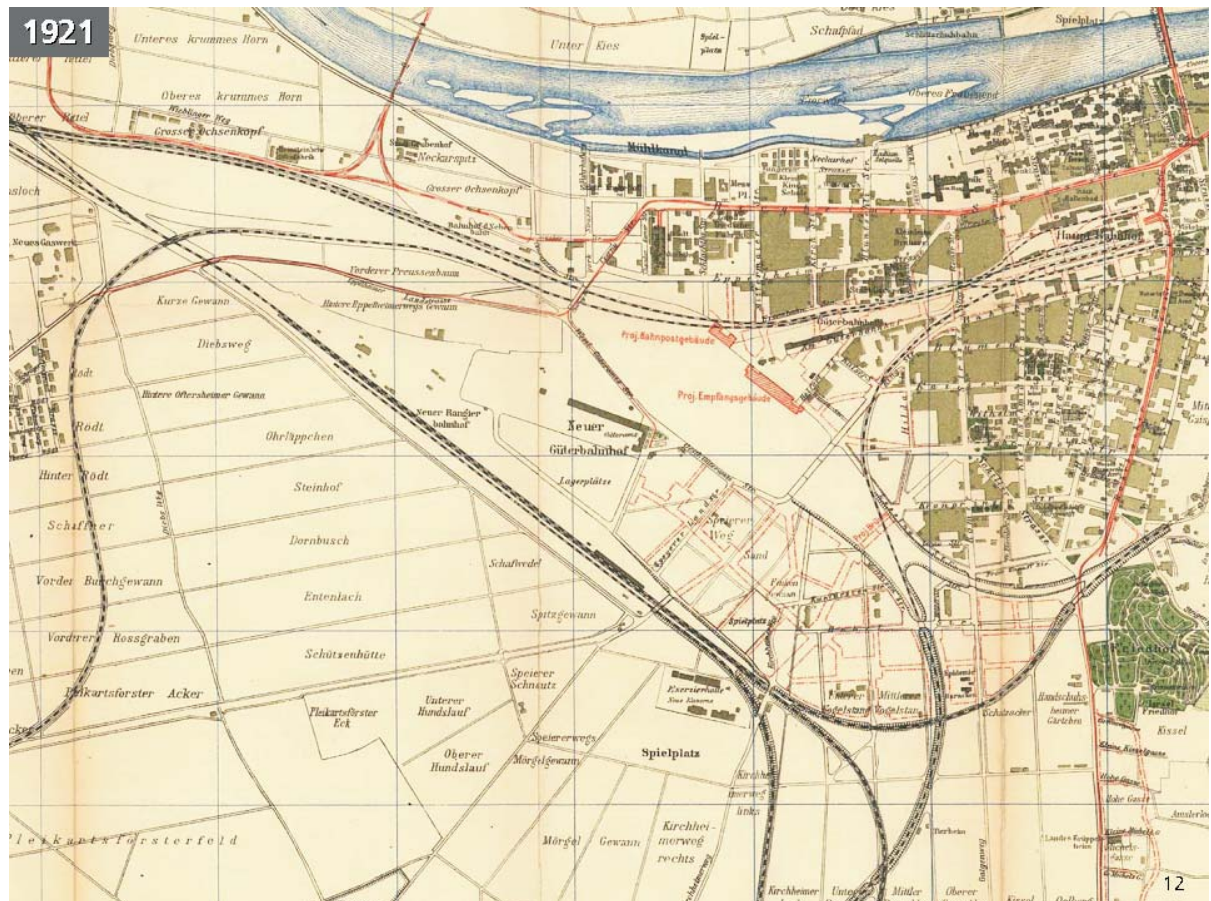
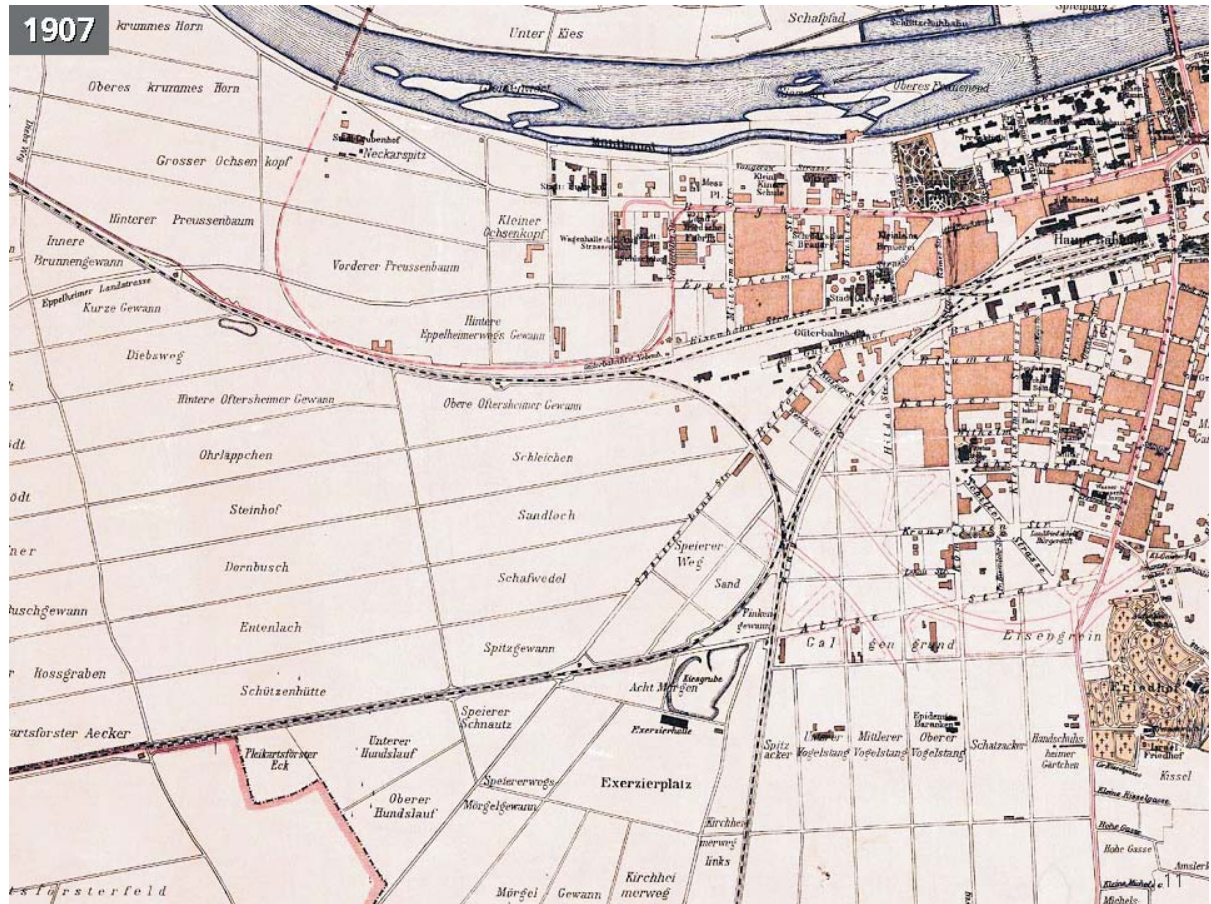
Wohnungs-Neubau in Heidelberg

Ziel: 700 Wohnungen pro Jahr

1993	753
1995	570
1997	826
1999	542
2001	376
2003	222

4





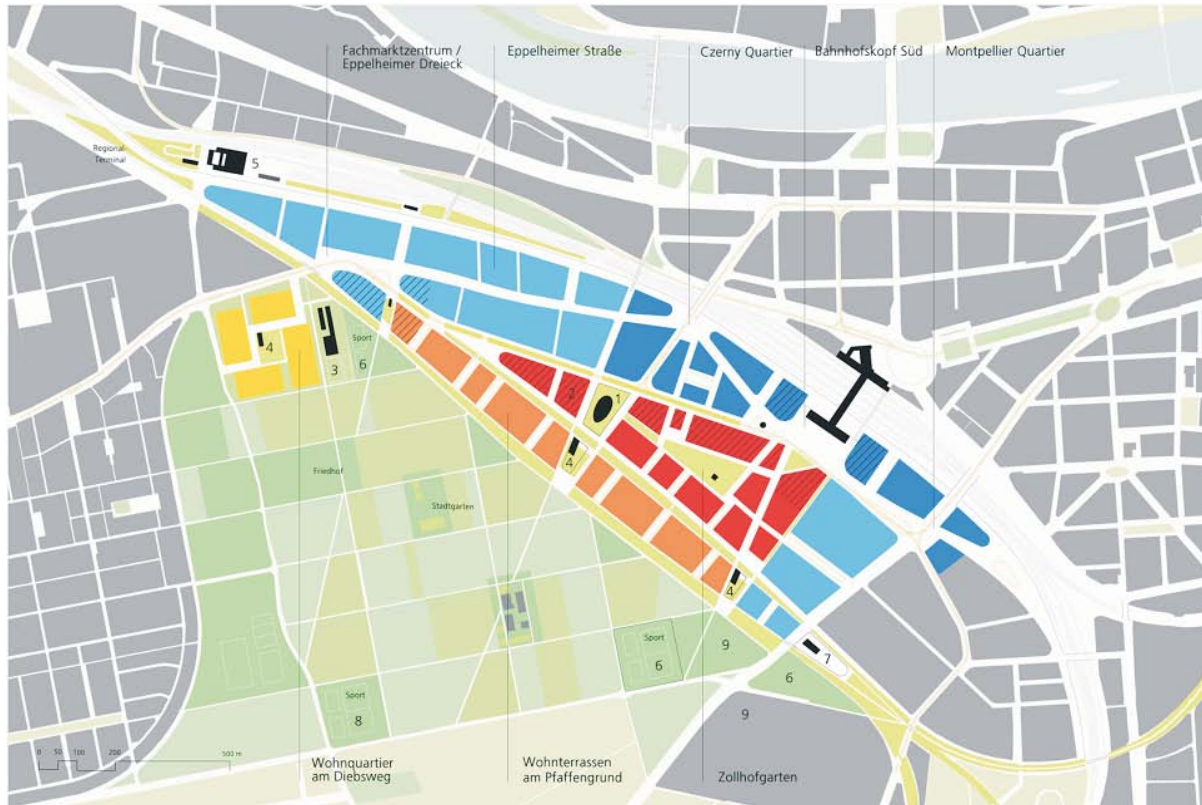




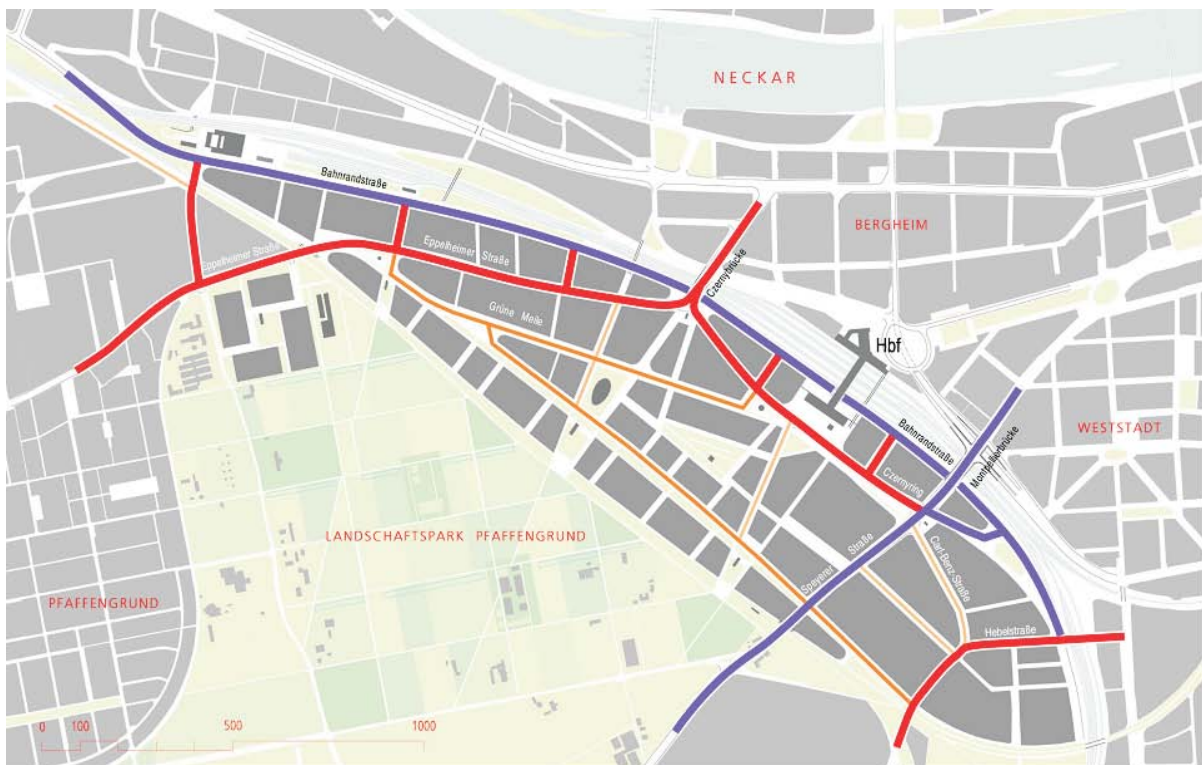
15



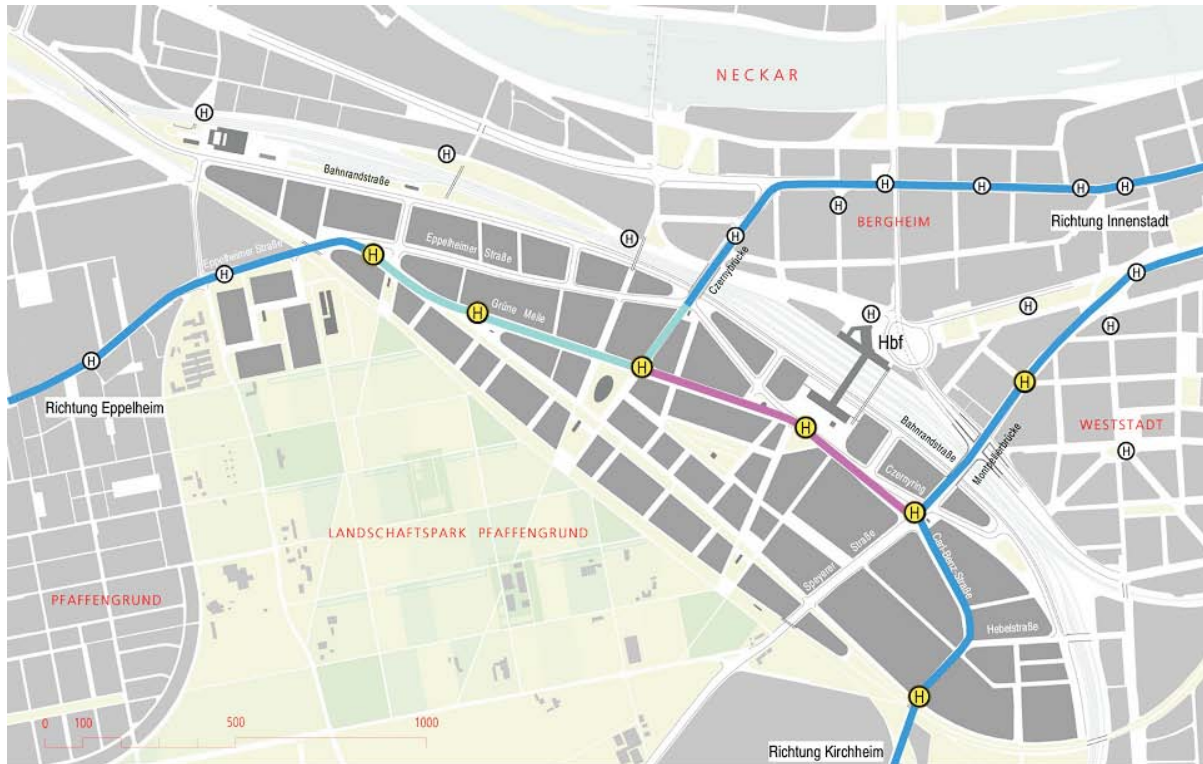
16



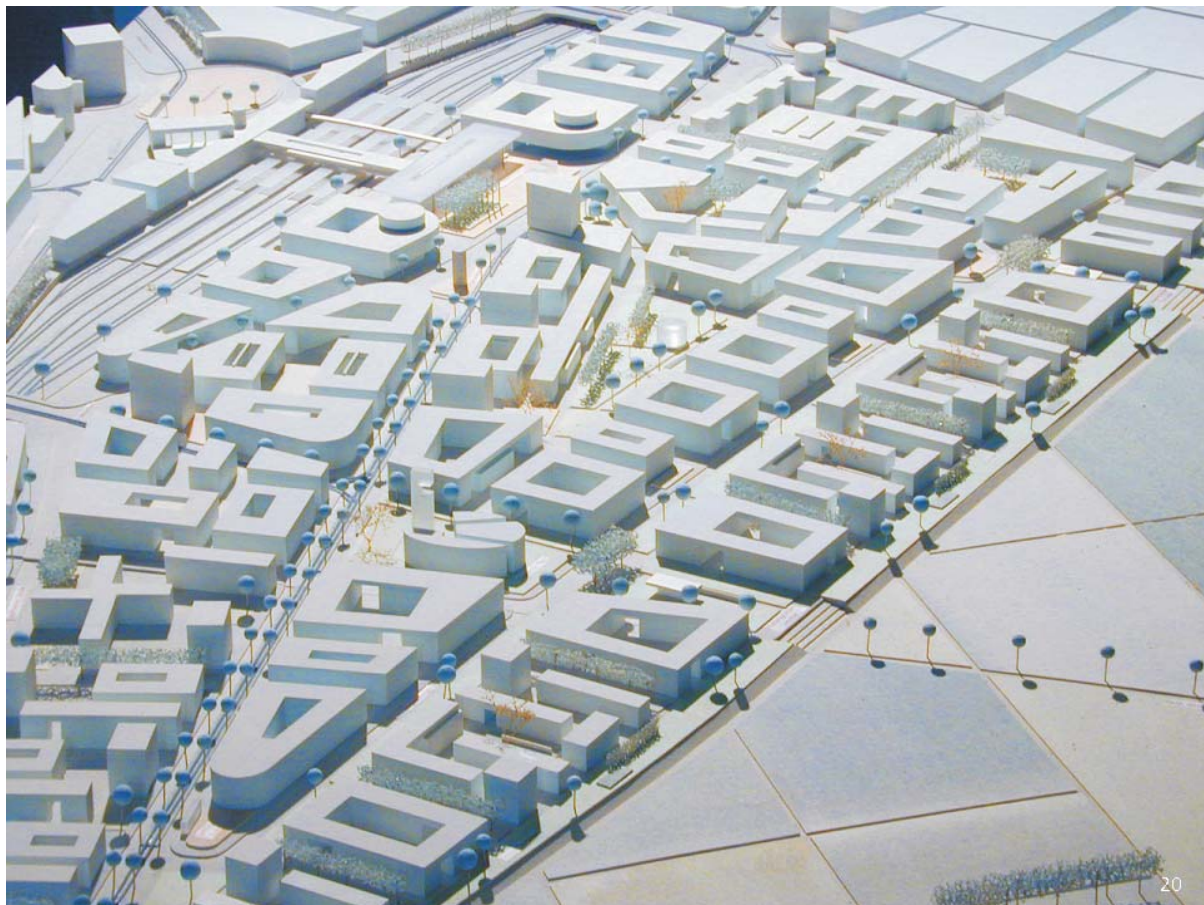
17



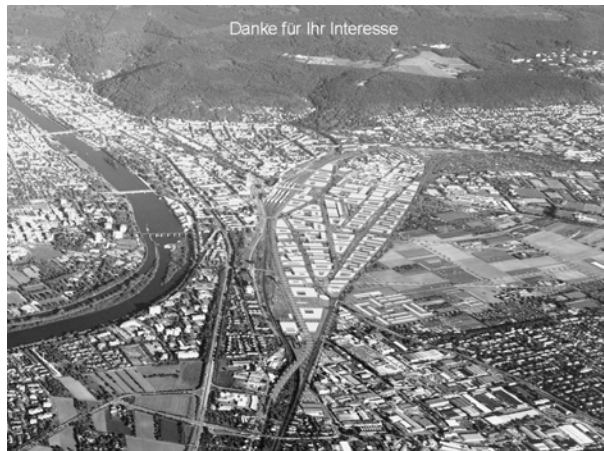
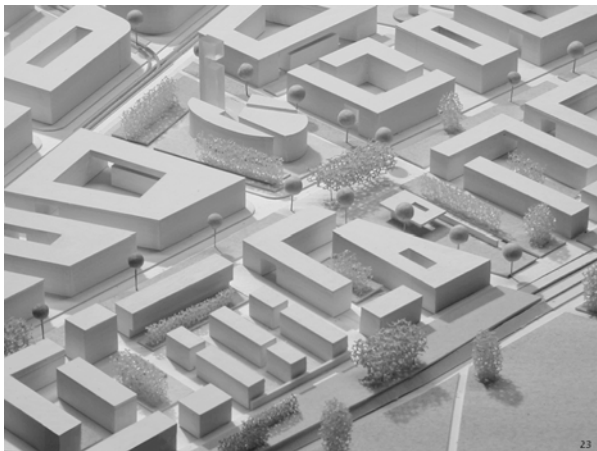
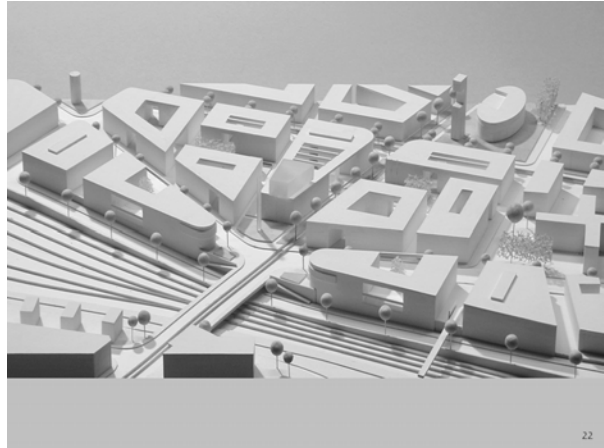
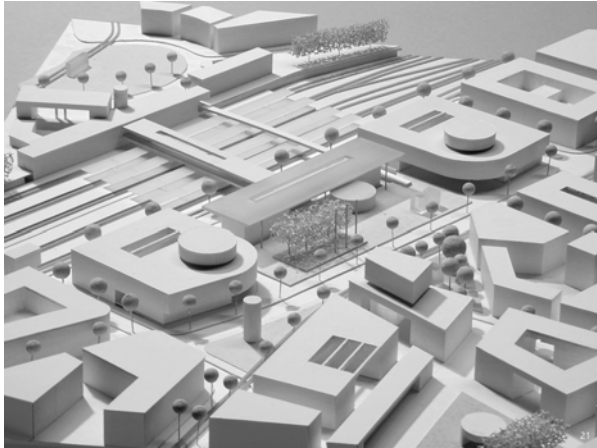
18



19



20





3.2 Information zum Planungsstand

Ein neuer Stadtteil entsteht: Roland Jerusalem, Stadtplanungsamt

Ich begrüße Sie recht herzlich. Mit der **Geschäftsführung des Projektes Bahnstadt** wurde mir eine interessante und sehr anspruchsvolle Aufgabe übertragen. Das Projekt betreue ich von Beginn an, es startete 2001 mit der Auslobung des Wettbewerbs.

