

# PLÄTZE, PARKS UND PROMENADE

Der öffentliche Raum in der Bahnstadt





# **Plätze, Parks und Promenade**

## Der öffentliche Raum in der Bahnstadt

### **Dokumentation des Konzeptes**

#### **Herausgeberin:**

Stadt Heidelberg  
Stadtplanungsamt

#### **Konzeption:**

Latz + Partner, LandschaftsArchitekten  
I. Dupper, Iltot für Landschaftsarchitektur ByAK  
Belzner Holmes, Licht - Architektur - Bühne

September 2005



I N H A L T		Seite
1.	Einleitung	7
2.	Anlass und Ziele	9
3.	Freiflächenkonzeption	10
4.	Lichtkonzeption	48
5.	Städtebauliche Vertiefungen	57
6.	Soziale Infrastruktur	59
7.	Quartiersaufbau	62
8.	Verkehrerschließung	64
9.	Energiekonzeption / Erdmassenausgleich	82
10.	Regenwasserbewirtschaftungskonzeption	83
11.	Technische Infrastruktur	90
12.	Grünordnung	93
13.	Stufenweise Realisierung	98

Impressum



## Plätze, Parks und Promenade

### Das Konzept für den öffentlichen Raum in der Bahnstadt

#### 1. Einleitung

Je näher die Realisierung des Stadtteils Bahnstadt heranrückt, desto deutlicher wird bei allen aktuellen Planungsüberlegungen, dass mit der Verwirklichung dieser Stadterweiterung im Inneren auch ihre stadtbaukulturelle Bestimmung einhergehen muss. Sie wird aus vielerlei Gründen ausdrücklich auch durch die Definition des öffentlichen Raums motiviert.

Mit diesem Konzept wird darum der öffentliche Raum als dessen Bau- und Gestaltungsaufgabe, die am öffentlichen Straßen- und Wegenetz orientiert ist und durch allgemeine Zugänglichkeit, Durchlässigkeit und Kontinuität bestimmt wird, behandelt. Da er darüber hinaus als sozialer Raum für Begegnungen, öffentliches Handeln und Verhalten wichtige Funktionen übernimmt, sind auch hierzu grundlegende Überlegungen eingeflossen.

Nicht von ungefähr wurde das Konzept für den öffentlichen Raum den vertiefenden Phasen der städtebaulichen und hochbaulichen Planung vorangestellt. Es dient als Vorgabe für die räumliche Anordnung der ihn begrenzenden Gebäude und Grünanlagen. In diesem Kontext gewinnt er als zentrale städtebauliche Komponente bei der Entwicklung der Bahnstadt deutlich an Stellenwert. Eine alte Stadt wie Heidelberg veranschaulicht, wie ihr öffentlicher Raum die Erneuerungsphasen der Gebäude überdauert und Orte beständig unterscheidbar macht. Es ist mithin vor allem der gebaute öffentliche Raum einer Stadt, der in ihrem Gefüge Nachhaltigkeit und Identität trägt – ein Ziel, dem sich Heidelberg besonders verpflichtet fühlt.

Darüber hinaus schafft sein Netzcharakter eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Verbindungen der Orte und für die Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten der Menschen. Durch den öffentlichen Raum wird die Stadt nutzbar und ihr Zusammenhang verständlich und erlebbar. Er bringt durch sein Straßen-, Wege- und Freiraumnetz die für den Benutzer wesentlichste Perspektive einer Stadt hervor. In der Bahnstadt wird diese Sicht auf vielfältige Weise möglich: zum einen erleben Besucher und Bewohner aufgrund der besonderen naturräumlichen und infrastrukturellen Lage ein reizvolles Wechselspiel der Blickwinkel zwischen eindrucksvollen Fernsichten und differenzierten Räumen. Zum anderen formt der öffentliche Raum über anderthalb Kilometer hinweg zwei völlig neue Stadtansichten - zur Bahnlinie und zum Pfaffengrunder Feld.

Die öffentlichen Räume der Bahnstadt werden in besonderem Maße der Verknüpfung mit der gewachsenen Stadt und der freien Umgebung dienen, um die Bahnstadt von ihrer Insellage zu emanzipieren und sie in das Netz der Gesamtstadt einzuflechten. Mehr als in anderen Projekten kommt deshalb dem Bau von Verbindungen, den Straßen und Brücken, eine herausragende Bedeutung zu. Was den Stadtteil wiederum im Innersten zusammenhalten soll, sind die räumliche Kontinuität und Ordnung des öffentlichen Raums zwischen den Stadtblocks und Solitären. Vor allem die Grün- und Freiflächen werden überdies an die Geschichte des Ortes durch die Verwendung vorhandenen Materials und technischer Fragmente sowie eine spezifische Pflanzenwelt unmittelbar anknüpfen.

Deren verhaltene Verwendung auf der Promenade wird durch eine opulente Gestaltung der Park- und Gartenanlage im Inneren der Bahnstadt ergänzt. Mit der Errichtung der Wohnterrassen und der Verbindung der Grünflächen in die freie Landschaft wird aus einem bisher diffusen Gebiet ein baulich definierter Siedlungsrand während der Freiraum an dieser Kante einen Übergang in die Landschaft formt und eine großartige Sicht auf die umgebenden Berghänge und Felder freigibt.

Langfristig stabil und nutzungsneutral ist der öffentliche Raum ein Ort für jedermann. Seine Nutzbarkeit und Verständlichkeit eröffnen eine Vielzahl von Möglichkeiten des Handelns. Wegen dieses Wechselverhältnisses zwischen gebautem Raum und sozialem Verhalten bedarf es einer aufmerksamen weiteren Begleitung während der Zeit der Entstehung und Verfestigung des Stadtteils. Es bedarf aber auch einiger Zeit und einer hohen Ausgangsqualität seiner Nutzungsmöglichkeiten, um ihn sich sozial und emotional aneignen zu können.

Die Heidelberger Altstadt hat neben jener Schwere der alten Steine, außer der das Stadtbild prägenden dunklen Farbigkeit und ihrer gedankentiefen Ernsthaftigkeit und Ehrwürdigkeit eine Atmosphäre, die angefüllt ist mit den betörenden Düften blühender Pflanzen, dem hundertsprachigen Stimmengewirr der Passanten, einem wechselvollen Spiel des Lichts und einer souveränen Grundstimmung ihrer Bürger. Das Konzept für den öffentlichen Raum in der Bahnstadt beschreibt, wie die Entstehung eines solchen Lebensgefühls im neuen Stadtteil befördert werden soll.

## 2. Anlass und Ziel

Aufgabe dieser Planungsphase war die Erarbeitung einer Konzeption für den öffentlichen Raum der Bahnstadt: die Straßen, Plätze und Grünräume. Aufbauend auf die städtebauliche Konzeption des Planungsbüro Trojan + Trojan, galt es die vom Gemeinderat im Juni 2003 beschlossene städtebauliche Rahmenplanung in diesem Sinne zu vertiefen, für den Bereich des öffentlichen Raums zu ergänzen sowie zu konkretisieren.

Diese Planungsleistung wurde an die Landschaftsarchitekten Latz und Partner aus Kranzberg vergeben, welche nach einem VOF-Verfahren mit der Erarbeitung eines Freiraumkonzeptes einerseits und mit der Koordination der Fachgutachten zur Erstellung eines Konzeptes zum öffentlichen Raum andererseits beauftragt wurden. Durch die weitere Beauftragung des Verkehrsplanungsbüros Retzko und Topp aus Darmstadt sowie die Einbeziehung des Büros Trojan + Trojan aus Darmstadt in die weitere Planungskonkretisierung wurde die interdisziplinäre Arbeitsweise aus der Phase der städtebaulichen Rahmenplanung weitergeführt.

Die Erarbeitung eines Konzeptes zum öffentlichen Raum für den neuen Stadtteil Bahnstadt mit 116 ha stellte eine sehr komplexe planerische Aufgabe dar, da die Themen Freiraum, Erschließung, Terrassierung, Energie, Regenwasserbewirtschaftung, technische Infrastruktur sowie soziale Infrastruktur koordiniert und inhaltlich miteinander verknüpft werden mussten. Ziel war es, alle fachlichen Teilaspekte funktional und gestalterisch zu einer qualitativen Ausformung zu bringen.

Die „Themenbezogenen Gesamtkonzepte“ bereiten die nächste Planungsphase, die Erstellung von Bebauungsplänen für Teilbereiche der Bahnstadt, inhaltlich vor. Damit wie im Zeitplan der Bahnstadt vorgesehen mit dieser Planungsphase Ende des Jahres 2005 begonnen werden kann, soll das Konzept für den öffentlichen Raum der Bahnstadt als Grundlage für die nächsten Planungsschritte (Vorentwurf, Entwurf- sowie Ausführungsplanung) für die Freiräume sowie für die Erschließung vom Gemeinderat beschlossen werden.

### 3. Freiflächenkonzeption

#### Einführung

Die Gesamtfläche der Bahnstadt beträgt 116 ha und entspricht der Fläche der Heidelberger Altstadt. Davon ist etwa die eine Hälfte für Baufelder, die andere für Straßen, Plätze, Parks und Grünflächen vorgesehen. Das Freiflächenkonzept bezieht sich konkret auf 24 ha zusammenhängende Flächen des öffentlichen Raums und straßenbegleitende Gehwege und Plätze.

Dieser Anteil an Freiräumen im neuen Stadtteil sichert eine hohe Qualität für die zukünftigen Bewohner und Nutzer, stellt aber auch besondere Ansprüche an die Anlagen. Auf der einen Seite stehen Dauerhaftigkeit und Nachhaltigkeit im Vordergrund. Dazu gehören Themen der Ökologie, eines pragmatischen Umgangs mit der Funktionalität und zukünftigen Pflege, einer sozial ausgewogenen Vorgehensweise in Bezug auf die Anordnung der Räume und schließlich Themen der Materialwahl, der anzuwendenden Techniken und Farben. Auf der anderen Seite geht es um einen offensiven Umgang mit der Geschichte des Ortes, der



Abendstimmung im Planungsgebiet

Einbettung des Konzeptes in den Gesamtkontext der Stadt Heidelberg und die Suche nach der individuellen Besonderheit für den neuen Stadtteil. Was kann die Bahnstadt hierfür leisten und was ist die besondere Qualität des neuen Stadtteils?

Das vorliegende Konzept wurde nach einer intensiven Vorbereitungsphase am 10. Juni 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse dieser Bürgerbeteiligung waren sehr ermutigend. Die Aufnahme der historischen Elemente, wie zum Beispiel der Schienen und Lichtmasten in ein Gestaltungskonzept fand deutliche Zustimmung.

Die Anregungen, insbesondere in Bezug auf die Berücksichtigung von ausreichenden Spielflächen für Kinder und Jugendliche aller Altersgruppen und von barrierefreien, sicheren Freiräumen, wurden eingearbeitet. Hinzu kamen eine Verfeinerung der parallel und in permanentem gegenseitigen Austausch erarbeiteten Konzepte zu den Themen Verkehr, Regenwasserbewirtschaftung, Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen, Infrastruktur, Energie und schließlich der Realisierungsphasen und zugeordneten Kosten.

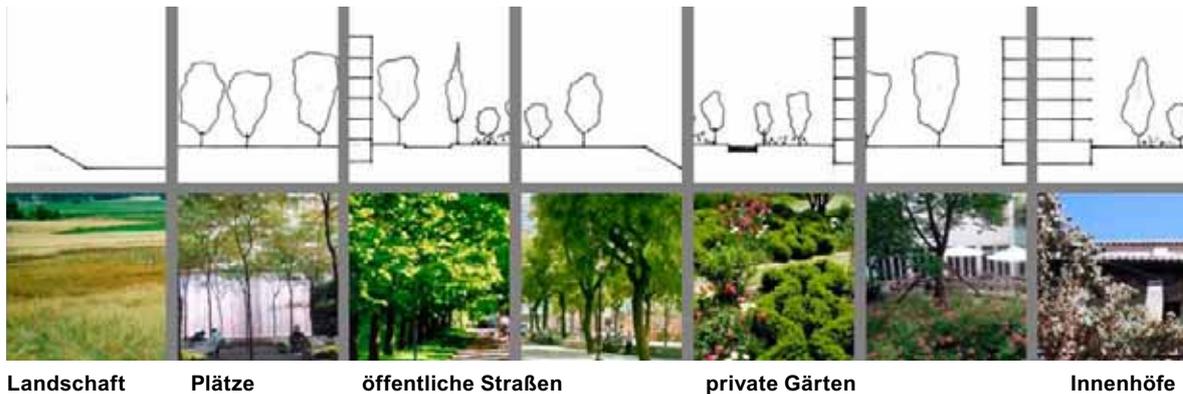


**Bahnstadt Fotomontage (aus Rahmenplan Trojan + Trojan)**

## Konzept

gleise - schotter - signale - brücken - stellwerk - weichen -  
schwellen - trockenheit - hitze - extremvegetation - oberleitung-  
bahnsteig - bahnübergang - lagerschuppen - bahnhof - ...

buntsandstein - neckar - schloss - deutsche romantik -  
philosophenweg - wärmeinsel - universität - ...



lineare und flächensysteme - internationale Beziehungen -  
historische dichte - neuer stadtteil - land + stadt - identität -  
ökologie und urbanität - ...

Der Name Bahnstadt reflektiert verschiedene Assoziationen. Mit der „Bahn“ einerseits und der „Stadt“ andererseits stehen zwei Referenzen zur Verfügung, die an diesem Standort besondere Bedeutung erlangen können. Die Idee für das Konzept ist es, diese beiden Assoziationsräume zusammen zu fügen und aus ihnen die Gestaltungsprinzipien für die öffentlichen Räume der Bahnstadt zu entwickeln.



Gleisanlagen als Symbol für Weite und Unendlichkeit

BAHN - Wir denken an die Faszination, die von den linearen Schienensystemen ausgeht und den massenhaften Umschlag von transportierten Gütern, an Abschied und Wiedersehen, Reisen in ferne Städte und Länder und immer wieder auch das Mitbringen von Eindrücken, Erinnerungen und Emotionen, das Entdecken anderer Kulturen, ihrer Geräusche, Farben und Klimate etc.

Die pure Existenz der Schienen und Lichtmasten vermag internationale Verbindungen herzustellen, symbolisiert Weite und Unendlichkeit und erweitert so die zukünftigen Freiräume in unserer Vorstellung weit über ihre physischen Grenzen hinaus.



Gleise und Schotter als strukturgebende Elemente

STADT - Wir denken an urbane Dichte und die Vorzüge der Stadt. Doch diese Erwartung ist insbesondere mit der historischen Stadt verknüpft. Heidelberg ist ein historisch dichter Raum, dessen Bild mit Schloss, Altstadt, Neckar und den Hängen des Odenwaldes fast weltweit lesbar ist. Die Bedeutung des historischen Baumaterials der Stadt, des Neckartaler Sandsteins, verdient in diesem Bild besondere Beachtung.

### Gleisanlagen, Schotter und Bodenaufbauten

Innerhalb der vorgefundenen Gleisstrukturen und aus ihnen heraus entwickelt sich eine räumlich lineare Prägung für die Bereiche Promenade, Langer Anger und Zollhofgarten. Den noch vorhandenen Gleisen wird nicht nur eine dekorative, sondern vor allem eine strukturell und technisch bedeutsame Rolle zugeordnet. Die Profile der Gleise eignen sich hervorragend als Kantensteine, bzw. Schwellen bei Materialwechseln und funktionalen Trennun-



„gefüllte Gleise“: Rasen, Ruderalvegetation, Pflasterbelag

gen. Neue Kantensteine können in diesen Bereichen weitgehend vermieden werden. Die dabei mögliche Kostenersparnis kann für höherwertige Ausstattungen und Flächengestaltungen verwendet werden. Das gilt in gleicher Weise für die Schotter der ehemaligen Gleisanlagen. Sie sind ein hervorragender Unterbau in Bezug auf Standsicherheit und das Erhalten einer deutlich wasserdurchlässigen Bodenschichtung und sollen daher weitgehend am Standort belassen werden. Das gilt insbesondere für die Bereiche der „Promenade“ und des „Langen Angers“.

Auf vielen Flächen fehlt die Schotterdecke. Hier soll ein Recyclingschotter oder Neumaterial aufgetragen werden, um eine Kontinuität der dann bahnstadttypischen unteren Bodenaufbauten zu gewährleisten.

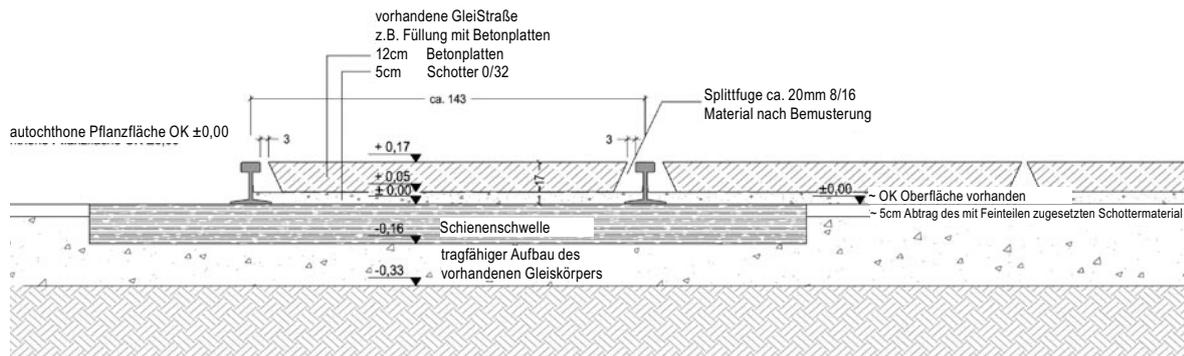
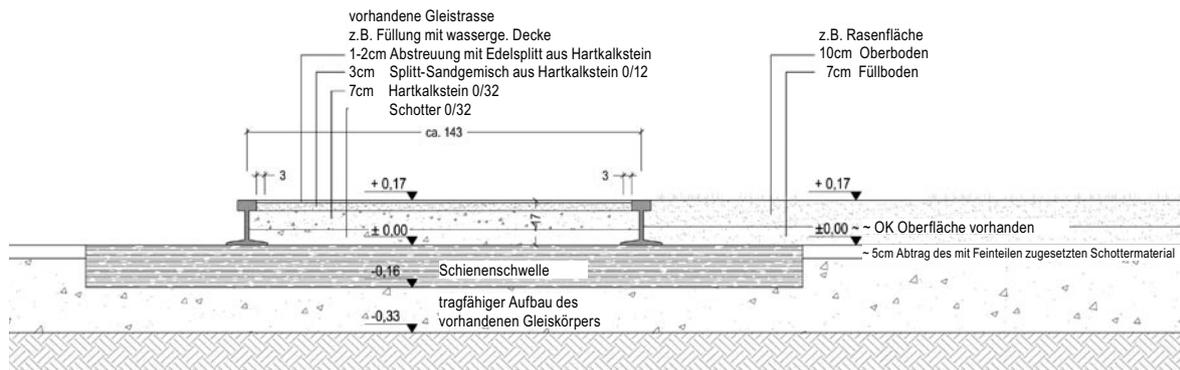
In abgestuften Korngrößen werden eine technische Trennschicht und Oberböden realisiert. Mit geringen Humusanteilen zwischen 10 – 25 % versehen, wird ein gut drainierender und hoch belastbarer Aufbau gewährleistet, der auch nach ergiebigen Regenfällen schnell wieder nutzbar ist und die Grundlage für das Vegetationskonzept bildet.



gefüllte Gleisstrukturen

Aufgrund ihrer Belastung mit Teerölen werden die Holzschwellen einiger Gleise und damit, je nach Schwere der Belastung, auch der darunter liegende Schotter nicht am Standort belassen, um jedes Risiko, beispielsweise für den Fall von Nutzungsänderungen oder aktualisierter wissenschaftlicher Erkenntnisse, auszuschließen.

Wo die Gleise nicht mehr vorhanden sind, werden die historischen Strukturen „nachempfunden“. So kann eine funktionalgestalterische Kontinuität über die größeren Grünflächen - die Promenade, Terrassen, Langer Anger und Zollhofgarten - hinweg erreicht werden. Die bestehenden Lichtmasten folgen dieser Struktur, ermöglichen eine deutliche Wahrnehmung in der Vertikalen und transportieren ein weiteres authentisches Merkmal des Ortes in die Freianlagen. Sie müssen freilich hergerichtet werden und sollen auch in Zukunft der Beleuchtung dienen. In diese Struktur werden nun „Füllungen“ wie Wege, Plätze, Wasserflächen oder Grün eingebettet. So kann sich ein komplexes und vielfältiges Raumgebilde ergeben, das den jeweiligen Anforderungen angepasst werden kann. Die „Füllungen“ sind flexibel einsetzbar und ergeben dennoch durch ihre Anordnungen immer wieder ein kohärentes Bild.



Detail Gleisweg

## Vegetation

Die bestehenden Grünstrukturen und ihre Artenzusammensetzung sollen erhalten und zum grundlegenden Merkmal der zukünftigen Freiräume weiterentwickelt werden.



typische Vegetation der Gleisanlagen

Bahnschotterflächen sind Extremstandorte, das heißt, sie sind artifizielle, nicht „natürliche“ Standorte, die eine geringe Wasserspeicherfähigkeit haben und nur über wenig Nährstoffe verfügen. Mit der Zeit verfüllen sich ihre Poren mit Stäuben und organischen Substanzen und kreieren den Nährboden für Spontanvegetation und Sukzession. Spezifische Standortbedingungen prägen durch ihre Artenauswahl und durch die dort angesiedelte Fauna das Antlitz des Ortes und erzählen seine Geschichte. Hier siedeln in der Regel robustere Vegetationen, doch der ehemalige Verschiebe- und Güterbahnhof beherbergt auch geschützte Arten, die zwar an einem solchen Standort sehr gut gedeihen, aber auf Nutzungsänderungen empfindlich reagieren.

Neben dem räumlichen Erlebnis und der spezifischen Wirkung von Sonne und Schatten im Gebiet, prägen vor allem die von der Vegetation ausgehenden Stimmungen, Düfte und Farben unsere Empfindungen. Diese Empfindungen sollen auch im zukünftigen Freiraum erlebbar und, wo möglich, vielleicht sogar verstärkt werden. So könnte ein weiterer wesentlicher Bestandteil der Geschichte und des besonderen Charakters in der Bahnstadt wirksam werden. Es ist daher von besonderer Bedeutung, mit den vorhandenen Tier- und Pflanzenarten sensibel umzugehen, sie zu verstehen und in ein taugliches ästhetisches System zu transformieren, so dass aus der heutigen Brache ein moderner, nutzbarer Freiraum wird.

Frei wachsendes und geordnetes Grün müssen in einem angenehmen Verhältnis zueinander stehen. Nicht alles ist mit den bestehenden Arten möglich. Es sollten daher weitere Arten hinzugefügt werden können. Einzige Bedingung wäre die Toleranz des spezifischen Standorts. Das gilt insbesondere für die Bereiche der ehemaligen Gleisanlagen, die in Zukunft die Rolle eines komplexen Parks erfüllen und spezifischen Anforderungen an Nutzung, Ästhetik und Pflege standhalten müssen.

Hier sieht das Konzept ein Vegetationsmanagement vor, bei dem bestehende Entwicklungsstadien erhalten, bzw. weiter entwickelt werden. Die Beibehaltung und Weiterentwicklung der Bodenaufbauten ist eine der hierfür erforderlichen Voraussetzungen.



Vegetationsstrukturen

Eine Strategie zur Sicherung und Entwicklung der Vegetation im Bahnschotterbereich basiert im wesentlichen auf der Pflegehäufigkeit und -intensität. Bestimmte Artenzusammenstellungen lassen sich selektiv herstellen und steuern. Man kann davon ausgehen, dass bei den anvisierten Bodenaufbauten ein jährlicher Durchgang ausreicht, um eine zu starke Verdichtung der Vegetation zu unterbinden, da es sich prinzipiell um eine Pflege natürlicher Strauch- und Hochstaudenfluren handelt. Ein Hacken der Fläche kann unterbleiben. Je nach Standort und anvisiertem Raum bzw. Vegetationstyp kann sich der Pflegerhythmus auf bis zu zwei Jahren ausdehnen.

Fehlentwicklungen werden allerdings klassisch behandelt. Derartige Flächen müssen abgeräumt und neu angesät und/oder bepflanzt werden. Man kann grundsätzlich davon ausgehen, dass grasige Vegetationen Vorteile haben, während Hochstauden leichter, beispielsweise durch Weißdorn und Birken, verdrängt werden können.

Es werden drei wesentliche raumbildende Zielvegetationstypen im Bereich der Gleisschotterflächen vorgeschlagen:

„Hochstauden, Gräser + Moose“

- Ruderale Pioniervegetation: *Amoracia rusticana*, *Arenaria serpyllifolia*, *Apera interrupta*, *Bromus tectorum*, *Conyza canadensis*, *Geranium robertianum*, *Inula graveolens*, *Lavandula angustifolia*, *Oenothera rubricaulis*, *Salvia nemorosa*, *Sedum acre*, *Urtica dioica*
- Zwei- bis mehrjährige Staudenvegetation: *Arrhentatherum elatius*, *Artemisia absinthium*, *Carduus acanthoides*, *Echio-Verbascetum*, *Poa palustris*, *Senecio inaequidens*, *Solidago canadensis* / *gigantea*,

### ‚Sträucher‘

- Pioniergehölze: *Buddleja davidii*, *Epilobium* ssp, *Rubus armeniacus*, *Rubus caesius*, *Rubus fruticosus*, *Salix caprea*, *Sambucus nigra*
- zusätzlich: *Amelanchier lamarckii*, *Rosa* ssp.



Beispielpflanzung auf Gleisschotterflächen

### ‚Bäume + Wäldchen‘

- Überwiegend Pioniergehölze: *Acer campestre*, *Ailanthus altissima*, *Betula pendula*, *Crataegus monogyna*, *Eleagnus angustifolia*, *Pinus sylvestris*, *Robinia pseudoacacia*, *Sophora japonica*, *Salix caprea*, (sofern mehr Humus zur Verfügung steht auch *Quercus*-Arten)



Die Schotterflächen im Straßenraum zwischen Promenade, Langem Anger und Zollhofgarten könnten artifizielle Interpretationen dieser Vegetationstypen darstellen, - z. B. Massenspflanzung der-selben standortspezifischen Artenliste, wie Salbei, Lavendel, Königskerzen, Rosen, Birken, und vieles andere mehr...