Zunächst möchte ich Ihnen den **Projektstand** (Folie 2) erläutern: Welche Phasen des Projektes haben wir bereits durchlaufen?

1. den **Wettbewerb**
2. die **Rahmenplanung** im letzten Jahr mit dem Beschluss der fünf wichtigsten Pläne (Der Erste Bürgermeister hat diese Pläne bereits erläutert.)
3. In Kürze wird der **Umweltbericht** im Gemeinderat beraten. Zum Umweltbericht wird es im Januar 2005 verschiedene Anhörungen geben. Eine öffentliche Informationsveranstaltung ist für das 1.Quartal 2005 vorgesehen.

Beim Blick auf den **Projektablauf** (Folie 3) werden Sie schnell feststellen, dass das Projekt Bahnstadt aus mehr besteht als nur aus städtebaulicher Planung. Wir bearbeiten mehrere Themen (Folie 4) parallel: das beginnt beim Bodenmanagement, geht übers das Marketing, die Öffentlichkeitsarbeit und die Bürgerbeteiligung. Wir befassen uns mit Ansiedlungsanfragen und führen bereits erste Gespräche mit Investoren. Gleichzeitig konkretisieren wir die Planung, die ich Ihnen in der Folge vorstellen möchte.

Welche **Handlungsfelder** haben wir seit dem Beschluss der Rahmenplanung (Sommer 2003) bearbeitet? (Folie 5)

Es wurde eine **Informationsveranstaltung** durchgeführt, die der **Beginn der Bürgerbeteiligung** war. Diese wird auch 2005 mit Veranstaltungen (Planungskonferenz Öffentlicher Raum u.a.) fortgeführt.

In diesem Zusammenhang möchte ich kurz auf die Maßnahmen zur **Öffentlichkeitsarbeit** hinweisen, die wir bereits in den letzten 2 Jahren durchgeführt haben: Namenswettbewerb, zahlreiche Führungen, eine Sonderseite Stadtblatt zum Thema Bahnstadt sowie die Aktualisierung des Internet-Auftrittes.

Ein weiteres zentrales Thema der letzten Monate stellen die Verhandlungen zur **Rahmenvereinbarung** mit dem Hauptgrundstückseigentümer aurelis dar. Mit dieser Vereinbarung wird die vertragliche Grundlage für das Projekt definiert. Wir hoffen die Verhandlungen mit aurelis zügig abschließen zu können.

Verwaltungsintern haben wir mit der Einführung der **Sonderrechnung Bahnstadt** für 2005 ebenfalls ein neues Kapitel für das Projekt aufgeschlagen, wodurch erstmalig eine Projektrechnung möglich wird. Ergänzt wird die Sonderrechnung durch einen **Projektablauf** für die nächsten 2- 5 Jahre.



Welche **Planungsthemen** haben wir 2003 / 2004 bearbeitet? (Folie 6)

Wir haben einen **Aufstellungsbeschluss** für den Bebauungsplan „**Fachmarktzentrum**“ im September letzten Jahres gefasst. Dieses Fachmarktzentrum benötigen wir, um z.B. den Gartenmarkt Dehner an der Güteramtsstraße zu verlagern, um so die Flächen für Wohnzwecke nutzen zu können. Im Fachmarktzentrum sollen noch weitere Fachmärkte angesiedelt oder dorthin verlagert werden.

Wir führen **Grunderwerbsverhandlungen** für die Realisierung der ersten Verbindungsstraße von der Eppelheimer Straße zur Bahnrandstraße durch. Weitere Erschließungsstraßen treiben wir durch die **Ausübung von Vorkaufsrecht** wie im Fall des Telekom-Grundstücks voran.

Konkret wird es im „**Quartier am Czernyplatz**“ – hier beginnt eine **Projektentwicklung** mit dem Ziel, ein ganzes Quartier städtebaulich neu zu ordnen. Das „Quartier am Czernyplatz“ liegt am südlichen Brückenkopf der Czernybrücke. Hier gibt es eine erste Vereinbarung mit einem Vorhabenträger gemäß den Zielen der Rahmenplanung. Dieses Quartier soll künftig hochwertige Nutzungen aufnehmen: die **Nahversorgung** mit einem Angebot eines Discounters und eines Frischemarktes, die **Grundschule** sowie ein **Hotel**. Wir freuen sehr über diese erste Quartiersentwicklung.

Ein großes Thema der künftigen **Verkehrerschließung** stellt die **Bahnrandstraße** dar. Für die Bahnrandstraße haben wir aktuell einen **Antrag** ausgearbeitet, der eine Aufnahme in das Programm nach **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** vorsieht.

Was haben wir noch für die weitere Entwicklung der Bahnstadt in 2004 vorbereitet?
(Folie 7)

Wir haben schwerpunktmäßig einen sehr umfassenden **Umweltbericht** erarbeitet. Das Ergebnis des Umweltberichtes bestätigt den bisherigen Ansatz der Rahmenplanung – auch hinsichtlich der Nutzungsanordnung, z.B. der Frage: Wo kann gewohnt werden und wo soll gearbeitet werden? Die detaillierten Ergebnisse werden dem Gemeinderat noch vorgestellt.

Mit der Auswahl eines Büros für Landschaftsarchitektur, das ein **Konzept für den öffentlichen Raum** erarbeiten soll, haben wir wichtige Vorarbeiten für 2005 geleistet. Zudem haben wir festgelegt, mit welchem Verkehrsplanungsbüro wir die bisherige Planung zum Verkehr vertiefen werden. Wir gehen davon aus, dass wir in ca. 8-10 Monaten ein **Erschließungs- und Parkraumkonzept** vorliegen haben. Außerdem haben wir Einzelthemen wie die Erarbeitung eines **Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes** für den ganzen Stadtteil, fachlich in Heidelberg ein Novum, auf den Weg gebracht.

Mit Blick auf den Projektablauf (Folie 8) erreichen wir jetzt die Phase der **Bearbeitung der themenbezogenen Gesamtkonzepte**, die letztendlich in ein Konzept „Öffentlicher Raum“ mündet. Die Ergebnisse dieser Bearbeitungsphase stellen die **Grundlage für die Inhalte der Bebauungspläne** dar. Sie sind der nächste Schritt im Projektablauf und werden Planungsrecht schaffen, welches Voraussetzung für Baurecht ist.



Was haben wir 2005 vor? (Folie 9 und 10)

Sicher ein wichtiges Ereignis für das Projekt ist der **Aufstellungsbeschluss** zum **Bebauungsplan „Zollhof / Wohnterrassen Ost“**, den wir 2005 fassen werden. In diesem Bebauungsplan werden erstmalig in der Bahnstadt Wohnbauflächen ausgewiesen. In diesem Jahr kann auch der **Bebauungsplan „Fachmarktzentrum“** weiterbearbeitet werden, da DB Netz nun endlich die Flächen für den Neubau der S-Bahnabstellanlage definiert hat.

Neben den Bebauungsplanverfahren gibt es eine Reihe von informellen Planungen, die ebenfalls 2005 auf der Agenda stehen, so z.B. eine **Baumassenstudie zum „Czernyplatz“**. Durch diese Studie soll aufbauend auf die Ergebnisse der Rahmenplanung geklärt werden, mit welchen Höhen die Gebäude um den südlichen Brückenkopf städtebaulich verträglich ausgebildet werden können.

Welche Aktivitäten sind 2005 noch vorgesehen? (Folie 11)

Neben der Bearbeitung der themenbezogenen Gesamtkonzepte, werden wir schwerpunktmäßig das **Konzept für den Öffentlichen Raum** ausarbeiten. Es ist auch vorgesehen, eine ähnliche Veranstaltung wie heute im 2. Quartal des Jahres 2005 zum Thema „Öffentlicher Raum in der Bahnstadt“ zu veranstalten. Desweiteren werden wir einen Grünordnungsplan erstellen und die Rahmenplanung fortschreiben.

Bei allen planerischen Aktivitäten ist uns der Hinweis auf die Entwicklung eines Konzeptes für ein **Quartiersmanagement** sehr wichtig, da wir der Auffassung sind, dass ein neuer Stadtteil nur mit einer solchen Konzeption ein attraktives soziales Wohnumfeld erhält. Soweit zum Projektstand. Sie sehen, wir haben in 2005 einiges auf unserer Agenda stehen.

Nun zum Thema unserer heutigen Veranstaltung:

Was hat die Rahmenplanung bisher zum **Thema Wohnen** ausgearbeitet?

Der **Vertiefungsplan** der Rahmenplanung (Folie 14) stellt im **Bereich des Zollhofes** (Güteramtstraße Höhe Dehner) dar, wie sich die städtebauliche Struktur auflöst und einzelne Baukörper ablesbar werden. Die Rahmenplanung wurde anhand von **Modellen** erarbeitet (Folie 12), um die **räumlichen Qualitäten** des Stadtgrundrisses dreidimensional zu überprüfen.

In den nächsten Monaten stehen wir vor der Aufgabe, zusammen mit der aurelis Konzepte zu entwickeln, die den **Stadtgrundriss der Rahmenplanung** zu **kleinräumigen Baustrukturen** verfeinern. Dieser Planungsschritt setzt voraus, dass Vorstellungen zu räumlichen Strukturen für die jeweiligen Bereiche und Quartiere entwickelt werden.

In diesem Zusammenhang ist es natürlich auch wichtig, eine Vorstellung von den **Bauformen** und der **Architektur** zu haben, die in diesem neuen Stadtteil entstehen sollen. Aus diesem Anlass möchte ich Ihnen heute Beispiele von anderen Projekten für Ihre Diskussionen in den Arbeitsgruppen mit an die Hand geben.

Bei den Beispielen handelt es sich um ausgewählte Situationen aus ähnlichen Projekten in Deutschland und den Niederlanden, aus denen sich einige Elemente auch auf die künftige Bahnstadt übertragen lassen. Beginnen möchte ich mit einem **Beispielen für das Quartier Zollhof**.



In diesem Quartier soll gewohnt und gearbeitet werden, die Bebauung ist mehrgeschossig (4 Geschosse +Staffelgeschoss) vorgesehen. (Folie 14)

Das erste Bild (Folie 15) zeigt eine Bebauung, die im Erdgeschoss Dienstleistungen und Handel beinhaltet, und bei der in den Obergeschossen gewohnt wird. Es folgt ein Beispiel für mehrgeschossige Wohnbebauung (Folie 16). Zeigen möchte ich Ihnen auch den Bautyp des Stadthauses bzw. der Stadtvilla (Folie 17). Folie 18 zeigt ein mehrgeschossiges Wohngebäude, quasi „gestapelte Reihenhäuser“ mit jeweils eigenem Eingang. Die Folien 19/20 zeigen Gebäudestrukturen, welche die im Bereich des Zollhofs angedachte viergeschossige Bebauung gut gliedern könnten.

Es gibt noch einen **zweiten Vertiefungsbereich** (Folie 21): der **Bereich der Wohnterrassen** mit direktem Bezug zum Feld, zur Landschaft. Hier stellt sich ebenfalls die Frage, mit welchen Wohnformen der Stadtgrundriss aufgelöst wird. Die Rahmenplanung sieht „städtische Reihenhäuser“ mit drei Geschossen, individuellen Wohnungsbau und Stadthäuser vor. Die folgenden Folien 23-30 sollen Anregungen für diesen Bereich geben, der als Wohngebiet mit Bezug zur Landschaft vorgesehen ist.

Wichtig ist sicherlich, dass **überschaubare Quartiere** geschaffen werden, dass es eine hohe **räumliche und architektonische Qualität** gibt. Deshalb werden wir in den nächsten Monaten das Verhältnis Freifläche zu bebauter Struktur sowie Kubaturen und ihre Formen zu klären haben. Wir werden sicherlich interessante Diskussionen führen. Wie sieht die Zukunft des Wohnens in Heidelberg aus? Welche Wohnformen, welche Qualitäten werden nachgefragt? Wie werden die Qualitätsanforderungen den Investoren vermittelt?

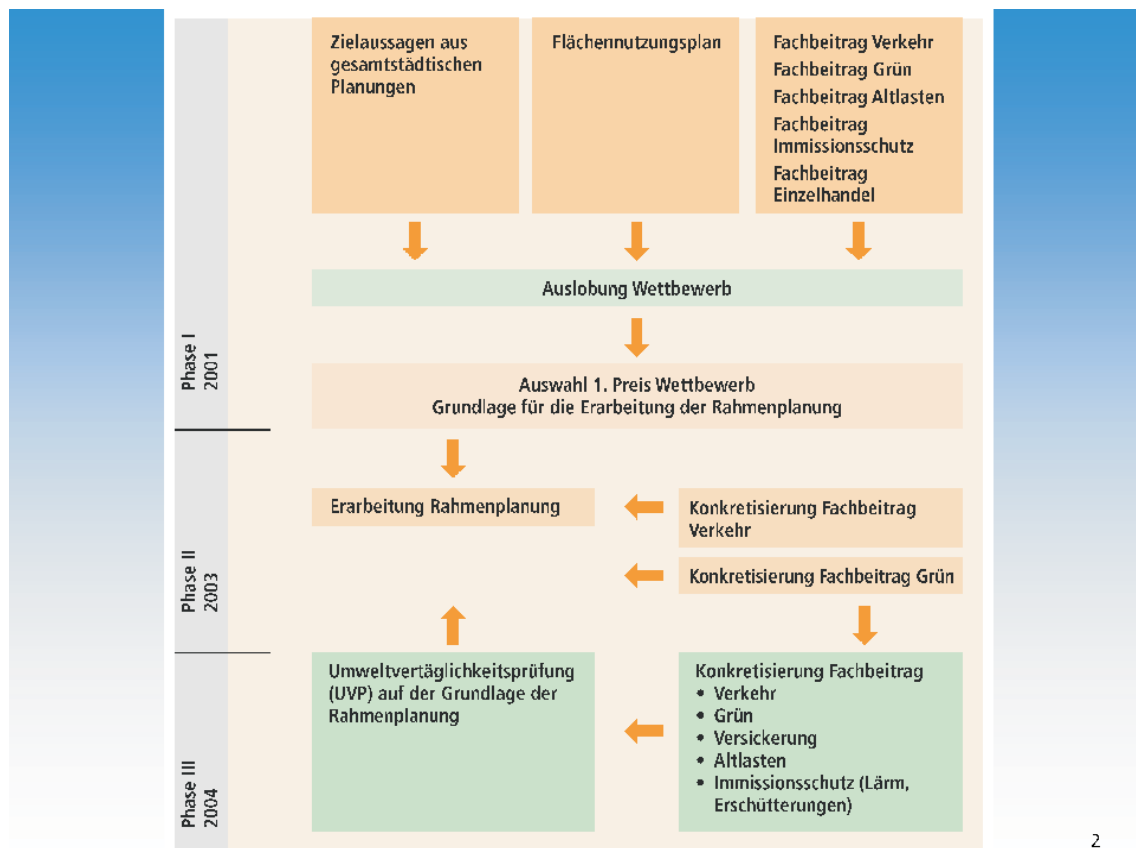
Es stellt sich dabei auch die Frage, mit welchen Methoden (Wettbewerb, Mehrfachbeauftragungen, Workshops) wir unser Ziel erreichen. Diese Fragen sind mit der aurelis noch zu klären. Wichtig ist, dass es zu einer baulichen Ausformung kommt, die die unterschiedlichen Quartierscharaktere und die Vielfältigkeit im Bereich der „Wohnterrassen“ und im „Zollhof“ unterstützt.

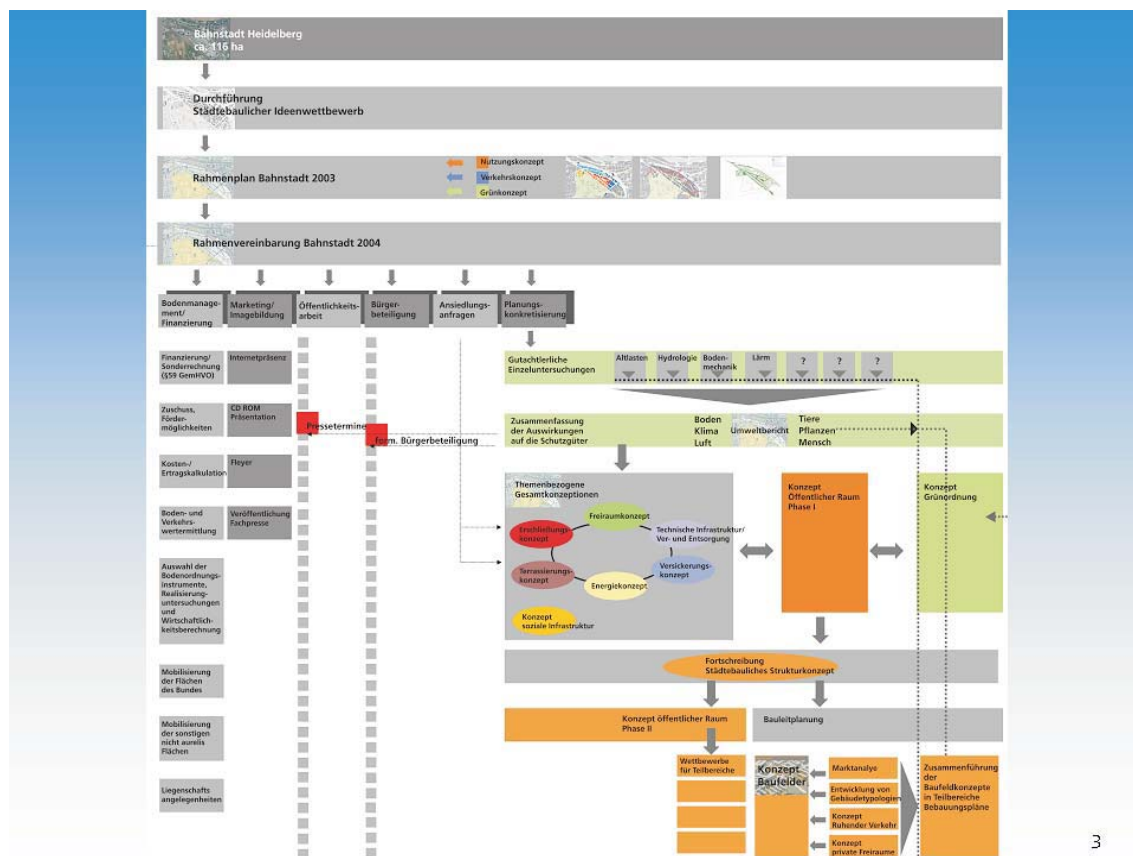
Zum Schluss möchte ich Ihnen anhand der Ablaufplanung (Folie 31) nochmals die Komplexität des Projektes darstellen und Ihnen vermitteln, dass alle Themen bei der Geschäftsführung Bahnstadt zusammen laufen. Diese Inhalte gilt es zu koordinieren und gleichzeitig den Entwicklungsprozess des Projektes Bahnstadt unter Beteiligung der Öffentlichkeit voran zu treiben. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



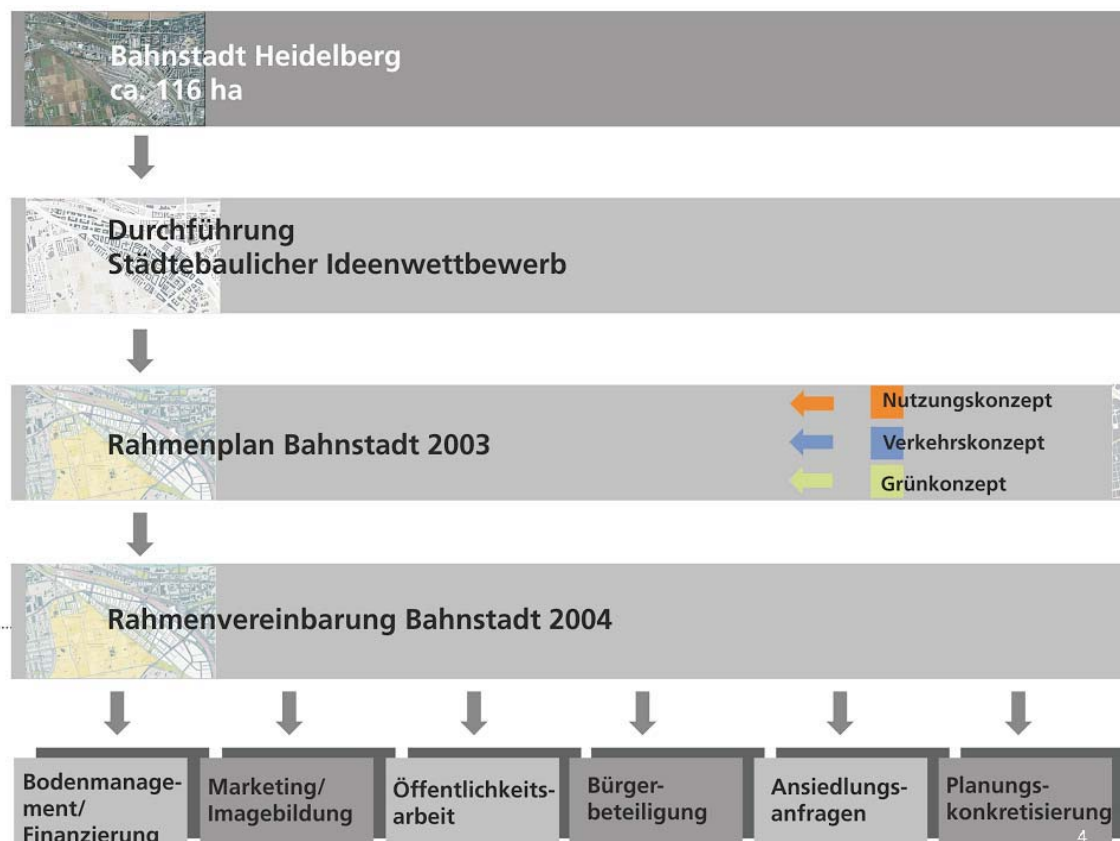
Die Bahnstadt: *„Ein neuer Stadtteil entsteht“*

Referent: Roland Jerusalem





3



4



Handlungsfelder

- **Konzept Bürgerbeteiligung**

Informationsveranstaltung	15.07.2004
Planungskonferenz Wohnen	03.12.2004

- **Begleitende Öffentlichkeitsarbeit**

Namenswettbewerb 2003, Führungen: Winterwanderung
Sonderseite Stadtblatt 2004 und Aktualisierung des
Internet-Auftritts

- **Ausarbeitung einer Rahmenvereinbarung mit Aurelis 2003 /2004**

- **Aufbau einer Sonderrechnung für 2005 / 2006**

Inhaltlicher Projektablauf, zeitliche Projektübersicht

Planungsthemen

- **Aufstellungsbeschluss Fachmarktzentrum:**

Aufstellungsbeschluss September 2003

- **Grunderwerb für die Erschließung:**

Verbindungsstraße Nr. 1: Bahnrandstraße / Eppelheimer Str.
Ausübung Vorkaufsrecht Telekom

- **Projektentwicklung:** Quartier am Czernyplatz

- **Antrag auf Programmaufnahme GVFG:** Bahnrandstraße mit Anschlussbereichen

Weitere Planungsbausteine 2004

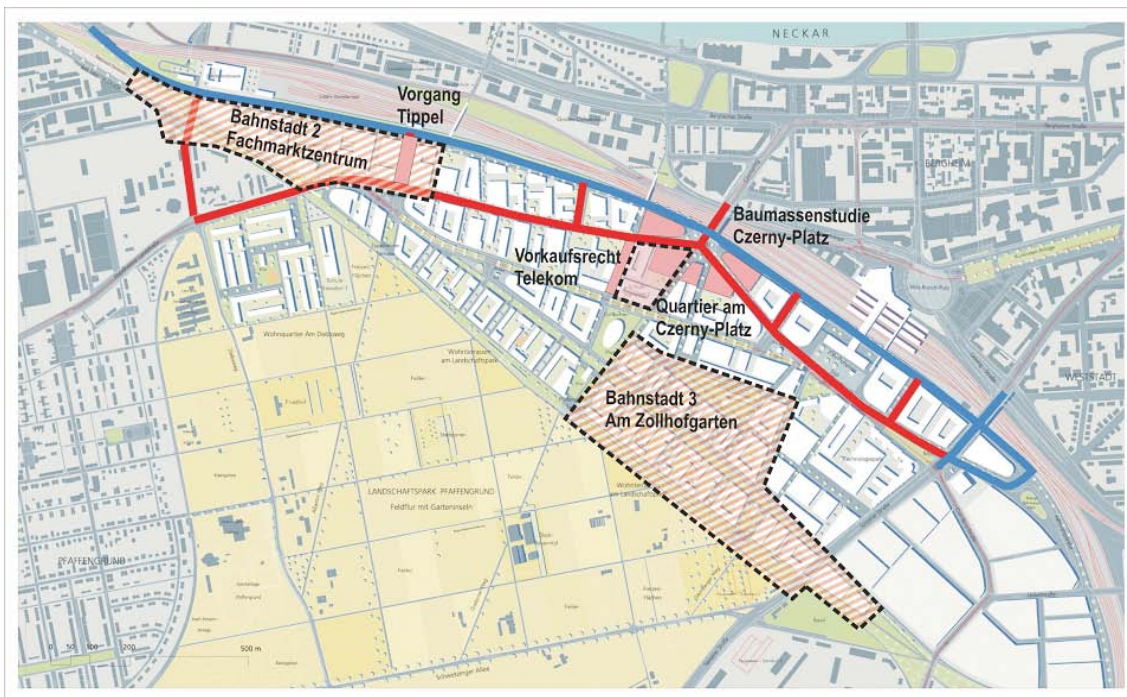
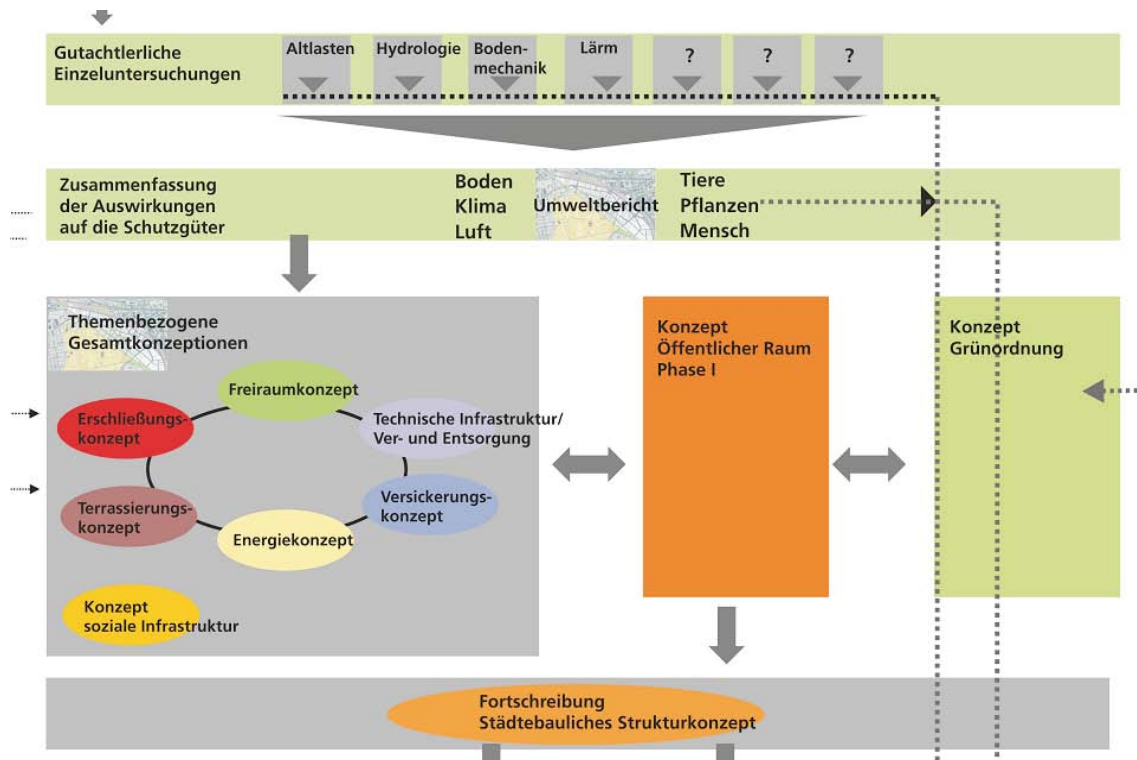
- **Erarbeitung eines Umweltberichtes:** Vorstellung in den Gremien am 02.12.2004

- **Auswahl eines Büros für den öffentlichen Raum:**

Erarbeitung eines Freiraumkonzeptes
Kordinierung der themenbezogenen Gesamtkonzepte

- **Beauftragung eines Verkehrsplaners:** Erstellung eines Erschließungs- und Parkraumkonzeptes

- **Vergabe des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes**





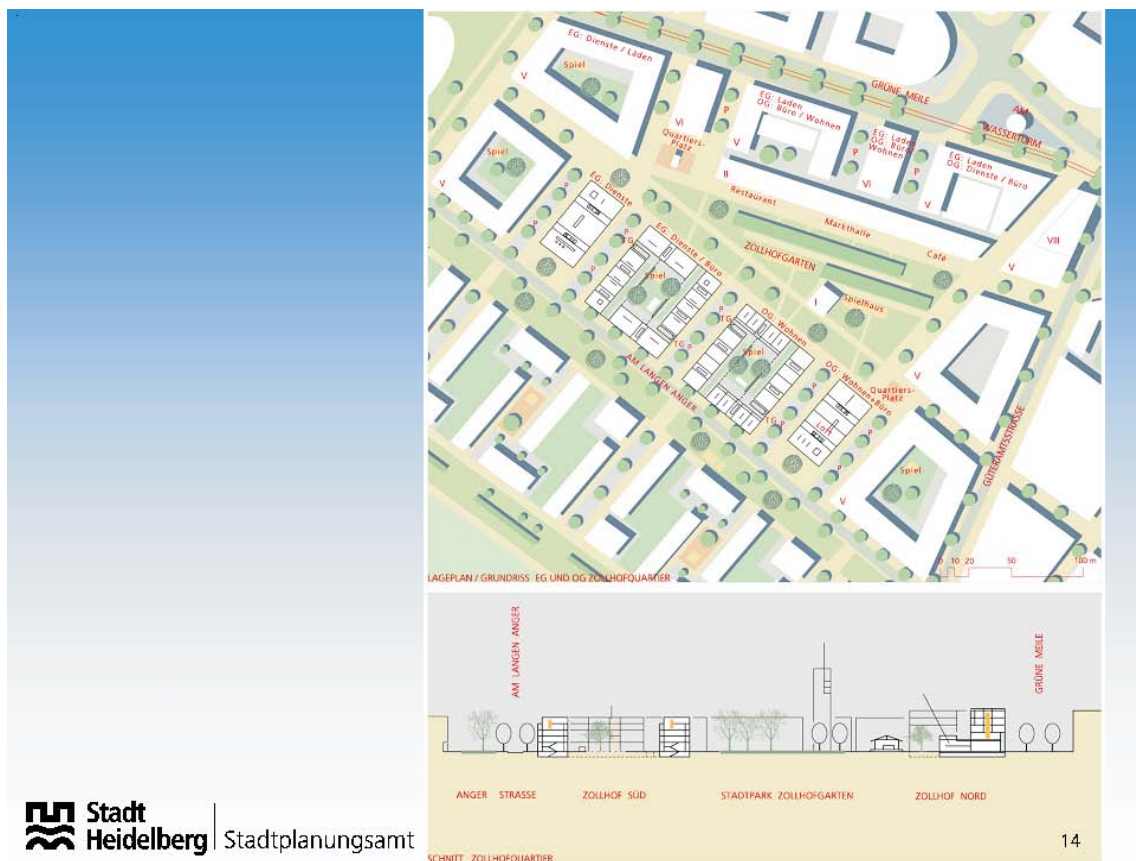
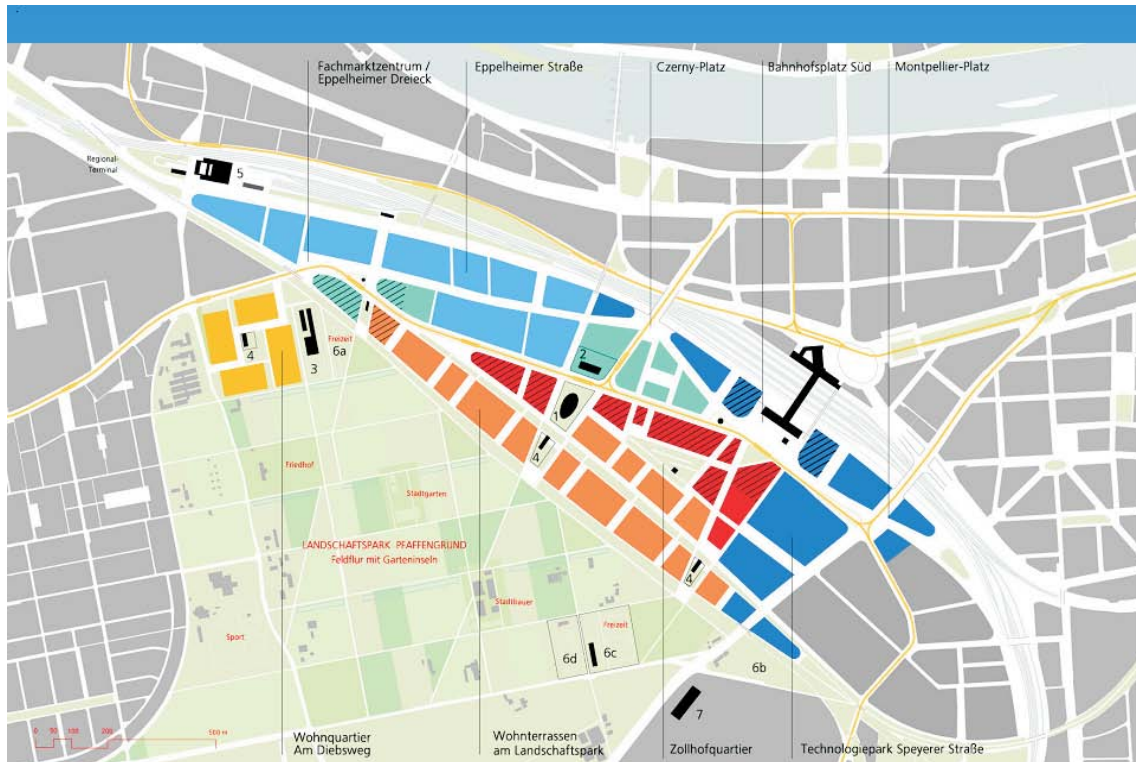
Planung 2005

- **Workshop Czerny-Platz:** Baumassenstudie südlicher Brückenkopf
- **Aufstellungsbeschluss Zollhofgarten / Wohnterrassen West**
- **Weiterbearbeitung Bebauungsplan Fachmarktzentrum**

Aktivitäten 2005

- **Erarbeitung der themenbezogenen Gesamtkonzepte**
- **Erstellung des Konzeptes öffentlicher Raum**
- **Aufstellung eines Grünordnungsplanes Entwicklung**
- **Fortschreibung der Rahmenplanung**
- **Entwicklung eines Konzeptes für das Quartiersmanagement**







15



16



17



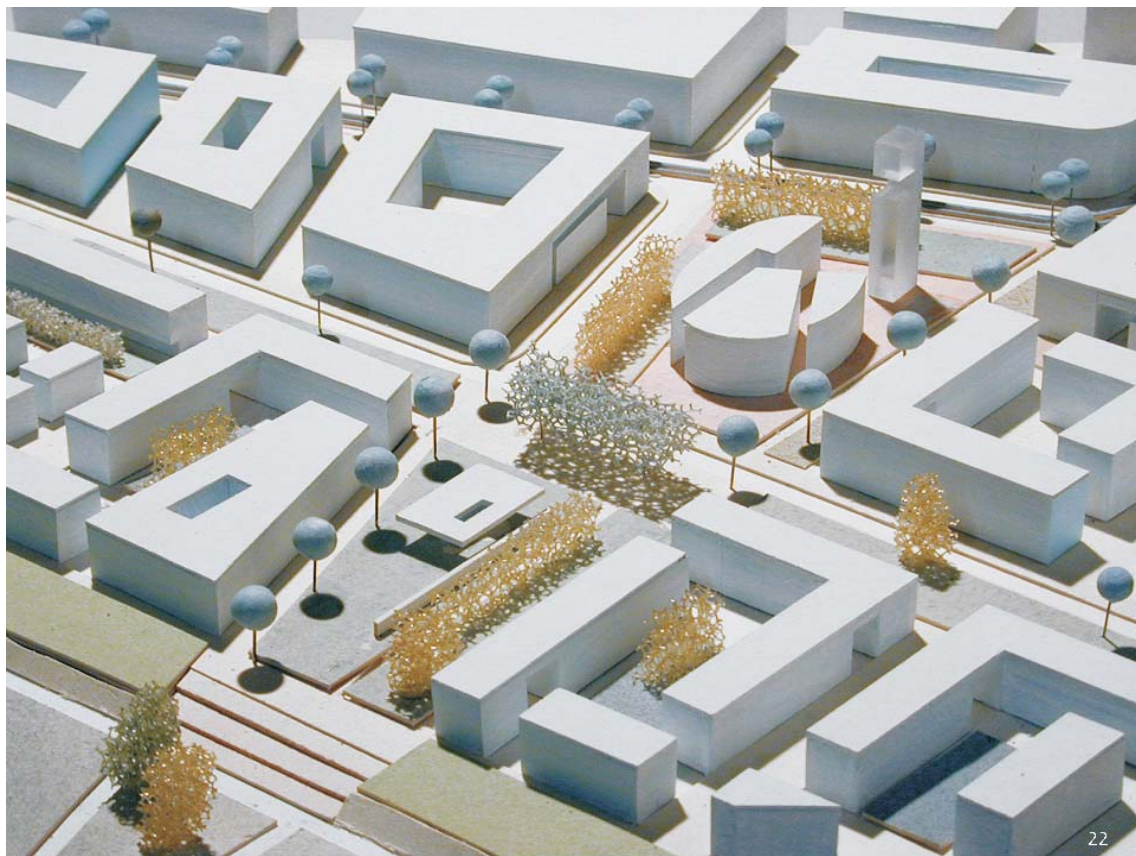
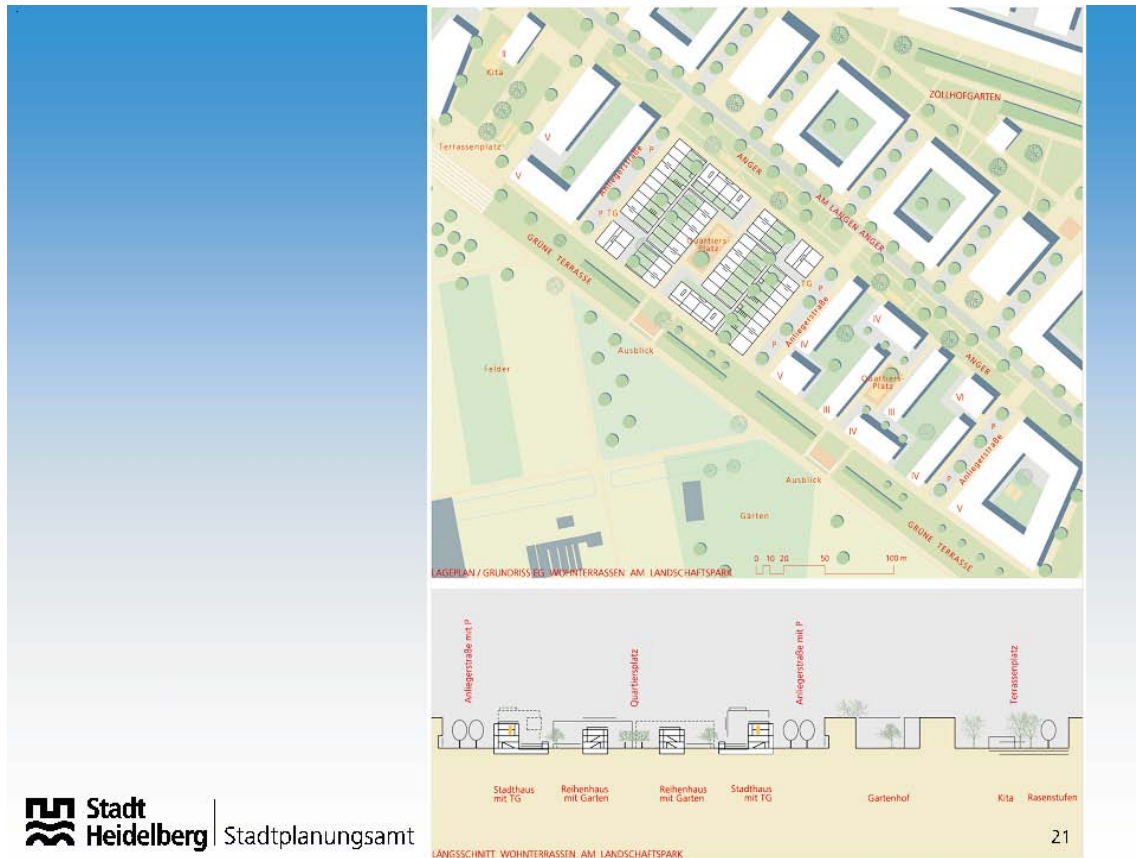
18



19



20







		2004				2005				2006			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Themenbezogene Gesamtkonzeption												
2	Konzept öffentlicher Raum Phase I												
3	Grünordnungsplan												
4	Fortschreibung Rahmenplanung - städtebauliches Strukturkonzept												
5	Äußere Erschließung (Planung)												
6	Äußere Erschließung (Bau)												
7	Innere Erschließung												
8	Innere Erschließung (Bau)												
9	Öffentlichkeitsarbeit												
10	Bürgerbeteiligung												
11	Konzept öffentlicher Raum Phase II												
12	Konzepte Baufelder												
13	Ansiedlungsanfragen												
14	Teilbebauungspläne												



3.3 Ziel der Veranstaltung

Andrea Petri, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Angesichts der vorgerückten Zeit will ich mich kurz fassen. Heute geht es darum, einen Empfehlungskatalog zum Thema Wohnen zu erarbeiten. Rund 2.500 Wohnungen werden in der Bahnstadt entstehen, aber welche, für wen, zu welchem Preis? Wie werden sie auch noch in Zukunft begehrt sein? Hier sind Ihre Antworten gefragt! Wichtig sind uns dabei auch Hinweise zu Realisierungsmöglichkeiten, zu denkbaren Verfahrensweisen und Partnern, die es zu gewinnen gilt, um das Gewünschte verwirklichen zu können.