Sicherungsmaßnahmen des Bestandes könnten bereits Zielvegetationstypen in den Bereichen Promenade, Langer Anger und Zollhofgarten mit Hilfe folgender Maßnahmen aufbauen:

Schotter im Bestand sichern: Abzäunung, Sicherung und Schutz des Vegetationsbestandes im Schotterbereich, der nicht bebaut werden soll. Die spontan entstandene Vege-

tation soll sich entsprechend dem räumlichen Konzept weiterentwickeln und mit Hilfe eines Pflegemanagements strukturiert werden. Dieses Pflegemanagement sollte schon bald beginnen.

- Für die Entwicklung des räumlichen Konzepts wäre eine detaillierte Bestandsaufnahme der Spontanvegetation hilfreich.
- Oberflächenabtrag und Sammlung des Schotters in den Bereichen, die bebaut werden sollen (Materialreserve). Dadurch wird gleichzeitig das Saatgut gesichert.

Das Konzept ist als flexibles und vielseitiges Instrument der Freiraumentwicklung ohne starre gestalterische Großformen angelegt. Darüber hinaus sollen einige Flächen bewusst als klassische Liege-, Spiel- und Tummelwiesen ausgebildet werden. In diesen Fällen könnten ein Bodenaustausch und eventuell sogar Bewässerungssysteme gerechtfertigt sein. Allerdings würde damit die Pflegeintensität das übliche Maß erreichen, d. h. bis um das 12-fache im Vergleich zu den sonstigen Bahnstadtflächen zunehmen.



## Oberflächen

Die das Stadtbild prägende Farbe - rötlich durch den roten Buntsandstein - wird Leitfarbe der Oberflächen im öffentlichen Raum.

Damit soll der neue Stadtteil stärker in den Kontext der Stadt Heidelberg eingebunden werden. Neben der bereits im Rahmenplan angelegten stadträumlichen Figur soll das weniger durch die zu erwartende Architektursprache geschehen. Die entscheidende Verbindung zwischen der gewachsenen und der entstehenden Stadt soll der öffentliche Raum herstellen.

Der Ansatz besteht darin, den rot-braunen Farbton in die mineralischen Oberflächenmaterialien einzumischen. Dafür soll ein neuer großformatiger Werkstein (ohne Armierung) für die „harten“ Oberflächen und ein besonderes Mischungsverhältnis für die wassergebundenen Decken und auch für den Feinschotter in den Vegetationsbereichen entwickelt werden.

Wichtig ist es, keine homogenen Farboberflächen, sondern heterogene Oberflächenstrukturen zu erhalten, um zum Einen eine schönere Alterung des Materials zu erreichen und zum Anderen die über die Nutzung auftretenden Verschmutzungen absorbieren zu können

(Kaugummiflecken, Öle und Fette, Feinstäube, Reifenspuren, Algen und Moose). Größere Strukturen mit verschiedenfarbigen Grobkornanteilen sind hier klar im Vorteil.



**natürlicher Buntsandstein**

Da der Freiraum tagtäglich von vielen genutzt wird, könnte es gelingen, dem Ort durch seine Materialität und Farbigkeit ein hohes Maß an Individualität - gleichzeitig aber auch Gemeinsamkeit mit der historischen Stadt - zu verleihen.

Sowohl die genannten Prinzipien zu Gleisen, Vegetation und Oberflächen, als auch deren Erstellung und Pflege sind ein direkter Beitrag zum nachhaltigen Ressourcenmanagement, zu Flächenrecycling, ressourcensparendem Bauen, Energieeinsparung und zur ökologischen Stadtentwicklung.



**Natursteinplatten aus Buntsandstein**

## PROMENADE

Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wird die historische Gleisanlage zu einer „Promenade“ transformiert.



Vogelperspektive der geplanten Promenade

## LINEARER PARK

Als linearer öffentlicher Park integriert die Promenade vielfältige Nutzungen und übernimmt eine stadtteilübergreifende Vernetzungsfunktion. Sie hat einen offenen Charakter in die Weite des Pfaffengrunder Feldes und setzt sich nach Westen und Osten auf den ehemaligen Bahntrassen fort.

Themen sind Weitblick, Fernweh, Verwurzelung und Offenheit. Promenieren, Joggen, Radfahren, in der Sonne liegen, Spiel und Picknick werden darin eingebunden.



Baumhain (Beispiel BUGA München 2005)

## Lebendiges Denkmal

In dieser räumlichen Konzeption sind der Erhalt und die Weiterentwicklung der typischen historischen Bahnelemente wie der Gleise, der Lichtmasten, der Schalt-, Stellhäuschen und der



bestehende Gleisanlagen (Photo: Aurelis)

Vegetation besonders sinnfällig. Ziel ist es nicht, die erhaltenen Reste der ehemaligen Nutzung als Relikte zur Schau zu stellen. Sie sollen vielmehr die Matrix für die weiteren Interventionen bilden, die Anlage von Promenaden, Wegen, Plätzen, Rasen- und Vegetationsflächen, die Wiederverwendung als Lichtmasten und die Umnutzung der Kleinarchitekturen zu Trägern öffentlich relevanter Nutzungen. Sie werden also im weitesten Sinne reaktiviert und den neuen Nutzungen zur Verfügung gestellt.



vorhandene Masten

Daraus entsteht, konsequent angewandt, ein Anordnungsmuster linearer, paralleler Vegetations- und Wegebänder, das insbesondere an den Weichen ein ganz besonderes Erscheinungsbild zum Ergebnis hat.

Der Standort der Promenade ist der am stärksten der Sonne ausgesetzte Bereich der Bahnstadt und befindet sich fast vollständig auf Schienentrassen. Er ist daher prädestiniert für die Anlage eines eher trockenen Parkbereichs. Dieser spezifische Charakter soll durch das Vegetationskonzept unterstützt und ausgebaut werden. Wo es möglich und sinnvoll ist, werden besondere bestehende Vegetationsstandorte erhalten und lediglich durch einfache Pflegemaßnahmen strukturiert. Der Großteil der Promenade hingegen wird neuartige Interpretationen dieser Vegetationstypen enthalten und um standorttolerante Arten ergänzt. Die Bepflanzung, zum Beispiel mit Salbei, Lavendel, Nachtkerze, Königskerzen, Rosen o. a. soll mit ihren Düften und Farben die Sinne beflügeln.

### Dimensionen

Frei angeordnete Baumgruppen, die wie „Kurzzüge“ im Raum liegen, sollen Schatten spenden und den Raum visuell auch in seiner Fernwirkung strukturieren. Dafür werden die teils sehr wertvollen Bestandsbäume, wie Eichen und Kiefern, selbstverständlich einbezogen. Wesentlich ist die übergeordnete Gliederung der Promenade durch die Baumstrukturen der Terrassen in vier große Abschnitte. Die immerhin 1,6 Kilometer lange Promenade erhält dadurch einen menschlichen Maßstab, ohne dabei ihre einzigartige Großzügigkeit zu verlieren.



Perspektive Promenade rechts: Pfaffengrund

Ein ca. sechs Meter breiter Weg verläuft in den äußersten Gleisen, teilweise an der Kante der Terrasse, teilweise direkt entlang der Gebäude. Mal öffnet, mal schließt der Weg den Raum und verwandelt die Bahnanlage trotz ihrer Länge zu einer Gartenanlage, die auf einem abwechslungsreichen Spaziergang erlebbar wird.

Während im Osten der Promenade die umfangreich vorhandenen Gleise für einen dicht mit unterschiedlichen Vegetationstypen strukturierten Raum genutzt werden, der sich zwischen Weg und Gebäude entwickelt, wird im Westen zwischen Weg und Kante zum Pfaffengrund eine lange Tummel- und Liegewiese angelegt. Die Wegeführungen werden durch die ebenfalls entlang der historischen Schienenführung bestehenden alten Leitungs- und Lichtmasten auch aus der Ferne in der Vertikalen sichtbar.

Mit zwei Fußgängerbrücken über die Bahndammdurchbrüche der erneuerten Speyerer und Eppelheimer Straße erfolgt die Verknüpfung auf die weiteren ehemaligen Bahndämme und damit mit dem übergeordneten Fuß- und Radwegenetz der Stadt Heidelberg. Das Vegetationskonzept der Promenade wird hier nicht fortgesetzt, sondern durch extensive Vegetations- und Oberflächenbilder der im Zusammenhang mit den Ausgleichsmaßnahmen entstehenden Flächen ersetzt. Diese sind aber in gleichem Maße als Trockenstandorte angelegt und setzen daher die grundlegende Systematik der Vegetation, der Farben und Gerüche fort.

### **Die Kante**

Das Panorama richtet sich nach Süden. Die Weite und der Horizont werden erfahrbar. Die Bedeutung dieses neuen Stadtteils erschließt sich hier am deutlichsten, auch im Kontrast zur engen, im Neckareinschnitt liegenden Altstadt.

Verantwortlich für diesen Effekt ist die um durchschnittlich zwei Meter über dem Pfaffengrunder Feld angehobene Lage der Bahnstadt. Die steile Böschung zum Pfaffengrund soll formal erhalten werden, die bestehenden wilden Brombeerhecken jedoch massiv zurückgenommen und durch offenere Vegetations- und Oberflächenmuster ersetzt werden. Wichtig ist hier die vollständige visuelle Öffnung der Promenade nach Süden. Teils mit einfachem Rasen oder standorttoleranten Bodendeckern, teils mit flach geschnittenen Heckenkörpern und punktuell mit Sträuchern oder Bäumen besetzt, soll eine abwechslungsreiche aber dennoch kontinuierliche Raumkante entstehen.

Im Rahmen der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die Bahnstadt wird eine Art Schottersaum als besonderer Lebensraum am Fuß der Böschung erstellt werden. Auch dieser wird als bewusst gestaltete Linie die lineare Systematik der Freianlagen fortschreiben. Naturschutz und Gestaltung sind hier kein Widerspruch.

Die Flächen- und Wegezusammenhänge sind - auch aufgrund des Schienenerhalts - grundsätzlich in einer horizontalen Ebene angelegt. Das gesamte Gebiet ist daher für Radfahrer und Fußgänger bequem zu durchqueren und auch für gehbehinderte Personen und Rollstuhlfahrer bestens geeignet.



**bestehende Hangkante Pfaffengrund - Gleisanlagen**

Bänke werden regelmäßig vorgesehen, genauso Abfalleimer, Fahrradabstellmöglichkeiten, Notruftelefone und schließlich öffentliche Toiletten. Um unnötige Möblierungen zu vermeiden, könnten letztere in die historischen Schalt- und Stellhäuschen integriert werden, gekoppelt mit dort möglichen Nutzungen.

Die Erschließungsstrukturen des städtebaulichen Entwurfs werden über die Promenade bis an den Böschungsfuß im Pfaffengrunder Feld fortgesetzt. Über Treppen und Rampen wird der Höhensprung für alle Nutzer regelmäßig und so bequem wie möglich überwunden. Die im Westen und Osten liegenden Bolz- und Spielwiesen sind so gleichfalls rasch erreichbar.

Wo es sinnvoll und machbar ist, soll auch die Aufenthaltsqualität an diesem asphaltierten Feldweg durch das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten erhöht werden.

## TERRASSEN

Drei Platzflächen stellen als Verknüpfungen zur Stadt und Bal-  
kone zur Landschaft stadträumliche Intervalle mit besonderen,  
aber sehr unterschiedlich gewichteten urbanen Deutungen dar.

### Baumhallen

Als baumbestandene Räume bieten die Eppelheimer, die Pfaf-  
fengrunder und die Schwetzingen Terrasse im Winter einen ange-  
nehm besetzten und im Sommer einen angenehm schattierten  
Ort, der vielfältigen Nutzungen offen stehen kann.



Beispiel Baumhallen und Plätze

Vorbilder sind insbesondere die aus dem frankophonen Raum  
bekannten Vorbilder, wie z. B. der Jardin de Luxembourg in  
Paris. Diese Art großartiger Freiräume gab es früher sehr viel im  
deutschen Raum. Sie sind aber nach dem II. Weltkrieg im Zuge  
der Funktionalisierung des öffentlichen Raumes fast vollständig  
verschwunden.

Die Bäume sind in einem gerichteten Raster angeordnet und  
hoch aufgeastet, um einen ruhigen, gut organisierbaren Raum  
zu erhalten, insbesondere aber auch um die Durchsicht Richtung  
Pffengrund nach Süden und umgekehrt in die Stadt zu gewähr-  
leisten. Es sollten lichte Baumarten gewählt werden, wie sie übli-  
cherweise auf diesem Untergrund wachsen. Wassergebundene  
Oberflächen signalisieren die eindeutige Zugehörigkeit zu den  
öffentlichen Freianlagen der Bahnstadt, stellen eine angenehm  
benutz- und bespielbare Oberfläche dar und ermöglichen die  
problemlose Integration von Spielgeräten, Kiosken bzw. Pavillons  
und der historischen Elemente des ehemaligen Güterbahnhofs.  
An den Rändern der Platzflächen werden die harten straßenbe-  
gleitenden Oberflächenmaterialien fortgeführt. Sie bieten eine  
kontinuierliche Verknüpfung zum Hauptweg auf der Promenade  
und bis in den Pffengrund, die auch bei schlechtem Wetter gut  
zu begehen sind.

Die Nutzungsmöglichkeiten werden jedoch ganz entscheidend beeinflusst von den sehr unterschiedlichen Lagen und Größen der Räume, als auch von deren benachbarten Funktionen.

Die Eppelheimer Terrasse im Westen wird von unterschiedlichen Nutzungen umgeben sein und um einige Meter höher liegen als die anschließenden Stadträume im Norden. Sie stellt eine räumliche Zäsur quer durch die ganze Bahnstadt von der Promenade bis zum Wasserturm dar, ist damit eine wesentliche Orientierung im komplexen Stadtraum und verdeutlicht die Topographie und Vielfältigkeit der Bahnstadt am besten.

Die Themen sind hier: Kinderspiel, Aufenthalt und Pausenraum. Die Nachbarschaft mit den im Pfaffengrunder Feld vorgesehenen Spiel- und Bolzflächen wird den Bereich insbesondere am Abend und am Wochenende besonders beleben und einen Schwerpunkt der Freizeitnutzung durch Kinder und Jugendliche bewirken.

Die Schwetzingen Terrasse im Osten wird eine Kindertagesstätte erhalten, den Eingang zu einer geplanten Schule untermalen und an die Wohnterrassen anschließen. Sie ist eingeschränkt befahrbar und wird insbesondere wochentags und zu bestimmten Zeiten durch viele Kinder und deren Eltern frequentiert werden. Gleichzeitig wird der Raum damit am Wochenende ähnlich genutzt wie die Eppelheimer Terrasse.



Beispiel Baumhallen, rechts: Jardin de Luxembourg, Paris

Im Überschneidungsbereich mit der Promenade wird durch die Attraktivität des Baumdaches ein attraktiver Aufenthaltsbereich für Besucher entstehen. Großzügige Spiel- und Aufenthaltsflächen erweitern das Nutzungsspektrum. Es besteht die Möglichkeit, dass, wenn das ehemalige Stellhäuschen auf der Promenade ein Cafe oder ähnliche Nutzung erhalten sollte, der Raum erheblich an Bedeutung gewinnen kann.

Die Pfaffengrunder Terrasse im Zentrum schließlich spielt eine zentrale Rolle für den neuen Stadtteil. Sie setzt den offen konzipierten Raum des Gadamer Platzes funktional und räumlich bis zur Promenade fort, ist damit die größte und eindrucksvollste städtebauliche Zäsur und profitiert von der Nutzungsdichte im zukünftigen Zentrum der Bahnstadt. Sie knüpft damit auch an die Einkaufsbereiche der Grünen Meile an und liegt günstig zum ÖPNV.



**Biergarten unter Bäumen**

Die Nutzungsmischung, die zu beiden Seiten der Terrasse vorgesehen ist, komplettiert eine Kontinuität des Versorgungsangebots von der Grünen Meile bis zu den Wohnterrassen mit einer im Erdgeschoss angeordneten Kindertagesstätte. Dadurch sind alle Voraussetzungen für einen urban belebten Stadtraum gegeben.

Themen sind neben Kinderspiel, Flanieren und Treffs, das Ermöglichen einer Aussengastronomie und kleinerer Veranstaltungen. Hier mischen sich Park und Stadt.

### **Verknüpfungen**

Die Terrassen strukturieren mit den auf ihnen angeordneten Baumrastern sowohl die Promenade, als auch den Langen Anger. Sie rahmen die begleitenden Straßenräume, insbesondere den zentralen Gadamer Platz, sind Räume des Übergangs zwischen den naturräumlichen- und urbanen Freiräumen und gleichzeitig Ziel besonderer Aktivitäten.

Diese Funktionen sollen durch die lineare Fortsetzung der straßenbegleitenden Baumachsen und die materielle Kontinuität der Oberflächen unterstrichen werden.

## Anforderungen

Wichtig ist es, die Großzügigkeit und Eigenständigkeit dieser Plätze zu sichern. Sie müssen als starke Stadträume wirken können, ohne mit den anschließenden Straßen und Plätzen zu verschwimmen.

Die Terrassen dürfen nicht überfunktionalisiert werden und sollen gleichzeitig keine bestimmten Nutzungen favorisieren. Daher wurde ein mittleres Baumraster von ca. 8 Metern gewählt. Dieses schließt großflächige und dominante Nutzungen, wie z. B. Fußballspiel dezidiert aus, ist aber gleichzeitig groß genug, um bequem Gastronomie, Spiel und kleinere Veranstaltungen aufzunehmen.

Das Spiel von Licht und Schatten unter den Bäumen sichert eine ganzjährige, hochqualitative Nutzung. Die Oberflächen sind sehr belastbar und durch Lieferfahrzeuge jederzeit befahrbar. Außerdem sind die Plätze kostengünstig herzustellen und zu unterhalten.



Perspektive Pfaffengrunder Terrasse

## LANGER ANGER

### Öffentliche Gärten

Zwischen Wohnterrassen und dicht bebauten zentralen Bereichen werden die Freiräume in den historischen Gleisstrukturen zu öffentlichen Gärten verdichtet.



Perspektive Langer Anger

Im Wechsel zur Promenade stehen im Langer Anger die wohnungs- und arbeitsplatznahen Nutzungen durch die zukünftigen Bewohner und Beschäftigten im Vordergrund. Daher sollen die Vegetationsstrukturen deutlich dichter entwickelt werden, um vor der parallel im Langer Anger verlaufenden Straße stärker geschützte und intime Aufenthaltsbereiche zu erlangen - die Vegetationsstrukturen verwandeln sich zu öffentlichen Gärten. Nach Süden werden diese Anlagen eher offen gehalten, um eine soziale Kontrolle durch die Bewohner der Wohnterrassen und die Passanten auf der an der Bebauung verlaufenden Erschließungsgasse zu ermöglichen. Wichtiger sichtbarer Bestandteil des Langer Angers ist ein kontinuierliches System von Wasserbecken, die dem Raum seine Stimmung und besondere Ästhetik verleihen. Das Wasser soll über Düsen und Sprinkler in Bewegung gehalten werden und über die dabei entstehenden Geräusche eine besondere akustische Anreicherung des Langer Anger bewirken. Hier sollen verschiedene Wasserpflanzen wie u.a. Seerosen, Pfeilkraut, Iris, Binsen und Röhricht wachsen, aber auch Amphibien und Fische einen Lebensraum finden.

Geschnittene Heckenkörper öffnen und schließen den Raum nach Norden. Aus den Achsen der nördlich des Langen Angers liegenden Stichstraßen sollen tiefe Blicke in die Gärten möglich gemacht werden, ansonsten werden die Räume eher geschlossen.

Zur Straße hin werden Versickerungsflächen als geometrisch gefasste Vertiefungen zur Aufnahme eventuell anfallender Überschussregenwasser eingepasst. Sie stellen gleichzeitig eine deutliche Trennung der Gärten vom Straßenraum sicher und ordnen diese stärker den Wohnterrassen zu. Über kleine Stege in den Achsen der nördlichen Stichstraßen ist der Raum direkt von Norden erreichbar.

Nach Westen und Osten schließen Sondersituationen den Langen Anger ab und verknüpfen ihn mit der Grünen Meile bzw. der Speyerer Straße.

Zur Grünen Meile hin werden die Strukturen weiter in den ehemaligen Gleislagen entwickelt. Dabei entsteht eine Spiel- und Tummelwiese und schließlich eine große Spielfläche. Eine offene Halle mit besonderen Spiel- und Aufenthaltsqualitäten könnte einen besonderen Abschluss des Langen Angers bilden.

Zur Speyerer Straße hin fällt die Straße topographisch deutlich ab. Da hier nie Gleise bestanden haben und auch wenig mit intensiven Nutzungen zu rechnen ist, wurden Versickerungsflächen für die direkt angrenzenden Gebäude geschaffen. Sie könnten, plastisch gestaltet, eine besondere Perspektive für die von Osten in den Langen Anger kommenden Besucher des Stadtteils bieten.

Während im zentralen Bereich der Gärten nur vereinzelt Bäume den Raum akzentuieren, verdichten sich die Anordnungen in den Sondersituationen und schließen den Langen Anger ab.

### **Gleis oder nicht Gleis**

Die wenigen noch vorhandenen Gleisanlagen lassen sich wegen ihrer Holzschwellen nicht halten. Weniger aus finanziellen, sondern vor allem technischen und ästhetischen Gründen erscheint der Wiedereinbau von Schienen hier problematisch. Technisch wären die Wasserbecken innerhalb der Schienenstruktur herstellbar, doch würde dies hohe konstruktive Anforderungen in der Umsetzung nach sich ziehen. Im Bereich der Versickerungsflächen ist ein Erhalt ebenfalls nicht möglich, da ein Bodenaustausch zur besseren Wasserdurchlässigkeit notwendig wäre.

Mit einem „Nachempfinden“ der ehemaligen Strukturen wurde nun bewusst die historische, leicht diagonale Lage zu den Wohnterrassen gewählt. So soll über die enorme Länge von immerhin 1,2 Kilometern eine spannende und vielfältige, reiche Raumabfolge entwickelt werden. In jedem Abschnitt des Langen Angers entstehen dabei neue Perspektiven und Raumbezüge, neue Details und individuelle Raumfolgen. Davon abgesehen stehen auch die Lichtmasten im Langen Anger in einem parallelen Bezug zum Schienensystem. Jede Abweichung würde die Neusetzung auch dieser Elemente nach sich ziehen.



Regenwasser gespeiste Wassersysteme

## Zusammenhänge

Insbesondere mit den Wasserbecken soll Schönes mit Nützlichem verbunden werden. Über die Wasserbecken werden die Regenwasser der angrenzenden Bebauungen an der Oberfläche gesammelt und dann in Zisternen und Versickerungsflächen weitergeleitet. Zwar wird ein bedeutender Anteil des Wassers durch durchschnittlicher Regenereignisse von den fast komplett begrünten Dachoberflächen absorbiert, bzw. auf den eigenen Grundstücksflächen versickert. Mindestens 50% sollen jedoch im öffentlichen Raum kontrolliert zurückgehalten oder versickert werden können.

Die Wasserbecken können über ihre natürliche Schwankung der Wasserhöhe (Verdunstung) kleinere Regenmengen aufnehmen. Bei lang anhaltenden und Starkregenereignissen fließt das Wasser über Überläufe jedoch schnell weiter in eine entsprechende Zisternenanlage.

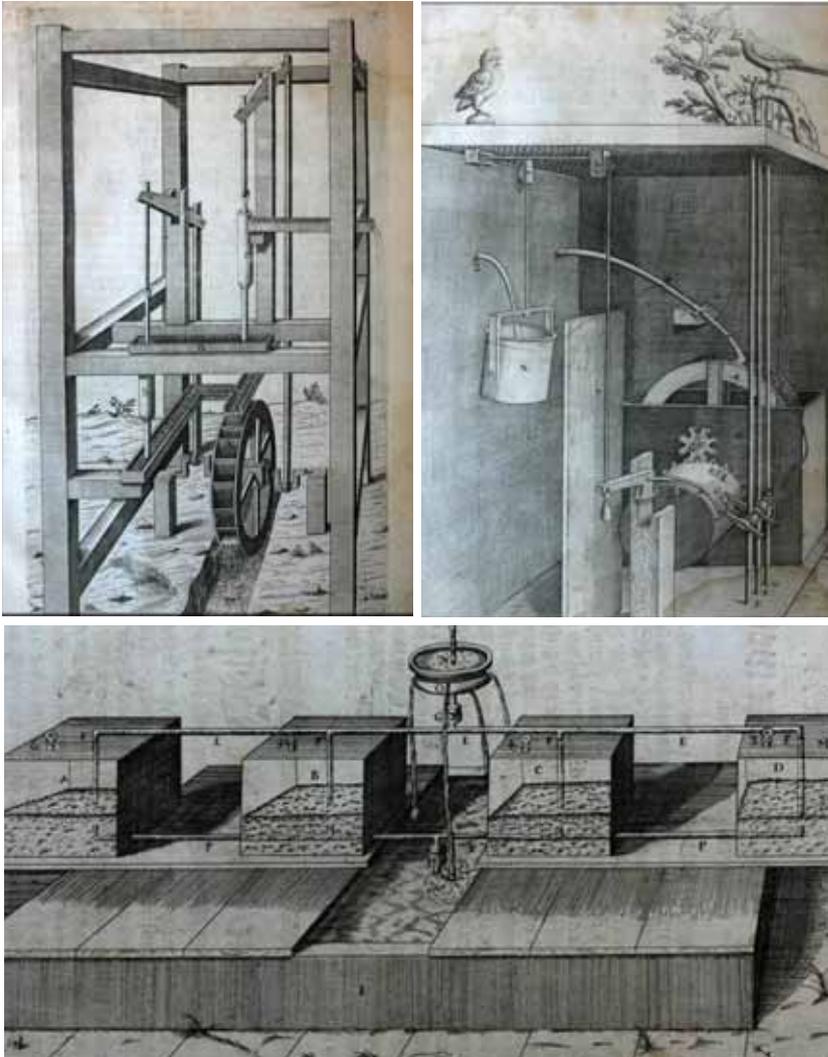


gebaute Beispiele für Wasserbecken

Wenn schließlich diese Kapazitäten komplett in Anspruch genommen sind, werden die überschüssigen Mengen in die über den Zisternen liegenden vertieften Wiesenflächen eingeleitet und langsam versickert. Die Zisternen dienen also zum Einen als Puffer, zum Anderen aber auch als Rückhaltesystem für den Mengenausgleich in den Wasserbecken. Bei längeren Trockenperioden kann das Wasser auch für Bewässerungszwecke herangezogen werden.

### **Anforderungen**

Wichtig ist, dass in den Becken ein ökologisch funktionierendes System etabliert und die Wasserqualität gesichert wird. Für die kleineren Pumpen zur Wasserumwälzung sind Solarenergiepaneele an den Lichtmasten des Langen Angers vorgesehen. Die Wasserbecken sind im Zusammenhang mit den einschlägigen Sicherheitsvorschriften zu entwickeln. Das Konzept sieht vor, bei gleichbleibender Wasserhöhe die Tiefe durch das Einfüllen von großen Steinen auf maximal 40 Zentimeter zu reduzieren. In Bereichen, in denen das nicht gewollt ist, ist über Pflanzungen oder das Anbringen von Geländern der direkte Zugang zu verhindern.

**EXKURS***Die Maschinen von Salomon de Caus*

**historische Wasseranlagen von Salomon de Caus**

*Interessant sind in diesem Zusammenhang die Arbeiten von Leiner & Wolf aus Heidelberg, die im Rahmen eines Forschungsprojektes über die Maschinen von Salomon de Caus (1576-1626) eine Ausstellung für das Jahr 2006 in Heidelberg konzipieren.*

*De Caus gilt als einer der Erfinder der Dampfmaschine. Bereits 100 Jahre vor dem Beginn der industriellen Nutzung von Maschinen in England, hatte de Caus im Zusammenhang mit seinen Arbeiten an den Heidelberger Schlossterrassen, und da insbesondere den geplanten Wasserspielen, in den Jahren 1614 - 1620 an dampfbetriebenen Maschinen und einer nachweislich ersten Solaranlage der Geschichte gearbeitet.*

*Dazu hat er im Jahr 1615 zwei Bücher, „Von gewaltsamen Bewegungen“ und „Problema XV“ herausgegeben, die von Springbrunnen mit drehbaren Brennlinen und Kupferkesseln handeln. Der Mechanismus funktioniert durch das Erwärmen, bzw. Erhitzen von Wasser. Es gibt dann eine umfangreiche Erweiterung des Prinzips auf z.B. lustige Maschinen mit Vögeln, Delphinen, denen das Wasser aus den Nasen spritzt, einem Wasserkarussell, einer wasserbetriebenen Uhr und Wasserumwälzung durch eine Serie von Wasserrädern.*

*Die Erfindung aufgreifend, könnten in einer nächsten Projektphase und in Zusammenarbeit mit Leiner & Wolf die Realisierungschancen für diese Solar-Maschinen innerhalb einer oder zweier kleinerer Wasserbecken des Langen Angers ausgelotet und damit eine künstlerische Attraktion in der Bahnstadt errichtet werden, die sicher eine besondere Anziehungskraft hätte - heißes Wasser und bewegte Wasserspiele in Einem.*

## Grüne Meile, Straßen und Plätze

Zielplanung des Freiraum- und Lichtkonzeptes ist es, der Bahnstadt eine eigene Identität zu verleihen. Mit Hilfe durchgängiger Prinzipien sollen langlebige, qualitativ hochwertige Freiräume und auf den Ort bezogene Raum- und Materialqualitäten entstehen. Für die straßenbegleitenden Flächen sind daher mehrere Prinzipien erarbeitet worden, die auf den gesamten Bereich der Bahnstadt angewandt werden sollen.

Varianten sind auf den kleinen platzartigen Straßenaufweitungen vorgesehen. Ausnahmen sind die klar abgegrenzten, für Wettbewerbe bestimmten Flächen, für die jedoch ein Katalog von Planungsbedingungen erarbeitet werden sollte, um ihre Einbindung in das Freiraumkonzept der Bahnstadt zu sichern.



Perspektive Promenade

## Oberflächen

Entsprechend dem Konzept für die Oberflächen soll eine Familie großformatiger rechteckiger (nicht quadratischer) Werksteine entwickelt werden, die auf die unterschiedlichen Bedingungen und Anforderungen eingehen kann. Größen sollten in einer nächsten Phase getestet werden. Ihnen gemeinsam muss die Oberflächenstruktur und Farbe sein. Sie sollten daher grundsätzlich ab Werk gefertigt werden, um Flächenunterschiede vor Ort zu vermeiden. Ferner sollten sie technisch keine Armierungen beinhalten.

Wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzeptes ist die Durchgängigkeit der Oberflächen in der gesamten Bahnstadt. Zur Förderung einer klaren Identität der Bahnstadt sollten auch alle Plätze (ähnlich den Terrassen) von einem Rahmen der Platten gefasst werden. Die Bordsteine sind, entsprechend der heute üblichen Praxis in Heidelberg, grundsätzlich in Granit auszuführen. Zum Einen sehen Granitbordsteine besser aus, zum Anderen sind sie extrem langlebig und sparen so Kosten in der Unterhaltung. Die Verlegung der Platten erfolgt von der Haus- bzw. Grundstücksgrenze bis zur Bordsteinkante. Sie sollte möglichst in der Dynamik der in Ost-West-Richtung verlaufenden Hauptstraßen und Gleisanlagen erfolgen, und zwar auch über die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsstraßen hinweg. Noch im Detail zu bearbeiten sind die Oberflächenanwendungen für die durch Pkw und Lkw befahrenen verkehrsberuhigten Bereiche um den Gadamer Platz und Richtung Zollhofgarten, bzw. Czernybrücke. Die dort anzuwendenden Formate sind in den weiteren Planungsphasen zu entwerfen und durch Musterflächen abzusichern.

## **Bäume**

In den eher breiten und in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen sollten großkronige Bäume zur Anwendung kommen, die eine lichte Krone und größtmögliche Standorttoleranz besitzen. In den eher schmalen Nord-Süd ausgerichteten Straßen sollten hingegen schmalkronige Bäume eingesetzt werden, die die überaus wichtigen Blickbezüge nach Süden nicht verstellen und klar auf die neuen Übergänge über die Bahn hinweisen. Es ist durchaus vorstellbar, die Straßen durch jeweils andere Baumarten mit einem immer spezifischen Charakter auszustatten.

Die Pflanzflächen können entsprechend dem Standort verschieden groß sein, sollten aber grundsätzlich ebenfalls mit Granitborden gefasst und mit dem vorgesehenen Material für mineralische Oberflächen befüllt sein.

Ein besonderer Ort ist die Grüne Meile, bei der die Bäume im Quinquonce gestellt werden sollen. Diese Stellung erlaubt, in Anlehnung an die Bezeichnung „Grüne Meile“, eine deutliche Dominanz der Bäume im Gehwegraum, sichert aber gleichzeitig eine großzügige Wahrnehmung und Nutzung in der Längsrichtung, sowie ein hohes Maß an Individualität für diesen Straßenraum.



Bäume im urbanen Kontext

## Plätze

Durch Straßenaufweitungen entstehen mehrere platzartige Situationen, die im Folgenden behandelt werden:

- Dreieck Grüne Meile/Eppelheimer Straße  
Durch den Wegfall der Haltestelle wird der Platz als Auftakt zur Grünen Meile gesehen und entsprechend seiner erheblich geringeren Nutzerfrequenz mit einer baumbestandenen Wiesenfläche besetzt.
- Dreieck Grüne Meile/Czernystraße am Wasserturm  
Der Wasserturm steht auf einem zur Czernystraße hin offenen Platz. Die Baumachse der Czernystraße wird unterbrochen. Ein besonderes Oberflächenmaterial ist denkbar.
- Montpellierplatz  
Auch hier ist keine Haltestelle vorgesehen. Der Platz ist ein Auftakt zur Bahnstadt von der Speyerer Straße aus und wird mit einer Rasenfläche und Bäumen besetzt.
- Brückenkopf Czernybrücke  
Die Oberflächenmaterialien werden durchgehalten. Der Brückenkopf könnte eine künstlerische Bearbeitung erhalten.
- Baumdreieck gegenüber dem Bahnhofsplatz  
dieser wurde mit Wiesenfreifläche beibehalten, um den schönen Baumbestand nicht zu gefährden. Die Wiese könnte allerdings weiter nach Süden ausgedehnt werden.

## Ausstattung

In den weiteren Planungsphasen wird ein durchgängiges Möblierungskonzept ausgearbeitet, das für die Bahnstadt bindenden Charakter hat. Es beinhaltet Bänke, Mülleimer, Fahrradständer, Versorgungseinheiten, Absperrungselemente, Poller sowie Masten für Schilder und Beleuchtung.



Oberfläche aus gesägtem Naturpflasterstein und Kajenbank

Dabei kann durchaus auf bewährte Systeme zurückgegriffen werden. Das Möblierungskonzept betrifft grundsätzlich alle Flächen der Bahnstadt. Ausnahmen sollten nur für Sonderflächen gemacht werden.

### Wettbewerbe

Im Rahmen der Arbeiten am Freiraumkonzept wurden die Bereiche Gadamer Platz, Bahnhofplatz-Süd und Zollhofgarten aus den vertieften Überlegungen ausgenommen, da ihre endgültige Gestaltung durch Wettbewerbe gefunden werden soll. Das ist sinnvoll für den Gadamer Platz und den Bahnhofplatz-Süd, da hier Gebäude mit hoher öffentlicher Relevanz entstehen und deren Lösungen gemeinsam mit der Gestaltung des Freiraums gefunden werden sollten.



Beispiele für Ausstattung

Dennoch gibt es einige Grundbedingungen:

Die vorgesehene Lichtkonzeption eines Lichtmasterplans ist für die Kohärenz und Durchgängigkeit der Raumwahrnehmung für den gesamten Bereich der Bahnstadt bindend.

Gadamer Platz - die Gestaltung erfolgt innerhalb eines Rahmens, der durch die im Sinne des Freiraumkonzeptes gestalteten und baumbestandenen Straßenräume definiert ist. Er ist im Kontrast zur Pfaffengrunder Terrasse als offener, nicht baumbeständener Platz zu konzipieren.

Bahnhofplatz - Die Flächenbegrenzung beschränkt sich auf die Czernystraße und seine begleitenden Fußwege. Hier sollte eine größtmögliche Freiheit für die Entwerfer bestehen. Falls der Wettbewerb es ergibt, kann über ein Entfallen der Straßenbäume auf der Platzseite nachgedacht werden.

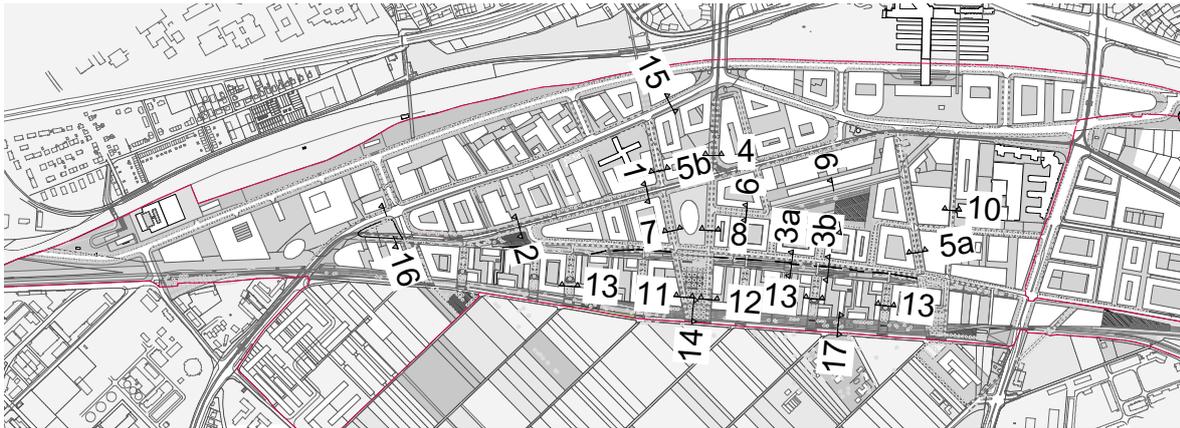


Luftaufnahme von Zollhofgärten (2005)

Zollhofgarten - die Gestaltung erfolgt innerhalb eines dreieckigen Rahmens, der durch die im Sinne des Freiraumkonzeptes gestalteten und teils baumbestandenen Straßenräume an seinen Außenkanten definiert ist. Dazu gehören die Stichstraßen, die tangierenden Erschließungsstraßen und begleitenden Promenaden im Süden, als auch die ehemalige Güteramtsstraße, die zu erhalten ist. Eine Aufnahme der historischen Gleisstruktur in das zukünftige Freiraumkonzept ist wünschenswert, um eine Kontinuität im Planungsgebiet der Bahnstadt zu gewährleisten. Die Übernahme der im Spielraumkonzept gemachten Aussagen zu Flächengrößen und Qualitätsstandards ist zwingend.

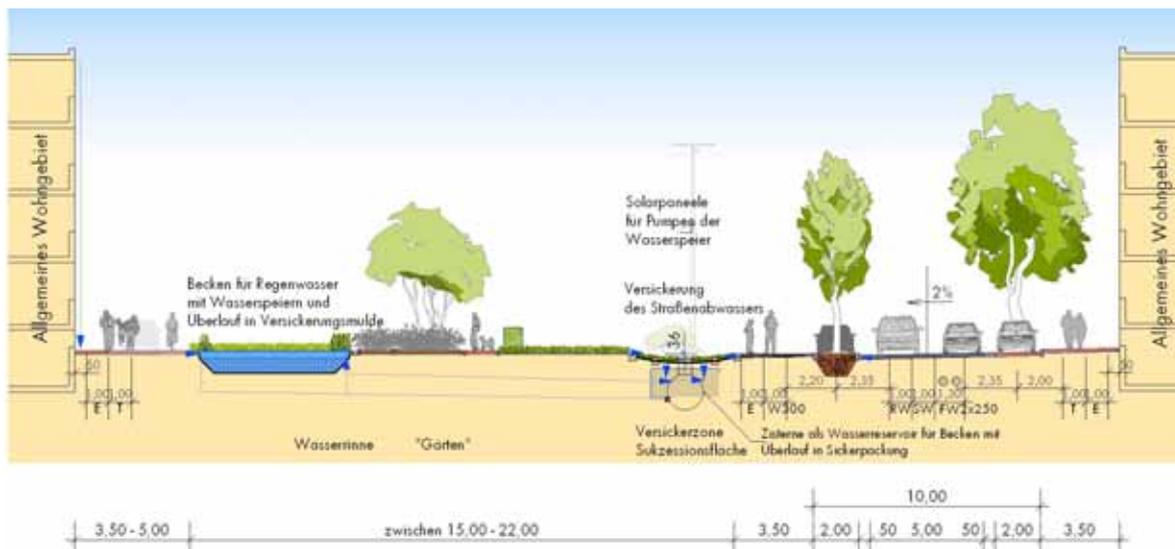
## Straßen

Die Straßenquerschnitte zeigen die Abfolge von Geh- und Radwegen, Parkflächen und Flächen für den fahrenden Verkehr. Am Langen Anger und der Promenade kommen die entsprechenden Grünflächen dazu. Der Straßenraum wird begrenzt durch die Gebäude, die allein durch ihre Höhe einen dominanten Abschluss bilden. Im Regelfall prägen straßenbegleitende Bäume die Bewegungsräume.



Lageplan der Straßenquerschnitte

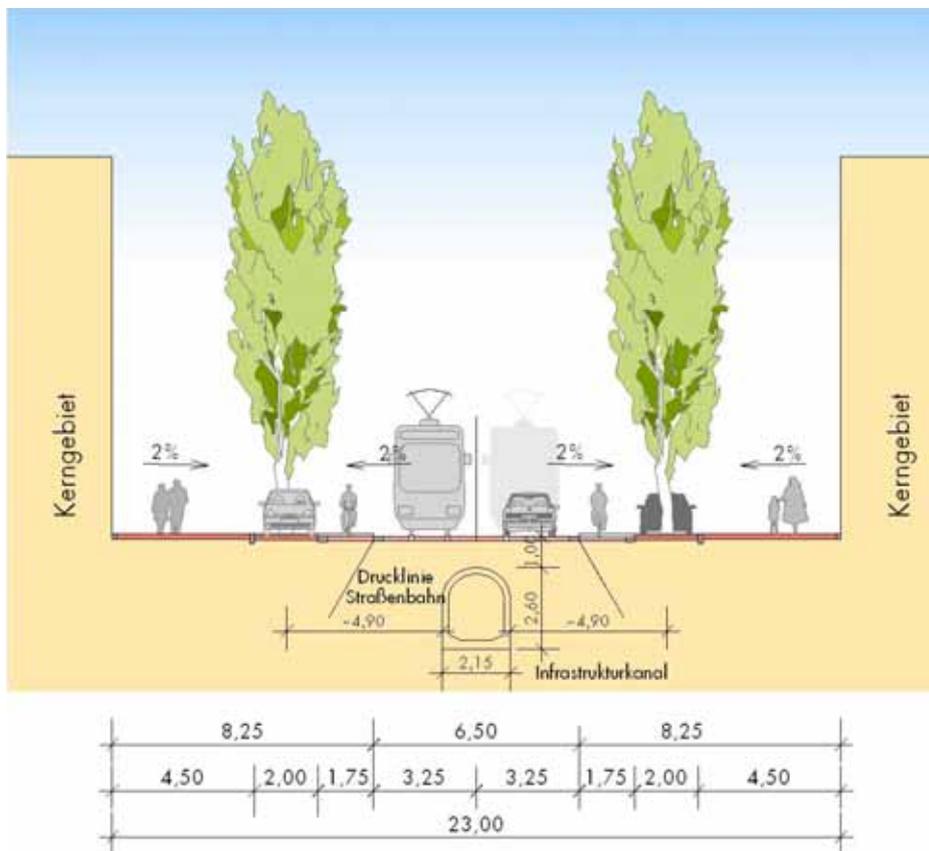
Am Langen Anger ist der Grünbereich im Verhältnis zum gesamten Raum relativ breit. Hier befinden sich die öffentlichen Gärten. Wo noch vorhanden, werden die Gleise als Abschlusskanten der Wege und Belagsoberflächen verwendet. Ihre ursprüngliche Lage gibt das Formenspiel der neue entstehenden Flächen vor.



Querschnitt 3b: Am Langen Anger Sammelstraße 30 kmh

Kennzeichnend für den Langen Anger ist die Versickerungsmulde zwischen Straßenraum und Grünbereich. In der Mulde versickert das Straßenwasser des Langen Angers und das Wasser von den befestigten Flächen der Wohnterrasse. Die Geh- und Radwege werden aus rötlichen Betonsteinen gefertigt. Die Kanten bestehen, wo noch vorhanden, aus den alten Gleisen, ansonsten werden Natursteinborde verwendet, da sich diese durch lange Haltbarkeit und schönem Aussehen auszeichnen.

Die Bordsteinhöhen betragen in Bereichen, in denen der Fußgängerverkehr Vorrang hat und Belagsflächen gemeinsam genutzt werden, beispielsweise die Wege an den Wohnterrassen und die „Stichstraßen“, etwa 3 cm. Der Höhenunterschied zu den reinen Fahrstraßen beträgt nach klassischer Ausprägung 10 - 12 cm. Dieses Prinzip findet in der gesamten Bahnstadt Anwendung.



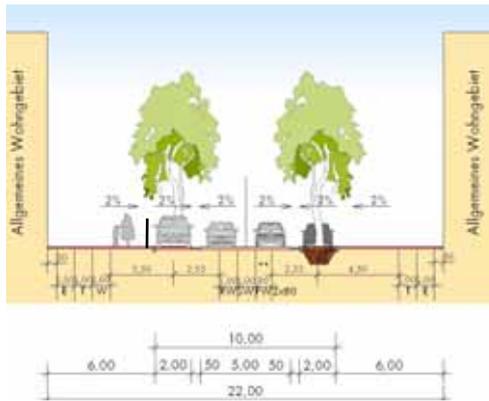
#### Querschnitt 4: Straßensituation zwischen Grüner Meile und Czernyplatz:

Die Straßenbahn kann durchfahren, der PKW und LKW sind nur Ziel- und Quellverkehr.

Die Parkflächen sind, ebenfalls klassisch, zwischen Straße und Gehweg angeordnet. Die Straße ist je nach Verkehrsgeschwindigkeit für beide Fahrrichtungen zusammen zwischen 6,00 m und 7,00 m breit und in Asphalt ausgebildet. In besonderen Platzbereichen findet auch farbiger, rötlicher Asphalt Anwendung oder rötliche Betonsteine.



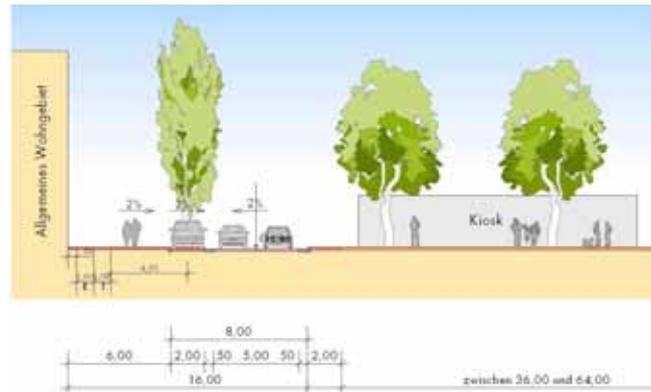
Die Platzfläche der Pfaffengrunder Terrasse wird als multifunktionale Platzfläche geschaffen, die Raum gibt für unterschiedlichste und nicht vorhersehbare Aktivitäten eines lebendigen Stadtteils. Der Längsschnitt durch die Pfaffengrunder Terrasse verdeutlicht die Nutzungen von Norden nach Süden. Die unterschiedlichsten Freiräume werden angeschnitten und sorgen für spannungsreiche Situationen und charakteristische Raumabfolgen.



**Querschnitt 13:**

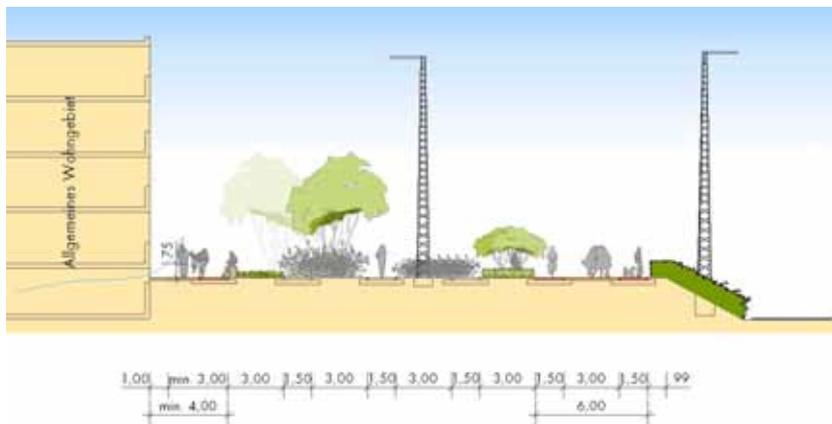
**Stichstraße an den Wohnterrassen**

Nur der Fuß- und Radverkehr kann sich zwischen Grüner Meile und Promenade hin- und herbewegen, Autos müssen drehen oder in die Tiefgarage fahren.



**Querschnitt 11: Pfaffengrunder Terrasse**

In den Platz werden niedrige Architekturen gebaut. Wichtig sind vor allem die Randnutzungen.

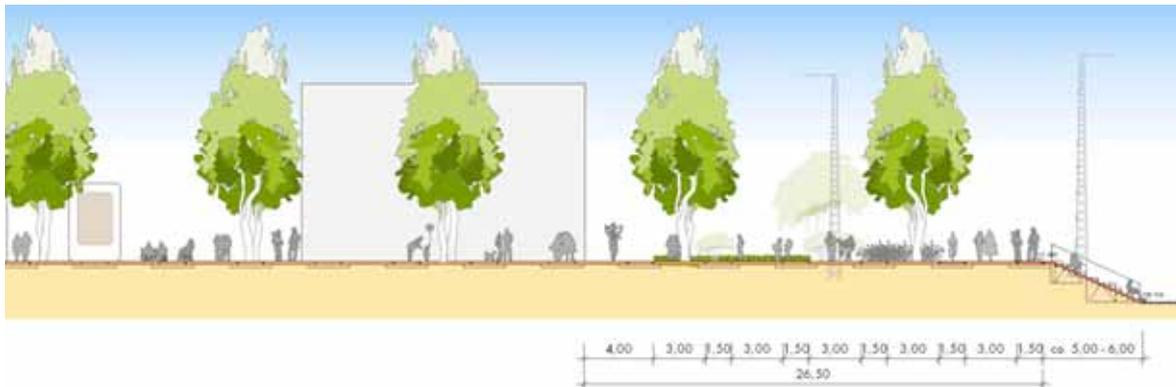


**Querschnitt 17: Die Promenade thront über dem Pfaffengrund**

Befestigte Flächen gibt es nur da, wo es notwendig ist. Ansonsten finden an den vorgefundenen Gelände möglichst wenig Eingriffe statt. Die Bahnmasten werden zu wichtigen Elementen der Freiraumplanung



**Querschnitt 16: Das Eppelheimer Dreieck**  
ist ein Platz mit Höhenunterschieden.



**Querschnitt 14: Pfaffengrunder Terrasse, Längsschnitt**  
Im Hintergrund die Wohnterrassen,  
rechts die Promenade mit der Hangkante zum Pfaffengrund.



**Langer Anger**  
Planungsbeispiel



**Promenade**  
Planungsbeispiel



**Pfaffengrunder Terrasse**  
Planungsbeispiel

## 4. Lichtkonzeption

### Lichtintention

Die Konzeption des Nachtlichts der Bahnstadt nimmt die in der Freianlagenplanung erarbeiteten Raumtypologien auf und stellt diese bei Nacht entsprechend dar. Diese Raumtypologien und ihre Hierarchien werden auch bei Nacht aufrechterhalten, bereichsweise sogar gestärkt. Dazu bedarf es einer präzisen Lichtplanung, die über eine funktionale oder dekorative Stadtbeleuchtung, wie man sie gängiger Weise kennt, hinausgeht.



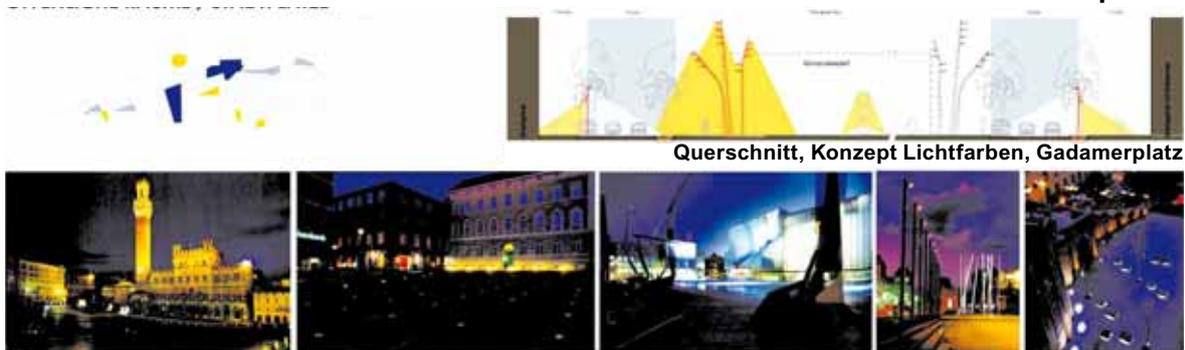
**Lichtkonzept Heidelberg**  
Stand 09.09.05

Sinn einer Lichtplanung ist nicht in erster Linie die Auswahl von Leuchten, sondern die Erzeugung eines nachts erfahrbaren Raumes. Dies bedeutet, dass bei der Planung des Lichts besondere Rücksicht auf die Raumqualitäten, die bei Tag gut wahrnehmbar sind, genommen wird. Dabei werden die Planungen, die durch Städtebau, Landschaftsgestaltung und Architektur entstehen, auch bei Nacht erfahrbar gemacht. Dies stärkt einerseits die Individualität des neuen Stadtteils, berücksichtigt aber auch die Erkenntnisse der Vorteile einer bei Nacht erfahrbaren Stadtlandschaft, wie Akzeptanz, Sicherheit und Identität. In bestimmten Bereichen erhält der Nachtraum eine hohe Aufenthaltsqualität. In den übrigen Bereichen muss eine präzise Raumwahrnehmung sowie eine Orientierung im Raum gewährleistet sein.