Die Bahnstadt wird nicht an einem Tag gebaut, die heutige Veranstaltung ist die Erste in einer Reihenfolge, d. h. sicher nicht die Letzte. Im nächsten Jahr werden wir nach der Vorstellung des Umweltberichtes eine weitere Planungskonferenz ebenfalls mit Workshopcharakter zum Thema „Öffentlicher Raum“ durchführen, bei dem es um die Gestaltung der Freiräume, Plätze, des Straßenraums, der Organisation des ruhenden Verkehrs geht. Auch die Themen „Soziale Infrastruktur, Schulen, Kindergärten u.s.w.“ stehen zu späteren Zeitpunkten an. Auch diese Themen werden uns noch im Verlauf des Prozesses ausreichend beschäftigen. Sie stehen heute nicht im Vordergrund.

Was wird mit Ihren Ergebnissen passieren? Als erstes wird sich der neu eingerichtete Fachbeirat Bahnstadt damit befassen. Dies wird voraussichtlich am 26. Januar nächsten Jahres sein. Dort werden dann Ihre Empfehlungen vorgestellt werden. Anschließend wird der Gemeinderat diese beraten und als Empfehlung beschließen.

Für die Moderation der Arbeitsgruppen haben wir mit der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg einen Partner gefunden, der sehr viel Erfahrung hat, wenn es um die Bürgerbeteiligung bei großen Maßnahmen der Stadtplanung und Stadtentwicklung geht, zu denen die Bahnstadt ohne Zweifel zu zählen ist.

An dieser Stelle möchte ich es als Koordinatorin der Veranstaltung nicht versäumen, mich auch für die Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen bei der Vorbereitung der Veranstaltung zu bedanken.

Ihnen allen viel Spaß und eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

4.1 Arbeitsgruppe 1

Wer wird in der Bahnstadt wohnen?

Wohnungsnachfrage und –bedarf

4.1.1 Informationen

- Bruno Schmaus, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik
- Manfred Ruf, Vorsitzender des Gutachterausschusses
- Peter Bresinski, Geschäftsführer der GGH, Heidelberg

4.1.2 Ziele

4.1.3 Empfehlungen

Teilnehmer/innen

Bachhausen, Burkhard
Bernhardt, Eva
Breithecker, Georg
Erpf, Sabine
Forero-Franco, Carlos
Grefen-Aschoff, Barbara
Hammel, Markus
Kramer, Gustav
Kraus, Gerald
Kraus, Hans-Jörg
Lewis, Joe
Nestor, Christoph
Rasek, Dr. Eduard
Rohland, Katrin
Römer, Horst
Scharndke, Ulrich
Schwabbaaur, Gunther

Schwaier, Arnold
Schultis, Prof. Dr. Joachim
Schwemmer, Ernst
Stockmeier, Dr., Marc R.
Thümmel, Willfried
Vollrath, Fritz
Wegerer-Bichouarine, Kristina



4. Ergebnisse der Arbeitsgruppen

4.1 Wer wird in der Bahnstadt wohnen? – Wohnungsnachfrage und -bedarf

4.1.1 Informationen

Die Arbeitsgruppen haben zu ihrem spezifischen Thema drei Eingangsreferate gehört:

Bruno Schmaus

Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik

Nach den vorliegenden **Einwohnerprognosen** und Rankings in der Standortbonität wird Heidelberg für die nahe Zukunft - bis 2020 - im Gegensatz zu vielen anderen Großstädten ein hohes Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum prognostiziert. Die Folgen des demographischen Wandels werden in Heidelberg deutlich später als anderswo spürbar sein.

Nach unserer eigenen Prognose wird die Einwohnerzahl mit Haupt- und Nebenwohnsitz bis 2020 von gegenwärtig ca. 148.500 auf knapp 155.000 Personen ansteigen. Das ist ein Zuwachs von 6.500 Einwohnern. In der Bahnstadt werden davon 5.500 Menschen in rund 2.700 Haushalten wohnen. Von den schätzungsweise dann 107.000 Arbeitsplätzen werden ca. 7.000 in Heidelberg's jüngstem Stadtteil angesiedelt sein.¹

Die Bahnstadt soll nach den Vorstellungen der Stadt die **künftige Lebenswelt Heidelbergs** ohne Einseitigkeiten widerspiegeln. Diese wird aus mehr Einwohnern unterschiedlicher Herkunft, Milieus, Haushaltstypen, Einkommensschichten und Lebensentwürfen bestehen. Die Wissenschaftsstadt Heidelberg wird auch in Zukunft von einer breiten Sozialstruktur geprägt sein, deren Schwerpunkt die akademisch gebildete Mittelschicht bildet. Fester Bestandteil sind auch die Studierenden. Die Lebensformen, Haushaltstypen und Einkommensniveaus werden eine noch breitere Differenzierung als bereits heute aufweisen. Ein-Personen-Haushalte werden trotz Gegensteuerung auch künftig gegenüber Mehrpersonen-Haushalten in der Mehrheit sein.

Ziel ist es, vor allem die Menschen an den Standort zu binden, die sonst die Stadt wegen eines unzureichenden oder zu teuren Wohnungsangebotes verlassen, das sind vor allem junge Familien und sogenannte Schwellenhaushalte, vor allem am Anfang der Berufskarriere, deren Einkommen über der Grenze liegt, die zu einem Bezug einer Sozialwohnung berechtigt.

Von Wohnungsgemeinde her hieße das, einen Schwerpunkt mit ca. 40% 4 u. m. Zimmer-Wohnungen und je dreißig Prozent bei kleinen bzw. Drei-Zimmer-Wohnungen. Sechs von zehn Wohnungen sollten als Mietwohnungen, vier von zehn als Wohneigentum realisiert werden. Übertragen auf den in der Bahnstadt angestrebten Gesamtbestand bedeutet dies, dass von den ca. 2.500 Wohnungen 1.500 auf Mietwohnungen und 1.000 auf die unterschiedlichsten Eigentumsformen entfallen sollten.

¹ Auch die sogenannten urbanen Pendler werden den Stadtteil wegen seiner Nähe zum Bahnhof und Autobahnkreuz bevorzugen, um ihren Arbeitsplatz außerhalb Heidelbergs, etwa in Walldorf, Mannheim, Frankfurt, Stuttgart oder Karlsruhe rascher erreichen zu können.

Es gilt, in der Bahnstadt im Wohnungsangebot Schwerpunkte zu setzen, die die Defizite des derzeitigen Heidelberger Wohnungsmarkts ausgleichen. Worin liegen diese?

Die Antwort gibt uns eine vor zwei Jahren erstellte Studie² zum Heidelberger Wohnungsmarkt. In ihr wurden jene Heidelberger/innen nach ihren Erfahrungen, Wunschvorstellungen und zur Zahlungs- und Investitionsbereitschaft befragt, die in den letzten drei Jahren vor der Erhebung aktiv nach einer Wohnung gesucht haben, umgezogen sind, eine Suche abgebrochen haben, noch suchen oder in Kürze umziehen werden; sich also aktiv mit dem Heidelberger Wohnungsmarkt auseinandergesetzt haben.

Die Darstellung der wichtigsten Ergebnisse erfolgt in den folgenden Folien:



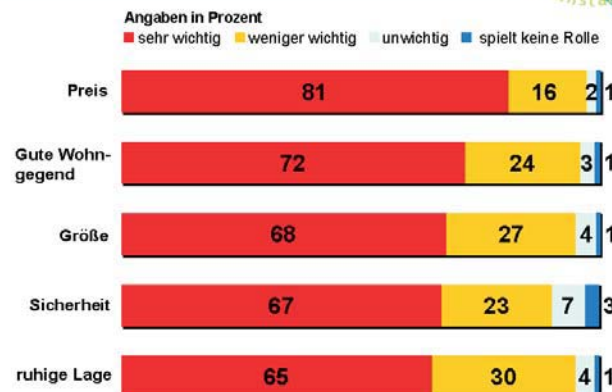
² Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hg.): Wohnungsmarkt in Heidelberg – Ergebnisse einer Bevölkerungsumfrage durchgeführt von der Forschungsgruppe Wahlen im Auftrag der Stadt Heidelberg im Juli 2002, Heidelberg 2003. Ohne die Studierenden wurden knapp 1000 Haushalte befragt.



Wer wird zukünftig in der Bahnstadt wohnen?

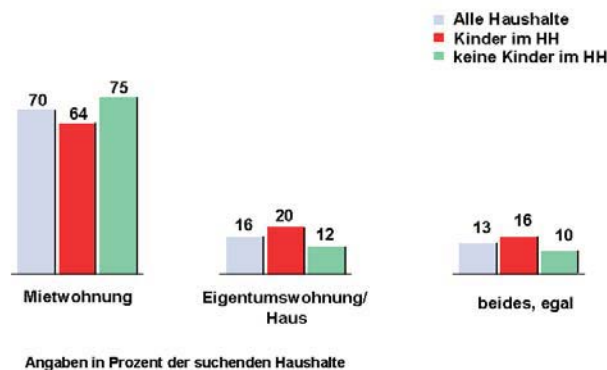
- ◆ Heidelberg wird bis 2020 wegen der Standortbonität und Attraktivität um rund 6.400 auf 155.000 Einwohner anwachsen.
- ◆ In der Bahnstadt werden dann einmal über 5.500 Menschen in rund 2.500 Wohnungen wohnen. Mit 32 Jahren jüngster Altersdurchschnitt.
- ◆ Sozialstruktur: Einwohner unterschiedlicher Herkunft, Milieus, Haushaltstypen, Ethnien, Einkommenschichten und Lebensentwürfen.
- ◆ Akademisch geprägte Mittelschicht wird in der Universitätsstadt vorherrschen.
- ◆ Fester Bestandteil sind auch die Studierenden.
- ◆ Zahl der Einpersonenhaushalte wird hoch bleiben.
- ◆ Ziel ist es, vor allem Menschen an den Standort Bahnstadt zu binden, die sonst die Stadt wegen eines unzureichenden und zu teuren Wohnungsangebotes verlassen, vor allem junge Familien.
- ◆ Es gilt in der Bahnstadt Schwerpunkte zu setzen, die die Defizite des Heidelberger Wohnungsmarktes ausgleichen.

Was ist das Wichtigste bei der Wohnungssuche?

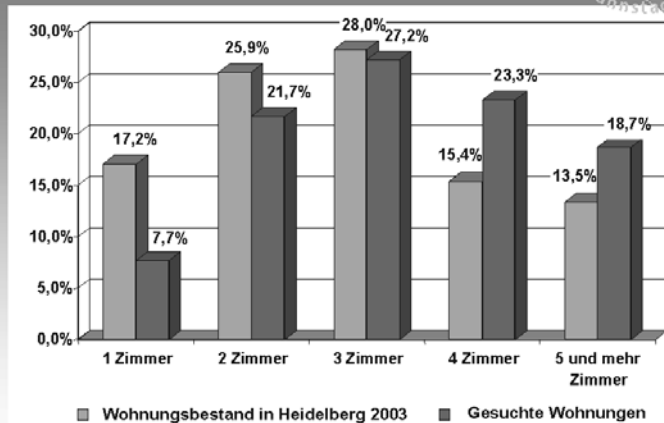


Umfrage durch die Forschungsgruppe Wahlen Juli 2002: 967 befragte Haushalte ohne Studierende

Gesucht werden vor allem Mietwohnungen



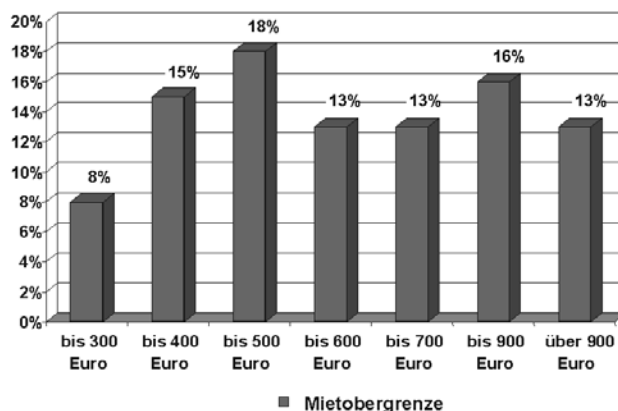
Große Wohnungen werden benötigt



Stadt Heidelberg | Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Heidelberg, November 2004

Wohnungen müssen preisgünstig sein



Stadt Heidelberg | Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Heidelberg, November 2004

Obergrenze der künftigen Miete nach der Wohnungsgröße

Anzahl Zimmer in der gesuchten Wohnung	Obergrenze der künftigen Miete (Zahlungsbereitschaft) Zellenprozente							Keine Angaben
	bis 300 €	300 € bis 400 €	400 € bis 500 €	500 € bis 600 €	600 € bis 700 €	700 € bis 900 €	über 900 €	
1 Zimmer	53	18	6	6	6			12
2 Zimmer	17	36	30	9	3	2		3
3 Zimmer	3	17	19	22	18	16	4	1
4 Zimmer	1	1	14	12	19	27	22	4
5 u.m. Zimmer		3	11	3	5	24	42	13

Stadt Heidelberg | Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Heidelberg, November 2004



Obergrenze der künftigen Miete nach der Haushaltsgröße

Größe des Haushalts	Obergrenze der künftigen Miete (Zahlungsbereitschaft) Zellenprozente							
	bis 300 €	300 € bis 400 €	400 € bis 500 €	500 € bis 600 €	600 € bis 700 €	700 € bis 900 €	über 900 €	Keine Angaben
1 Person	15	25	19	20	7	6	5	3
2 Personen	7	20	17	10	11	20	11	4
3 Personen	2	4	24	6	26	20	16	2
4 u. m. Personen	6	6	13	12	12	21	22	8
Alle HH	8	15	18	13	13	16	13	5

Fazit

- ◆ Die meisten Wohnungssuchenden fühlen sich hier wohl und wollen hier wohnen bleiben.
- ◆ Preisniveau größtes Problem des Heidelberger Wohnungsmarktes.
- ◆ Die Mehrheit sucht eine Mietwohnung in einem Mehrfamilienhaus.
- ◆ Hohe Nachfrage nach größeren Wohnungen.
- ◆ Qualität der Wohngegend wichtiges Kriterium.
- ◆ Mangel an preiswerten, familiengerechten Wohnungen.
- ◆ Bahnstadt muss auch Beitrag zur Wohnungsversorgung von Einkommensschwachen und Schwellenhaushalten leisten.
- ◆ Preis- und Belegungsbindungen für 15% der Mietwohnungen für Haushalte, die zum freien Wohnungsmarkt schwer Zugang finden.
- ◆ Beim Eigentum sollte der Schwerpunkt auf preisgünstigen Angeboten liegen, darunter 5% geförderte Maßnahmen.

Manfred Ruf

Vorsitzender des Gutachterausschusses

1. Welche Rolle hat die Bahnstadt für den zukünftigen Wohnungsmarkt Heidelbergs?

Die Rolle der Bahnstadt dient der Befriedigung der tatsächlich vorhandenen Nachfrage nach Wohnraum in Heidelberg.

In den letzten Jahren wurden in Heidelberg immer weniger Wohnungen gebaut. Die Nachfrage jedoch war ungebremst und viele junge Familien sind ins Umfeld von Heidelberg abgewandert.

Aus einer Diplomarbeit von Herrn Krösser geht hervor, dass in den Jahren 1991 bis 2000 in das engere Umland 9.210 Personen verzogen sind, weil sie in Heidelberg keinen bezahlbaren Wohnraum fanden: nach Heiligkreuzsteinach, Spechbach, Neidenstein, Angelbachtal und Neulußheim.

Heidelberg muss neue Akzente setzen, um die Menschen in die Stadt zurück zu holen. Unter den Wirtschaftsregionen und Städten wird ein Konkurrenzkampf um qualifizierte Menschen ausbrechen. Wohl der Stadt und Region, die bezahlbaren Wohnraum sowie qualifizierte Aus- und Weiterbildung vorweisen können. Lt. „Berliner Institut für Weltbevölkerung und globale Entwicklung“ liegt die Region Heidelberg im oberen Bereich der Zuwanderung.

Um den vorher genannten verschärften Konkurrenzkampf um den knappen und hochqualifizierten Nachwuchs für sich entscheiden zu können, benötigt Heidelberg Wohnraum, also die Bahnstadt!

Ein Beispiel: Die Stadt Essen denkt nach jahrelangen Bevölkerungsverlusten um! Sie hat ein innerstädtisches Baugebiet erschlossen, auf dem 60 Reihenhäuser errichtet werden. Der durchschnittliche Kaufpreis liegt bei € 185.000,-- bei sehr zentraler Lage. Innerhalb kürzester Zeit wurden 42 Häuser verkauft, 40 davon an junge Familien.

Zwei von drei Deutschen wollen in der Stadt leben.

2. Auf welchen Grundlagen beruhen die Einschätzungen?

Eine Umfrage bei allen Heidelberger Maklern ergab, dass nach wie vor Wohnungen in allen Preissegmenten gesucht werden. Das Angebot ist jedoch leider zu knapp. Die Wohnungsnachfrage wird nicht allein durch demoskopische Bevölkerungszahlen bestimmt, sondern durch die bis 2025 weiter steigende Zahl der Haushalte. Allein bis 2015 prognostiziert das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung in seiner aktuellen Haushaltsprognose einen Zuwachs um 1,8 Millionen Haushalte. Diese Haushalte werden dabei kleiner und älter. Grundlage für die z.T. gegenläufige Entwicklung von Bevölkerungs- und Haushaltszahl ist der seit langem über alle Altersgruppen fortschreitende Trend zur Verringerung der Personenzahl pro Haushalt, der sich auch in naher Zukunft fortsetzen wird. Im übrigen wächst die Bevölkerung Deutschlands noch bis mindestens 2015 nach der neuesten 10. koordinierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Bundesamtes.



Die Fertigstellungszahlen der Neubautätigkeit haben in den letzten Jahren den langfristigen durchschnittlichen Neubaubedarf unterschritten. Dies gilt insbesondere für den Geschosswohnungsbau. Dabei ist die gegenwärtige Investitionsneigung in Mietwohnungsbau vor allem durch falsch beurteilte Risiken der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung geprägt, die im Gegensatz zur kurz- und mittelfristigen Nachfrageentwicklung steht.

In Heidelberg werden pro Jahr ca. 1.400 Kaufverträge abgeschlossen, davon ca. 250 1- und 2- Familienhäuser und ca. 800 – 900 Eigentumswohnungen. Wenn das Angebot größer wäre, würden sich diese Zahlen noch erhöhen.

1991 wurden in Heidelberg 823 Wohnungen fertiggestellt, 2003 waren es gerade noch 222 Wohnungen, also rund ¼ von der Bautätigkeit aus 1991.