Bei der weiteren Planung werden alle notwendigen Anforderungen an das Licht wie Verkehrssicherheit, Sichtbarkeit und Sicherheitsempfinden berücksichtigt. Ebenso müssen in einem späteren Planungsstadium über die technische Auswahl der Leuchten alle Anforderungen ökologischer und ökonomischer Art erfüllt werden.

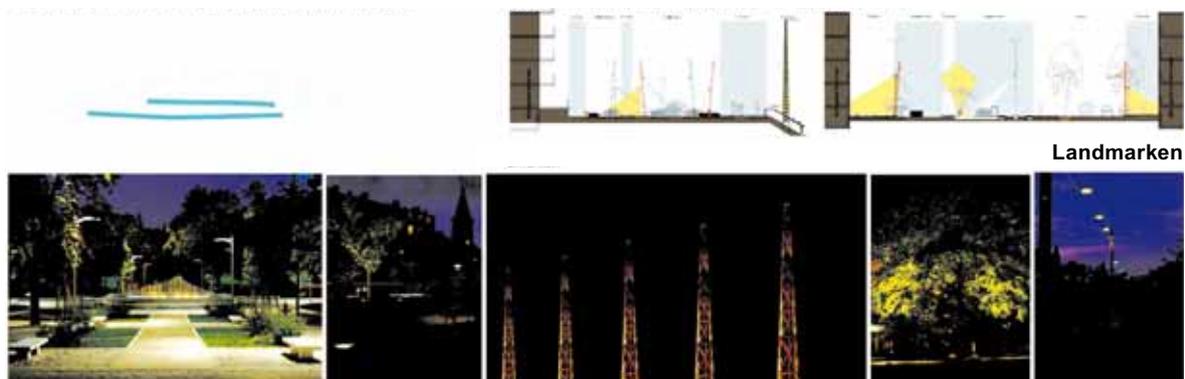
Grundsätzlich sieht das Konzept vor, kein spektakuläres, sondern ein dem Raum zuträgliches Licht zu etablieren. Die einzelnen Lichtintentionen (Beleuchtungsarten in einem Raum) sind synergetische Überlagerungen. So sind z. B. Licht für Verkehrssicherheit und Akzentbeleuchtungen von Einzelementen aufeinander abgestimmt und es entsteht ein erfahrbares Nachtbild. Dies bedeutet, dass der Stadtraum überall gut wahrgenommen wird. Ein wichtiger Aspekt dabei ist, dass die Leuchten sich selbst nicht durch Blendung in den Vordergrund spielen und die nächtlichen Aus- und Fernsichten innerhalb des Stadtgefüges verstellen.

### Öffentliche Räume / Stadtplätze



Querschnitt, Konzept Lichtfarben, Gadamerplatz

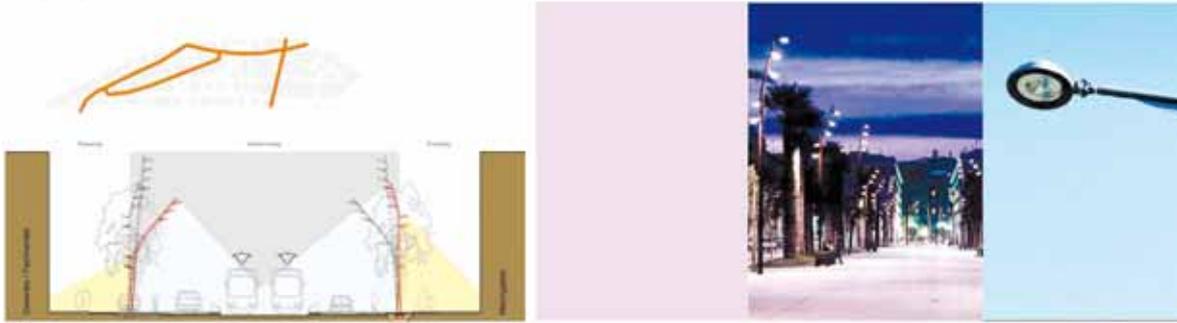
### Öffentliche Räume / Lineare Parkräume



Landmarken

Lichtkonzept Bahnstadt Heidelberg

## Durchgang Straße



Querschnitt, Konzept, Licht Farben, Grüne Meile

## Öffentlicher Räume / Stadtparks



Licht und Pflanzen



Lichtkonzept Bahnstadt Heidelberg

Stand 09.09.08 LICHTKONZEPT BAHNSTADT HEIG

## Lichttechnik

Sicherheit und Wohlempfinden bei geringem Energieverbrauch und günstigen Wartungsintervallen sind die Parameter der weiteren Planung. Durch den gerichteten Einsatz von Licht und die Vermeidung von Blendung wird der unkontrollierte Lichtaustritt und damit eine Lichtverschmutzung auf ein Minimum reduziert werden. Ebenso sind bei der Realisierung des Projektes Leuchten und Leuchtmittel vorzusehen, die dem neuesten technischen Standards entsprechen und entsprechend wirtschaftlich zu betreiben sind; zudem ist eine sehr gute Verträglichkeit besonders für die Fauna, aber auch die Flora gegeben, gerade da das Gebiet an offene Landschaftsräume angrenzt. Für die präzise Raumwahrnehmung und Sicherheitsempfindung sind nur Leuchtmittel mit guter Farbwiedergabe ( $< Ra\ 80$ ) einzusetzen. Nur bei der Beleuchtung der Straßenflächen (Verkehrsräume) kann hierauf verzichtet werden.

**Lichträume**

Nicht alle Räume werden in gleichem Umfang behandelt. Die linearen Individualräume wie der Lange Anger oder die Promenade werden, basierend auf der Landschaftsplanung, differenzierter behandelt als die städtischen Straßen Grüne Meile, Eppelheimer Straße oder die umgebaute Speyerer Straße. Die Lichtqualitäten im Raum sind jedoch in ihrer Wertigkeit gleich hoch. Die Plätze werden ebenfalls entsprechend ihrer individuellen Gestaltung angemessene Nachtqualitäten erhalten. Aber auch hier wird in der Ausgestaltung differenziert zwischen Stadtplätzen, Straßenplätzen und Stadtpark ähnlichen Anlagen.

Ein weiterer Gedanke des Lichtkonzeptes ist, die teilweise verbleibende Mastenlandschaft zur Leuchtenmontage, wie z. B. am Langer Anger zu nutzen, oder die Fachwerkmasten entlang der Landschaftskante an der Promenade oder an der Bahnrandstraße sanft anzustrahlen. Innerhalb des Langen Anger und der Promenade gibt es ein pointiertes Aufhellen besonderer Nutzbereiche des Landschaftspatterns wie z. B. Spielplätze und Sitzzonen, um attraktive Verweilräume zu erzeugen. Um Sicherheit und Sichtbarkeit zu gewährleisten wird in verbleibenden Schattenzonen, wo notwendig, die durchgängige Beleuchtung durch zusätzliches mildes Licht ergänzt.

Bei der Beleuchtung der gestalterisch hochwertigen aber weniger auffälligen Straßen- und Fußwegräume werden ortsspezifische Beleuchtungstypologien entwickelt sowie entsprechende Leuchtentypologien ausgebildet, die sich innerhalb des Stadtteilgebietes dann wiederholen.



Fassadenbeleuchtung als Stadtkante

Strassenraum



Lichtkonzept Bahnstadt Heidelberg

Der Schwerpunkt liegt hier auf den funktional notwendigen Anforderungen an die Beleuchtung. Spezifische Modifikationen der Leuchten, um z. B. bewusst die topografische Raumkante an der Bahnrandstraße aufzuhellen, erzeugen individuelle Raumqualitäten, die über den eigentlich beleuchteten Raum hinauswirken.

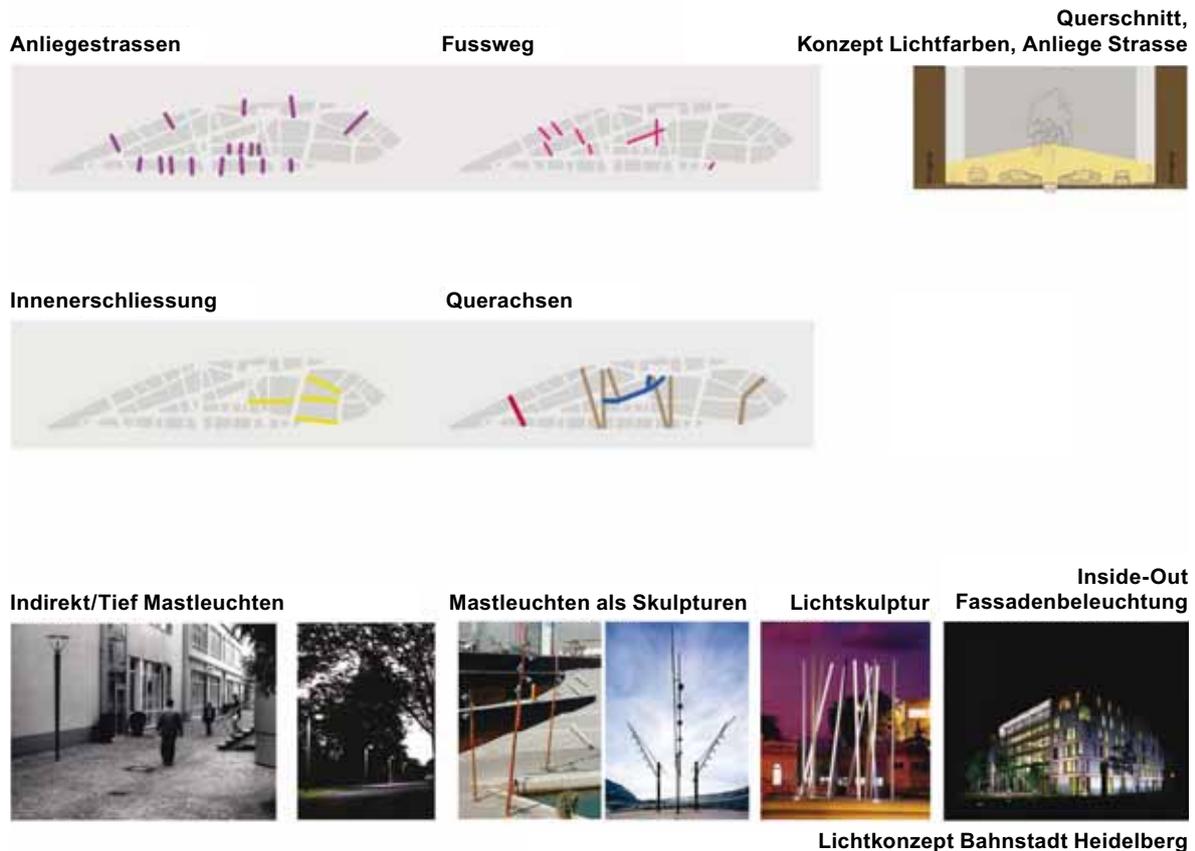
Die verwendeten Leuchten müssen sich als Stadtmöbel unaufdringlich in den Stadtraum einfügen, können aber dennoch durch ihre Taggestalt zur Individualität des Stadtteil beitragen. Die Leuchten sollten weder funktional noch kurzlebig modisch sein. Durch das bedingte Einbinden der verschiedenartigen vorhandenen Bahnmasten als Montageort für neue Leuchten verbleiben Verweise auf die Geschichte des Ortes.

Die Beleuchtung und die Leuchtauswahl sollen entsprechend dem jeweiligen Raumtyp einem bestimmten Prinzip folgen. In den linearen Individualräumen, wie z. B. Am Langen Anger, wird die vorhandene Mastlandschaft in die räumliche Ausgestaltung einbezogen und teilweise zur Leuchtenmontage verwendet. Fachwerkmasten auf der Promenade werden, mitunter wegen ihrer Fernwirkung, angestrahlt. Innerhalb der Freiräume werden durch ein akzentuiertes Aufhellen besonderer Nutzbereiche des Landschaftspatterns Bereiche von hoher Aufenthaltsqualität erzeugt. Da es sich hier um ein Überlagern von Lichtsystemen handelt, werden verbleibende Schattenzonen, wo notwendig, zur Gewährleistung der Sicherheit und eines Sicherheitsempfindens aufgehellt. Lineare Funktionalbereiche innerhalb dieser Räume wie z. B. Fußwegverbindungen und Straßen werden gleichmäßig und den funktionalen Ansprüchen entsprechend ausreichend beleuchtet.

Auch bei den Platzräumen und den Stadt- und Stadtteileingängen gibt es individuelle Beleuchtungsszenarien. Gemeinsam ist allen, dass die begrenzenden Raumkanten visuell definiert sein müssen, um den Raum gut erfahrbar zu machen.

Die Platzräume werden entsprechend ihrer individuellen Gestaltung behandelt. Dies bedeutet, dass jeder Platz eine spezifische Beleuchtung erhält. Grundsätzlich sollten die Gebäude an den Raumkanten visuell definiert sein, um die Dimensionen und den Raum erfahrbar zu machen. Einzelne prägnante Platzbausteine, wie z. B. Brunnen, Topographien, Baumgruppen, Skulpturen, werden herausgearbeitet und im Raum betont. Funktionallicht ist dem Raumlicht visuell untergeordnet einzubinden. Dabei sind die tangierenden Funktionalbereiche wie Fußwegverbindungen und Straßen ebenfalls wieder gleichmäßig und den funktionalen Ansprüchen entsprechend ausreichend beleuchtet.

Der Stadtteileingang am Czernyplatz wird behandelt wie ein Individualraum „Platz“. Wichtig ist auch hier, das Funktionallicht dem Raumlicht visuell untergeordnet einzubinden, um den Stadtteileingangsgedanken erfahrbar zu machen.

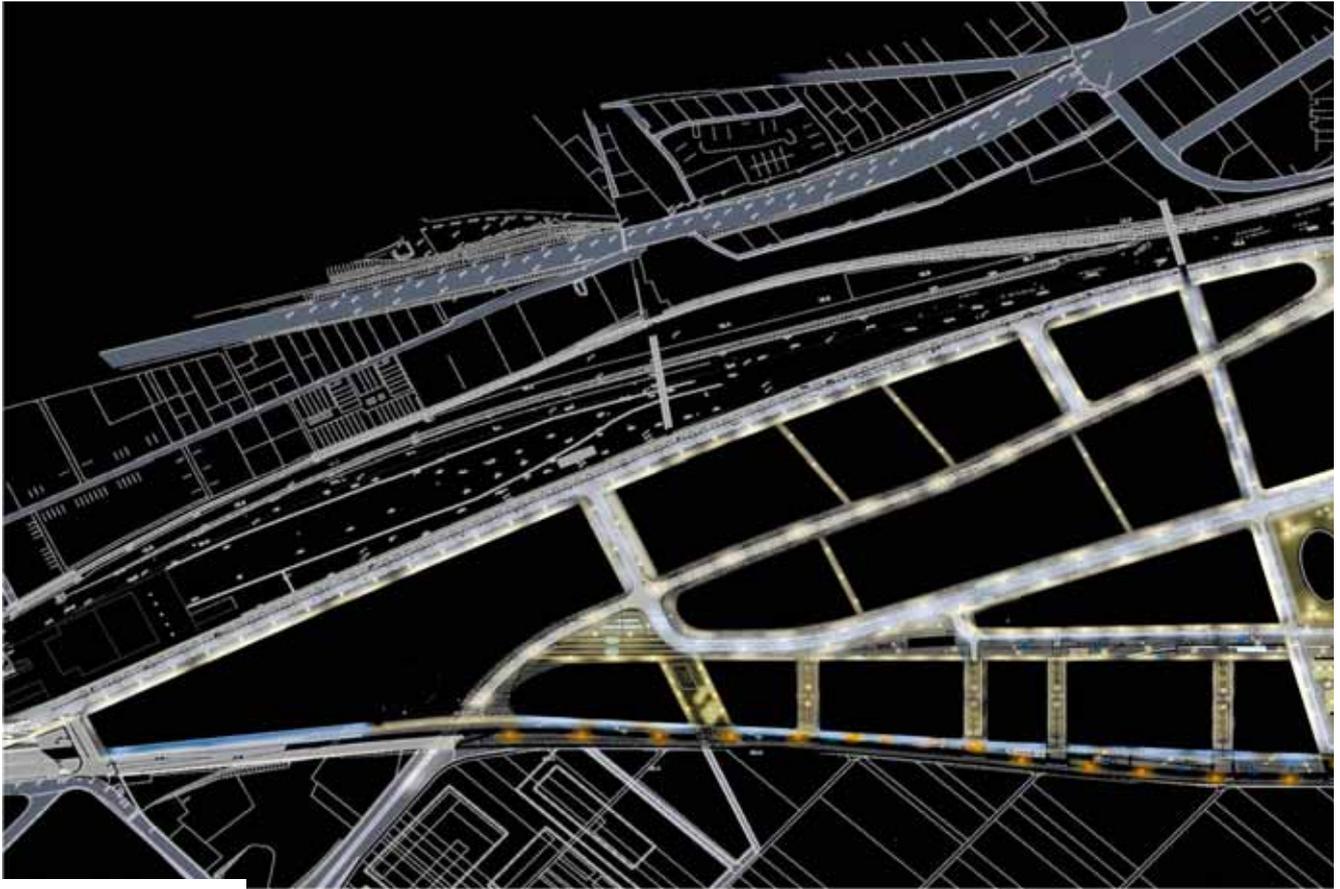


Am Stadteingang an der Speyerer Straße muss bei Nacht durch Herausarbeiten der Topographie die Torsituation akzentuiert werden. Um den Ortscharakter natürlich und effektiv erfahrbar zu machen – besonders für den Fahrverkehr – muss das Licht der Straße funktional wirksam, aber dem Raumlicht visuell untergeordnet eingebunden sein.

Entlang der Hauptdurchgangsstraßen braucht man eine ortsspezifische Beleuchtungs- und Leuchtentypologie, die sich durch Lichtfarbe, Lichtpunkthöhe, Lichtverteilung und die Gestaltung des Mastes auszeichnet. Dieses Licht ist in seiner Wirkung vorrangig funktional.

Die Bahnrandstraße bedarf einer ortsspezifischen Beleuchtungs- und Leuchtentypologie, die primär funktionaler Art ist. Die Böschung und die Fassaden entlang des Stadtteilrands müssen nachts in der Fernwirkung über Gleisanlagen hinweg visuell zur Geltung kommen.

Die Behandlung der internen Erschließungsstraßen ist analog zu den Durchgangsstraßen, jedoch weniger stark ausdifferenziert. Die Lichtpunkthöhen sind hier in mittlerer Höhe anzusetzen. Interne Fußwegverbindungen erhalten ebenso eine ortsspezifische Beleuchtungs- und Leuchtentypologie mit niedrigen Lichtpunkthöhen.

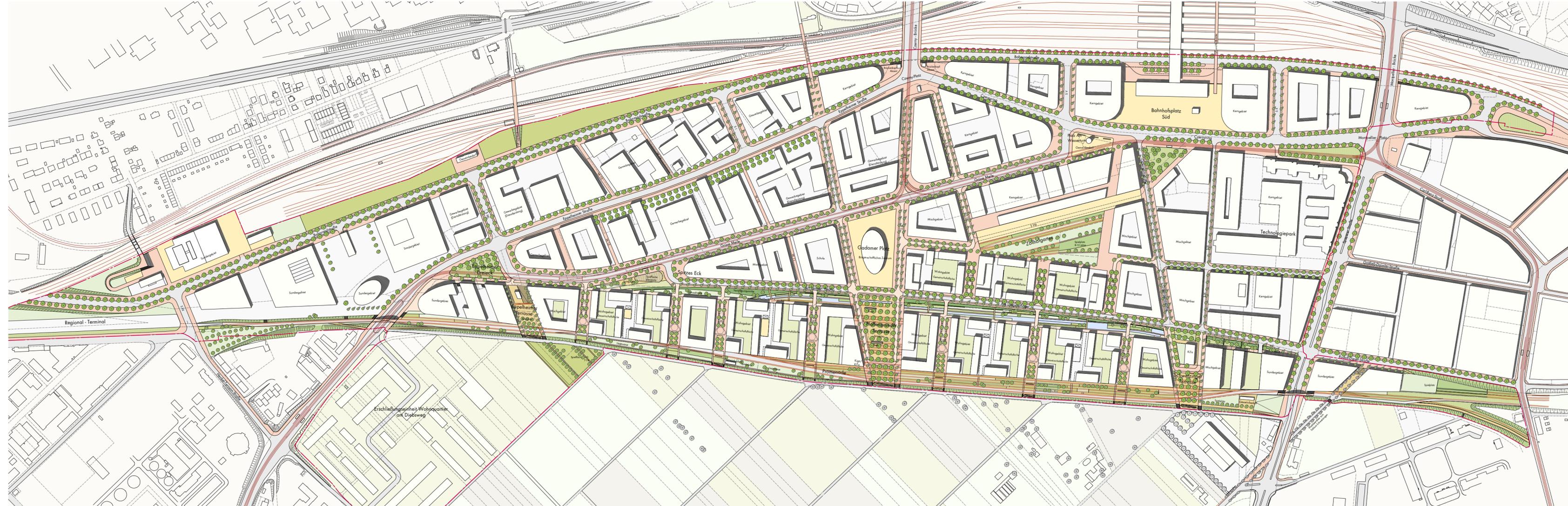




oben: Beleuchtungsverteilung Lichtkonzept  
(ohne Maßstab)

u.l.: Nachtperspektive Promenade  
u.r.: Nachtperspektive Grüne Meile





Lageplan öffentlicher Raum



Legende

- - - Planungsgrenze
- Flurstücksgrenze
- befestigte Flächen, Asphalt
- befestigte Flächen, rötlicher Plattenbelag
- befestigte Flächen, rötliches Pflaster
- Wassergebundene Decke
- Plätze, befestigt
- Sickermulde
- Wasserfläche
- Spielflächen
- Baum Bestand
- Baum geplant, großkronig
- Baum geplant, kleinkronig
- Promenade mit Böschung, Gleisen und Grünflächen variabler Ausgestaltung



## 5. Städtebauliche Vertiefungen

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan wurden für die Bahnstadt entscheidende Vorgaben gemacht.

Bei der Erarbeitung der Konzeption des öffentlichen Raums wurden diese Vorgaben selbstverständlich vertieft. Die Konkretisierung ergab sich schon alleine aus dem Maßstabssprung. Der Planungsprozess wurde kontinuierlich in einem dafür eingerichteten „Fachplanergespräch“ mit den Beteiligten diskutiert. Darüber hinaus wurde in zwei Workshops mit der aurelis und den beteiligten Büros sowie Herrn Professor Wentz verschiedene Ansätze zur Baudichte, zur städtebaulichen Struktur und Gebäudetypologien anhand von zwei Quartieren diskutiert. Neben diesen konkreten Festlegungen ging es aber in den Gesprächen auch um unterschiedliche Leitbilder zum Städtebau und zur Stadtgestalt. Ziel der Workshops war es, einen Konsens über den Typ des geplanten Stadtteils zu erreichen.

Aus der Diskussion um die städtebaulichen Leitbilder und Testentwürfe lassen sich folgende Empfehlungen für die Fortschreibung der Rahmenplanung ableiten:

### Baufluchten und Geschosszahlen

Das durch Baufluchten und Geschosszahlen entstehende räumliche Bild soll die Lage und „Hierarchie“ der jeweiligen Orte widerspiegeln.

### Zollhofgarten

Die Baufelder des südlichen Zollhofgartens werden auf drei Einheiten reduziert und die Straßen werden dem städtebaulichen Rhythmus entsprechend angepasst. Dadurch wird eine Überschießung vermieden und die Durchgängigkeit verbessert. Zwischen Zollhofgarten und Promenade entsteht eine neue Sicht- und Verbindungsachse.

Die Bebauung des Zollhofgartens soll die Bauflucht zwingend einhalten. Eine „kräftige“ Bebauung relativ einheitlicher, weitgehend geschlossener Strukturen mit 5-Geschossen wird befürwortet.

## **Wohnterrassen**

Der nördliche Rand der Wohnterrassen soll eine eher aufgelockerte Struktur entlang der Bauflucht aufweisen. Die Bebauung soll in der Regel 4-Geschosse, ausnahmsweise auch 5-Geschosse aufweisen. Im Innenbereich des Baufeldes sind sogenannte städtebauliche Reihenhäuser mit mindestens 3 Vollgeschossen aus städtebaulichen Gründen bindend vorgesehen. Der südliche Rand der Wohnterrassen hat die räumliche Aufgabe, über die gesamte Länge der Promenade, eine Stadtkante in einer Bauflucht zur Landschaft hin zu entwickeln. Hierzu ist eine klar formulierte Grenze zwischen öffentlichen und privaten Flächen baulich auszubilden.

## **Stadtplätze**

Innerhalb des gesamten Baugebietes werden sich zwei bis drei urbane Plätze mit verschiedenen Nutzungen und zentraler Bedeutung entwickeln. Es bedarf deshalb einer Hierarchie der Plätze bzw. öffentlichen Flächen. An diesen Stadtplätzen soll insbesondere in den Erdgeschossen eine starke Durchmischung der Nutzungen ermöglicht werden.

## **Baudichte**

Die in der Rahmenplanung entwickelten Dichtevorstellungen für die einzelnen Baufelder sind städtebaulich tragfähig und wirtschaftlich realisierbar.

Das Konzept öffentlicher Raum sieht über die Aussagen zu den Raumkanten hinaus keine weiteren Bindungen für die Entwicklungen der Baufelder vor. In den nächsten Planungsschritten, der Fortschreibung der Rahmenplanung sowie der Konkretisierung der Konzepte für die Baufelder, werden die Vorstellungen hinsichtlich der Gebäudetypologien weiter vertieft. Konkrete Festlegungen über eine mögliche Bandbreite der verschiedenen Gebäude- und Nutzungstypen werden in den weiteren Planungsstufen getroffen.