3. Welche Markt- und Preissegmente eignen sich für die Bahnstadt?

Die Zeiten standardisierter Immobilienangebote sind vorbei! Nicht nur die Ausstattung, auch die Größe muss stimmen!

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die durchschnittliche pro-Kopf-Wohnfläche seit 1989 kontinuierlich von 34,7 m² auf derzeit 40,5 m² gestiegen ist. Kleinere Haushalte nehmen im Durchschnitt mehr Wohnfläche pro Kopf in Anspruch, als große; ältere, überwiegend kleine Haushalte (wenige Personen) verbleiben in der angestammten großen Wohnung aus der Familienphase.

Laut „empirica“ steigt in den nächsten 20 Jahren die pro-Kopf-Wohnfläche um 8 bis 10 m².

Gefragt sind private Rückzugsmöglichkeiten in kleine, begrünte Wohnanlagen und ein größerer Spielraum für individuelle Bauweisen.

Die Planung einer Mischbebauung von Stadt-Reihenhäusern mit Hausgärten, Stadtvillen und Gebäudezeilen für Geschosswohnungen trifft den Kern der gesuchten Marktsegmenten.

Es muss unbedingt darauf gedrängt und hingearbeitet werden, dass ein breitgefächertes Angebot an Wohnformen in unterschiedlichen Preisstufen und Besitzformen (Eigentum, Mieten evtl. auch Erbpacht) und auch Standorte für Wohnungsbaugesellschaften für preis- und belegungsgebundene Mietwohnungen angeboten werden.

Zu den Preisen:

Es sollte möglich sein, und im Grunde ist es auch möglich, dass **Reihenhäuser** von € 190.000 bis 260.000 angeboten werden.

Eigentumswohnungen:	von € 1.800 p. m² bis € 2.300 pro m².
Stadtvillen:	von € 320.000 bis € 450.000.
Mieten: Mieten im Geschosswohnungsbau:	von € 8,-- bis € 9,50/m².

Peter Bresinski

Geschäftsführer der GGH, Heidelberg

 Preisgünstiger Wohnraum Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg	 Kalkulation Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg
In der Bahnstadt sollen entstehen • 15% preisgünstige Mietwohnungen • 5% preisgünstige Eigentumswohnungen bzw. Einfamilienhäuser 2	Ein einfaches statisches Rechenbeispiel für den Neubau eines Hauses mit 8 Wohneinheiten, durchschnittlich 70 qm Wohnfläche (Grundstücksgröße 700 qm) Lebensdauer 70 Jahre. Baukosten rd. 1.200 € je qm Wohnfläche Grundstückskosten rd. 500 €/qm gewünschte Zielmieta 6,00 €/qm im Monat 3

 Kalkulation Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg					
Grundstückskosten	350.000				
Baukosten	672.000				
Baunebenkosten	134.000				
Gesamtkosten	1.156.000				
Finanzierung					
70% Fremdkapital	809.000	5%	40.450		
30% Eigenkapital	347.000	4%	13.880		
Tilgung	809.000	1%	8.090		
Finanzierungskosten			62.420		
Abschreibung	672.000	1,33%	8.960		
Verwaltung	8 WE	300 €	2.400		
Instandhaltung	560 qm	8 €	4.480		
Summe			78.260		
Mieteinnahmen			40.320		
Unterdeckung p.a.			-37.940		
Unterdeckung pro qm p.m.			5,65		

4



Geförderter Mietwohnungsbau


Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

Der Neubau allgemeiner Mietwohnungen wird so gut wie nicht mehr gefördert.
Fördermittel, die den Mietern langfristig eine niedrige Miete garantieren, gibt es bereits seit längerer Zeit nicht mehr.

Förderprogramme der letzten Jahre:

z.B. MB10-Mittel mit kommunaler Zusatzförderung

Belegungsbindung	18 Jahre
Mietpreisbindung	1.-10. Jahr feste Beträge
	11-18. Jahr Kostenmiete

5

Mietpreisentwicklung


Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

Beispielobjekt: Mehrfamilienhaus in HD-Wieblingen, Wohnung 65qm, Baujahr 1995, gefördert mit MB10 Mittel und kommunaler Zusatzförderung

- Ausgangsmiete 1995 4,22 €/qm p.m.
- Mietsteigerungen bis 2005
alle 2 Jahre ca. 0,26 €/qm
- Miete 2005 5,26 €/qm p.m.
- Kostenmiete 2005 10,04 €/qm p.m.
- aktuelle Mietpreisspiegelmiete 7,57 €/qm p.m.

6

Geförderter Mietwohnungsbau


Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

Auswirkungen

- ein Großteil der Mieter kann sich die Wohnung nach einigen Jahren nicht mehr leisten.

Anstieg der Fluktuation

- die Wohnungen müssen zu marktüblichen Konditionen einkommensschwächeren Haushalten angeboten werden

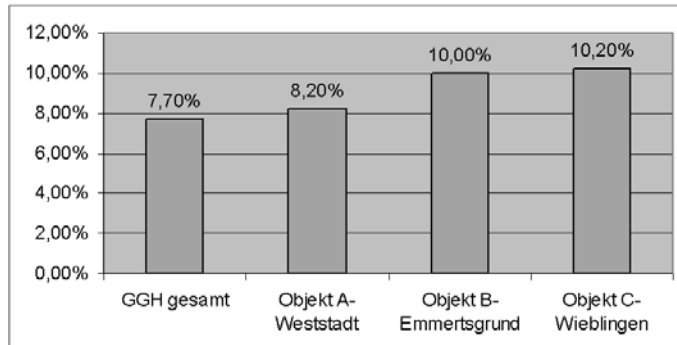
Leerstand

7

Fluktuation in den letzten 5 Jahren



Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg



8

Wohnungsmarkt



Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg

Auswirkungen des Neubaus von günstigen Wohnungen in der Bahnstadt auf den Heidelberger Wohnungsmarkt aus Sicht der GGH.

9

Präferenzen



Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg

Die wichtigsten Präferenzen der Wohnungssuchenden, wir lassen die Miethöhe außen vor, sind:

- Die Qualität des direkten Wohnumfelds
- Die Wohnungsgröße
- Das Image der Wohngegend
- Die Sicherheit der Wohngegend

10



Wohnungsmarkt in HD



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

- Die Binnennachfrage in Heidelberg ist geprägt von einem sog. Anpassungsbedarf.
- Die meisten wohnungssuchenden Haushalte möchten sich hinsichtlich des Wohnumfeldes verbessern. Hier muss leider an erster Stelle der Emmertsgrund und Boxberg genannt werden. Die beiden erfahrungsgemäß am wenigsten attraktiven Stadtteile. Trotz ansprechender Grundrisse und sehr geringen Mieten gibt es hier, in einzelnen problematischen Wohnanlagen, bereits heute Vermietungsschwierigkeiten. Der Neubau besonders günstiger Wohnungen in der Ebene würde zu verstärkten Abwanderungstendenzen, insbesondere von den stabilisierend auf die Wohnanlagen wirkenden Haushalten führen.

11

Wohnungsmarkt in HD



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

Konsequenzen wären:

- zunehmende Leerstände
- weitere Destabilisierung spezieller Wohnanlagen

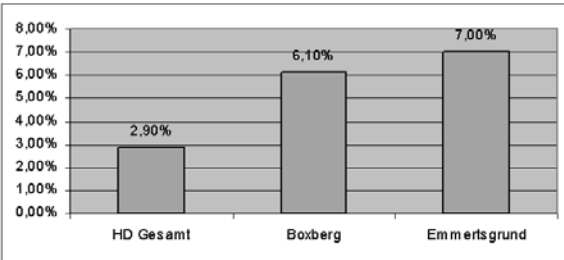
12

Wohnungsmarkt in HD



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

wohnberechtigte Haushalte–wohnungssuchend bei GGH



Stadtteil	Anteil
HD Gesamt	2,90%
Boxberg	6,10%
Emmertsgrund	7,00%

13



Fazit



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

Empfehlungen aus Sicht der GGH für das Wohnungsangebot der Zukunft in der Bahnstadt unter sozialem Aspekt und wie es zu verwirklichen ist.

14

Fazit



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

- Wohnungen im niedrigen Preissegment (unter 5,00 €/qm) sollten in der Bahnstadt nicht gebaut werden. Ausreichende Fördermittel stehen nicht zur Verfügung und die Mieter können auf längere Sicht gesehen die Miete nicht aufbringen.

15

Fazit



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

- Zielgruppe sollten sog. Schwellenhaushalte sein. Insbesondere Familien mit Kindern. Einkommen: § 9 WoFG + 20% bis + 60%

Die Zielmiete für diesen Personenkreis sollte zwischen 6,00 und 6,50 €/qm liegen.

16



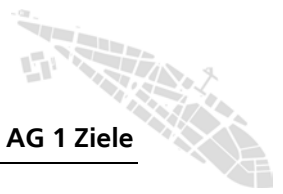
Fazit



Gesellschaft für Grund- und
Hausbesitz mbH Heidelberg

- Hierfür müssen geeignete Förderprogramme aufgelegt werden, um die Miethöhe auf lange Sicht berechenbar zu machen.
Die Haushalte sollen langfristig in ihrer Wohnung verbleiben können und somit auch einer sozialen Entmischung vorbeugen.

17



4.1.2 Ziele

Die Teilnehmer/innen benennen ihre individuellen Ziele für die Bahnstadt mittels einer Kartenabfrage. Dabei sind alle Argumente zunächst gleichwertig, niemand kann die Gruppe durch die Kraft seiner Rhetorik in eine bestimmte Richtung lenken, durch die Konzentration auf jeweils eines oder sehr wenige Stichworte kommen die wichtigen Anliegen zum Zuge.

Die Leitfragen für diese Arbeitsschritt heißen: „Wenn die Bahnstadt ein idealer Wohnort wird, dann ...“ und „In der Bahnstadt darf auf keinen Fall ...“. Die Karten wurden vorgelesen, geclustert und Themen zugeordnet, die sich aus den Nennungen für die weitere Arbeit ergeben. Während in der Kartenabfrage Einzelmeinungen ohne weitere Wertung aufgeführt sind, werden in der weiteren Bearbeitung alle Meinungen diskutiert und abgewogen, nur was in dieser Abwägung Bestand hat, wird zur Empfehlung, die die ganze Arbeitsgruppe mitträgt.

Wenn die Bahnstadt ein idealer Wohnort wird, dann ...

Thema : Soziale Mischung der Bewohner

- hat sie einen Anteil von 40 bis 50 % bezahlbarer Wohnungen und dadurch eine soziale Ausgewogenheit
- großer Anteil an Mietwohnraum für alle sozialen Schichten
- wird es ein sozial gut gemischter Stadtteil
- soll sich die Heidelberger Bevölkerungsstruktur widerspiegeln
- Häuser für weniger als 200.000 € für kinderreiche Familien
- eine Annäherung an einen gewachsenen Stadtteil

Thema: Lebendiger Stadtteil

- entsteht ein gelungenes Miteinander von Wohnen und Arbeiten
- Durchmischung Haushalte, Wohnen und Arbeiten
- Qualität und Vielfalt
- verfügt er über eine Infrastruktur, die vielseitigen Interessen entspricht
- internationale Begegnungs- und (Klein-) Kongressstätte

Thema: Stadtgestalt

- muss ein Stadtteil mit eigenem Charme (Konzept: „roter Faden“) entstehen
- wird individuell gebaut
- wird dort lange gewohnt
- gestalterischen und architektonischen Ideen größtmöglichen Freiraum geben: nur Vielfalt kann auch für die unterschiedlichen Bewohner sorgen
- hat sie heterogene Sozialstruktur: Weststadt mit höherem Kinderanteil (?)

Thema: Wohnen in Harmonie, Nachbarschaften und Gemeinschaft

- werden gute Nachbarschaften entstehen
- wird in Harmonie gewohnt
- geprägt von Hausgemeinschaften bzw. Leben mit den Nachbarn
- wird sie ein Wohlfühlstadtteil

Thema: Sozial höherstehendes Niveau

- verträgt sie nur einen geringen Anteil von preisgünstigen Wohnungen
- Lebensqualität, wie Weststadt, Neuenheim, Handschuhsheim
- hohe Lebensqualität und faire Renditen

Sonstige Themen:

- Multikulturelle Gesellschaft
- gute ÖPNV und Radwege – Infrastruktur
- die Stadt insgesamt braucht eine Vision

In der Bahnstadt darf auf keinen Fall ...**Thema: Soziale Mischung der Bewohner**

- sozialer Brennpunkt entstehen
- der Neuen-Heimat-Struktur (Emmertgrund) entsprechen
- ein „Wohnghetto“ entstehen
- Verwahrlosung durch gegebene Strukturen eintreten
- eine Ghetto-Bildung einsetzen
- auf keinen Fall soll Bahnstadt ein Stadtteil werden, der in sich gespalten ist in sozial segregierte Quartiere
- Elitewohnen und soziale Segregation stattfinden
- eine Sozialstruktur entstehen die über dem Durchschnitt liegt („Luxus-Stadtteil“)
- Ausgrenzung sozial schwacher Bevölkerungsgruppen durch die Mietpreisgestaltung der Investoren
- durch öffentliche Körperschaften in das Marktgeschehen eingegriffen werden

Thema: Lebendiger Stadtteil durch Nutzungsmischung

- in die verkehrten Dinge investiert werden
- Erliegen des gesellschaftlichen Lebens, Mischung muss stimmen
- auf keinen Fall Maxi-Disco
- Monostruktur
- Uniformität / Monostrukturen

Sonstige Themen

- am Bedarf vorbei geplant werden
- die Insellage bestehen bleiben
- vom Verkehr bestimmt sein
- unbezahlbare Wohnungen nach Auslaufen von Förderungen (5 bis 10 Jahre)
- keine zu dichte Bebauung, wie in der Glockengießerei
- Investitionsruinen
- alle Träumereien umgesetzt werden
- Bahnstadt heißen



4.1.3 Empfehlung

Zur Empfehlung wird ein Vorschlag erst nach ausführlicher Diskussion in der Gruppe, die Ziele und Maßnahmen der Empfehlungen waren während der Diskussion zum Thema projiziert und werden von der ganzen Gruppe im Wortlaut mitgetragen.

Empfehlung der AG 1:

Wer wird in der Bahnstadt wohnen? Wohnungsnachfrage und -bedarf

Die AG 1 hat sich vertieft mit den ersten beiden Zielen beschäftigt. Sie sind die zentralen Anliegen der Arbeitsgruppe. Durch die intensive Beschäftigung drückt sich die hohe Gewichtung der Ergebnisse aus. Die weiteren erwähnten Ziele sind untergeordnet.

Thema: Soziale Mischung der Bewohner, heterogene Sozialstruktur

Unsere **Ziele** für das Wohnen in der Bahnstadt:

- Bedarfsgerechte Sozialstrukturen
- Sozialstruktur wie in der Gesamtstadt (gemessen an Einkommen, Bildung etc.)
- ausreichend sozial stabilisierende Gruppen, Mischung innerhalb der Quartiere/Gebäude, Mischung von Zielgruppen (Studenten, Wohlhabende)
- Bodenfonds

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- bedarfsgerechte Sozialstrukturen entsprechend den Verhältnissen in der Gesamtstadt in der Rahmenvereinbarung für alle Umsetzungsphasen festschreiben
- Zuzüge von Familien
- Analyse möglicher Zielgruppen gemessen an den städtebaulichen Voraussetzungen des Gebietes
- Wohnbedarf an den Beschäftigten ausrichten (Kontakte zu Firmen)
- Bodenfonds ermöglicht der Stadt, zu steuern

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Mischung von Zielgruppen

Unsere **Ziele** für das Wohnen in der Bahnstadt:

- Zuzüge von Familien
- Eigentum ermöglichen

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- größere Anzahl Reihenhäuser unter 200.000 €
- Dichten anpassen an diese Nutzungen (geringe Dichten machen Wohnen allerdings teuer)
- mit günstigen Materialien arbeiten
- Genossenschaften und Bauherrengemeinschaften
- Erbbaurecht

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- bezahlbar für Familien
- Stützung der Infrastruktur
- Mischung von Alten und Jungen durch Genossenschaften
- Erbbaurecht erleichtert Erwerb von Eigentum und setzt GGH in die Lage, günstigen Wohnraum anzubieten

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt:

- demographischen Wandel berücksichtigen

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- flexible Wohnformen
- alternative Wohnprojekte

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Altersmischung

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt:

- positives Bild des Stadtteils von Anfang an

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Entwicklung muss auf einer Vision für die Gesamtstadt basieren
- Mischung von Anfang an, wegen des Images
- Gebiet muss wachsen können

Empfohlen wird, einen attraktiveren Namen für das Gebiet zu finden.

Weitere Ziele, die nicht bearbeitet wurden:

- Lebendiger Stadtteil durch Mischung der Nutzungen, Vielfalt der Nutzungen/Funktionen, Wohnen und Arbeiten
- Harmonisches Wohnen, gute Nachbarschaft, Gemeinschaft
- gute städtebauliche Entwicklung

4.2 Arbeitsgruppe 2

Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden?

Schwerpunkt Soziales / Nachbarschaft

4.2.1 Informationen

- Dörthe Domzig, Leiterin des Amtes für die Gleichstellung von Frau und Mann
- Dr. Tobias Robischon, Schader-Stiftung, Darmstadt
- Andreas Epple, Vorsitzender der Geschäftsführung Epple und Kalkmann GmbH, Heidelberg

4.2.2 Ziele

4.2.3 Empfehlungen

Teilnehmer/innen

Albrecht-Bindseil, Nicolas
Baumgarth, Ralf
Flassak, Heidi
Furian, Wilfried
Geier, Vera
Greulich, Reiner
Hallstein, Renate
Hänsch, Ursula
Harbich, Oskar
Haus, Christiane
Heizmann, Gertraud
Herdes, Michael
Kern, Richard
Kern, Stefan
Krämer-Selg, Ulrike
Lewerich, Charlotte
Mahler, Sabine

Merz, Reinhard
Morlack, Angelika
Nowoczyn, Bernd
Pörsch, Christian
Reinig-Ritter, Christine
Rüttenauer, Reinhold
Scheeder, Wolfgang
Schütte, Wolfgang
Spanhibel, Prof. Siglinde
Spors, Peter
Troszt, Veronika
Wäldin-Kern, Annemarie
Wedler, Frank
Weishuhn, Uwe
Wolfin, Eckhard



4.2 Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? – Soziales / Nachbarschaft

4.2.1 Informationen

Die Arbeitsgruppen haben zu ihrem spezifischen Thema drei Eingangsreferate gehört:

Dörthe Domzig

Leiterin des Amtes für die Gleichstellung von Frau und Mann

1. Die an das Wohnen gestellten vielfältigen Anforderungen lassen sich nicht einfach in einem Bebauungsplan festschreiben. Dieser kann nur Art und Maß der Bebauung regeln. Mit Wettbewerbsverfahren unterschiedlicher Art oder Mehrfachbeauftragungen lassen sich für die spätere Umsetzung besser konkrete qualitative Vorgaben machen. Ganz wichtig dafür scheint mir die Sensibilisierung für die wesentlichen Alltagsbelange der Menschen wie sie die Diskussion heute Abend noch einmal unterstreichen und klarstellen kann.

2. Eine Wohnung brauchen wir nicht allein als Ort emotionaler Geborgenheit und zum Schlafen. Außer Rückzug muss sie auch Qualitäten als Arbeitsplatz bieten, sowohl für die Haushaltsversorgung als auch zum Geldverdienen. Wir brauchen sie außerdem um zu lernen, um uns fortzubilden und natürlich als Ort um Kinder großzuziehen, Beziehungen zu leben, die sich verändern: z.B. weil alle älter werden, Auszüge von Jüngeren oder Zuzüge von Älteren anstehen und neue Lebensgemeinschaften entstehen. Wir brauchen sie, um Gäste zu empfangen und Festliches zu leben, genauso wie Kranke zu pflegen und andere Wechselfälle des Lebens zu gestalten, nicht zuletzt um Haustiere zu halten.

Das reflektiert auch die Heidelberger Orientierungshilfe Sicherung der Chancengleichheit von Frauen und Männern bei allen planerischen und baulichen Maßnahmen und der vom Gemeinderat verabschiedete Stadtentwicklungsplan. Der Stadtentwicklungsplan verlangt explizit, neue Wohnformen zu unterstützen. Solche, die den geänderten Lebens- und Arbeitsverhältnissen Rechnung tragen. Sie sollen den wechselnden Bedürfnissen unterschiedlicher Lebensalter und Lebensformen gerecht werden. Welche Wohnungs- und Gebäudetypen in Zukunft diese vielfältigen Anforderungen am ehesten aufgreifen können, welche Empfehlungen daraus von Ihrer Seite für die Bahnstadt entstehen, soll Ihre Diskussion im Anschluss zeigen.

3. Die Heidelberger Kriterien für eine kinderfreundliche Planung, die es seit 1996 gibt und die Qualitätsvereinbarung Sicherheit, die die Stadt Heidelberg mit der Universität Heidelberg 2002 abgeschlossen hat, bringen beide auf den Punkt, was auch für den halböffentlichen Raum wichtig ist. Beispielsweise soll Überschaubarkeit das Wiedererkennen erleichtern, sollten größere Wohngebiete in mehrere kleinere untergliedert und eine nachbarschaftlich orientierte Anordnung der Wohnhäuser angestrebt werden. Hier bündeln sich gleich drei Interessenlagen: So entstehen sowohl Räume, die Spiel- und Begegnungsort für Kinder und Jugendliche sein können als auch Orte der Sicherheit, an denen sich Identifikation und Heimatgefühle entfalten können. Am Ende des heutigen Abends soll deutlich werden, wie das erreicht werden kann und wo hier nach Ihrer Auffassung die Idealgröße liegt.

4. Erstmals bietet sich die Chance, einen Stadtteil von Beginn an barrierefrei zu planen und zu gestalten. Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist dies besonders wichtig, denn barrierefreie Architektur ist auch Voraussetzung für Betreutes Wohnen. Eine Wohnform, die in fast allen Stadtteilen Heidelbergs für über 65-Jährigen in unterschiedlichen Arten angeboten wird und auch in der Bahnstadt entstehen soll. Am 6. Oktober dieses Jahres wurde die Landesbauordnung wie folgt geändert: In Wohngebäuden mit mehr als vier Wohnungen müssen (ab 2009) die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein. In einer Übergangszeit, also ab Frühjahr 2005 bis Ende 2008 gilt dies für Wohngebäude mit mehr als 6 Wohnungen. In diesen Wohnungen müssen die Wohn- und Schlafräume, eine Toilette, ein Bad und die Küche oder Kochnische mit dem Rollstuhl zugänglich sein. Der gesamte Zugangsweg von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Hauseingang und bis zu den betreffenden Wohnungen muss stufenlos sein.

Barrierefreies Wohnen ist u.E. nicht nur Grundlage für mühelose Versorgungsarbeit und barrierefreie Alltagsbeziehung, gut für große und kleine, Junge und Alte, Mobile und gehbehinderte, sondern wohnungswirtschaftlich betrachtet ein Gebot der Vernunft. Eine offene Frage ist, was über die Richtlinien hinaus gegeben sein muss, um eine Wohnung leicht umrüstbar für alle Wechselfälle des Lebens zu machen; auch das könnte Ihre Diskussion zeigen.

5. Für immer mehr Menschen wird die Wohnung ganz oder auf Zeit zum Arbeitsplatz. Telearbeit und moderne Kommunikationstechnologien werden die Arbeitswelt für viele grundlegend verändern. Wohnen und Arbeiten werden wieder näher zusammenrücken.³ An den Einbau erforderlicher neuester technischer Anschlüsse ist von vorneherein zu denken. Soll dieser Wunsch nicht weiter den Pro-Kopf-Wohnflächen-Bedarf steigern und den Teilmarkt mit familiengerechten Wohnungen belasten, ist zu überlegen, ob er nicht durch mehr Flexibilität im Objekt abgefangen werden kann, indem z. B. separat anmietbare Räume in Mehrfamilienhäusern angeboten werden. Diese Räume, die ggf. auch von älteren Kindern genutzt werden könnten, wären geeignet, auch größere kinderreiche Haushalte zu unterstützen. Eine gemeinschaftliche Nutzung als Gästezimmer oder Gemeinschaftsraum für die einzelnen Mitglieder einer Hausgemeinschaft wäre genauso denkbar.

6. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass ein Baugebiet dieser Größenordnung über die reine Sicherung der Bauqualität auch Starthilfe in Form eines so genannten Quartiersmanagements braucht, um ein lebendiger Stadtteil zu werden. Wie ein solches Konzept aussehen könnte, wird derzeit in der Stadtverwaltung geprüft.

Ich bin gespannt auf die Ergebnisse Ihrer Diskussion heute Abend, sie können helfen zu konturieren, welche Voraussetzungen das Wohnen inmitten verschiedenster Lebensvorstellungen gelingen lassen.

³ GdW-Positionspapier: Bündnis für Wohnen, Arbeit und sozialen Frieden in Deutschland, Köln 1997 S. 29



Dr. Tobias Robischon

Schader-Stiftung, Darmstadt

Lebendige Nachbarschaft entsteht aus Vielfalt

Grundlage einer Vielfalt von Nutzungen, Lebensweisen und Kontaktmöglichkeiten:

➤ Gestaltungsmöglichkeiten für viele Einzelne

Hilfreich sind z.B.:

- Eigentümergeviertel / Parzellierung
- Mitwirkungsmöglichkeiten für Mieter
- Kleinteiligkeit: Überschaubare Verantwortlichkeiten

schader stiftung

gesellschaftswissenschaften < > praxis

Soziale Integration erfordert mehr als räumliche Nähe

- Weder „Zielgruppenorientierung“ noch „Soziale Mischung“ schaffen von sich aus soziale Integration
- Nicht Nachbarschaften, soziale Netze sind Grundlage sozialer Integration
- Netzwerke bilden sich entlang von Gemeinsamkeiten: Interessen, Lebenslagen, Herkunft etc. etc.
- Soziale Integration ist vor allem eine organisatorische Aufgabe: „Gelegenheit macht Netze“

schader stiftung

gesellschaftswissenschaften < > praxis

Quartiersidentität entsteht aus gemeinsamen Erleben

Beispiele für Quartiersidentität durch gemeinsames Erleben:

- „Gummistiefeljahre“ der Erstbezieher von Großsiedlungen
- Hochwasser – gegenseitige Hilfe
- Feste und Traditionsveranstaltungen

schader stiftung

gesellschaftswissenschaften < > praxis

Attraktives Familienwohnen: bezahlbar und alltagstauglich

Alltagstauglich bedeutet z.B.:

- Geschützte Aufenthaltsbereiche: Unbezahlte Kinderaufsicht für jüngere Kinder
- Angebotsvielfalt in der Nähe: Mehr Eigenständigkeit für größere Kinder
- Mehr Flexibilität: Dank kurzer Wege Alltagsaufgaben zeit- und geldsparend erledigen

schader stiftung

gesellschaftswissenschaften < > praxis

**Andreas Eppe**

Vorsitzender der Geschäftsführung Eppe und Kalkmann GmbH, Heidelberg

Jahrhundertchance Bahnstadt

Heidelberg baut die Bahnstadt. Ein neuer Stadtteil muß sich mindestens 100 Jahre lang bewähren. Die an diese Arbeitsgruppe dazu gestellten Fragen lauten:

„Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? Wie kann das Zusammenleben unterstützt werden? Wie entsteht lebendige Nachbarschaft? Wie wird städtisches Wohnen auch für Haushalte mit Kindern attraktiv? Wie soll Wohnraum sich verändern können? Was schafft Identifikation? u.a.“

Die Antwort auf diese Fragen soll Heidelberg seine Jahrhundertchance sichern.

Ich habe dazu 5 Minuten!

Stellen Sie sich vor, Sie kaufen sich im Jahr 2025 ein Buch über Heidelberg, in dem Sie nachlesen, mit welchem Prozeß man ab 2002 die hohe Qualität des neuen Stadtteils Bahnstadt gesichert hatte:

Ich zitiere gekürzt und sinngemäß:

„Der neue Stadtteil wurde nach allen Regeln der Kunst geplant, in der Hoffnung mit dem Äußersten an Wissensanwendung auch ein Höchstmaß an städtebaulichem Erfolg zu garantieren. Die Literatur stand Pate. Es gab das Anliegen sozial Schwache aber auch Mütter, Kinder und alte Leute besser zu berücksichtigen. Der Stadtteil sollte bei verdichteter Bauweise und mit den erforderlichen öffentlichen Einrichtungen ein Eigenleben führen können, keine reine „Schlafstadt“ sein. Mehrere Architektengruppen erarbeiteten Vorschläge, von denen einer als städtebauliches Leitbild gekürt wurde.

Der Stadtteil will Fußgängern gerecht werden. Die parkenden Autos werden in Tiefgaragen verwiesen.

Das städtebauliche Konzept ließ sich nicht planungsgetreu umsetzen. Die wesentlichen Gedanken und Elemente wurden aber verwirklicht. Eine Expertenkommission begleitete die bauliche Fortentwicklung des Stadtteils mit intensiver Beratung und schaffte auf diese Weise die Grundlagen dafür, daß sich die Planung im einzelnen den neuen Erkenntnissen der Experten, den Forderungen der Bauträger und den Änderungswünschen der Bewohner anpassen konnte.“

Ende des Zitats.

Läßt sich mit diesem Verfahren die Jahrhundertchance Bahnstadt wirklich sichern ?

Die Antwort lautet: „ Nein!“.

Das Zitat ist sinngemäß nachzulesen in einem Heidelberg-Buch aus dem Jahr 1983.¹

¹ Günter Heinemann, Heidelberg 2. Aufl. 1984, S. 505 ff

Es beschreibt nicht die Überlegungen zur Entwicklung des Stadtteils Bahnstadt sondern die Überlegungen zur Entwicklung des Stadtteils Emmertsgrund!

Die Planung der Bahnstadt ist völlig anders als die des Emmertsgrundes. Man hat gelernt. Das Zitat soll aber zeigen, daß die Jahrhundertchance Bahnstadt auch Risiken birgt.

Wie finden wir nun die richtigen Antworten auf diese Risiken und auf die gestellten Fragen?

Ich möchte Ihnen Überlegungen vorstellen, die wir in unserem Unternehmen z.B. bei der Wohnbebauung im Quartier am Turm mit großem Erfolg anwenden.

Dabei gehen wir von einigen Prämissen aus:

Es gibt nur wenige menschliche Grundbedürfnisse: Essen, Trinken, Atmen, Kleidung, Sexualität, vielleicht Bildung und Liebe gehören dazu aber auch Wohnen. Diese Grundbedürfnisse zeichneten die Menschen mit großer Konstanz über die vergangenen Jahrhunderte aus. So werden die Bewohner der Bahnstadt in 50 oder 100 Jahren weitgehend ähnliche Grundbedürfnisse haben wie wir heute.

Die meisten Erwachsenen wissen nun aus Erfahrung oder Erfahrungen, wie sie ihre Grundbedürfnisse am liebsten befriedigen. Das gilt auch für das Grundbedürfnis Wohnen. Die meisten Menschen wissen recht genau, wie sie am liebsten wohnen und leben. Jeder wohnt!

Aus diesen Prämissen drängt sich die Schlußfolgerung auf:

Es ist eine gute Idee, die Menschen und damit Sie nach der Bahnstadt zu fragen!

Wir sollten dabei weniger nach den Wohnformen fragen. In 100 Jahren wird es wahrscheinlich andere Wohnformen geben als heute.

Die richtigen Fragen lauten:

„Wie muß sich die Bahnstadt entwickeln, damit sie ein unverwechselbarer Ort wird? Wann empfinden die Menschen, empfinden Sie, empfinden wir diesen neuen Stadtteil als besonders lebenswert, als besonders lebenswert?“

Damit sind Sie jetzt als Experten für das Grundbedürfnis Wohnen gefordert. Sie können und sollen sagen, was geschehen muß, damit Sie diesen neuen Stadtteil besonders lieben würden. Dann muß nur noch nach diesen Anforderungen gebaut werden.

Der Versuch, diesen so entscheidenden Input in dieser heutigen Veranstaltung zu erfragen, ist lobenswert - und sehr ehrgeizig.

Es ist ein Nachmittag für 100 Jahre!

Deshalb wünsche ich Ihnen bei der Suche nach den richtigen Antworten großen Erfolg.



4.2.2 Ziele

Die Teilnehmer/innen benennen ihre individuellen Ziele für die Bahnstadt mittels einer Kartenabfrage (zur Methode siehe 4.2.1).

Wenn die Bahnstadt ein idealer Wohnort wird, dann ...

Thema: Kinder- und familienfreundliche Angebote, außerfamiliäre Unterstützungsangebote

- sind Kindergärten und Schulen auf sicheren Wegen zu erreichen
- sind ausreichend ansprechende Kinderspielflächen / Sportflächen vorhanden
- sind Räumlichkeiten für die Nutzung durch die Städtische Musik- und Singschule u.a. vorhanden
- gibt es Ganztageseinrichtungen (Kinderkrippe, Kindergarten, Schule ...)
- müssen Kindergärten, Schulen, soziale Einrichtungen wie Jugendtreff usw. für behinderte Kinder und Jugendliche offen stehen
- kann man Kinder unbeaufsichtigt draußen spielen lassen

Thema: Orte der Kommunikation und Begegnung

- gibt es eine funktionierende Nachbarschaft in einem Umfeld der kurzen Wege mit sozialer Struktur (Einkaufen, Lesen, Spielen, Behördengänge, Freizeitgestaltung für alle Altersstufen, Arbeiten)
- gibt es unterschiedliche Orte der Begegnung – Nachbarschaften und Gruppen, die Gemeinschaften leben
- müssen Begegnungsmöglichkeiten geschaffen und Isolation verhindert werden
- gute Nachbarschaften
- gute Mischung von Jung und Alt
- Treffpunkte für Jung und Alt in öffentlichen „Wohngebäuden“
- Quartiere schaffen
- eine Kommunikation und Integration in der Nachbarschaft ermöglichen
- funktioniert die Nachbarschaft im kleinen untereinander sowie die Nachbarschaft zum „alten Nachbarn“ Heidelberg-Stadt
- eine sichere Umgebung mit hoher Lebensqualität bieten
- die Bahnstadt wird ein idealer Wohnort, wenn Platz und Freiraum für Kinder und Wohnformen/Begegnungsorte für verschiedene Generationen vorhanden sind
- dann wird sie ein Stadtteil, in dem man neben Wohnen und Arbeiten vielfältigen Freizeitangeboten nachgehen kann, für Jung und Alt und in dem sich die Bewohner mit ihrem Stadtteil identifizieren (z.B. durch die Übernahme von Patenschaften für Grünanlagen und Spielplätze)
- gewaltfreie Räume: die Sicherheit ausstrahlen
 - alle achten die Spielregeln eines gedeihlichen Miteinanderlebens
 - man hat nie Angst – weder in der Wohnung noch im Außenraum
 - jeder will einen aktiven Beitrag leisten, die Lebensqualität zu erhalten und zu erhöhen
 - steigt die Kreativität entstehende Probleme gemeinschaftlich zu lösen
 - jeder hat immer Zeit etwas zum gemeinsamen Wohl beizutragen
 - alle wollen dort wohnen

Thema: Bezahlbarer Wohnraum

- können dort alle sozialen Schichten gemeinsam Wohnen
- Verbindungen der Generationen
- Wohnen und Arbeiten in der Nähe

- wird sie ein Stadtteil in dem Menschen bezahlbaren Wohnraum finden, in Wohnungen, die zum dauerhaften Wohnen einladen
- hat Heidelberg familiengerechte und finanzierbare Grundstücke

Thema: Alltagstaugliche Infrastruktur

- Vereinshaus/-häuser mit Räumen für größere und kleinere Vereine – Saal? Gesangsverein, Musikverein, Sportvereine
- ist davon auszugehen, dass sie ein funktionierendes Gemeinwesen ist, d.h. kinder- und familienfreundlich, behindertengerecht, offene Lebensräume, generationenübergreifende Netzwerke sind vorhanden, ein Montessori-Zentrum ist vorhanden
- gibt es kurze Wege zu Erholungsflächen, Einkaufsmöglichkeiten
- sind Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf bequem erreichbar
- sind öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar
- sind schnelle Verbindungen zur BAB ebenfalls vorhanden
- ist der Bahnhof jederzeit gut erreichbar

Thema: Vielfalt der Wohnformen

- dann hat die Vermischung von alten Menschen mit jungen Familien und sonstigen Gruppen von Menschen geklappt
- Wohnstandort = Begriff aus Wohnen / Arbeiten / Freizeit / Erholen = sich Wohlfühlen
- muss integratives und generationsübergreifendes Wohnen möglich sein
- flexible Wohngrundrisse
- Entwicklungsmöglichkeit für veränderbare Wohnbedürfnisse
- gemeinschaftliche Wohnprojekte
- können in allen Lebensphasen die unterschiedlichen Bedürfnisse einfach befriedigt werden:
 - Kontakte entstehen, Mischung von Altersgruppen
 - Nahversorgung und –erholung
 - Wohnraumergänzung und Wohnraumvermischung
- interessante barrierefreie Wohnungen mit Mut zu neuen Formen
- sind attraktive Wohnhöfe mit gemeinsamen kommunikativen Flächen als auch mit Privatsphäre vorhanden
- innovativer, attraktiver Wohnungsbau
- dann sind die Wohneinheiten und Häuser vielfältig flexibel nutzbar

Thema: Gute Anbindung an die Gesamtstadt

- kein Inselcharakter entstehen, es muss ein Anschluss und ein Einbinden in die gewachsene Stadt stattfinden → sonst keine Identität
- streng reglementiertes Bauen stattfinden → Ordnungsprinzip muss sein, aber auch Platz für individuelle Wünsche
- wird sich dies auf das Angebot der Nachbarstädte und Gemeinden auswirken, mit der Folge, dass dort die Baulandpreise fallen
- Anbindung an „Alt-Heidelberg“

Thema: Umfassende Barrierefreiheit

- barrierefrei – sehr freundliche Orientierungshilfen – kontrastreich, taktil
 - auf Schwellen muss geachtet werden
 - fehlende Markierungen, Leitlinien
 - verlaufende Treppen
 - Beschilderung mit kleiner Schrift



- integrative Arbeitsplätze für alle Behinderungsformen müssen zur Verfügung stehen
- Wohnungen sind so zu gestalten, dass sie mit geringem Aufwand an individuelle Bedürfnisse von Behinderten angepasst werden können

Thema: Wohnungsnahe Grün- und Freiraumgestaltung

- wichtig sind auch im Außenbereich große private Rückzugsflächen (Loggien, Wohnhöfe, etc.)
- verschiedene, größere, günstige Betreuungsmöglichkeiten für Kinder, Angebote für Jugendliche, soziale / bauliche Schwerpunkte in dem riesigen Gelände, Planung einer Piazza, Wohnform der Zukunft: Senioren und Kinder
- muss der Übergang von der privaten Welt in der Wohnung zum öffentlichen Bereich hin in mehreren Schritten stattfinden, so dass Öffnung und Rückzug ohne Zwang möglich sind
- Freiräume – Meeting-Points und Plätze
- Grün → Naturerlebnisse, Element Wasser
- das Wohnumfeld und die öffentlichen Flächen haben eine hohe Aufenthaltsqualität
- die Wohnstruktur und die Umgebung ermöglicht eine gute Kommunikation zwischen den Einwohnern
- gibt es Grünflächen, Cafes, Plätze, Spielplätze in ausgewogenem Maße
- viel Grün (Natur-) flächen
- Einbindung der Natur – viele Grünflächen
- sollte es nicht kommerzialisierte Kommunikationsräume geben

Sonstige Themen

- bleibt der Stadtteil trotz wechselnder Bedürfnisse, Krisen, Not „Heimat“, es droht kein Wegzugszwang
- sollte es ein professionelles Quartiersmanagement geben
- eine Atmosphäre entstehen, die einzelne Bevölkerungsgruppen nicht ausschließt oder abhält zuzuziehen

Grundtenor: Ausgewogenheit zwischen urbaner Großzügigkeit und dörflicher Kleinteiligkeit**In der Bahnstadt darf auf keinen Fall ...****Thema: Verhinderung von Monotonie, gestalterische Vielfalt**

- Monotonie und die Trennung von Arbeiten und Wohnen entstehen
- es darf nicht passieren, dass anonyme und gesichtslose Massenquartiere ohne soziale Zusammenhänge entstehen
- keine gestalterische Monotonie → kleinteilige Baustruktur
- Monotonie, Sterilität, Stereotypie das Bauen bestimmen
- auf keinen Fall: Ghettos entstehen, großflächige Monostrukturen, Einseitigkeit, hochspezialisiertes Wohnen
- „keine Stempelarchitektur“, keine Schlafstadt, Langeweile – Monotonie in jeder Form
- eine Ghetto-Bildung geben
- soziale Brennpunkte entstehen
- dürfen sich keine sozialen Ghettos bilden
- eine „Puppenstube“ entstehen
- fertige = tote Strukturen, die nicht mehr veränderbar sind
- die übliche Entwicklung der Baulandpreise einsetzen

- eine anonyme und sterile Atmosphäre entstehen, die den Menschen Angst macht, Nachbarschaft verhindert und Kriminalität fördert
- Angst herrschen! das Grundgesetz / die Menschenrechte mit Füßen getreten werden
- eine Monokultur bei den Bewohnern herrschen und unattraktiv unbeleuchteter öffentlicher Raum entstehen, der bei Dunkelheit zu Ängsten führt (vor allem bei Kindern, Frauen und Senioren)

Thema: Bauliche Grundlagen

- zu wenig gemeinschaftsfördernde öffentliche Räume
- ein hochpreisiges Nobel-Wohngebiet daraus werden
- keine Hochhäuser
- der dominante Gebäudetyp das klassische Reihenhaushaus sein
- zu dichte Bebauung, langweilige Architektur
- auf keinen Fall nur Schlafstadt, zu große Wohnkomplexe
- auf keinen Fall Investitionen/ Architektur mit dem einzigen Ziel der Gewinnmaximierung entstehen
- bauliche Barrieren für alle Behinderten im öffentlichen Raum und im Wohnbereich vorhanden sein
- Städtebau vor Wohnqualität gesetzt werden

Thema: Nutzungen

- ungesunde und triste Wohn- und Lebensverhältnisse
- Schnellstraße, Fabriken, Amüsierviertel (Bordell)
- keine Tiefgaragen, offene Abfall-Container, Zäune als „Eingrenzung“, farbverfälschende Straßenbeleuchtung, Security-Guards, trostlose Parkbänke
- leerstehende Gewerbeflächen, Betonflächen, Lärm, Abgase (Stau), zu viel Verkehr
- fehlende Plätze für Kinder und Jugendliche, ältere Mitbürger
- fehlende Betreuungseinrichtungen für Kinder
- der Bau von Sonderschulen eingeplant werden

Thema: Verdichtung wegen Wirtschaftlichkeit

- die Bebauungsdichte des vorliegenden Entwurfs erhöht werden
- zu eng und nur konventionell gebaut werden
- nicht so gerade und quadratische Wohnblöcke bzw. Quartiere
- (aus wirtschaftlichen Gründen) „verdichtetes Wohnen“ gefördert werden
- die Bebauung so dicht sein wie z.B. in der Weststadt (Problem Belichtung / Belüftung, Parkverkehr ...)
- Wohnen nur für eine kleine Gruppe erschwinglich sein → einheitliche Wohnstruktur

Thema: Zusammenleben

- weder durch Gebäudevorgaben noch durch Erschließung darf ein Zwang zur Teilnahme an einer Gruppe entstehen
- in der Bahnstadt darf auf keinen Fall eine Kultur des Wegsehens entstehen, sondern Hilfsbereitschaft und Toleranz sollten das Zusammenleben prägen



4.2.3 Empfehlung

Zur Empfehlung wird ein Vorschlag erst nach ausführlicher Diskussion in der Gruppe, die Ziele und Maßnahmen der Empfehlungen waren während der Diskussion zum Thema projiziert und werden von der ganzen Gruppe im Wortlaut mitgetragen.