## 6. Soziale Infrastruktur

### Standorte der öffentlichen Einrichtungen

Der Standort für die öffentliche Schule wird in die westliche Randbebauung des Gadamer Platzes integriert. Damit wird dem städtischen Platz neben dem Bürgerschaftlichen Zentrum in seiner Mitte eine weitere belebende Nutzung zugeordnet. Die Anbindung an die geplante Straßenbahnhaltestelle stellt ein weiteres, wesentliches Merkmal dar.

Der ursprünglich vorgesehene Kindergarten bzw. die vorgesehene Kindertagesstätte auf der Pfaffengrunder Terrasse wird in einem der angrenzenden Wohnblocks integriert. Dadurch wird eine zusammenhängende öffentliche Fläche geschaffen, die eine urbane Platzgestaltung ermöglicht.

### Spielplatzkonzept

Spielplätze sind nach den einschlägigen Vorschriften in ausreichendem Maße vorzusehen. Die Konzeption des öffentlichen Freiraumes sieht Spielplätze für verschiedene Altersgruppen in den Wohngebieten vor.

In regelmäßigen Abständen sind Spielbereiche vorgesehen, die von Kleinkindspielbereichen innerhalb der Wohnbereiche ergänzt werden. Grundsätzlich werden aber die gesamte Promenade und die Terrassenplätze als bespielbare Freianlage entwickelt. Die horizontale Durchgängigkeit der Anlage ohne aufgesetzte Hügel oder auch überdimensionierte Spielgeräte steht hier im Vordergrund.

Die ausgewiesenen und ausgestatteten Spielflächen betragen rund 15.000 m<sup>2</sup> brutto, hinzu kommen bespielbare Platzflächen, autofreie Flächen in den Stichstraßen, Spielflächen innerhalb der Wohnbebauung und der öffentlichen Schule mit zusammen rund 19.000 m<sup>2</sup> brutto.

Die geschätzte Anzahl der Kinder zwischen 1 und 17 Jahren beträgt 930. Den Zielsetzungen der Stadt Heidelberg entsprechend sind pro Kind etwa 11 m<sup>2</sup> netto anzusetzen. Die damit geforderten 10.300 m<sup>2</sup> netto werden im vorliegenden Konzept erfüllt.

Neben den Spielflächen in den Innenhöfen sind Spielflächen auf der gesamten Länge der Promenade verteilt. Die Zuordnung der Spielflächen im Nahbereich der Wohnungen ermöglicht eine sehr gute Einsehbarkeit der Flächen.

Weitere, größere Spielflächen befinden sich im Zollhofgarten, an der Promenade in Richtung Wohngebiet am Diebsweg und östlich der Speyerer Straße auf der Zu- bzw. Auslaufstrecke des ehemaligen Rangierbahnhofes. Diese Bereiche sind prädestiniert für lärmintensive Spielarten, z.B. Skateranlagen und Bolzplätze. Eine Besonderheit stellt die überdachte Spielfläche am Spitzen Eck dar, welche vielseitig genutzt und in Teilbereichen geschlossen werden kann.

Wichtiger als die starre Ausweisung von Spielflächen erscheint die durchgängige Bespielbarkeit der zur Verfügung stehenden Flächen, deren Vernetzung und Zuordnung zu der Wohnbebauung.

Der Langer Anger und die Promenade sind, wenn nicht autofrei, so doch zumindest autoarm bzw. durch Vorrangflächen für Fußgänger miteinander verknüpft.

### **Belange der Sicherheit und Barrierefreiheit**

Ein besonderes Augenmerk ist bereits bei der städtebaulichen Grundkonzeption auf die Sicherung von sozialen Qualitäten, auf die Kriminalprävention, das Sicherheitsempfinden von Frauen und das Sicherheitsgefühl der Wohnbevölkerung und auf die selbstständige Nutzbarkeit des öffentlichen Raums durch Menschen mit Behinderungen gerichtet worden.

Das vorliegende Konzept wurde in einem Arbeitskreis mit verschiedenen Fachvertretern diskutiert und bezieht wesentliche Punkte der für die Stadt Heidelberg gültigen Vorgaben ein: Es schafft eine transparente und übersichtliche Raumstruktur durch sinnvolle Sicht- und Wegebezüge. Die Planung fördert die Bündelung von belebenden Funktionen, insbesondere Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer, Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie von Aufenthaltsbereichen. Wege und Rampen werden nach dem Grundsatz der barrierefreien Gestaltung konzipiert.

Die Gebäudeformen erhalten im Bereich der Promenade einen Sockel. Dadurch können sich Wohn- und Aufenthaltsbereiche zum öffentlichen Raum orientieren und soziale Kontrolle ermöglichen, ohne selbst eingesehen zu werden.

Es gibt eine eindeutige Trennung zwischen öffentlichen und privaten Bereichen durch klare Baufeldabgrenzungen.

Grünflächen, Spiel- und Aufenthaltsbereiche sind in Sicht- und Rufweite zu frequentierten und bewohnten Bereichen, z.B. auf den Terrassenplätzen, dem Langen Anger und der Promenade, angeordnet.

Die Bepflanzung der Grünflächen wird zum Teil raumbildend eingesetzt. Es entstehen dennoch einsehbare, übersichtliche und sichere Räume.

Das Lichtkonzept beleuchtet in erster Linie die Aufenthalts- und Gehbereiche. Der Straßenraum erhält eine ausreichende Grundbeleuchtung, wird aber weitestgehend von den Fahrzeugen selber beleuchtet.

Im Wegenetz gibt es ausreichende Ausweichmöglichkeiten und Alternativrouten zur Vermeidung von Engstellen und Dunkelräumen.

Damit sind die Voraussetzungen für einen sicheren Stadtteil weitestgehend geschaffen. Über die tatsächliche Sicherheit, Nutzbarkeit und das subjektive Sicherheitsgefühl entscheidet jedoch maßgeblich die Qualität der Umsetzung, der im weiteren Planungsgang eine hohe Aufmerksamkeit zu widmen ist.



Spielflächenkonzept

## 7. Quartiersaufbau

Ziel des Quartiersaufbaus ist ein Modell einer „identitätsstiftenden Quartiersarbeit“ als flächendeckendem System eines Unterstützungsmanagements zur Entstehung des sozialen und kulturellen Lebens in der Bahnstadt unter Mitwirkung der Bewohner an der Gestaltung ihrer Umwelt. Getragen wird dieser Prozess durch einen integrativen Ansatz, der die Aspekte Sozial- und Wirtschaftsförderung, soziale Befähigung der Bewohner und bauliche Stadtentwicklung berücksichtigt. Kerngedanke des Quartiersaufbaus ist die Förderung von Eigeninitiativen für ein gesellschaftliches Miteinander in einem sozial und kulturell aktiven Stadtteil. Dabei muss von Anfang an das Engagement der Bewohner/innen und die Bildung eines positiven Images als positivem Fremd- und Selbstbild für den neuen Stadtteil gesteuert und gestärkt werden. Es geht um die Anregung zur Selbsthilfe (Empowerment), außerdem um die Entwicklung von Verantwortung für das Stadtquartier und langfristig um die Schaffung von selbsttragenden Bewohnerorganisationen.

Bei einem Quartiersmanagement für die Bahnstadt geht es vor allem darum, parallel zum Bau von Straßen, Häusern und Plätzen, eine tragfähige „soziale Alltagskultur“ aufzubauen. Als tragfähig kann eine Alltagskultur bezeichnet werden, wenn sie in der Lage ist, auch Menschen aus unterschiedlichen Milieus zu integrieren oder in schwierigen Lebenslagen mitzutragen, die Interessensvertretung selbst wahrzunehmen, (Ziel-)Konflikte selbst zu regulieren sowie sozial und kulturell selbst aktiv zu werden.

Die Bildung von Nachbarschaften und ein Identitätsgefühl sollen eingeleitet werden, um den Menschen das Einleben und das Sich-Zurechtfinden in einer neuen Umgebung ohne gewachsene Strukturen zu erleichtern. Erst dadurch werden letztlich die Voraussetzungen für ein lebendiges Gemeinwesen geschaffen sowie die Akzeptanz und das „Sich-Wohlfühlen“ in dem neuen Stadtteil erhöht.

Ein Beispiel für ein entsprechend richtungsweisendes Vorgehen ist der durch ein Sozialarbeiter-Team der FH-Freiburg unter der Leitung von Prof. Konrad Maier begleitete Quartiersaufbau in Freiburg Rieselfeld. In einem ersten Schritt wurde dort bei Baubeginn in einem Container eine Anlauf- und Beratungsstelle für die „Pionier-Haushalte“ mit der treffenden Bezeichnung K.I.O.S.K. (Kontakt, Information, Organisation, Selbsthilfe, Kultur) eingerichtet.

Übergeordnetes Ziel des Quartiersmanagements in Freiburg war die Förderung von Eigeninitiativen für ein soziales Miteinander in einem sozial und kulturell aktiven Stadtteil. Das Team war vor allem bestrebt, von Anfang an das Engagement der Bewohner/innen und die Bildung eines positiven Images für den neuen Stadtteil zu stärken. Die Bildung von überforderten oder in sich abgegrenzten Nachbarschaften (Soziale Insellagen) sollte durch frühzeitiges Gegensteuern vermieden werden.

Vor allem war es erforderlich, das Verantwortungs- und Zugehörigkeitsgefühl unabhängig vom sozialen Status oder der kulturellen Herkunft zu stärken. Dazu wurden Aktivitäten inszeniert, die Bildung von Tauschbörsen und Selbsthilfegruppen und Trägerorganisationen angeregt, ein Mittagstisch eingerichtet sowie Meetings und Stadtteilstefte, Konzerte, Vernissagen u. ä. organisiert. Die Kreativität und Mitsprache der Bewohner/innen bei der Gestaltung des Stadtteils (Vorgärten, öffentlicher Raum) wurde angeregt. Eine effiziente Interessensvertretung, die Artikulation der unterschiedlichen Bedürfnisse, die barrierefreie Informationsverbreitung sowie die Selbstregulierung bei (Ziel-)Konflikten waren weitere Anliegen.

Für die Strukturierung und Konstituierung des Quartiersaufbaus und zur Abklärung der Schnittstellen innerhalb der Verwaltung soll im 4.Quartal 2005 ein weiterer Workshop stattfinden. Um die für die Bahnstadt sinnvollste Vorgehensweise zu klären, sollen Erkenntnisse über Methodik, Ablauf und Ziele gewonnen, ein Grobkonzept erarbeitet und erste Netzwerke unter den beteiligten Gruppen gebildet werden. An dem Workshop sind alle wichtigen Institutionen, Netzwerke und Initiativen sowie die Fachämter und Dezernate der Verwaltung beteiligt.

In Anlehnung an erfolgreiche theoretische Ansätze und praktische Erfahrungen in anderen Städten beim Quartiersaufbau sollen die notwendigen Vorbedingungen und Anforderungen an ein zielgerichtetes Quartiersmanagement zur Förderung des sozialen und kulturellen Lebens in der Bahnstadt geklärt werden.

Da sich alle Beteiligten bewusst sind, dass es sich beim Aufbau eines Stadtquartiers um einen längerfristigen Prozess handelt und dass ein erfolgreicher Quartiersaufbau von vielen und komplexen Faktoren abhängt und nur bedingt „von außen“ beeinflusst werden kann, wird es am wichtigsten sein, die Menschen in dem neuen Stadtteil zur Eigenverantwortung und zum freiwilligen Engagement zu bewegen.

## 8. Verkehrserschließung

Die Grundsätze der Verkehrserschließung der Bahnstadt wurden mit der städtebaulichen Rahmenplanung festgelegt. Im Verlauf der weiteren Planungen gilt es, sowohl die Kontinuität des Erschließungskonzeptes zu wahren, als auch im Rahmen dieses Gerüsts nach Optimierungen zu suchen. Der Fortschritt der Erschließungsplanung steht in engem Zusammenhang mit gesamtstädtischen Netzanforderungen, dem städtebaulichen Gefüge der einzelnen Stadtquartiere der Bahnstadt und den besonderen Funktionen der Erschließungsstraßen als markante öffentliche Räume.

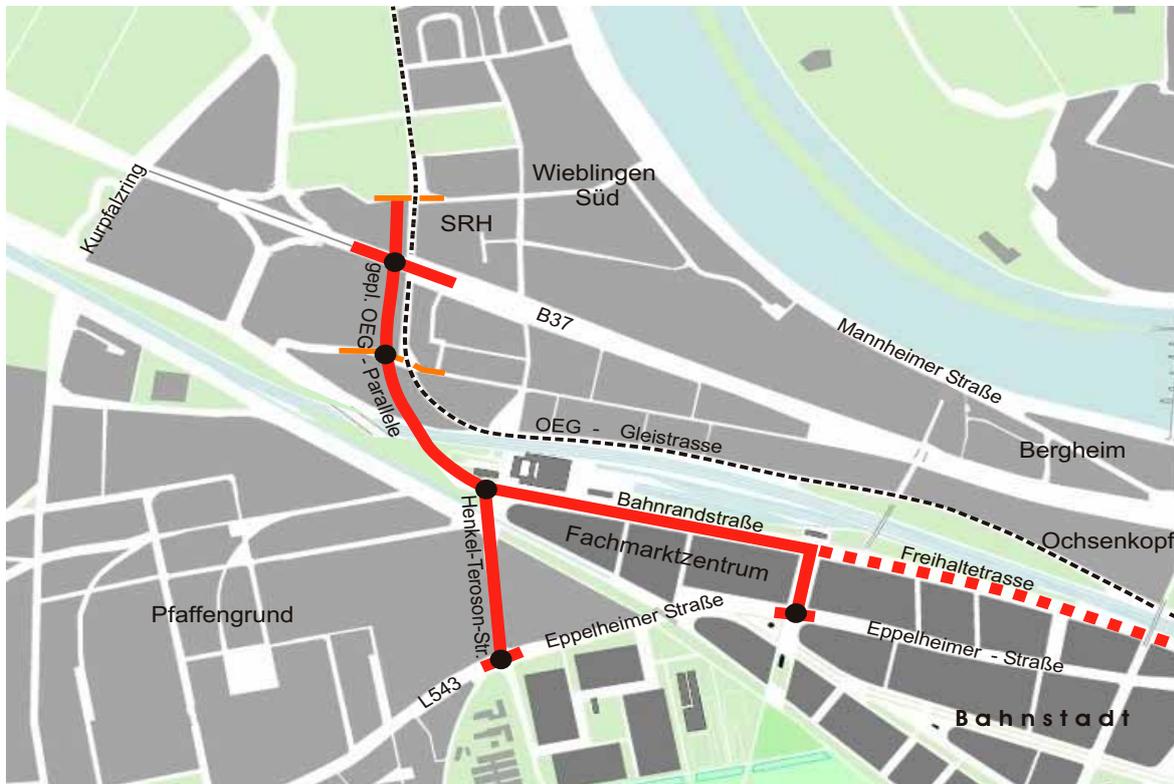
### Anbindung der Bahnstadt an die B 37

Mit der Fortführung der Planung für die Bahnstadt und im Zusammenhang mit gesamtstädtischen Netzüberlegungen sowie im Hinblick auf eine attraktive Gestaltung der Stadteingangssituation im Heidelberger Westen und nicht zuletzt unter Kostengesichtspunkten wurde der Anschluss der Bahnstadt an das überörtliche Verkehrsnetz nochmals überdacht.

Der bislang vorgesehene Ausbau des heutigen B 37-Anschlusses „Rittel“ war aufgrund seiner Nähe zur Autobahn und der Konzentration der Verkehrsbelastung problematisch, weil er zu einem Anschluss als autobahnähnlich konzipiertem Knoten mit Unterführung und Parallelrampen führte. Die nunmehr vorliegende Planung verteilt die Verkehrsbelastung auf zwei Knoten: einerseits auf den bestehenden Anschluss „Rittel“ und andererseits auf einen neuen Anschluss westlich der OEG-Unterführung. Dieser neue Anschluss kann als normale Kreuzung mit Ampel zu wesentlich geringeren Kosten hergestellt werden. Die dadurch entstehende Zäsur im Verlauf der B 37 unterstützt die Verteilungswirkung des Knotens und die Wahrnehmung des Ortes als Stadteingang vorteilhaft. Gleichzeitig kann über diesen Knoten auch die SRH direkt und ohne Umwege durch Wohngebiete an das übergeordnete Netz angebunden werden.

Die Weiterführung des Verkehrs nach Süden in Richtung Bahnstadt erfolgt über eine neue Straße westlich der OEG-Linie, eine höhengleiche Querung des Wieblinger Wegs und eine Brücke über die Bahngleise. Die Leistungsfähigkeit der Knoten wurde nachgewiesen. Wegen der Nähe zur Wohnbebauung ist gutachterlich bestätigt worden, dass der erforderliche Immissionsschutz gewährleistet werden kann. Mit diesen grundsätzlich positiven Ergebnissen zur Machbarkeit werden nunmehr die Details der Trassierung im Hinblick auf Kosten, erforderlichen Grunderwerb, Bestandsverträglichkeit und städtebauliche Einbindung untersucht.

Die geplante Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz ist eine wesentliche Komponente für die Wahrnehmung der Bahnstadt und ihrer öffentlichen Räume, die nicht unwesentlich durch ihre Verkehrsanlagen und -bauten ausgestaltet werden.



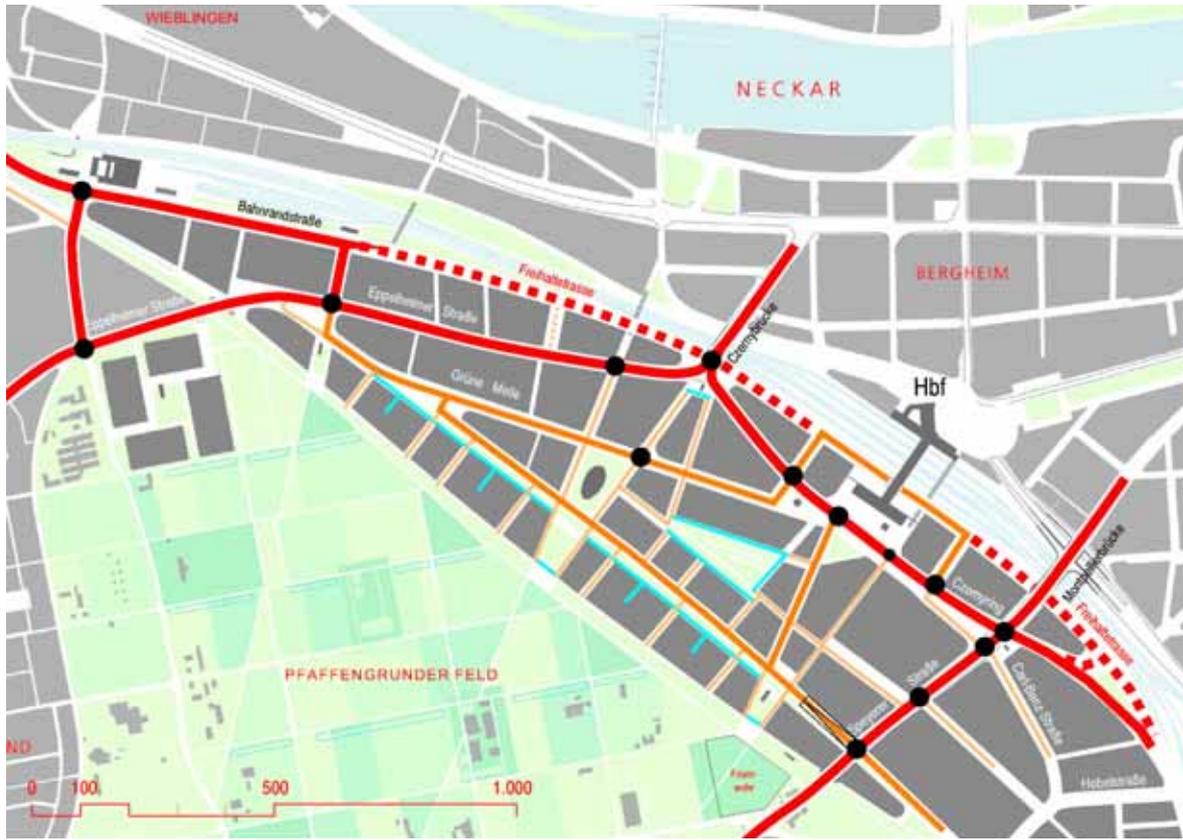
Anbindung der Bahnstadt an die B 37

### Bahnrandstraße

Auch die verkehrliche Bedeutung der Bahnrandstraße wurde vertieft untersucht. Die Verkehrsprognosen ergeben im Vergleich zwischen den Planfällen mit und ohne durchgehende Bahnrandstraße nur relativ geringe Entlastungen in Bergheim und in der Bahnstadt und damit keine städtebaulichen Auswirkungen auf den Stadtteil. Die im Planfall ohne durchgehende Bahnrandstraße prognostizierten Verkehrsmengen in der Eppelheimer Straße und im Czernyring können mit den in der Rahmenplanung skizzierten Querschnitten städtebaulich verträglich gelöst werden. Als problematisch erweist sich lediglich der Knoten Czernyring / Montpellierbrücke – Speyerer Straße. Für die Planung dieses Knotens sind im weiteren Verfahren Möglichkeiten der Optimierung zu untersuchen.

Die mittelfristige Planung sieht zur Kosteneinsparung die Bahnrandstraße nur in denjenigen Abschnitten vor, die zur Erschließung der Bahnstadt erforderlich sind:

im Bereich Fachmarktzentrum und am Hauptbahnhof Süd, wo Bushalteplätze und größere Parkierungseinrichtungen eine Funktionsteilung mit den Anlagen auf der Hauptbahnhof-Nordseite ermöglichen sollen. Auf die längerfristige Option einer Bahnrandstraße für die gesamtstädtische Netzplanung soll jedoch nicht verzichtet werden.



Straßennetz

Straßennetz

- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße in Tempo 30-Zone
- Erschließungsstraße in Tempo 30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich ohne Parken
- Knotenpunkt mit LSA
- LSA für Fußgänger / Radfahrer

### Speyerer Straße

Die Planung zur Speyerer Straße konkretisiert die in der Rahmenplanung vorgesehene Wiederherstellung des Stadteingangs durch die Beseitigung der Unterführung und die Anpassung von Straßenachsen, -querschnitte und -höhen. Um die Erschließung der südlichen Wohngebiete zu ermöglichen, soll der Knoten Rudolf-Diesel-Straße ausgebaut werden. Damit die ersten Wohngebiete bereits während der Bauphase über eine Straße sowie mit Fernwärme und anderer Infrastruktur versorgt werden können, stellt der Umbau der Speyerer Straße eine Maßnahme höchster Priorität dar.



Punktuelle Veränderungen können sich bereits früher ergeben, etwa durch die neue Anbindung der Bahnrandstraße an die Eppelheimer Straße in Höhe des Fachmarktzentrums oder durch die Querung des Czernyrings in der Verlängerung des Querbahnsteigs. Als kurzfristig wichtige Maßnahme wird vor allem die Beseitigung der Unterführung und die Verbreiterung der Geh- und Radwege in der Eppelheimer Straße betrachtet, um die funktionale und stadträumliche Beziehung der Bahnstadt nach Westen zu verbessern.

### **Verlängerung des Querbahnsteigs am Hauptbahnhof**

Die Verlängerung des Querbahnsteigs am Hauptbahnhof gehört wie der Umbau der Speyerer Straße zu den Maßnahmen höchster Priorität. Erst mit dem Anschluss des Querbahnsteigs an die Bahnstadt kann sich eine ihrer herausragendsten Standortqualitäten entfalten: ihre Erreichbarkeit im öffentlichen Regional- und Fernverkehr. Deshalb sollte die Verbindung hergestellt sein, sobald die ersten Bewohner der Bahnstadt als Nutzer in Frage kommen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch Zwischenlösungen geschaffen werden müssen. Deshalb wurde durch eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung ein Zwischenzustand untersucht, in dem der zukünftige Bahnhofplatz Süd zwar noch nicht realisiert, die heutige Logistikfläche aber per Steg oder Damm überquert werden kann.

### **ÖPNV - Bedienung im 10-Minuten-Takt**

Als attraktive Erschließung der Bahnstadt im öffentlichen Personennahverkehr ist in der Rahmenplanung eine Straßenbahnführung in Grüner Meile und Czernyring vorgesehen. Auch im öffentlichen Nahverkehr ist es für dessen Vermarktung und Akzeptanz in der Bahnstadt wichtig, bereits den Bewohnern, die noch vor dem Bau der Straßenbahnstrecken einziehen, ein möglichst attraktives Angebot zu machen. Deshalb ist bereits in der Rahmenplanung für Zwischenstufen eine Busverbindung im 10-Minuten-Takt über die Rudolf-Diesel-Straße und die Güteramtsstraße konzipiert. Im neuen Nahverkehrsplan werden mit der Führung der Linie 11 hierfür bereits erste Voraussetzungen geschaffen. Für ihre Ergänzung zu einem 10-Minuten-Takt sind noch Lösungen zu entwickeln.