Empfehlung der AG 2:

Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? Soziales / Nachbarschaft

Die Reihenfolge der Empfehlungen drückt die Gewichtung der Ergebnisse aus. Die Sortierung wurde durch die Gruppe vorgenommen.

Thema: Attraktive Wohnungsangebote

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist eine

- Vielfalt an Wohnformen

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Spielräume in den Bebauungsplänen
- flexible Gestaltung der Wohnungsgrundrisse
- unterschiedliche Wohnungen auf engstem Raum
- Parzellierung der Blöcke
- Schaffung eines Wiedererkennungswertes
- Bildung von Eigentümergemeinschaften mit individueller Architektur

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Bildung eines Identitätsbewusstseins

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist die

- Schaffung von bezahlbarem Wohnraum

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Erbpacht
- Alternative Finanzierungskonzepte
 - Baugruppen
 - Gründung von Genossenschaften
 - Kauf von Grundstücken durch städtische Wohnungsbaugesellschaft
 - Kauf von Teilflächen aus der Wertschöpfungskette durch die Stadt
 - Fonds für alternative Wohnmodelle
 - Festschreibung bestimmter Grundstücke im Bebauungsplan
 - Unterschiedliche Ausbaustufen

Das wird folgende **Wirkungen** haben

- Vielfalt der Bewohner
- Starke Identifikation der zukünftigen Bewohner
- Keine Abwanderung von jungen Familien ins Umland

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist eine

- nachbarschaftsfördernde Quartiersbildung

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Bildung von Baugruppen
- Bau von Treppenhäusern nutzbar durch die Hausgemeinschaft
- Schaffung von Höfen als Kommunikationsräume
- Flexibel nutzbare Gemeinschaftsräume
- Einführung eines Quartiersmanagements

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Erreichung von guten nachbarschaftlichen Verhältnissen

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist der

- Schutz der Privatsphäre

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- ausreichender Schallschutz
- umfangreicher Sichtschutz
- Einrichtung von nicht einsehbaren Freisitzen

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Gute nachbarschaftliche Verhältnisse

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist

- Barrierefreiheit

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- rollstuhlgerechte Gestaltung
- Optimierung visueller und taktiler Information
- Behindertenparkplätze in Wohnungsnähe
- Aufstellung eines Katalogs zum Vermeiden von Barrieren aller Art



Thema: Orte der Kommunikation und der Begegnung

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist die

- Schaffung kleinteiliger Gewerbeflächen in Wohngebäuden

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Festlegung in Bebauungsplänen
- Nutzungen gezielt vorschlagen
- Aufstellung eines Kataloges für einen zufälligen Begegnungsspielraum im Alltag
- Verbindung zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtplanung

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Nahversorgung
- Kommunikation
- Wohnen und Arbeiten
- alltägliche Begegnungsmöglichkeiten

Unsere **Ziele** für das Wohnen in der Bahnstadt sind

- Großzügige wohnungsnahe Freiflächen
- Fußläufige Erreichbarkeit im Gebiet

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Festlegung im Bebauungsplan von großzügigen Fuß-, Radwegen, Plätzen, Wegen
- harmonische Übergänge von öffentlichen / halböffentlichen / privaten Freiräumen

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Gewährleistung der Sicherheit

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt:

- Schaffung einer alltagstauglichen Infrastruktur

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Kultur-/ Sport- und Freizeitstätten
- Betreuungseinrichtungen
- Treffpunkte für alle Altersgruppen
- Piazza
- Freiraum für Unvorhergesehenes (ungestalteter Raum)

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Geborgenheit
- Identität, Zugehörigkeitsgefühl
- weniger Individualverkehr

Thema: Netzwerke

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist die

- Umsetzung innovativer Bildungskonzepte

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- alternative Schulmodelle (z.B. Montessori-Schule) und allgemeinbildende Schulen
- Lebenslanges Lernen
- Generationenhaus

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Vernetzung zwischen Bildungseinrichtungen und Gewerbe, Verwaltung, Landwirtschaft etc.
- individuelle Förderung verschiedener Gruppen

Thema: Sicherheit und Orientierung

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist die

- Gewährleistung von Sicherheit

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Beleuchtung, Bepflanzung etc.
- Quartiersmanagement (Mediator)
- Gestaltung der Parkierungsräume
- Straßen- und Wegeführung, Orientierungshilfen
- Spielplatzpatenschaften
- Förderung des bürgerschaftlichen Engagements

Unser **Ziel** für das Wohnen in der Bahnstadt ist eine

- gute Orientierungsmöglichkeit in der Bahnstadt

Das wollen wir mit folgenden **Maßnahmen** erreichen:

- Wiedererkennbarkeit und Benennung der einzelnen Quartiere durch Gestaltung
- (z.B. durch das Element Wasser, Bachlauf, Brunnen; Benennung: Wasserschloss; Bepflanzung, Duft etc.

Das wird folgende **Wirkungen** haben:

- Lebensqualität
- weniger Kriminalität
- Identifikation



Unsere **weiteren Ziele** für das Wohnen in der Bahnstadt sind:

- gute Anbindung an die anderen Stadtteile (sozial und räumlich)
- Ausgewogenheit zwischen urbaner Großzügigkeit und dörflicher Kleinteiligkeit
- gestalterische Vielfalt statt Monotonie

4.3 Arbeitsgruppe 3

Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden?

Schwerpunkt Ökologie / Gesundheit

4.3.1 Informationen

- Ralf Bermich, Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung
- Olaf Hildebrandt, ebök, Ingenieurbüro, Tübingen
- Johannes Gerstner, Architekt, Heidelberg

4.3.2 Ziele

4.3.3 Empfehlungen

Teilnehmer/innen

Elfner, Ricarda
Grünberg, H.-Peter
Haag, Prof. Holger
Herrmann, Helmut
Jahn, Dorit
Kaiser, Gerhard
Kessl, Stefan
Klein, Silke
Krombholz-Nolinski, Dr., Ingrid
Liebich, Johannes
Linhart, Dr., Friedrich
Meissner, Dr., Monika
Noack, Franz
Ohnimus, Brigitte
Pucher, Stephan
Ruebeling, Christoph

Ruder, Sigrid
Schotthöfer, Roswitha
Spiller, Ulf
Walter, Orlik
Weinmann, Richard Josef



4.3 Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? – Ökologie / Gesundheit

4.3.1 Informationen

Die Arbeitsgruppen haben zu ihrem spezifischen Thema drei Eingangsreferate gehört:

Ralf Bermich

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Planungskonferenz Bahnstadt
Ökologie und Gesundheit

Ralf Bermich
Stadt Heidelberg
Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

KLIMASCHUTZ
HEIDELBERG

Aspekte der nachhaltigen Stadtentwicklung

- sparsamer Energieeinsatz
- Regenwasserversickerung und sparsamer Trinkwassereinsatz
- Lärmschutz
- Immissionsschutz
- Verkehrsvermeidung
- standortgerechte Vegetation und Lebensräume

Stadt
Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

**Einflüsse der Siedlungsentwicklung
auf Energiebedarf und CO₂-Emissionen**

KLIMASCHUTZ
HEIDELBERG

- Herstellung von Gebäuden und Infrastruktur
- **Energiebedarf der Gebäude in der Nutzungsphase für Heizung, Beleuchtung und eventuell Klimatisierung**
- **Induzierter Personen- und Güterverkehr**
- Aufwand für Rückbau und Recycling

Stadt
Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

**Quantitative Bedeutung der Einflussfaktoren
auf den Heizenergiebedarf**

KLIMASCHUTZ
HEIDELBERG

1. Baulicher Wärmeschutz
 - durch Niedrigenergie-Bauweise - bis zu 40 % Energieeinsparung
 - durch Passivhaus-Bauweise - bis zu 85 % Einsparung
2. Effiziente Wärmeversorgung mit Nahwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung
 - CO₂-Minderung ca. 25 % (bis zu 45 %)
 - Zukunftsoffen insbesondere für den Einsatz erneuerbarer Energien
3. Kompaktheit der Gebäude - bis zu 30 % Energieeinsparung
 - kompakte Gebäudetypen
 - Verzicht auf „Kühlrippen“, z.B. Dachgauben
4. Solarenergetische Optimierung
 - passive Solarenergienutzung - ca. 10 % Energieeinsparung
 - Besonnung
5. Aktive Solarenergienutzung zur Strom- und Wärmeerzeugung

Stadt
Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Kompakte Bauweise



Gebäude im EXPO-Baugebiet am Kronsberg in Hannover

KLIMASCHUTZ HEIDELBERG
gemeinsam gegen den Klimawandel

Stadt Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Passivhäuser



Passiv-Reihenhäuser im EXPO-Baugebiet am Kronsberg in Hannover

KLIMASCHUTZ HEIDELBERG
gemeinsam gegen den Klimawandel

Stadt Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Passivhäuser



Passivhaus-Wohnanlage Kassel Marbachshöhe

KLIMASCHUTZ HEIDELBERG
gemeinsam gegen den Klimawandel

Stadt Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Fernwärmeversorgung

- ermöglicht effiziente Energienutzung durch **Kraft-Wärme-Kopplung** (Heidelberger Fernwärmenetz wird zu mehr als 95% aus Kraft-Wärme-Kopplung aus dem Großkraftwerk Mannheim versorgt)
- **Erneuerbare Energien** können in das Fernwärmenetz integriert werden, z.B. aus Geothermie (Erdwärme), Biogasanlagen oder Holzhackschnitzel-Heizanlagen

KLIMASCHUTZ HEIDELBERG
gemeinsam gegen den Klimawandel

Stadt Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung



Thermische Solarenergienutzung – Warmwasserbereitung mit Sonnenkollektoren




Niedrigenergiehaus im sozialen Wohnungsbau

Wohnanlage „Am Dorf“ in Heidelberg-Kirchheim



Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Photovoltaik – Strom von der Sonne




Links: Wohnanlage „Am Dorf“ in Heidelberg-Kirchheim

Unten: PV-Anlage auf der Sparkasse Heidelberg




Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung





Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Kernthesen zum Umweltkonzept für die Bahnstadt



These 1: Angesichts der Bedeutung und Größe der Bahnstadt ist es unbedingt erforderlich, den Energiebedarf und die Energieversorgung am Kriterium der Nachhaltigkeit zu orientieren. Dass heißt insbesondere, dass der Stand der Technik energieeffizienten Bauens – und nicht nur gesetzlicher Mindeststandard – realisiert werden muss.

These 2: Die Chancen der zentralen Lage sollten für einen MIV-armen Stadtteil genutzt werden, in dem das Zu-Fuß-Gehen und Fahrradfahren Spaß macht und der ÖPNV attraktiv ist.

These 3: Es soll ein grüner Stadtteil mit hoher Lebensqualität für die Bewohner und positiver Signalwirkung nach außen werden.



Amt für Umweltschutz, Energie und Gesundheitsförderung

Olaf Hildebrandt

ebök, Ingenieurbüro, Tübingen



Hauptzielsetzungen

1. Umweltschutz
 - Hinsichtlich des effizienten Einsatzes von Strom, Wärme und Kälte soll ein Standard angestrebt werden, der signifikant über das „Übliche“ hinausgeht
2. Betriebskosten
 - Für Bauherren und Nutzer sollen die Betriebskosten für Energie dauerhaft minimiert werden
3. Investitionen
 - Keine oder nur geringe Mehrinvestitionen durch eine umfassende Optimierung der Abläufe von der Planung bis zum Betrieb

Folie 02

Zentrale Handlungsfelder

1. Konsequente Reduzierung der Heizwärmenachfrage
 - durch eine kompakte Stadt- und Gebäudestrukturstruktur
 - durch eine optimale Solarenergienutzung
 - und ganz zentral: durch Bauliche Anforderungen deutlich unter Energieeinsparverordnung EnEV!
 - ↳ z.B. mindestens KfW-Energiesparhäuser 60 bzw. Niedrigenergiebauweise nach RAL Gütezeichen
 - ↳ besser KfW-Energiesparhäuser 40 oder Passivhausstandard
2. Optimierung der Energieversorgung
 - Durch eine Versorgung mit hoher Effizienz
 - ↳ z.B. Fernwärme aus Wärmekraftkopplungsanlagen
 - mit einem hohem Anteil erneuerbarer Energiequellen
 - ↳ z.B. als Ergänzung Holzackschnitzel, Erdwärme, Solarenergie

Folie 03

Vorteile energieeffizienten Bauens

1. Niedrige zu erwartende Betriebskosten
2. Dadurch dauerhaft konkurrenzfähige Mieten
3. Hoher Wohnkomfort für die Nutzer
4. Hoher Qualitätsstand bedeutet weniger Reklamationen und damit zufriedene Nutzer
5. Hoher Qualitätsstand vermeidet spätere Bauschäden
6. Imagegewinn des Investors ggü. dem Kunden

Folie 04



Handlungsstrategien

- Festlegung von Qualitätsanforderungen
- Motivation und Information der Investoren
- Sicherung der Qualitätsstandards in den Kaufverträgen
- Hinweise im Bebauungsplan
- Selbstverpflichtung
- z.B. (verbindliche) Energieberatung und Qualitätssicherung → Zertifikat
- Öffentlichkeitsarbeit / Marketing zur Imagebildung → Zertifikat
- Fort- und Weiterbildung der Baubeteiligten

Folie 05

Vorbereitende Massnahmen

- Städtebauliche Optimierung
 - ↓ Kompaktheit und Solaroptimierung
- Energiekonzept
 - ↓ Reduzierung der Energienachfrage
 - ↓ Ökologisch und ökonomisch sinnvolle Energieversorgung
 - ↓ Festlegung und Abstimmung von Qualitätsstandards
- Umsetzungskonzept und -begleitung

Folie 06

Einige Beispiele

- Freiburg, Baugebiet Rieselfeld
 - ↓ Energiestandard NEH mit Qualitätssicherung / Kaufverträge
- Ulm, Baugebiet Sonnenfeld
 - ↓ Passivhausstandard mit Qualitätssicherung / Kaufverträge
- Esslingen, Baugebiet Egert
 - ↓ Passivhausstandard und KfW-Energiesparhäuser mit Qualitätssicherung / Kaufverträge / Vorkshopverfahren
- Dortmund, Baugebiet Phoenix West
 - ↓ Effizienzstandards Wärme, Kälte, Strom mit Pflichtberatung / Kaufverträge / freiwillige Qualitätssicherung
- Fellbach, Baugebiet Fellbacher Strasse
 - ↓ Passivhausstandard mit Qualitätssicherung / Kaufverträge / Investorenwettbewerb

Folie 07



Johannes Gerstner
Architekt, Heidelberg

Gesichtspunkte der Marktfähigkeit:

- Ziele:
- Hohe Nutzer- / Käuferzufriedenheit bei günstigen Baukosten,
 - Reduzierung der Zweitmiete (evtl. höhere Erstmiete) durch hohe Energie einsparungen
 - = geringe Energiekosten und z.B. Regenwassernutzung
 - Einsatz unbedenklicher, evtl. nachwachsender Baustoffe
 - Entlastung der Umweltemissionen, angenehmes Stadtklima
 - "Best quality" = mögl. keine Reklamationen, geringe Fluktuation
 - Gebäudepass → Imagegewinn für Nutzer und Investor

Warum: Stadtteil mit Pull-Faktoren, anziehend durch hohe Lebensqualitäten bedeutet:

Möglichkeiten für Investor:

Bessere Renditen, geringste Verwaltungsaufwendungen und damit Reduzierung der Folgekosten, effektive Vermarktungsmöglichkeiten

Möglichkeiten für Gruppen:

Möglichkeit zur Umsetzung innovativer Wohnkonzepte, integrierter zukunftsweisender Wohnmodelle Alt / Jung, Möglichkeiten für Selbstbaumodelle sowie experimentellen und innovativen Wohnungsbau.

Wie? Optimierung der Marktchancen durch :

- Barrierefreie, altengerechte und durchmischte Wohnstandards in überschaubaren Einheiten, 6 – 80 Wohneinheiten, bei größeren Anlagen Hofbildung oder Gemeinschaftsflächen als Begegnungsplätze, z.B. Kinderspielfläche, Lese- / Ruhezone etc.
 - Hoher Quartiersbezug, Identifikation, begrüntes Wohnumfeld einheitliche Architektureinheiten, Materialwahl, Farbkonzepte
 - Hohe Dämmstandards führen zu hochwertigstem Wohnstandard Komfort/ Behaglichkeit durch höhere innere Oberflächentemperaturen
 - Besseres Raumklima und Lufthygiene durch Lüftungsanlagen ("Am Dorf" bescheinigen 70% der Bewohner verbesserte Luftqualität und Entlastung für Allergiker / Asthmatiker)
 - Ausführung mit integraler Planung und kompetenter Überwachung, Blower door Tests, kompetente Handwerkereinweisung, dadurch innovativste aktive Energiekonzepte
 - Erdwärme, Wärmepumpen, solare Systeme, Regenwassergewinnung mit schneller Amortisation, (Große Einheiten mit Wärme-Kraft-Kopplung) CO₂-neutralen Energieträger wie Pellets, Hackschnitzel etc. in Verbindung mit Niedrigenergiehausstandard, Passivhausstandard, Null-Emissionshäusern etc.
- Werterhöhung durch Umsetzung des energetischen Gebäudepasses.



4.3.2 Ziele

Die Teilnehmer/innen benennen ihre individuellen Ziele für die Bahnstadt mittels einer Kartenabfrage (zur Methode siehe 4.2.1).

Wenn die Bahnstadt ein idealer Wohnort wird, dann ...

Thema: Kosten

- müssen die life-cycle-costs beim Verkauf offengelegt werden („Bahnstadt ... für CCC“)
- wird ökologisches Bauen finanzierbar sein
- wird Kaufkraft positiv gebunden
- dürfen aus Energiespargründen gesundheitliche Notwendigkeiten (Frischluft-Sauerstoff) nicht sekundär sein!

Thema: Energie

- wird Strom und Wärme 100 % regenerativ erzeugt
- wird die benötigte Energie am Ort erzeugt
- dann kann ich auch frei wählen unter alternativen Energieformen (individuelle Zuheizung mit Pellets, Solar)
- Energie: Vorzeigecharakter
- Stadtteil mit hoher Nachhaltigkeit durch geringe Emission
- mit Südausrichtung und Nutzung von Solar
- Null-Emissions-Stadtteil

Thema: Variabilität und Flexibilität

- wird generationenübergreifend geplant (Wohnungen wandelbar)
- Bauherrengruppen als direkte Nutzer sind in einer frühen Planungsphase an ökologischer und energieeffizienter Bauweise interessiert – daher Förderung der Initiierung von Bauherrengemeinschaften
- Bewohnerwünsche für die Grünflächengestaltung berücksichtigen auch unter Einbeziehung der Kinder
- ein ruhiger Stadtteil mit viel Grünflächen und guter Luft entstehen
- anspruchsvolle, wandelbare Architektur unter Nutzung ökologischer Belange (Sonne, Regenwasser) und Erhöhung des Grünanteils (Dachbegrünung, versickerungsfähige Flächen) in einem sozial ausgewogenen Gefüge!

Thema: Ökologie

- muss Natur / Grün reichlich vorhanden sein, muss Ghattobildung vermieden werden, Bewohnerbegegnung gefördert werden! Fußläufigkeit / Erreichbarkeit realisiert werden
sollen dort:
 - Vögel singen und nisten,
 - Insekten fliegen
 - einheimische Gehölze, Pflanzen wachsen
 - Nistmöglichkeiten für Mauersegler, Hausrotschwanz, Fledermaus vorhanden sein
- muss die vorgegebene Grünflächenanzahl (27 %) eingehalten werden
- hat sie nicht nur ein ökologisches Image, sondern auch ein Wohnklima mit Freiflächen zum Wohlfühlen

Thema: Verkehr

- ist es auch eine Stadt der kurzen Wege mit einem vom Fahrverkehr unabhängigen Fußwege-/Radwegesystem
- wenn ich bei einem Spaziergang wenige fahrende und parkende Autos sehe
- wird es möglich sein, eine Wohnung zu beziehen, für die es keine Stellplatzanforderung (Tiefgarage) gibt, wenn der Bewohner den Nachweis erbringt, dass er kein KFZ besitzt
- ist sie verkehrsberuhigt ähnlich wie Kirchheim West

In der Bahnstadt darf auf keinen Fall...**Thema: Konkrete ökologische und gesundheitliche Aspekte**

- leere Rasenflächen
- Platanen und exotische Bäume
- glatte Hausfassaden
- Dächer ohne Nistmöglichkeiten
- eine Toilettenspülung mit Trinkwasser gespeist werden
- alles an leitungsgebundene Energien hängen
- nicht so viel gewerbliche Betriebe oder Industriebetriebe, kein Produzierendes Gewerbe

Thema: Unintelligente Verkehrslösung und Lärmbelastung

- überall mit Autos befahren werden können
- viel Lärm entstehen
- eine hohe Verkehrs- und Lärmbelastung
- ein Stadtteil mit Verkehrslärm und Luftbelastung entstehen
- durch einen Hauptverkehrsweg (Straßen oder Bahntrasse) geteilt werden

Thema: Kontrolle der Bauträger

- Ökologie und Energieeffizienz nicht den Technokraten überlassen – bitte auch gestalterische Aspekte beachten
- Bauträger ohne Betreuung und Kontrolle
- die Qualität der Wohnungen von den Bauträgern bestimmt werden

Verpasste Chancen

- die Chance einer zukunftsfähigen Ausrichtung verpasst werden
- keine sterilen, unbelebten Innenhöfe und Grünflächen
- keine unbezahlbaren Wohnungen und Häuser
- ohne die aktuellen Standards versorgt und gebaut werden
- Baugrundgutachten und Altlastenbegutachtung von geprüften Gutachtern erforderlich



4.3.3 Empfehlung

Zur Empfehlung wird ein Vorschlag erst nach ausführlicher Diskussion in der Gruppe, die Ziele und Maßnahmen der Empfehlungen waren während der Diskussion zum Thema projiziert und werden von der ganzen Gruppe im Wortlaut mitgetragen.

Empfehlung der AG 3:

Wie wird in der Bahnstadt gewohnt werden? Gesundheit und Ökologie

Die AG 3 hat höchstes Gewicht auf neueste technische Standards bei der Energieversorgung und auf das Verkehrskonzept gelegt.

Unsere **Ziele** für das Wohnen in der Bahnstadt

- alle Chancen für die Bahnstadt nutzen
- bei den Planungen sollten die Menschen und ihre Gesundheit im Vordergrund stehen
- neueste ökologische Erkenntnisse sind umzusetzen:
 - Arten- + Biotopschutz und die Erhaltung der Restnatur genießen hohe Priorität
 - keine zu hohe Verdichtung (mindestens 27% öffentliche Freiflächen garantieren)
- völlige Versorgung mit regenerativer Energie (Wärme und Strom) auf der Basis maximaler baulicher Standards
- Förderung von MIV-unabhängigen Verkehrssystemen – möglichst wenige KFZ im direkten Wohnumfeld
- Finanzierungsmodelle, die auch LIFE CYCLE COSTS berücksichtigen: Ökologisches Bauen muss finanzierbar sein!
- Innovative, flexible Wohnmodelle und –nutzungen müssen realisierbar werden
- klare Vorgaben für die Investoren (Gütesiegel)
- gute Kommunikation mit AURELIS pflegen

Konkretisierung der Ziele:

- Regenwasserversickerung und –nutzung
- Niedrigenergie – Passivhaus-Standard
- Studie von der Stadt mit dem Ziel EU-Projekt CONCERTO zu realisieren
- Durchgehendes Radwegenetz
- Identifikation für die Freiräume (bspw. Kindergarten ist für einen Platz/eine Grünfläche verantwortlich)
- Bäume gleich nach/mit der Erschließung pflanzen (Patenschaften)
- vorhandene Baumstrukturen erhalten
- Wiesen statt Rasen
- bauphysikalische Baugrunduntersuchung
- Geotechnische/geomantische Untersuchung durch vereidigten Baugrundgutachter
- Mietergärten
- Autofreie Kleinquartiere
- hohe, weitgehende heimische Artenvielfalt bei Flora und Fauna
- Berücksichtigung energetischer Aspekte bei den Bebauungsplänen (bspw. Ausrichtung der Häuser)
- Bereitstellung öffentlicher Dachflächen für Photovoltaik
- offensives Beratungsangebot für Bauträger / Bauherren / Mieter bspw. für Energiefragen / umweltmedizinische Aspekte
- aktiver Vogel- und Artenschutz incl. Nistmöglichkeiten an den Gebäuden
- Modellhäuser / Modellprojekte zulassen

5. Zusammenfassung



5. Zusammenfassung

Sozial ausgewogen, für gute nachbarschaftliche Beziehungen gebaut, ökologisch auf dem neuesten Stand der Erkenntnisse – so wird die Bahnstadt

Wer wird in der Bahnstadt wohnen und wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden? Diese Fragen haben am 03. Dezember 2004 fast 80 Bürgerinnen und Bürger, darunter rund ein Fünftel künftige Bewohner/innen sowie Vertreter/innen von Institutionen und der Wohnungswirtschaft beantwortet.

Wer zur Planungskonferenz angemeldet war, konnte sich im ersten Teil der Veranstaltung über den Stand des Projektes und über die bisherigen Planungen informieren. In drei Arbeitsgruppen formulierten die Bürgerinnen und Bürger Ziele für die Entwicklung der Bahnstadt als Wohngebiet und Maßnahmen, wie diese Ziele erreicht werden können.

Die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen wurden am Ende von allen Teilnehmer/innen gemeinsam abschließend überprüft, stellenweise korrigiert und so wie sie in Kapitel 4 als Empfehlung formuliert wurden, akzeptiert.

Damit haben Verwaltung und Politik eine Empfehlung, die zwar nicht repräsentativ die Meinung der Bürger/innen wiedergibt, aber klare Hinweise formuliert, wie aus der Bahnstadt ein attraktives und bei der Bevölkerung beliebtes Wohngebiet werden kann. Investoren haben mit dieser Empfehlung eindeutige Anhaltspunkte für die Ausführung der Wohnformen und Gebäude sowie zur Gestaltung des Gebietes und damit für eine hohe Akzeptanz durch potenzielle Käufer und Mieter.

Wer wird in der Bahnstadt wohnen?

In der Bahnstadt werden, geht es nach dem Willen der Planungskonferenz, Menschen wohnen, wie sie sich heute im Gesamtbild der Stadt abbilden. **Die Sozialstruktur der Gesamtstadt wird sich dort widerspiegeln**; darüber wie dies aussieht, gemessen an Einkommens- oder Bildungssituation hat die Stadt aktuelle und differenzierte Daten. Es wird also keine Bevölkerungsgruppe besonders bevorzugt, für keine Bevölkerungsgruppe werden beim Wohnungsbau besondere Maßnahmen ergriffen - mit einer Ausnahme, nämlich den **Familien mit Kindern**.

Heidelberg gehört zu den drei wirtschaftlichen Spitzenregionen in Deutschland, gleichzeitig ist Wohnraum, der für Familien die passende Größe hat und den Familien sich leisten können, knapp. Angestrebt wird eine **Mischung aus hochwertigen und einfacheren Wohnformen**. Bildung von Eigentum muss für die potenziellen Zielgruppen möglich sein. Wer diese Zielgruppen sind, muss auch im Blick auf die Vor- und Nachteile des Gebietes realistisch analysiert werden. Wie **Familien** dazu animiert werden, dauerhaft in die Bahnstadt zu ziehen und eventuell Eigentum zu erwerben, hat die Arbeitsgruppe näher beleuchtet. Es muss eine größere Anzahl von **Reihenhäusern** möglich sein, deren Preis unter 200.000 € liegt. Die Bebauung darf nicht so dicht sein, dass die Gebäude und das Umfeld nicht mehr attraktiv sind, die Bebauung darf aber auch nicht so locker sein, dass der Baugrund zu teuer wird.

Maßnahmen, die den Erwerb von Eigentum erleichtern sind das **Erbbaurecht oder Genossenschaften**, in denen zum Beispiel Alte und Junge, finanziell gut gestellte und schwächere ge-

meinsam Projekte realisieren können. Eindeutig ist, dass die **Stadt** zusammen mit der GGH sich **auch finanziell engagieren muss**, wenn die Maßnahmen für diese Zielgruppen greifen sollen. Vorgeschlagen wird ein Bodenfonds, der der Stadt ermöglicht, die Entwicklung im Gebiet besser zu steuern.

Gelingt die Ansiedlung von jungen Familien, hat die Stadt nicht nur den Vorteil, dass die Abwanderung dieser Gruppe ins Umland gemildert wird, es wird auch die öffentliche und private Infrastruktur im Gebiet und in der Stadt gestärkt. Weil allerdings, aufgrund des demographischen Wandels, auch in Heidelberg in den nächsten Jahrzehnten immer mehr ältere Menschen leben werden und auch die Bewohner der Bahnstadt älter werden, muss darauf geachtet werden, dass **flexible Wohnformen** entstehen und **alternative Wohnprojekte** verwirklicht werden können. Dann stimmt auch langfristig die **Altersmischung** im Gebiet.

Wichtig ist, dass die Bahnstadt von Anfang an mit einer **gut gemischten Bevölkerung** eine positive Entwicklung nimmt und ein gutes **Image** hat. Ziel ist außerdem, einen lebendigen Stadtteil mit einer **Vielfalt an Nutzungen und Funktionen** zu schaffen.

Die Arbeitsgruppe hat bei ihren Überlegungen dazu, wer in der Bahnstadt wohnen wird, kaufmännische und ökonomische Aspekte diskutiert. Der Blick auf die Bahnstadt der Zukunft ist vor allem von dem Wunsch geprägt, ein lebendiges Wohngebiet mit sehr hoher Akzeptanz und gutem Image zu schaffen. Deshalb stieß der Vorschlag, einen anderen Namen zu finden, auf große Zustimmung.

Soziales und Nachbarschaft

In dem Ziel, **gute Nachbarschaften** zu haben und harmonisch zusammen zu wohnen, sind sich die Arbeitsgruppen einig. Die Arbeitsgruppe, die sich mit der Frage „Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden – Soziales und Nachbarschaft“ beschäftigt hat, erarbeitete dazu ein Bündel konkreter Vorschläge.

Attraktive Wohnungsangebote entstehen, wenn bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird.

Die Arbeitsgruppen sind hier im Einklang, auch diese AG schlägt vor, **Erbpacht** zu ermöglichen, **Baugruppen und Genossenschaften** zu unterstützen. Dies wird ohne den **Kauf von Grundstücken und Teilflächen durch die Stadt** und ohne Festschreibung bestimmter Grundstücke in der Planung nicht möglich sein. Für alternative Wohnmodelle soll ein **Fonds** aufgelegt werden. Damit wird die Abwanderung gestoppt, die Vielfalt der Bewohner wird gewährleistet und die zukünftigen Bewohner identifizieren sich mit ihrem Gebiet.

Eine Vielfalt an Bewohnern fordert auch eine **Vielfalt an Wohnformen**. Um diese zu schaffen, müssen Spielräume in den Bebauungsplänen bleiben, in Nähe zueinander sind unterschiedlichste Wohnungen und **flexible Wohnungsgrundrisse** gemeinsam anzustreben. Die vorgegebenen Blöcke werden parzelliert und bekommen einen hohen Wieder-Erkennungswert. Realisiert werden diese individuellen Ansätze **über Eigentümergemeinschaften**.

Gut nachbarschaftliche Verhältnisse entstehen durch die bauliche Unterstützung von Beziehungen in den Quartieren mit der Bildung von **Baugruppen**, mit der Planung von Höfen und Treppenhäusern als Kommunikationsräume, durch flexible nutzbare Gemeinschaftsräume und die



Einführung eines **Quartiersmanagements**. Gute Nachbarschaft braucht aber neben der Begegnung auch den Schutz der Privatsphäre, deshalb sind Schallschutz, Sichtschutz und nicht einsehbare Freisitze wichtig.

Neben der unmittelbaren Nachbarschaft muss die Bahnstadt **Orte für Kommunikation und Begegnung** haben. Großzügige Freiflächen, wohnungsnah und gut zu Fuß zu erreichen, Radwege, Plätze und Wege müssen in den Bebauungsplänen festgelegt werden. Die Übergänge von öffentlichen/halböffentlichen und privaten Freiräumen sind harmonisch zu gestalten. Damit entsteht durch Nachbarschaft auch Sicherheit. Weitere Maßnahmen, die Sicherheit schaffen, sind Beleuchtung, Bepflanzung, Gestaltung der Parkplätze, Straßen- und Wegeführung. **Gemeinschaftliche Verantwortung** zum Beispiel durch Spielplatzpatenschaften und andere Projekte **bürgerschaftlichen Engagements** sichern Lebensqualität und Identifikation und vermeiden Kriminalität.

Kommunikation und Begegnung wird möglich, wenn **kleinteilige Gewerbeflächen** und Einzelhandel in die Wohngebiete eingemischt werden. Alltägliche Begegnungsmöglichkeiten als Kommunikationsorte entstehen, wo man sich in Geschäften treffen kann und wo Wohnen und Arbeiten gemischt sind. Festzulegen ist diese Mischung im Bebauungsplan. Die Nutzungen sollen gezielt vorgeschlagen werden, die Stadtplanung und die Wirtschaftsförderung wirken zusammen.

Gute Nachbarschaft bildet **Netzwerke** der Bewohner untereinander. Diese entstehen, das lehrt die Erfahrung, bei Bildungseinrichtungen, auch für Erwachsene. Innovative Bildungseinrichtungen für Kinder sind gewünscht, aber auch die Möglichkeit für lebenslanges Lernen im Generationenhaus.

Um Lebensqualität und Identifikation zu stärken, schlägt die Arbeitsgruppe vor, dass **jedes Quartier durch ein bestimmtes Element gekennzeichnet** wird. Wasser könnte für ein Quartier prägend sein, im „Wasserschloss“ sorgen Bachläufe und Brunnen für die Charakteristik, in einem anderen Quartier sind dies Formen der Bepflanzung z.B. Rosen.

Selbstverständlich ist die Bahnstadt **barrierefrei**, ein Katalog zum Vermeiden von Barrieren aller Art, nicht nur für Behinderte soll aufgestellt werden.

Die Bahnstadt ist geprägt von **gestalterischer Vielfalt** statt Monotonie und findet ein ausgewogenes Verhältnis aus urbaner Großzügigkeit und dörflicher Kleinteiligkeit.

Ökologie und Gesundheit

Wesentliches Ziel der dritten Arbeitsgruppe, die sich mit der Frage „Wie soll in der Bahnstadt gewohnt werden – Ökologie und Gesundheit“ beschäftigt hat, ist es, alle Chancen für die Bahnstadt zu nutzen und keine zu verpassen. Die Menschen und ihre Gesundheit sollen bei den Planungen im Vordergrund stehen.

Für die Verkehrserschließung schlägt die Arbeitsgruppe vor, Systeme, die unabhängig vom motorisierten Individualverkehr sind, zu fördern und auf ein gutes Radwegenetz und autofreie Kleinquartiere zu setzen. Es sollen insbesondere **Verkehrssysteme** gefördert werden, die vom

motorisierten Individualverkehr unabhängig sind. Wünschenswert sind möglichst wenige KFZ im direkten Wohnumfeld, denkbar sind ganze Bereiche ohne KFZ, also autofreie Kleinquartiere. Mit einem guten Radwegenetz soll dem Fahrrad Priorität im neuen Stadtteil eingeräumt werden.

Die Umsetzung **neuester ökologischer Erkenntnisse** beim Arten- und Biotopschutz und der Erhalt der verbleibenden Natur ist ein Ziel, das erreicht wird, wenn die Verdichtung nicht zu hoch ist. Man ist sich aber der ökonomischen Grenzen für dieses Ziel bewusst.

Gut machbar ist dagegen die Versorgung des Gebietes mit **regenerativen Energien, maximale bauliche Standards** zur Einsparung von Energie sollten leitend sein. Ökologisches Bauen muss finanzierbar sein, deshalb müssen zwingend die Life-Cycle-Costs (Kosten, die eine Anlage während des gesamten Gebrauchs, nicht nur in der Anschaffung verursacht, sind zu vergleichen) in Finanzierungsmodellen berücksichtigt werden.

Klare Vorgaben für die Investoren sind gewünscht, deshalb ist eine gute Kommunikation mit Investoren zu pflegen.

Konkrete Maßnahmen, die vorgeschlagen werden sind: Regenwasserversickerung und -nutzung, Niedrigenergie- und Passivhäuser. Energetische Aspekte müssen in den Bebauungsplänen berücksichtigt werden, z.B. die Ausrichtung der Häuser, öffentliche Gebäude stehen für Photovoltaik bereit. Die Baugründe sollten physikalisch und geotechnisch von neutralen Gutachtern untersucht werden.

Bäume sollen gleich mit der Erschließung gepflanzt werden, vorhandene Baumstrukturen sind möglichst zu erhalten. Statt Rasen werden Wiesen angelegt, Mieter können Gärten haben. Für öffentliche Plätze und öffentliches Grün werden **Patenschaften** übernommen. Damit wird Identifikation mit dem neuen Stadtviertel geschaffen. Heimische Flora und Fauna haben mit großer Artenvielfalt Vorrang.

Bauträgern, Bauherren und Mietern werden offensive **Beratungsangebote** für Energiefragen und umweltmedizinische Aspekte unterbreitet, die Umsetzung der Maßnahmen wird in Modellhäusern und Modellquartieren vorgemacht.

Fazit

Großes Gewicht legen die Arbeitsgruppen 1 und 2 darauf, dass bezahlbarer und damit attraktiver Wohnraum entsteht. Zielgruppe sind junge Familien, die als einzige Gruppe bevorzugt werden sollen. Im Gebiet soll sich, gemessen an Einkommen und Bildungsstand, die Bevölkerungsstruktur der Stadt abbilden, deshalb ist eine Mischung aus hochwertigen und einfacheren Wohnformen gewünscht. Beide Gruppen fordern die Stadt auf, Erbpacht zu ermöglichen und Genossenschaften oder Baugruppen zu unterstützen. Dazu ist ein Bodenfonds und das finanzielle Engagement der Stadt gefordert.

Beide Gruppen sind einig in der Empfehlung, dass flexible Wohnformen und alternative Wohnprojekte möglich sein sollen. Ziel ist eine dauerhaft gute Altersmischung im Gebiet und die Vielfalt der Bewohnergruppen. Die Vielfalt an Nutzungen und Funktionen sowie funktionierende öffentliche Räume sichern ein positives Image für ein lebendiges Wohngebiet. Die Gruppen 1



und 2 legen Wert auf gute Nachbarschaften. Wie diese entstehen werden, konnte nur Gruppe 2 näher beleuchten. AG 2 führt Details zur Förderung von Kommunikation und Begegnung in den Nachbarschaften aus. Sie beschreibt, wie Netzwerke der Bewohner wachsen und wie Identifikation mit dem Gebiet und dem eigenen Quartier entsteht.

Gemeinschaftliche Verantwortung für den öffentlichen Raum und bürgerschaftliches Engagement sichern Lebensqualität und Identifikation. Dies fordern die Gruppen 2 und 3 einmütig.

Gruppe 3 legt großes Gewicht auf Umsetzung neuester ökologischer Erkenntnisse und maximaler baulicher Standards bei der Energieversorgung. Sie empfiehlt Verkehrssysteme mit geringen Anteilen an motorisiertem Individualverkehr.

Ansprechpartner Bahnstadt

STADT HEIDELBERG

Postfach 105520
69045 Heidelberg

Geschäftsführung Bahnstadt:

Roland Jerusalem, Stadtplanungsamt
Tel.: 06221 - 5823000

Organisation:

Helga Mahler, Benita Mohrlok
Stadtplanungsamt
Tel.: 06221 - 5823220
Fax.: 06221 - 5823900
helga.mahler@heidelberg.de
benita.mohrlok@heidelberg.de

Bürgerbeteiligung:

Andrea Petri
Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Tel.: 06221 - 5821540

Bodenmanagement:

Hans-Peter Jelinek
Vermessungsamt
Tel.: 06221- 5824050

AURELIS REAL ESTATE GMBH & CO. KG

Projektbüro Heidelberg
Güteramtsstraße 2
69115 Heidelberg
Fax 06221 – 5880615

Projektleitung:

Wilhelm Burkard
Tel.: 06221 – 5880611
wilhelm.burkard@aurelis-real-estate.de

Elvira Ebling
Tel.: 06221 – 5880612
elvira.ebling@aurelis-real-estate.de



**Stadt
Heidelberg**

Amt für Stadtentwicklung
und Statistik

Stadtplanungsamt