ÖPNV-Konzept

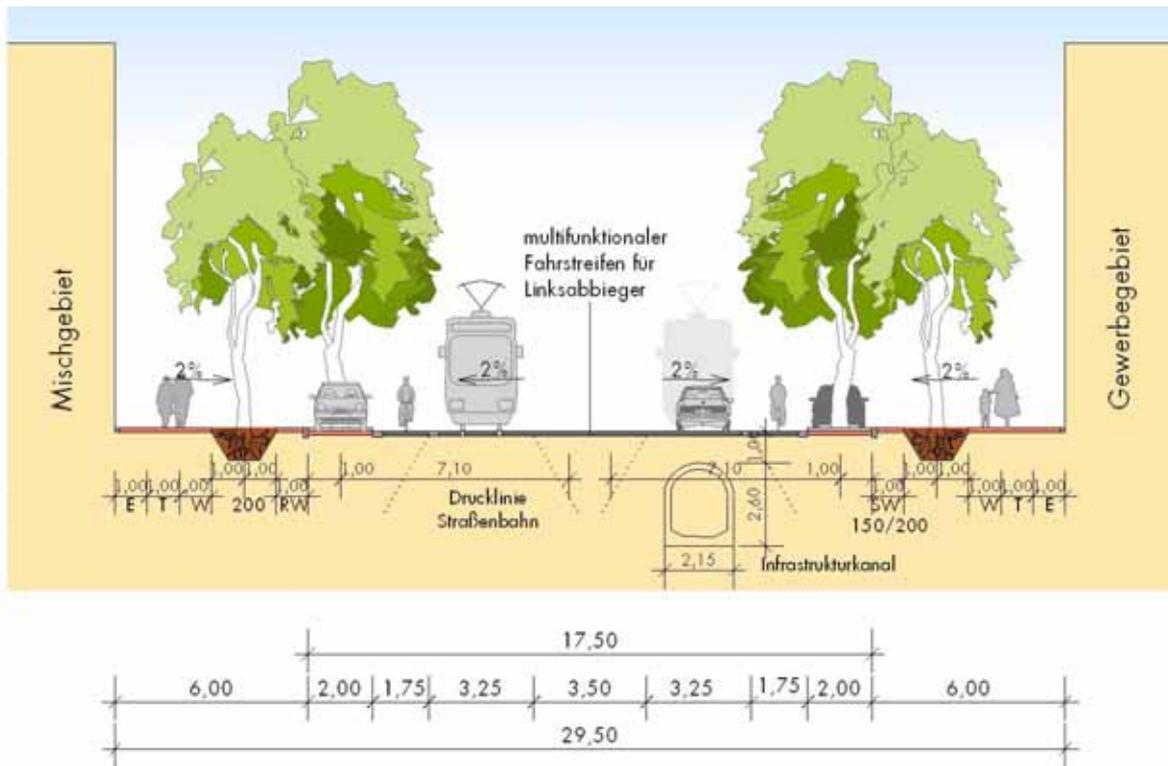
Alle hier dargestellten Strecken werden in der Hauptverkehrszeit mindestens im 10-Minuten-Takt bedient

- Schiene Bestand (bzw. im Bau)
- Bus (Zwischenzustand) neu
- Schiene neu (Ausbaustufe 2)
- Schiene neu (Ausbaustufe 3)

- ⊕ Straßenbahnhaltestelle Bestand
- ⊕ Straßenbahnhaltestelle Planung

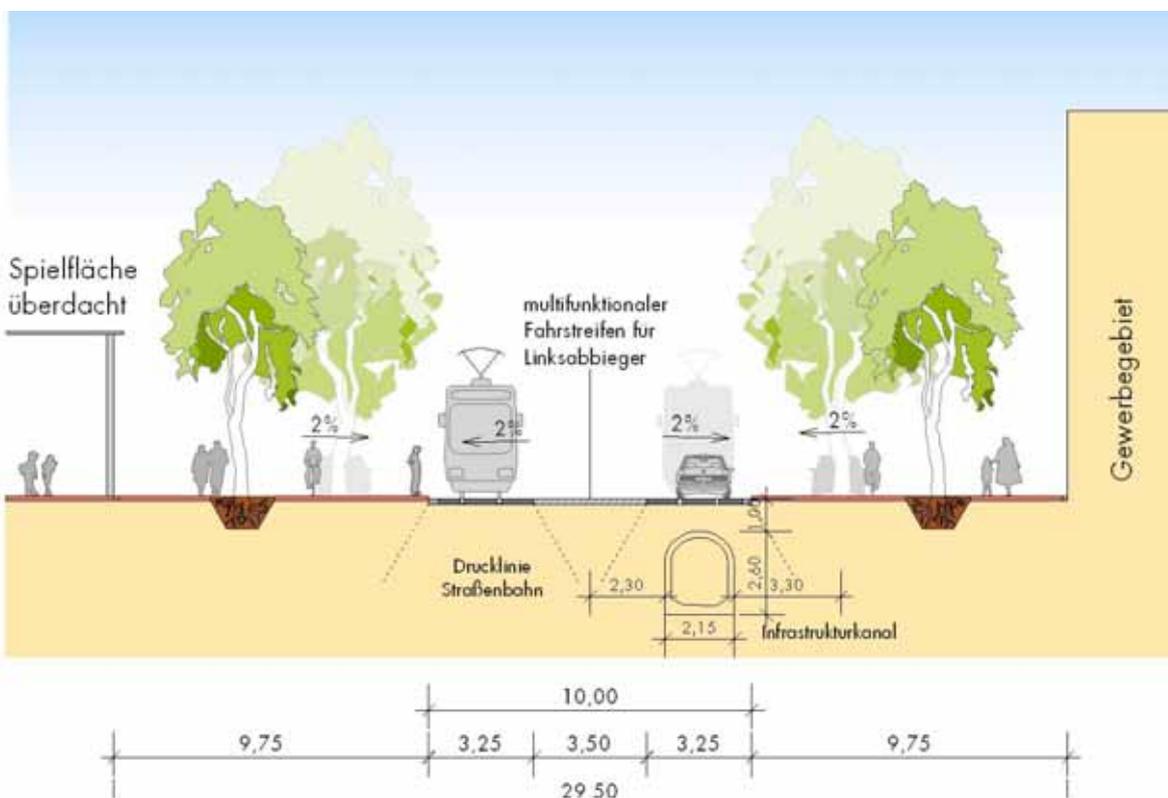
### Lage der Straßenbahn-Haltestellen

Die bisher in der Planung vorgesehenen Haltestellenstandorte wurden im Hinblick auf ihre Erschließungstiefe, das Fahrgastaufkommen und die Reisezeiten überprüft. Die Haltestellenabstände im Nordwesten erwiesen sich dabei mit ca. 300 m als zu gering. Im vorliegenden Konzept sind daher die beiden Haltestellen am Eppelheimer Dreieck und an der Einmündung des Langen Angers in die Grüne Meile zu einer Haltestelle zusammengefasst worden.



Querschnitt 1: „Grüne Meile“

Sammelstraße 30 km/h

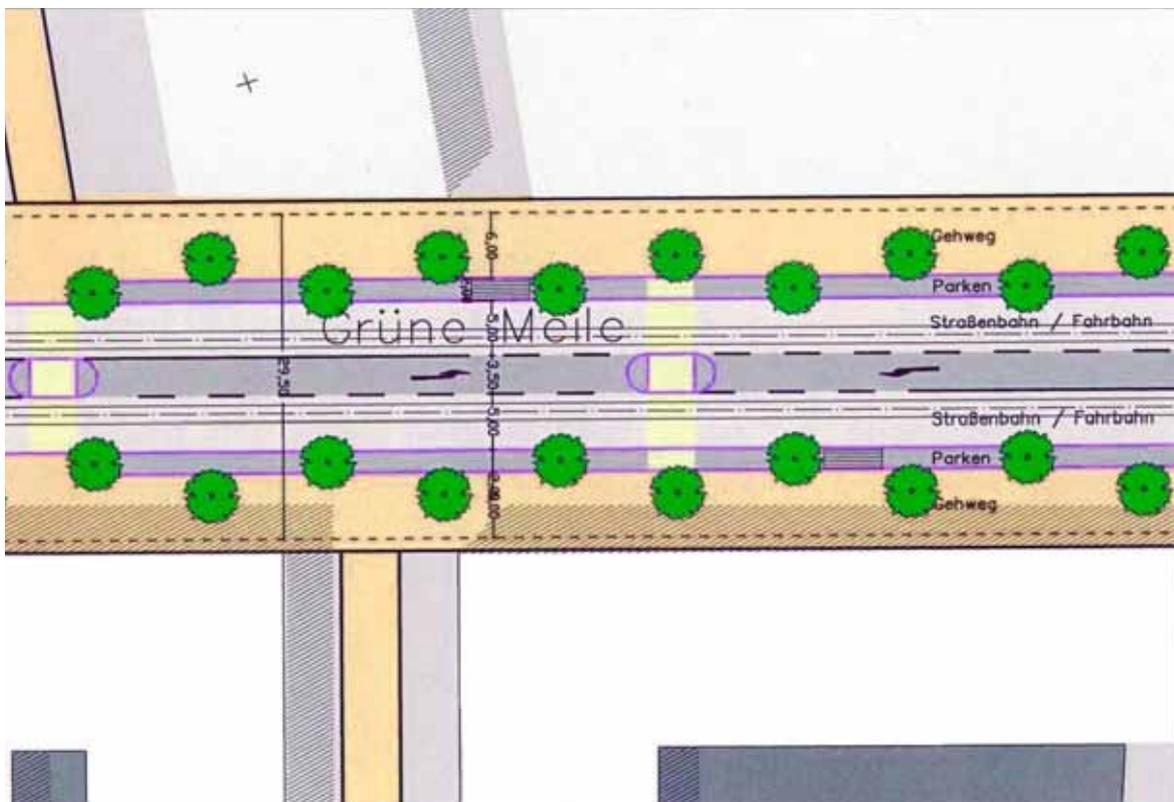


Querschnitt 2: „Grüne Meile“ Situation Haltestelle

Sammelstraße 30 km/h

### Straßenbahn in der „Grünen Meile“

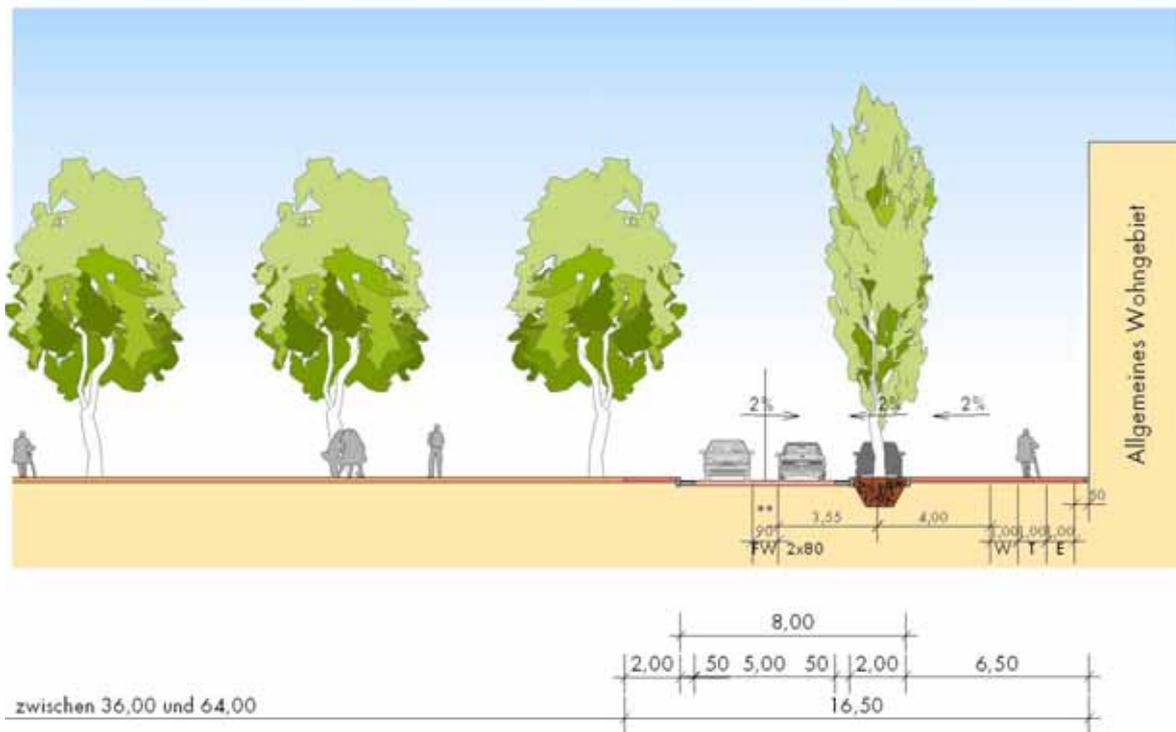
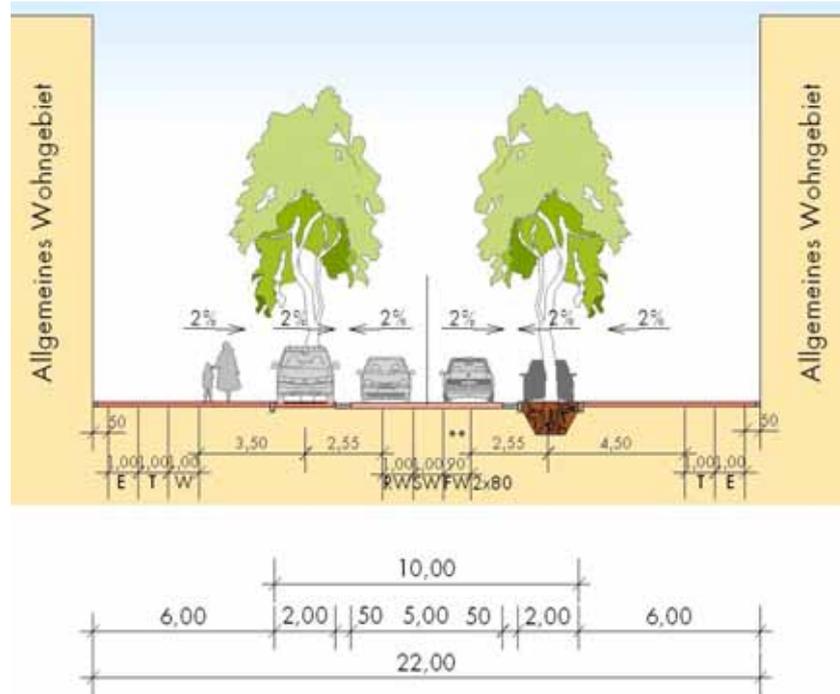
Auch die Planung der Straßenbahnführung in der Grünen Meile wurde einer Vertiefung unterzogen. Dabei erwies sich der bisher vorgesehene Straßenquerschnitt der Grünen Meile vor allem im Hinblick auf ihre Funktion als Stadtteilboulevard und Hauptgeschäftsbereich mit Gehwegbreiten von nur drei Metern als unzureichend. In einer Variantenuntersuchung wurden zwei alternative Querschnitte vergleichend untersucht: einerseits ein Mischverkehr von Straßenbahn und Kfz mit durchgehendem Mittelstreifen für Linksabbieger und als Querungshilfe für Fußgänger und andererseits eine getrennte Führung der Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper. Auf einen zusätzlichen Grünstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahn wurde verzichtet.



Lageplan Grüne Meile

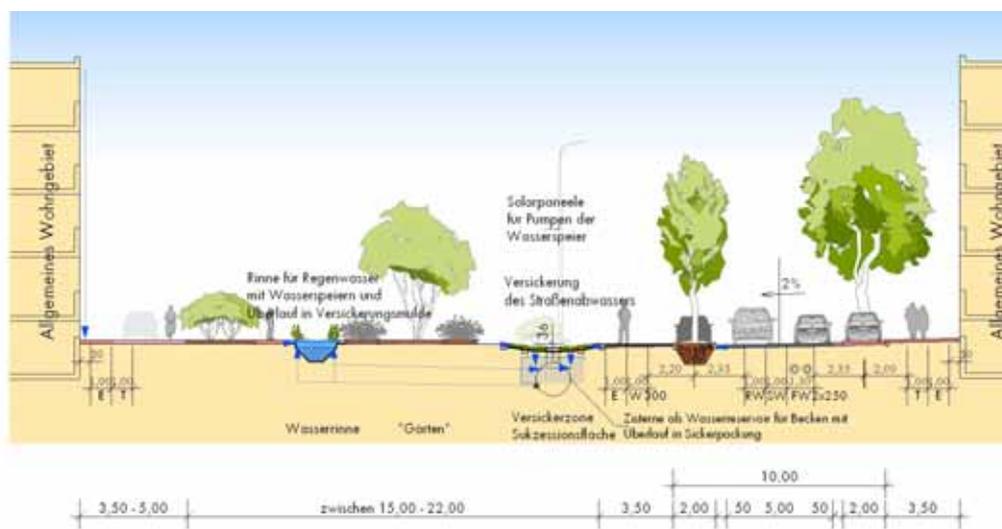
Es stellte sich heraus, dass der besondere Bahnkörper für eine zügige Fahrt der Straßenbahn in der Grünen Meile nicht erforderlich und im Hinblick auf Flächenbedarf, Fußgängerquerung, Signalisierung und Kfz-Erschließung wesentlich aufwändiger ist. Im Konzept wird daher Mischverkehr vorgesehen, auch wenn eine solche Lösung mit Ausnahme der Haltestellen bislang keine Zuschüsse zur Finanzierung erhält.





Besondere Situationen entstehen am Langer Anger und im Zollhofgarten.

Die Nordseite des besonderen Grünraumes Langer Anger ist aus verkehrlich-funktionaler Sicht eine Sammelstraße, an die nach Norden und Süden Erschließungsstraßen angebunden sind. Die Südseite des Grünraums Langer Anger ist als verkehrsberuhigter Bereich ohne Parken ausgewiesen. Er gewährleistet mit weiteren Stichen in die Innenbereiche der Baufelder, die ebenfalls als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind, eine direkte Anfahrbare zum Bringen und Holen.



Querschnitt 3 a: Langer Anger

Der Zollhofgarten ist im Bereich der Grünen Meile und des Czernyrings gut an die Straßenbahn angeschlossen. Der Innenbereich ist umgeben von Verkehrswegen, die als verkehrsberuhigter Bereiche ohne Parken ausgewiesen sind. Die Wege sollen die grundsätzliche Kfz-Erschließung zum Bringen und Holen gewährleisten, ohne diesen Bereich zu stark mit Kfz-Verkehrsfunktionen zu belasten. Diese verkehrsberuhigten Straßen sind über Straßenschleifen im Nord-Westen und Süd-Osten an die Sammelstraßen Grüne Meile und Langer Anger angebunden



Für die einzelnen Nutzergruppen ist folgende Ordnung vorgesehen:

### **Beschäftigte**

Die Bahnstadt ist im ÖPNV sehr gut erschlossen. Entsprechend der Landesbauordnung von Baden-Württemberg kann daher ein ÖV-Bonus zugrundegelegt werden und die Anzahl der zu erstellenden Stellplätze für Beschäftigte auf 30% bis 40% eingeschränkt werden.

### **Bewohner**

Für die Unterbringung der Bewohnerfahrzeuge gibt es verschiedene Ansätze. Die übliche Unterbringung in wohnungsnahen privaten Garagen oder Tiefgaragen würde zum Bau von insgesamt mehr Stellplätzen führen, als für die zeitgleich insgesamt unterzubringenden Kraftfahrzeuge der Bahnstadt erforderlich sind. Da die zeitliche Anwesenheit von Beschäftigten, Bewohnern, Kunden und Besuchern im Tagesverlauf unterschiedlich ist, könnte ein Bewohnerstellplatz, nachdem der Bewohner das Gebiet verlassen hat, von einem Beschäftigten genutzt werden. In konsequenter Überlagerung der unterschiedlichen zeitlichen Anwesenheit der Nutzergruppen ergeben sich somit ein minimaler Stellplatzbedarf und minimale Stellplatzkosten. Um diese Mischnutzung von Stellplätzen anbieten zu können, müssen die erforderlichen Stellplätze in öffentlichen Garagenbauwerken hergestellt werden. Bewohner mieten die Option in einer Tiefgarage ihren Pkw abstellen zu können. Sie mieten im allgemeinen keinen speziellen Stellplatz.

Diese Strategie erfordert ein Bewohnerverhalten, das öffentliche Tiefgaragen und Fußwege zwischen Stellplatz und Wohnung zugunsten geringerer Kosten und größerer Spielräume in Architektur, Freiraumplanung und Freiraumnutzung in den dann stellplatzfreien Wohnquartieren akzeptiert. Die Zufahrten dieser öffentlich zugänglichen Tiefgaragen liegen an den Sammelstraßen. Eine direkte Anfahrbarkeit der Wohnung zum Bringen und Holen ist über die verkehrsberuhigten Straßen gegeben.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wird diese Option von Mischnutzung offen gehalten. Gebiete mit hohem Mischpotential liegen dann im Bereich der Grünen Meile, am Gadamer Platz und an der Güteramtsstraße. Bereiche für eher private Tiefgaragen unter Einbeziehung von Mischnutzungsangeboten in geeignet gelegenen öffentlichen Tiefgaragen bestehen für die Wohngebiete beiderseits des Langen Angers.

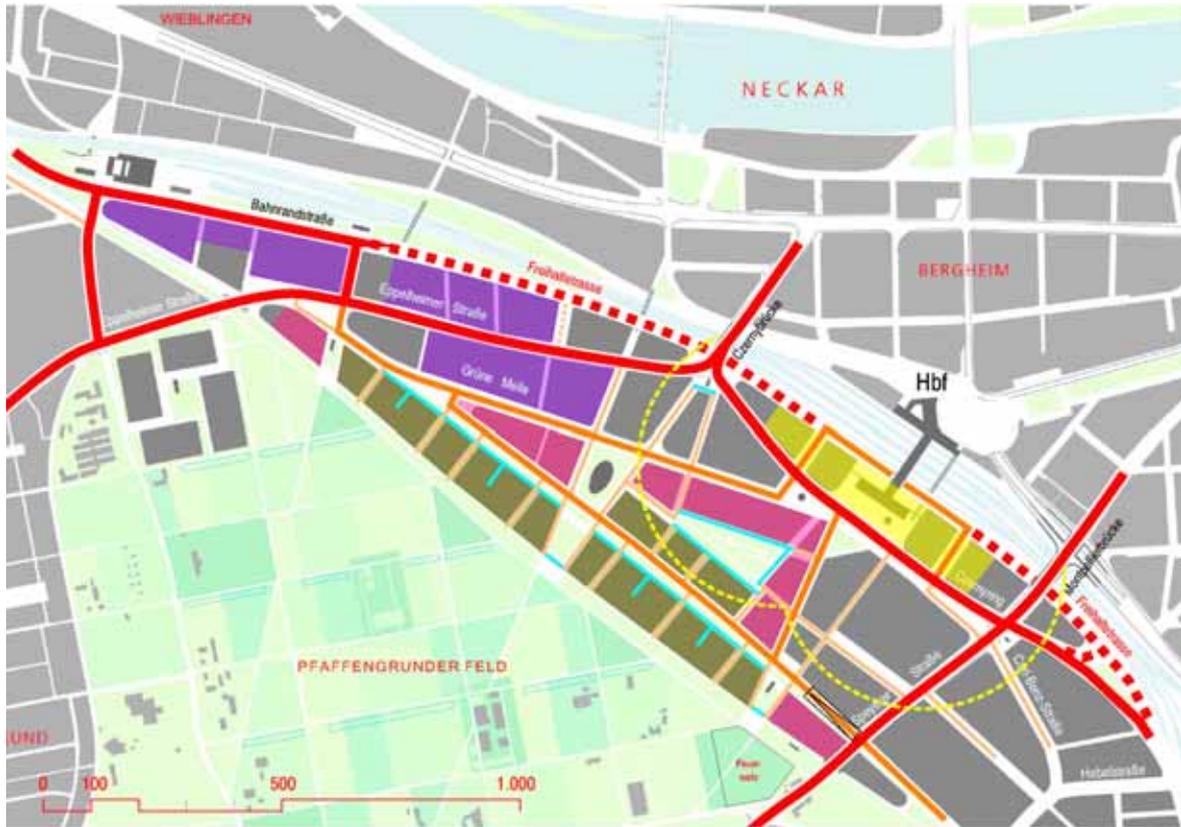
### **Besucher und Kunden**

Für Besucher, Kunden und andere Nutzer mit kurzer Parkdauer bis zu etwa zwei Stunden wird im öffentlichen Straßenraum eine verträgliche Anzahl Parkstände vorgesehen. Diese Parkstände sind gestalterisch in die Gehwege integriert, so dass sie zu Zeiten geringerer Auslastung für andere Straßenraumnutzungen zur Verfügung stehen können. Die noch zu wählende Art der Bewirtschaftung hat die Aufgabe, das für verträglich erachtete Angebot an Straßenparken mit dessen Nachfrage in Übereinstimmung zu bringen, um Parksuchverkehr und Falschparken zu minimieren. Eine Parkraumbewirtschaftung muss konsequent überwacht und geahndet werden.

Besucher und Kunden mit längerer Parkdauer parken in öffentlichen Tiefgaragen. Für Besucher und Kunden der Fachmärkte wird der Stellplatzbedarf nach Landesbauordnung hergestellt.

### **Stellplatznachfrage**

Auf der Grundlage dieses konzeptionellen Ansatzes wurde der Stellplatzbedarf differenziert ermittelt. Ohne Berücksichtigung der Stellplätze für die Fachmärkte werden etwa 4500 bis 5000 Tiefgaragenplätze für alle Nutzergruppen erforderlich. Für die Fachmärkte sind etwa 2000 Stellplätze auszuweisen.



**Parkraumkonzept (R+T)**

- **Verkehrsberuhigter Bereich**  
Keine Ausweisung von Parken,  
nur Bringen und Abholen
  - **Sammelstraße in Tempo 30-Zone**
  - **Erschließungsstraße in Tempo 30-Zone**  
Regelmäßige Anordnung von bewirtschaftetem  
Kurzzeitparken; Kontrolle erforderlich
  - **Hauptverkehrsstraße**  
Bewirtschaftetes Kurzzeitparken in Teilabschnitten;  
Kontrolle erforderlich
- 
- Bereich für große Tiefgaragen mit Schwerpunkt  
Beschäftigtenparken unter Berücksichtigung des ÖV-Bonus  
und Besucher mit Parkdauer über 2h  
Einzugsbereich; ca. 300m Fußweg
  - Bereich für öffentliche Tiefgaragenstandorte  
mit hohem Mischnutzungspotential
  - Bereich für eher private Tiefgaragenstandorte  
unter Einbeziehung von Mischnutzungsangeboten  
geeigneter öffentlicher TG im Einzugsbereich von max. 200m
  - Stellplatzangebot Fachmärkte entsprechend LBO

## **Fußgänger und Fahrradverkehr**

Das Fuß- und Radwegenetz in seinem Netzzusammenhang wurde aus der Rahmenplanung abgeleitet. Es wird durch innere Nutzungszusammenhänge wie die Anbindung des Bahnhofplatzes, der Schulen und anderer öffentlicher Einrichtungen, der Stadtplätze wie dem Gadamerplatz und Freizeiteinrichtungen begründet. Außerdem beruht es auf äußeren Zusammenhängen wie der Anbindung der Fußgängerstege über die Bahn, der Straßenbrücken, der Wegebeziehungen zum Pfaffengrunder Feld und über die Promenade im Zuge der alten Gleisverläufe als Verbindungen zu den benachbarten Stadtteilen. Parallel zum neuen Querbahnsteig verbindet eine Fußgänger – und Radfahrerbrücke die Bahnhofsplätze Nord und Süd.

Die geplanten Radwege sind in das bestehende gesamtstädtische Radwegenetz eingebunden.

Der Radverkehr wird im Zuge von Hauptverkehrsstraßen straßenbegleitend auf Radfahrstreifen bzw. Radwegen geführt. Die Bahnstadt wird in weiten Teilen als Tempo-30-Zone ausgewiesen, so dass hier keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Für den Fußgängerverkehr sind, mit Ausnahme der Gehwege beim Technologiepark mit 2,50 m, Gehwegbreiten zwischen drei und sechs Metern vorgesehen. Die Grüne Meile erhält als Bereich mit Geschäften Gehwegbreiten von beiderseits mindestens sechs Metern und erfüllt damit hohe Ansprüche an Aufenthaltsqualität.

## **Fuß- und Radwegbrücken**

In der Rahmenplanung sind fünf Fuß- und Radwegbrücken zur Vernetzung der Bahnstadt mit den umliegenden Stadtteilen und Infrastrukturangeboten vorgesehen. Der zwischenzeitliche Planungsfortschritt hat die Bedeutung aller fünf Brücken für die Entwicklung der Bahnstadt bestätigt (Reihenfolge nach Priorität):

Die Brücke parallel zum Querbahnsteig dient der Vernetzung nach Bergheim für Radfahrer sowie auch für Fußgänger unabhängig von der Querungsmöglichkeit am Hauptbahnhof.



Radwegenetz (R+T)

- Radabstellanlage
- Haltestelle Straßenbahn - Planung
- Brücke für Fußgänger und Radfahrer
- Radverkehr straßenbegleitend (Radweg, Radfahrstreifen)
- Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz und Tempo 30
- Radverkehr ohne / mit wenig Kfz-Verkehr
- Radverkehrsachse im weiterem Stadtgebiet

Standorte Infrastruktureinrichtungen

- soziale Infrastruktureinrichtung
- Spiel- und Bolzplatz (Sport)
- Historische Bauten
- ▭ Einkaufen

Die Brücke über die Speyerer Straße dient der Herstellung einer attraktiven Grün- und Radvernetzung über die alten Bahnstrecken in Richtung Weststadt, Südstadt und Altstadt. Die Brücke westlich der Czernybrücke ist eine weitgehend kraftfahrzeugfreie Fuß- und Radvernetzung nach Norden bis über den Wehrsteg ins Neuenheimer Feld.

Die Brücke in Höhe der Französischen Schule dient der Anbindung an die OEG, das Schulzentrum und die SRH.

Die Brücke über die Eppelheimer Straße führt eine kraftfahrzeugfreie Grün- und Radverbindung nach Westen fort.

### **Verkehrsaufkommen**

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommen für die Bahnstadt erfolgte auf der Basis von ca. 5500 Einwohnern und ca. 7100 Beschäftigten. Über verkehrsrelevante Einflussgrößen wie Nutzungsintensität, Mobilität, Modal-Split nach Verkehrsrelationen, Pendleranteile, Anteile im Binnenverkehr Bahnstadt und Binnenverkehr Heidelberg wurde das Verkehrsaufkommen differenziert nach Baufeldern berechnet. Weiter differenziert wurde nach Verkehr der Einwohner, Beschäftigten, Kunden und Besucher und Geschäftsverkehr.

In der Summe ist von einem täglichen Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kfz-Fahrten und 15.000 Personenfahrten im ÖPNV auszugehen.

### **Verkehrsbelastungen im Straßennetz**

Die Matrix der Verkehrsbeziehungen der Bahnstadt wurden in das aktuelle Verkehrsmengengerüst des Verkehrsentwicklungsplans eingebaut und im Gesamtnetz die Prognosebelastungen der Straßen der Bahnstadt ermittelt. Das Straßennetz enthält außerhalb der Bahnstadt aktuelle Planungsüberlegungen entsprechend dem aktuellen Stand der Verkehrsentwicklungsplanung und innerhalb des Bahnstadtstraßennetzes.

Danach liegen Czernyring und Eppelheimer Straße mit ca. 20.000 Kfz /24h im oberen Belastungsbereich. Die Grüne Meile befindet sich mit Belastungen zwischen 4000 Kfz/24h und 7000 Kfz/24h im mittleren Belastungsbereich und der Lange Anger mit ca. 3000 Kfz/24h im unteren Belastungsbereich. Der Abschnitt Langer Anger zwischen Güteramtsstraße und Speyerer Straße liegt mit ca. 5500 Kfz /24h im mittleren Belastungsbereich.

## 9. Energiekonzeption

Energieeffizienz ist eine der Möglichkeiten, Ressourcen zu schonen, unsere Umwelt zu entlasten und dabei noch Geld zu sparen. Das hat sich die Stadt Heidelberg auch für die „Bahnstadt“ zum Ziel gesetzt, ohne dass die künftigen Bewohner/innen der Gebäude auf Wohnkomfort und Behaglichkeit verzichten müssen. Damit die „Bahnstadt“ zu einem ökologisch und – nicht zuletzt angesichts steigender Energiepreise – wirtschaftlich nachhaltigen Stadtteil entwickelt werden kann, wird ein gesondertes Energiekonzept für die „Bahnstadt“ erarbeitet. Grundlage bildet die 2004 vom Gemeinderat verabschiedete Heidelberger Energiekonzeption. Diese verpflichtet zu Energieeffizienz und Ausbau erneuerbarer Energien, definiert anspruchsvolle Energiestandards für Gebäude und fordert die integrale Planung von Gebäudehülle und Haustechnik.

Das Energiekonzept „Bahnstadt“ besteht aus drei Bausteinen:

1. Die energetische Bewertung des städtebaulichen Rahmenplans und die Ermittlung von quartiersbezogenen Wärmebedarfswerten; d.h. die Minimierung der Wärmeverluste und die Optimierung passiver Solarnutzung in den Gebäuden.
2. Die Untersuchung von Varianten zur Wärmeversorgung des Gebietes, vor allem durch Geothermie und Kraft-Wärme-Kopplung oder Biomasse und Solarnutzung.
3. Die Handlungsvorschläge zur Begleitung und Unterstützung im Umsetzungsprozess sowie Initialberatung und Planungsbegleitung zum energieeffizienten Bauen.

Die Stadt Heidelberg baut auf die Minimierung der Heizwärmeverbräuche aller Gebäude und die Nutzung erneuerbarer Energien und innovativer Technik in der Bahnstadt, damit dort auch im Bereich Energie eine „Stadt der Zukunft“ entsteht. In diesem Zusammenhang ist deshalb auch die Teilnahme am EU-Förderprogramm CONCERTO geplant, welches kommunale integrierte Energiekonzepte und deren Realisierung unterstützt.

## 10. Regenwasserbewirtschaftungskonzept

Ziel des Konzeptes ist primär eine möglichst geringe bis keine Regenwasserableitung in den öffentlichen Kanal und sekundär eine naturnahe Regenwasserbehandlung (Abflussverminderung, Rückhaltung, Regenwassernutzung und Versickerung). Die Anwendung zentraler und dezentraler Lösungen ist abhängig vom Aufwand der Ableitung sowie der Bodenverhältnisse (Bodenbelastung und Durchlässigkeit).

Öffentliche Bereiche wie Straßen und Plätze und nichtöffentliche Bereiche wie Baufelder werden getrennt behandelt. Die im öffentlichen Bereich liegenden intensiv genutzten Verkehrsflächen werden generell an die Kanalisation angeschlossen. Eine Ausnahme bildet der Straßenzug „Am Langen Anger“ in dem Verkehrsflächen in die dort anschließenden Sickermulden entwässern.

### Gesamtgebietsbetrachtung – nichtöffentliche Bereiche

Aus der Bearbeitung ergab sich für die nichtöffentlichen Bereiche die Einteilung in vier Flächentypen der Niederschlagswasserbewirtschaftung:

1. Fachmarktzentrum und angrenzende Gewerbeflächen, Wohngebiet „Am Diebsweg“

Niederschlagswasser wird hier nahezu vollständig auf den Baufeldern versickert, lediglich für Regenereignisse, die seltener als einmal in fünf Jahren auftreten, müssen im öffentlichen Bereich Flächen vorgehalten werden, die bei diesen seltenen Ereignissen überlaufende Wassermengen zur Versickerung aufnehmen. Es wird kein Niederschlagswasser in das Kanalnetz abgeleitet.

Dies wird erreicht, wenn z.B. 4/5 der Dachflächen extensiv begrünt werden, alle Freiflächen (Hofflächen, Parkplätze usw.) zusammen einen Abflussbeiwert  $< 0,7$  erreichen und bei einer ungünstigen Bodendurchlässigkeit mit  $k_f = 5 \times 10^{-6}$  zusätzlich 15 % des Baufeldes für Sickermulden bereitgestellt werden.

Abgesehen von der Festlegung, dass zumindest 2/3 der Dachflächen zu begrünen sind, können einzelne Parameter im Rahmen der Umsetzung variiert werden.

Die Planung hat zu berücksichtigen, dass bei seltenen Starkregen (seltener als 1 x in 5 Jahren) Überlaufmöglichkeiten bereit zu stellen sind. Es sind deshalb öffentliche Sickermulden vorzusehen, die in diesem Fall das Wasser schadlos aufnehmen. Die Teilgebietsplanung muss eine entsprechende Geländeneigung vorsehen.

Das Teilgebiet „Am Diebsweg“ kann auf der Südseite einen Muldenrand erhalten.

Für den Bereich „Fachmarktzentrum“ steht ein Grünstreifen zwischen Bahnrandstraße und S-Bahn-Abstellanlage als Überlauf-Sickermulde zur Verfügung.

## 2. Wohnterrasse und Baufelder am Langen Anger

Niederschlagswasser wird zu 50 % auf den Baufeldern verbraucht und versickert, weitere 50 % werden dem Verbrauch und der Versickerung in öffentlichen Anlagen zugeführt. Es wird kein Niederschlagswasser in das Kanalnetz abgeleitet.

Dies wird beispielsweise erreicht, wenn 2/3 der Dachflächen (Gesamtdachfläche: 40 % des Baufeldes) extensiv begrünt werden (Abflussbeiwert < 0,5) und entweder Sickermulden mit einer Gesamtläche von 4 % eines Baufeldes entsprechende Wassermengen aufnehmen (Abflussbeiwert = 0,5) oder 20 % der Freiflächen eines Baufeldes abflussfrei bleiben (sickerfähige Grünflächen).

Abgesehen von der Festlegung, dass zumindest 2/3 der Dachflächen zu begrünen sind, können einzelne Parameter im Rahmen der Umsetzung variiert bzw. gegeneinander verrechnet werden.

Die Weiterleitung von Regenwasser (restliche 50 %) erfolgt in das Versickerungssystem des Straßenzugs „Am Langen Anger“. Die Kombination aus Wasserbecken, Zisternen, Mulden und Rigolen ist teilweise als Systemkreislauf vorgesehen. Das Regenwasser soll diesem System oberflächennah (in offenen Rinnen, Kasterrinnen oder flach liegenden Leitungssystemen) zugeführt werden. Dies ist bei der Planung zu beachten. Darüber hinaus ist bei der Anlage der Baufelder ein entsprechendes Oberflächengefälle herzustellen.

## 3. Baufelder (gewerblich) mit mittel- und langfristigem Bestand (Eppelheimer-Straße, Technologiepark und Zollhofquartier)

Auf den im Bestand genutzten Flächen werden langfristig Zug um Zug Möglichkeiten zu Verbrauch und Versickerung von Niederschlagswasser geschaffen. Niederschlagsspitzen, die seltener als 1 x pro Jahr auftreten, können in öffentliche Sickermulden oder den Kanal abgeleitet werden.

Niederschlagswasser wird zum großen Teil auf den Baufeldern versickert. Der vorhandene Mischwasserkanal wird entlastet.

Das Ziel wird erreicht, wenn z.B. 2/3 der Dachflächen extensiv begrünt werden, die Abflussbeiwerte der versiegelten Freiflächen durch Entsiegelungen auf 0,7 abgesenkt werden und zusätzlich Sickermulden mit einer Gesamtfläche von 3,5 % eines Baufeldes entsprechende Wassermengen aufnehmen.

Die Umsetzung kann sukzessiv im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen bzw. Änderungen erfolgen. Entsiegelungsmaßnahmen haben im Zusammenhang mit der gesplitteten Regenwassergebühr finanzielle Vorteile für die Nutzer der Grundstücke.

Für die Baufelder nördlich der Eppelheimer Straße ist vorgesehen, überlaufende Wassermengen in die Sickermulden des Grünstreifens zwischen Bahnrandstraße und S-Bahn-Abstellanlage zu leiten. Überlaufende Wassermengen der übrigen Baufelder gelangen weiterhin in den Mischwasserkanal.

#### 4. Bereich Bahnhof-Südseite und anschließende Baufelder

Niederschlagswasser wird je zur Hälfte auf den Baufeldern versickert; das übrige Regenwasser fließt in den vorhandenen Mischwasserkanal.

Mit dem Anschluss begrünter Dachflächen an Rigolen und begleitenden Maßnahmen werden 50 % des Niederschlagswassers versickert. Nur noch 50 % der Wassermengen werden in das vorhandene Mischwassersystem eingeleitet. Das vorhandene Kanalsystem wird somit entlastet.

Dies wird z.B. erreicht, wenn

- a) 60 % des Baufeldes mit einem begrüntem Anteil von 2/3 überdacht sind und dieser Anteil direkt an Rigolen angeschlossen ist sowie
- b) die restlichen Flächen insgesamt einen Abflussbeiwert von 0,8 aufweisen.

Das Gründach muss die Filterwirkung einer Oberbodenpassage aufweisen und deshalb dreischichtig mit einer Gesamtstärke von mindestens 12 cm hergestellt sein. Die Rigole muss mit einem Einlauffilter und Revisionsschächten versehen sein.

Diese Lösung setzt voraus, dass der Untergrund nicht durch Altlasten so verunreinigt ist, dass die Versickerung dort auszu-schließen ist.

## Gesamtgebietsbetrachtung – öffentliche Bereiche

### Straßen

Mit dem urbanen Charakter der Bahnstadt lassen sich straßenbegleitende Sickermulden, wie sie im ländlichen Raum zunehmend eingerichtet werden, nicht verbinden. Eine zentrale Lösung, die sich nach topographischer Lage im Pfaffengrunder Feld ergeben könnte, scheidet wegen der vorrangig landwirtschaftlichen Nutzung der dortigen Flächen aus. Das Niederschlagswasser der intensiv genutzten Verkehrsbereiche wird deshalb unmittelbar in vorhandene und in neu herzustellende Kanäle abgeleitet.

In weniger intensiv genutzten Verkehrsbereichen entstehen durch die Wahl geeigneter Pflasterungen, offene Rinnen und Ausnutzung von Grünflächen Möglichkeiten zum Regenwasserrückhalt auch ohne die gezielte Anlage von Sickermulden.

#### Straße Am Langen Anger

Die Straße Am Langen Anger liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu abwechslungsreichen Grünanlagen, in denen öffentliche Sickermulden einen großen Anteil des auf den benachbarten Baufeldern anfallenden Niederschlagswassers aufnehmen. Es bietet sich hier an, das von den Verkehrsflächen ablaufende Wasser an diese Sickermulden anzuschließen.

### Niederschlagswasserbewirtschaftung Am Langen Anger

In Kombination mit einer Wasserrinne entlang der ehemaligen Gleisliesen sind die Sickermulden angeordnet, die Regenwasser aus den beiderseits der Straße liegenden Baufeldern aufnehmen sollen. Das Wasser wird primär in die Wasserrinne geleitet. Die Rinne hat mitunter den Vorteil, dass auch etwas tiefer liegende Leitungen (in gedückter Form) angeschlossen werden können. Die Rinne hat Pufferwirkung und verteilt das Wasser auf die Sickermulden. Dazu sind jeweils Überläufe vorgesehen.

Aus Gründen der Flächeneinsparung sind die Mulden so dimensioniert, dass sie maximal Niederschläge aufnehmen, die nicht seltener als einmal pro Jahr ( $n = 1$ ) vorkommen. Die Gesamtfläche der Mulden beträgt bei 30 cm Einstauhöhe 4.500 m<sup>2</sup>.

Die Sickermulden werden, wie alle Sickeranlagen in aufgefülltem Gelände, über ausgetauschtem Boden hergestellt. Mit dem sich so ergebenden relativ günstigen kf-Wert von  $5 \times 10^{-5}$  ergibt sich eine Entleerungszeit von maximal 3,5 Stunden.

Bei Überlauf der Sickermulden fließt das Wasser durch geeignet angelegte Einläufe oder Schotterpackungen in Rigolen ab.



Langer Anger Schemaskizze Wasserkreislauf (icon)

Die Notwendigkeit, Kapazitäten im Kanalsystem neu bereitzustellen, ergibt sich daraus, dass für die intensiv genutzten Verkehrsflächen keine andere Ableitungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

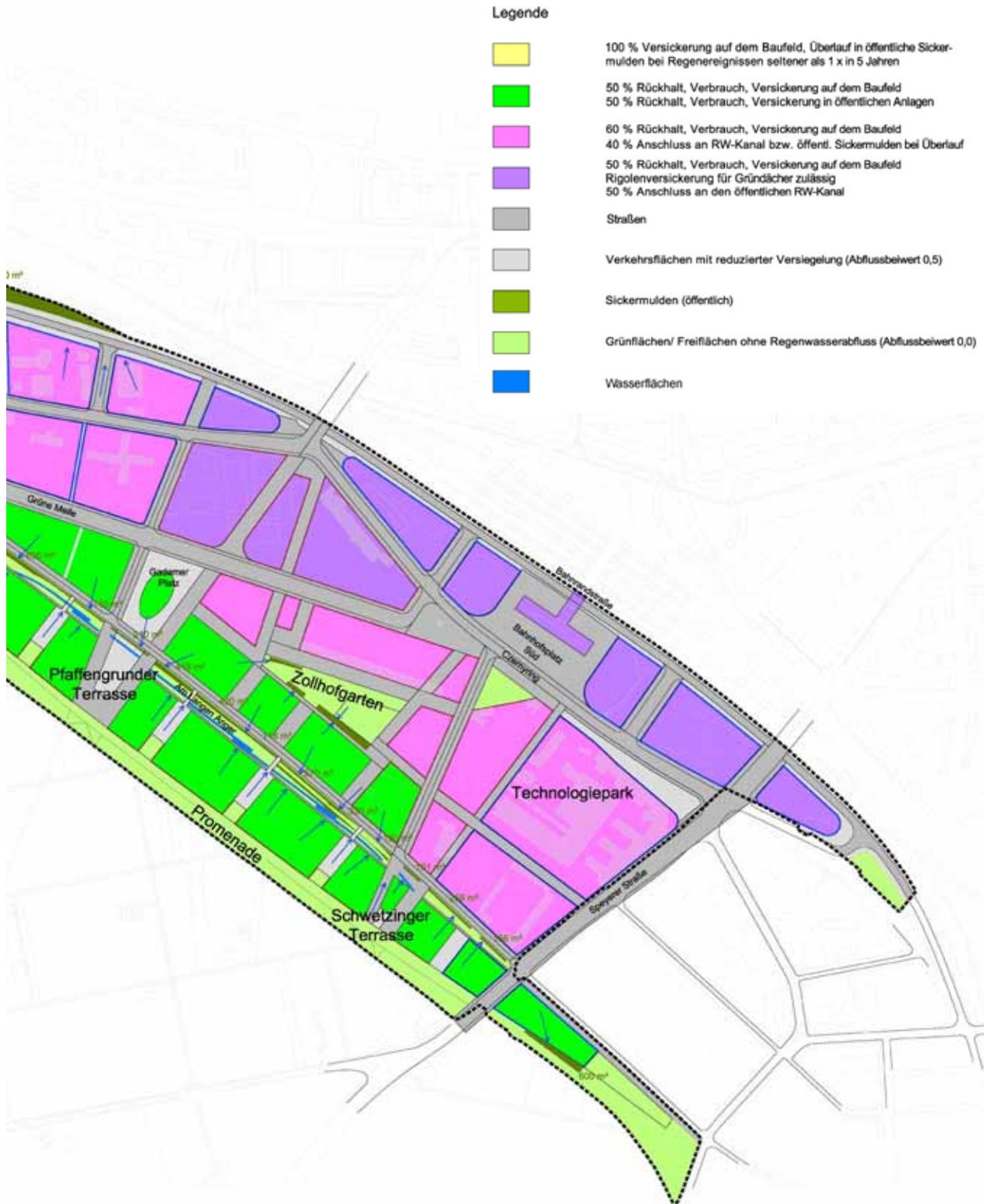
In Bezug auf den Regenwasseranschluss von Gebäuden und Flächen, die als Bestand bleiben, können vorhandene Kanäle des Mischwassersystems mittelfristig weiter genutzt werden. Der sich verstärkenden Nutzung dieser Kanäle steht gegenüber, dass mit der Umsetzung des hier vorgelegten Konzeptes an kritischen Schwerpunkten wie Eppelheimer Straße und Bahnhof-Südseite eine Entlastung möglich wird.

### Fazit

Insgesamt wird mit der Umsetzung des vorliegenden Konzeptes für das Plangebiet erreicht, dass entsprechend den gesetzlichen Vorgaben Niederschlagswasser weitgehend „durch Versickerung beseitigt“ wird. Das vorhandene Kanalsystem kann partiell entlastet werden.

Das wasserwirtschaftliche Konzept geht durch differenzierte Systemvorgaben auf die Strukturen der Bahnstadt ein. Es liefert für die Baufelder in räumlich und sachlich zusammenhängenden Bereichen jeweils einen Rahmen, der für die spätere planerische Umsetzung innerhalb der einzelnen Baufelder ausreichend Gestaltungsspielraum bietet.





**Legende**

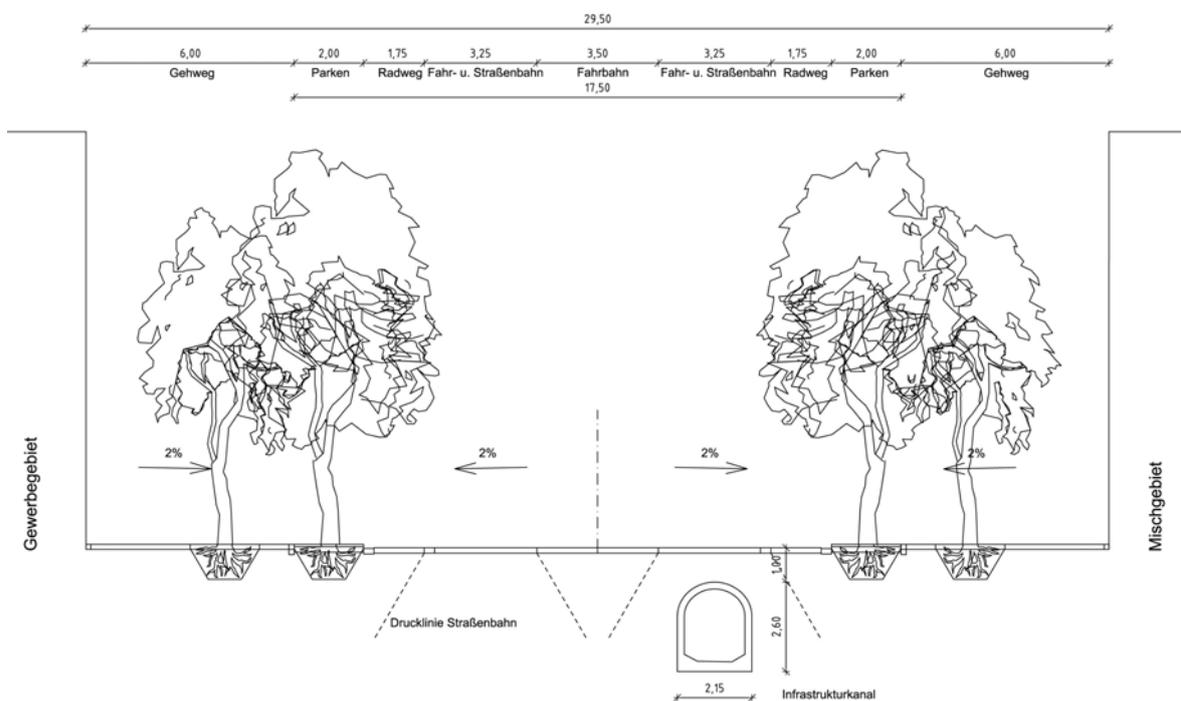
- 100 % Versickerung auf dem Baufeld, Überlauf in öffentliche Sicker- mulden bei Regenereignissen seltener als 1 x in 5 Jahren
- 50 % Rückhalt, Verbrauch, Versickerung auf dem Baufeld  
50 % Rückhalt, Verbrauch, Versickerung in öffentlichen Anlagen
- 60 % Rückhalt, Verbrauch, Versickerung auf dem Baufeld  
40 % Anschluss an RW-Kanal bzw. öffentl. Sickermulden bei Überlauf
- 50 % Rückhalt, Verbrauch, Versickerung auf dem Baufeld  
Rigolenversickerung für Gründächer zulässig  
50 % Anschluss an den öffentlichen RW-Kanal
- Straßen
- Verkehrsflächen mit reduzierter Versiegelung (Abflussbeiwert 0,5)
- Sickermulden (öffentlich)
- Grünflächen/ Freiflächen ohne Regenwasserabfluss (Abflussbeiwert 0,0)
- Wasserflächen

**Lageplan Regenwasserbewirtschaftung (icon)**

## 11. Technische Infrastruktur und Erdmassenausgleich

Das Gesamtkonzept des neuen Stadtteiles Bahnstadt erfordert auch die Berücksichtigung der technischen Infrastruktur. Im einzelnen betrifft dies die Ver- und Entsorgung mit Abwasser, Regenwasser, Fernwärme, Gas, Strom, Telefon, Kabel BW, Straßenbeleuchtung, Steuerkabel für Signalisierung und Weichen der Straßenbahn einschließlich der Nebenanlagen wie Verteilerkästen und Trafo- und Druckerhöhungsstationen.

In Absprache mit Fachplanern und den Versorgungsunternehmen wurde ein Konzept entwickelt, das einheitlich in den einzelnen Realisierungszeiträumen angewandt werden kann. Für die jeweiligen Kabel und Leitungen werden Zonen in erforderlicher Breite festgelegt. Sofern möglich, werden dabei jeweils den Kabeln und der Wasserleitung die Zonen in den Gehwegen an den Querschnittsrändern und den Kanälen und der Fernwärmeleitung die Zonen innerhalb der Fahrbahnen zugewiesen.



Querschnitt Grüne Meile mit Kanal (Büro Wittmann)



Wesentliche Auftragsflächen befinden sich zum einen im Bereich der Grünen Meile bzw. Langer Anger zwischen dem Spitzen Eck und der Straße II mit einmündenden Straßen und Wegen. Zum anderen beinhaltet die geplante konstante Höhenlage des Bahnhofsvorplatzes gegenüber der Bahnrandstraße große Auftragsmengen. In beiden Bereichen liegt die geplante Terrassierung zum Teil um bis zu 5 m höher als das vorhandene Gelände. Die größten Abtragsflächen ergeben sich im Langen Anger jeweils am Bauanfang und -ende bedingt durch die Anpassung an die äußere Erschließung.

Die Terrassierung der übrigen öffentlichen Flächen, insbesondere der Bereich südlich des Langen Anger mit der Promenade folgt im wesentlichen dem Bestand und bedingt keinen Erdmassenausgleich.

Aushub und Abtrag des gesamten Planungsgebietes wurden gegenübergestellt. Für den Auftrag werden insgesamt ca. 97.000 m<sup>3</sup> Material benötigt, abzutragen sind ca. 48.000 m<sup>3</sup>. Für die Ermittlung der Kosten wurde geschätzt, daß ca. 50 % des Aushubmaterials zum Wiedereinbau geeignet sind. Damit entsteht ein Bedarf an zu lieferndem Schüttmaterial von ca. 73.000 m<sup>3</sup>. Zu entsorgen sind ca. 24.000 m<sup>3</sup>.

## 12. Grünordnung

Die Realisierung der städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Bahnstadt ist verfahrensbegleitend auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die ökologischen und naturschutz-rechtlichen Belange zu prüfen und fortzuschreiben. Hierzu wurde in einem ersten Schritt ein Umweltbericht durch erstellt. Zwar kommt der Umweltbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt zu dem Gesamtergebnis, dass „die geplante Überführung des Areals aus einer ehemaligen Bahn-, Militär-, und Gewerbenutzung in ein neues Stadtviertel mit Wohn-, Misch-, und Gewerbenutzung sowie großflächig angelegten Grün- und Freiflächen hoher Aufenthaltsqualität aus umweltfachlicher Sicht im Sinne eines „Flächenrecyclings“ eine städtebauliche Maßnahme darstellt, die unter verschiedenen Gesichtspunkten städtebauliche, grünordnerische sowie ökologische Aufwertungen zur Folge hat.“ Im Umweltbericht wird jedoch auch ausgeführt, dass die brachliegenden Gleisflächen einen Lebensraum für seltene und bestandsbedrohte Tierarten bilden, für dessen Inanspruchnahme entsprechende externe Ausgleichsräume entwickelt werden müssen. Seitens des Gutachters wurde hierfür eine Vertiefung und weitergehende Qualifizierung innerhalb des Freiraumkonzeptes in Form der Entwicklung trockenwarmer Lebensräume im Bereich des Pfaffengrunder Feldes sowie an der Bergstraße empfohlen.

Aus diesem Grund wurde im Mai 2005 mit der Erstellung einer Grünordnungsplanung für die Bahnstadt begonnen. Der Auftrag beinhaltet zwei wesentliche Untersuchungspunkte: Zum einen waren die hier vorliegenden Planungen zum Konzept öffentlicher Raum aus ökologischer und naturschutzrechtlicher Sicht zu begleiten und, soweit möglich und sinnvoll, Vorschläge zur ökologischen Optimierung zu erarbeiten. Zum anderen ist ein Ausgleichskonzept für die gesetzlich geschützten Arten zu erarbeiten, mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen und die sonstigen Umweltauswirkungen überschlägig zu bilanzieren. Die Optimierung der Freiraumplanungen erfolgte parallel und in Abstimmung mit den Planungen für den öffentlichen Raum sowie den anderen Fachplanungen. Das externe Ausgleichskonzept wird bis Ende des Jahres vorgelegt werden.

\* gefährdet gemäß Roter Liste Baden Württemberg bzw. Roter Liste Deutschland, bzw. geschützt nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie bzw. streng geschützt nach §10 Bundesnaturschutzgesetz

## Ausgleichskonzept

Das Ausgleichskonzept setzt sich aus eingriffsmindernden Maßnahmen innerhalb der Bahnstadt, die zum Teil auch Ausgleichsfunktionen wahrnehmen können, und Ersatzmaßnahmen außerhalb der Bahnstadt zusammen. Das oberste Ziel des Ausgleichskonzeptes liegt hierbei in der räumlichen und funktionalen Vernetzung der Maßnahmen innerhalb und außerhalb des neuen Stadtteils. Ein Schwerpunkt liegt insbesondere in den Randbereichen und Übergangszonen der Bahnstadt. Durch die Vernetzung der Maßnahmen soll ein qualitativ und quantitativ ausreichender Lebensraum für die gefährdeten und seltenen Arten geschaffen werden.

Folgende Zielarten (seltene und gefährdete/geschützte \*und für die Lebensraumfunktionen des Gebietes charakteristische Arten) sind für das Ausgleichskonzept maßgebend:

Vögel: Neuntöter, Dorngrasmücke, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Gelbspötter, Stieglitz  
 Heuschrecken: Blauflügelige Ödlandschrecke, Blauflügelige Sandschrecke, Weinhähnchen, Brauner Grashüpfer  
 Reptilien: Zauneidechse, Mauereidechse

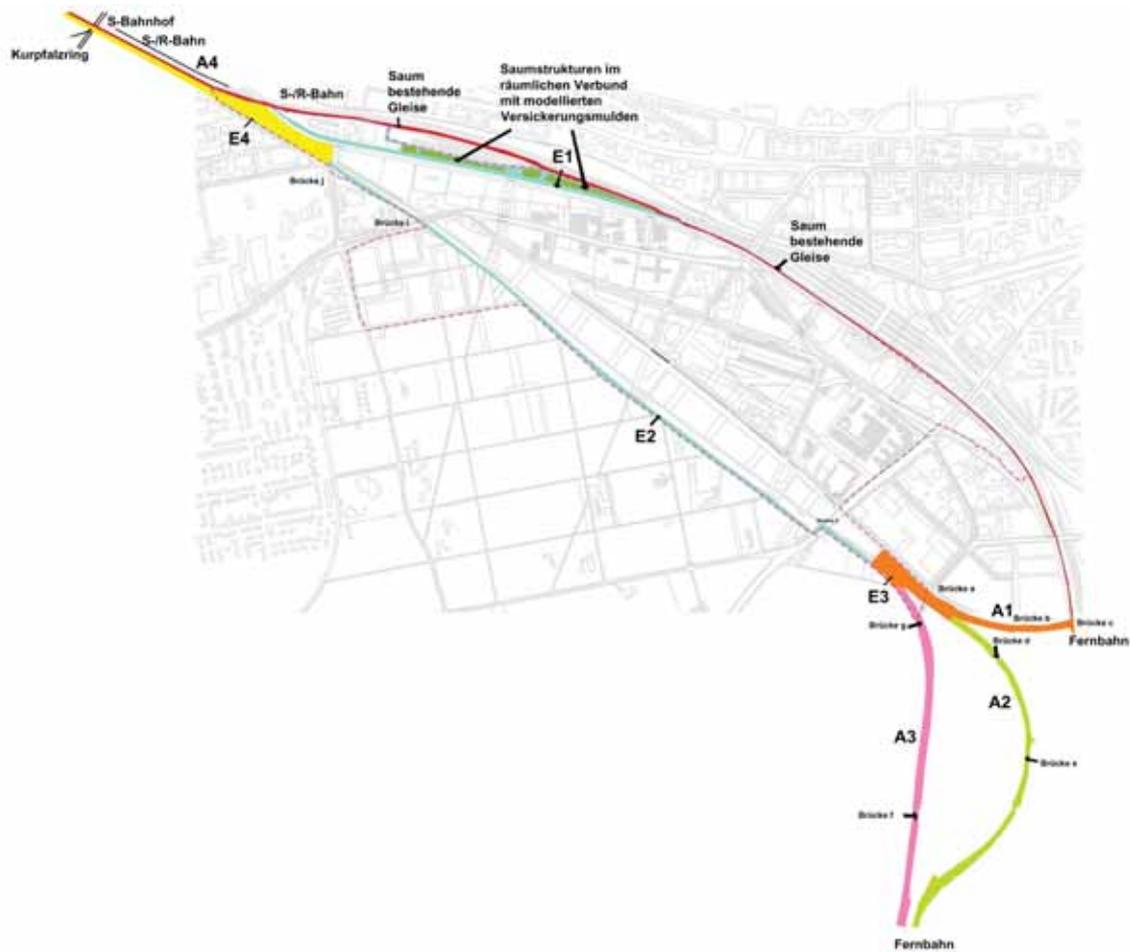
## Ziel und Umfang des Ausgleichskonzeptes

Ziel ist es, Flächen im bestehenden Verbundsystem der Bahntrassen als Lebensräume, ökologische Trittsteine, Biotopmosaik und Leitlinien – und hier insbesondere abgestellt auf die o. g. Zielarten - aufzuwerten. Anstatt isolierte Flächen neu zu schaffen, werden Flächen angrenzend an das Plangebiet hierfür herangezogen. Angestrebt wird ein Konzept, das den Ausgleich durch sich ergänzende Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes schafft:

Innerhalb des Plangebietes werden folgende Flächen als Ausgleichsflächen vorgeschlagen:

Fläche E1: Böschung und Versickerungsmulden nördlich der geplanten Bahnrandstraße; durch Modellierung des Geländes in verschiedenen reliefartigen Ausbildungen können hier unterschiedliche Zonierungen von trocken bis feucht hergestellt werden, die vor allem den schützenswerten Heuschrecken und Reptilien als Lebensräume dienen. Im Umfeld der Mulden sollten magere, trockene Verhältnisse gefördert werden. (Einbau von Schotter im Wechsel mit offenen Sandbereichen)

\* gefährdet gemäß Roter Liste Baden Württemberg bzw. Roter Liste Deutschland, bzw. geschützt nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie bzw. streng geschützt nach §10 Bundesnaturschutzgesetz



Grünordnung: Ausgleichsflächen (Zeichnung Adler & Olesch)

Fläche E2: Entlang der geplanten Promenade am Pfaffengrunder Feld (Böschung und Bankett entlang des vorhandenen Feldweges) Maßnahmen: Herstellen eines nährstoffarmen Saumes, Einbringen von feinkörnigem Material.

Fläche E3: Südöstlicher Bereich der Promenade bis Kirchheimer Weg. Entspricht im wesentlichen der Gestaltung der Flächen A1-A4.

Fläche E4: Nordwestlich des Fachmarktzentrum; Gestaltung entspricht im wesentlichen der Gestaltung der Flächen A1-A4 mit stärkerer Gewichtung des Gehölzaufwuchses (Sukzessionswald, Habitatfunktion für Vögel der Offenland- und Siedlungsbereiche)

Bei den Ausgleichsflächen außerhalb des Plangebietes (A1 bis A4) handelt es sich um die Zu-/Auslaufstrecken des ehemaligen Rangierbahnhofes im Südosten des Plangebietes mit Anschluss an die bestehende Hauptbahntrasse durch Heidelberg sowie um die Zu-/Auslaufstrecke im Nordwesten, die einen Anschluss an die aus Heidelberg herausführende S-Bahn und Bahntrasse besitzt.

In den einzelnen Bereichen sind im wesentlichen folgende Maßnahmen erforderlich (je nach Fläche in unterschiedlichen Anteilen): Partielles Freihalten von Gehölzaufwuchs, Einbringen von feinkörnigem Material, Erhalt der Randgehölze, Freistellen der Böschungen, Beseitigen von standortfremden Gehölzen und Herstellen von Vernetzungen. Für den wirkungsvollen Fortbestand der Ausgleichsmaßnahmen und der nachhaltigen Sicherung der Habitatfunktionen für die Zielarten sind dauerhafte Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich.

### **Bewertung des Arten- und Biotopschutzes**

Aufgrund der geplanten Ausgleichsmaßnahmen und eingriffsmindernden Maßnahmen kann der Funktionsverlust durch die im Ausgleichskonzept geplante Förderung und Entwicklung der gefährdeten und seltenen Arten kompensiert werden.

Erhalt und Aufwertung von Flächen als Lebensräume, Trittsteine und Leitlinien im bestehenden Verbundsystem der Bahntrassen werden innerhalb eines Stufenkonzeptes fixiert:

- Herstellen der Vernetzungsstrukturen für die zu schützenden Tierarten (Schrecken, Reptilien und Vogelarten) als Saumstrukturen im Bereich der vorhandenen Bahnböschung entlang der geplanten Promenade und Durchführung der Pflegemaßnahmen-/eingriffe in den internen und externen Ausgleichsflächen
- Der Rückbau der für den Arten- und Biotopschutz wertvollen Flächen (Bahnschotterflächen im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes) ist erst nach der Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, damit das Ausweichen der geschützten Arten in die Ersatzflächen gewährleistet werden kann.
- Rückbau der Bahnschotterflächen abschnittsweise im räumlichen Zusammenhang mit den Bebauungsmaßnahmen des Wohnungsbaus (extensiv begrünte Dachflächen als Trittstein für geschützte Arten in räumlichen Bezug zu den Saumstrukturen Böschung Pfaffengrund und den gemäß Freiraumkonzept verbleibenden Gleisschotterflächen)

- Herstellen von Biotopmosaiken aus Saumstrukturen im räumlichen Verbund mit modellierten Versickerungsmulden nördlich der Bahnrandstraße zur Vernetzung mit dem bestehenden Verbundsystem der weiterführenden Bahntrassen (Schrecken und Reptilien)
- Weitere Durchführung der Pflegemaßnahmen-/ und Eingriffe in den internen und externen Ausgleichsflächen als wiederkehrende Maßnahmen, durchzuführen nach Fertigstellung der Ausgleichsflächen zur langfristigen Förderung und Erhalt der gefährdeten Arten, denen derzeit die Sukzessionsflächen der aufgegebenen Gleisanlagen als Lebensraum dienen (Schrecken, Reptilien und Vogelarten)

Die Räumungsarbeiten (Gleisflächen) und die Durchführung der Bebauungsmaßnahmen werden auf das Stufenkonzept abgestimmt.

In den Ausgleichsflächen werden im Wesentlichen magere, trocken/-warme Standorte aus Schotterflächen im Wechsel mit offenen Sandbereichen angestrebt; starke Verschattung durch Gehölzaufwuchs wird durch Pflegeeingriffe verhindert (Leitlinie, Trittsteinfunktion und Lebensraumfunktion für Schrecken- und Eidechsenarten). Die vorhandenen Randgehölze der Zu-/Auslaufstrecken können partielle Lücken erhalten (Abschirmfunktion, Habitatfunktion für Vögel)

### **Bilanzierung**

Zum derzeitigen Zeitpunkt ergibt die Bewertung unter Einbezug der o. g. Ausgleichsflächen innerhalb und außerhalb des Plangebietes aufgrund der überschlägigen Bilanzierung ein Defizit von ca. 21.000 Wertpunkte, welches über das Ökokonto bzw. weitere Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren oder in die Abwägung mit einzubeziehen ist.

### 13. Stufenweise Realisierung

Mit dem Beschluss des Gemeinderates wird das Konzept für den öffentlichen Raum in der Bahnstadt zu einer wesentlichen Grundlage bei der weiteren städtebaulichen Planung. Die Zielformulierungen für die Bauleitplanung sowie die nächsten Planungsstufen für Verkehrs- und Freianlagen erhalten hierdurch eine hohe Verbindlichkeit.

Die Umsetzung des Bahnstadtprojektes – und damit auch die Herstellung seiner öffentlichen Räume – kann nur in räumlich und zeitlich gestaffelten Entwicklungsphasen erfolgen. Entscheidend für das Gelingen der Bahnstadtentwicklung ist es allerdings, dass vor Beginn der ersten Baufeldentwicklungen bereits Maßnahmen erfolgen, die die Voraussetzungen für eine attraktive verkehrliche Anbindung schaffen und neben der Einleitung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen diejenigen Freiräume herstellen, die für die Wahrnehmung der Bahnstadt von ausschlaggebender Bedeutung sind. Außerdem wird eine möglichst gleichzeitige Entwicklung von Infrastruktur, Wohnungen und Arbeitsplätzen angestrebt, damit sich die Vorzüge des urban geplanten Stadtteils auch entfalten können.

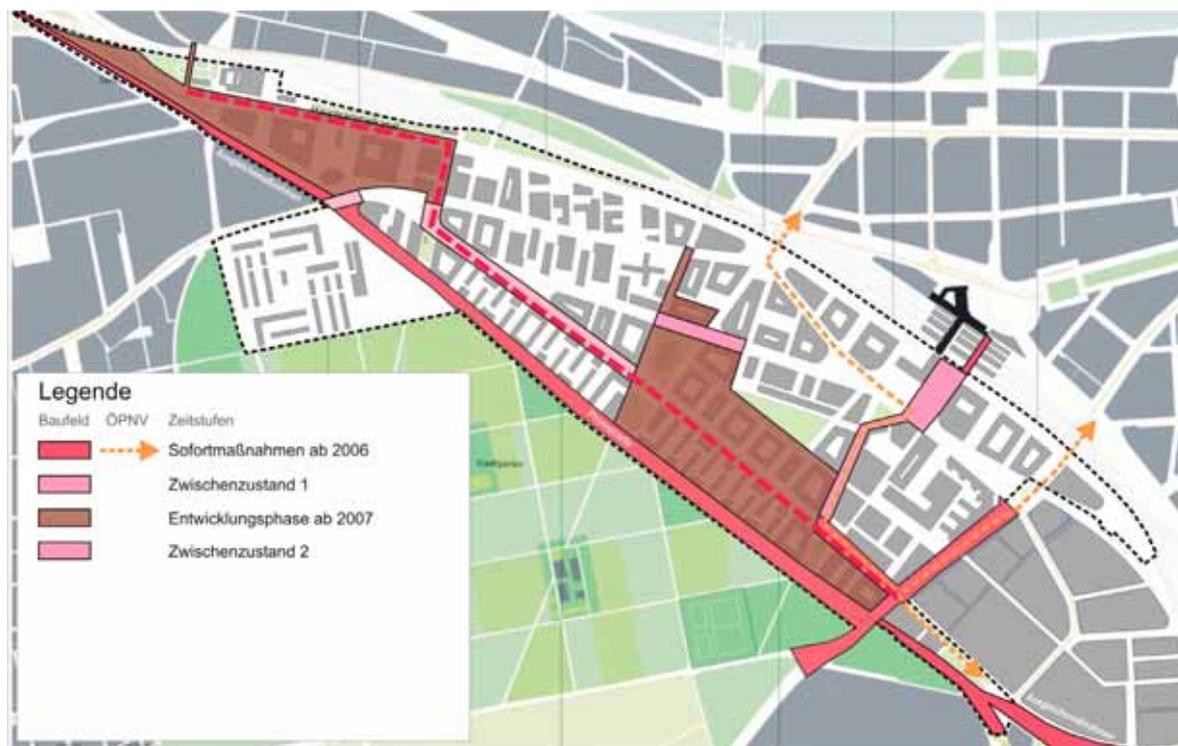
In der ersten Entwicklungsphase haben deshalb diejenigen Maßnahmen Vorrang, die dieses Ziel wirksam unterstützen können.

Für die Verkehrserschließung des neuen Stadtteils ist der Anschluss an die B 37 herzustellen, die Speyerer Straße umzubauen, eine ÖPNV-Anbindung einzurichten und eine Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem südlichen Bahnhofplatz herzustellen. Darüber hinaus soll die Promenade zur ökologischen Vernetzung sowie als Fuß- und Radwegeverbindung so weit wie möglich hergestellt werden. Diese Maßnahme kann gleichzeitig einen wichtigen Beitrag dafür leisten, den neuen Stadtteil bereits „im Bau“ für viele Heidelberger erlebbar zu machen. Als frühe Maßnahmen sind darüber hinaus Teile der Zulaufstrecken der ehemaligen Bahntrassen als ökologische Ausgleichsmaßnahmen für den städtebaulichen Eingriff herzustellen.

Eine entscheidende Entwicklung wird die Bahnstadt mit der Verlagerung der bestehenden Einzelhandels- und Gewerbebetriebe aus dem Zollhofquartier, der Bebauung des Sondergebietes Fachmarktzentrum sowie der Wohnbebauung südlich des Zollhofgartens und der Wohnterrassen an der Promenade nehmen. Im Zuge dieser Maßnahmen sind auch soziale Infrastruktureinrichtungen, wie Kindergärten und eine Schule aber auch Einkaufsmöglichkeiten anzubieten. Zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen wird der Lange Anger ausgebaut.

Mit dem Gadamer Platz sowie der Pfaffengrunder und Schwetzingener Terrasse sollen in der ersten Baustufe Platz- und Grünflächen entstehen, die eine Impulswirkung für das Stadtleben geben. Darüber hinaus wird das soziale Miteinander unterstützt durch einen frühzeitigen Quartiersaufbau vor Ort, als Anlauf- und Beratungsstelle für die „Pionier-Haushalte der Bahnstadt“.

Eine spätere Entwicklungsstufe mit dem Schwerpunkt der Bebauung zwischen der Czernybrücke, der Montpellierbrücke und der nördlichen Zollhofbebauung ermöglicht einen wesentlichen Schritt, um den neuen Stadtteil mit der Weststadt und dem Heidelberger Bahnhof räumlich zu verknüpfen.



**Erste Entwicklungsphasen Bahnstadt (Stadtplanungsamt)**

Mit der Entwicklung weiterer Baufelder müssen auch Brückenschläge als Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die Verlängerung des Bahnhof-Querbahnsteiges erfolgen.

Mit der Realisierung der Grünen Meile wird die Verlagerung der Straßenbahn aus der Eppelheimer Straße in diesen Teilbereich möglich und die Vernetzung der Bahnstadt mit den westlichen Stadtgebieten verwirklicht. Eine spätere Fortführung der Straßenbahnlinie von der Grünen Meile über den Czernyring in Richtung Kirchheim und in die Innenstadt wird den Bahnhofplatz-Süd zu einem bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkt für die südlichen und westlichen Stadtgebiete machen.

In den nachfolgenden Baustufen wird sich wahrscheinlich der heutige Bestand an das neue Umfeld und die bereits erworbene Bedeutung des Stadtteils anpassen. Dies betrifft sowohl die Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen entlang der Eppelheimer Straße als auch den Bereich des heutigen Technologieparks und die gewerblichen Flächen östlich der Speyerer Straße, wo aufgrund der veränderten Stadteingangssituation und der Nachverdichtungs- und Umnutzungspotentiale eine städtebauliche Weiterentwicklung erwartet werden kann.

Eine Fortführung der Wohnterrassen und Dienstleistungen beiderseits des Langen Angers nach Nordwesten bis zum Eppelheimer Dreieck soll die Neubauentwicklung abrunden. Damit verbunden sind wiederum Maßnahmen der Freiraumentwicklung, wie die Herstellung von Versickerungs- und Spielflächen auf der Promenade und im Pfaffengrunder Feld. Bewusst sind hier nicht alle Maßnahmen dargestellt worden. Die Dynamik der baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung wird Ort und Zeit der städtebaulichen Vorhaben letztendlich ausmachen.

Ein wesentliches Merkmal aller Entwicklungsstufen wird es jedoch sein, die öffentlichen Räume als Rahmen für die Bebauung und als Begegnungs- und Bewegungsflächen für die Bürger frühzeitig zur Verfügung zu stellen.

Der Erfolg des Entwicklungsprojektes Bahnstadt wird vor allem davon abhängen, dass der neue Stadtteil sowohl als zur Stadt zugehörig empfunden und gleichzeitig mit einer die Heidelberger Stadtteile auszeichnenden Eigenständigkeit wahrgenommen wird. Das Konzept für den öffentlichen Raum soll durch die Integration baulicher und sozialer Komponenten ein festes Fundament für die weiteren Schritte legen, die ein beachtliches ethisch- kulturelles und finanzielles Engagement der ganzen Stadt erfordern.





# IMPRESSUM

## Herausgeberin:

### **Stadt Heidelberg - Stadtplanungsamt**

Palais Graimberg, Kornmarkt 5, 69045 Heidelberg,  
Telefon: (06221) 58-23220, stadtplanung@heidelberg.de, www.heidelberg.de  
Annette Friedrich, Roland Jerusalem, Robin Nolasco, Henning Krug, Thomas Rebel, Werner Peuker

## Konzeption und Koordination:

**Latz + Partner**, LandschaftsArchitekten AKH, ByAK, BDLA, OAI-Lux  
Ampertshausen 6, 85402 Kranzberg  
Telefon: (08166) 67 85-0, post@latzundpartner.de, www.latzundpartner.de  
Tilman Latz, Burkhard Krüpe, Lavinia Herzog, Daniela Strasinsky

In Zusammenarbeit mit:

### **Iris Dupper**, Ilot für Landschaftsarchitektur ByAK

- Freiraumkonzept -

Schwere Reiter Straße 35 - Haus 4, Studio 3, 80797 München

Telefon: (089) 50002718, iris.dupper@gmx.net

### **Belzner Holmes**, Architektur - Licht - Bühne

- Lichtkonzept -

Wiebling Weg 21, 69123 Heidelberg

Telefon: (06221) 1375670, info@belzner-holmes.de, www.belzner-holmes.de

### **B. Stückle**, Landschaftsarchitekt ByAK

- Kosten -

Am Hochsträß 33, 89081 Ulm

Telefon: (0731) 93809070, Bauleitung.latzundpartner@web.de

### **H. Dobrzanski**

- Grafik Perspektiven -

Gabelsberger Straße 26, 80333 München

Telefon: (089) 28925144, harry.dobrzanski@gmx.de

## Fachplanung:

### **R+T Verkehrsplanung**, Topp, Skoupil, Kuchler und Partner

- Erschließungs- und Parkraumkonzept -

Julius-Reiber-Straße 17, 64293 Darmstadt

Telefon: (06151) 271216, darmstadt@rt-p.de

### **Icon Ing.-Büro, H. Webler**

- Wasserwirtschaftliches Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung -

Marktplatz 11, 55130 Mainz

Telefon: (06131) 9879910, hwebler@mainz-online.de, www.webler-icon.de

### **Ing.-Büro für Straßenbau, H.W. Wittmann**

- Planung von Infrastruktureinrichtungen -

Planegger Straße 9a, 81241 München

Telefon: (089) 882670, mail@ibwittmann.de

### **Adler & Olesch**

Landschaftsarchitekten BDLA/SRL und Ingenieure

- Grünordnung -

Bilhildistraße 13, 55116 Mainz

Telefon: (06131) 21209-0, kontakt@adlerolesch.de, www.adlerolesch.de

## Beteiligte:

### **aurelis Real Estate Management GmbH**

Projektbüro Heidelberg, Frau Ebling, Herr Burkard

Güteramtsstraße 2, 69115 Heidelberg

Telefon: (06221) 5880612, www.aurelis-real-estate.de

### **Fachämter:**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik; Landschaftsamt; Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

### **Arbeitsgruppen:**

Öffentlicher Raum, Verkehr, Sicherheit und Barrierefreiheit; Grünordnung;  
Regenwasserbewirtschaftung; Technische Infrastruktur, Ver- und Entsorgung